



Statens vegvesen

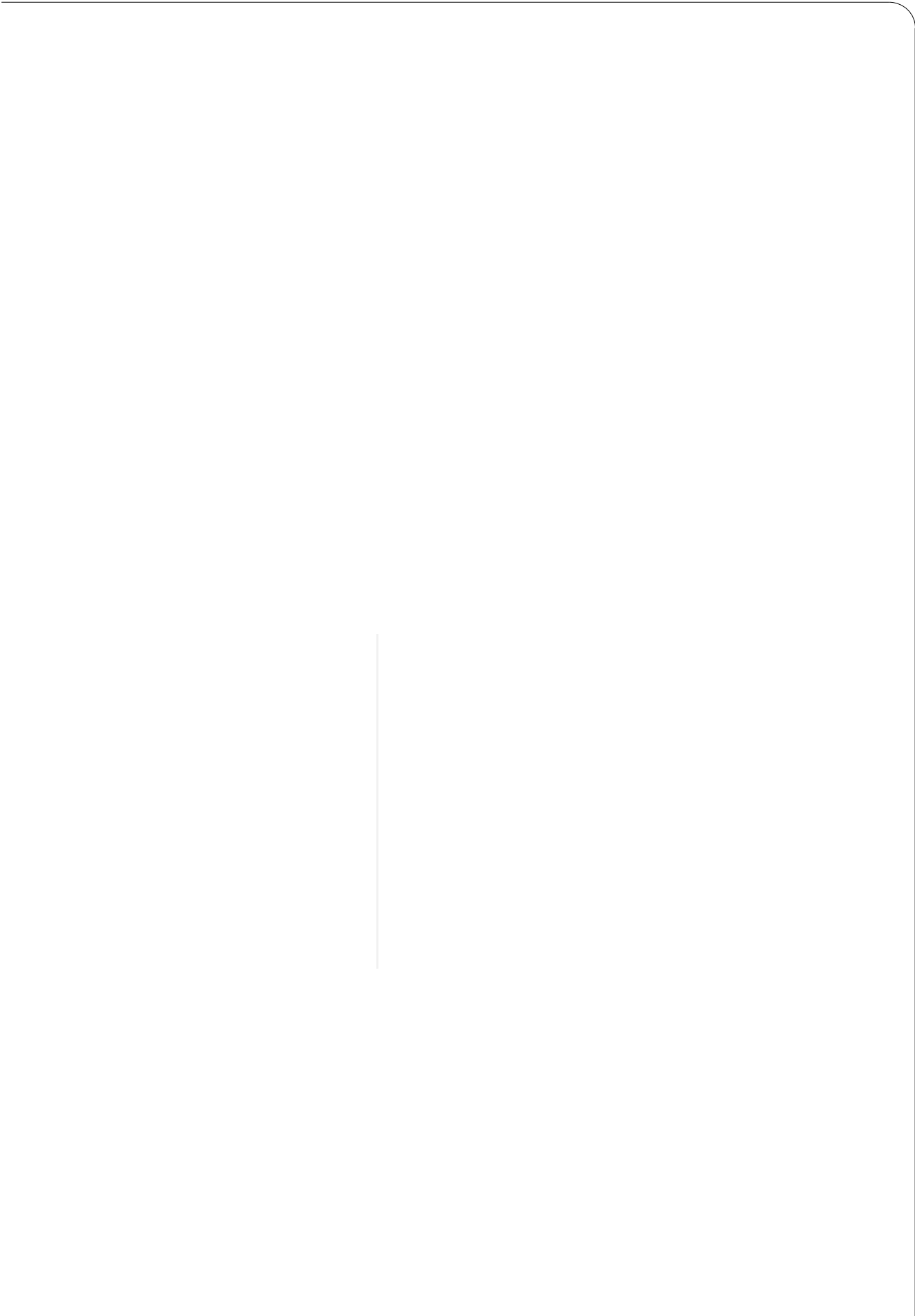
Forprosjekt



E6 Ringebu

Forbindelse fra E6 til Ringebu sentrum

Ringebu kommune



Innhold

1	Innledning	4
	Stasjonsbyprosjektet	4
2	Forprosjekt til reguleringsplan E6 Eldstad - Frya, des. 2013.	5
2.1	Østre opptrekksarm	6
2.2	Vestre opptrekksarm	6
3	Byformanalyse	7
3.1	Historisk utvikling	7
3.2	Byplan	9
3.3	Dagens Arealbruk og organisering av funksjoner	10
3.4	Dagens Gatenett og trafikk	11
3.5	Dagens Sentrale byrom og gater	12
3.6	Undergangen under jernbanen for gående og syklende vest for stasjonen	12
4	Drøfting av hovedkonsept for opptrekksarm	15
4.1	Østre hovedkonsept	16
4.1.1	Opptrekksarmen langs Dovrebanen og undergang øst for Våla	16
4.1.2	Alternativ 1.a - forbindelse til Tollmoen via Grubbegata	18
4.1.3	Alternativ 1.b - forbindelse til Tollmoen via Åmillomvegen	20
4.1.4	Alternativ 1.c – forbindelse til Tollmoen via Randkleivgata	22
4.2	Vestre hovedkonsept	24
5	Oppsummering og anbefaling	27
	Vedlegg 1: oppsummering av innspill, arbeidsmøte 1	28
	Vedlegg 2: oppsummering av innspill, arbeidsmøte 2	30

Forord

Statens vegvesens (E6 Biri-Otta prosjektet) oppdrag er å planlegge en ny tilknytning (opptrekksarm) mellom nytt E6 kryss og dagens E6. Dagens E6 blir deretter bygget om til gate, som også skal fungere som omkjøringsveg (avlastet veg). Dette vil først skje etter at ny E6 på strekningen er utbygd.

Denne rapporten skal gi grunnlag for valg av forbindelsen mellom krysset i Åmillom og Ringebru sentrum. Arbeidet består av byformanalyse og drøfting av alternativer.

For å fatte en beslutning om lokalisering av opptrekksarm har det vært viktig og nødvendig å se det fremtidige potensialet til de to ulike løsningene i et større perspektiv.

Arbeidet har bestått av tre faser:

- Utarbeide byformanalyse. Denne utdyper og supplerer materialet i forprosjektet fra 2013.
- Arrangere to arbeidsmøter. Arbeidsmøtene har hatt til hensikt å sikre god og tverrfaglig drøfting og utvikling av løsning, og å sikre forankring hos relevante aktører og beslutningstakere.
- Lage et best mulig faglig beslutningsgrunnlag. Denne rapporten oppsummerer analysene og møtene og skal være et solid grunnlag å fatte en beslutning for lokalisering av opptrekksarm med spesielt fokus på tettstedsutvikling.

Arbeidet med byformanalysen er ledet av Ringebru kommune og finansiert av Statens vegvesen. Deltakere undervegs i arbeidet har vært politikere og administrasjon i Ringebru kommune, lokale næringslivsaktører, Statens vegvesen og Jernbaneverket. Norconsult har vært engasjert som konsulent for å lede den praktiske gjennomføringen av byformanalysen.

1

Innledning

Ny trasé for E6 skal flyttes ut av Ringebu sentrum. Arbeidet med å finne løsning for opptrekksarm mellom kryss på ny E6 og Ringebu sentrum har pågått lenge. Det er i tidligere forprosjektrapport fra des. 2013 fra Statens vegvesen, beskrevet flere alternative løsninger.

Disse løsningene var etter Ringebu kommunes syn ikke godt nok utredet med tanke på den betydningen som lokalisering av en slik viktig veg vil få for tettstedsutvikling og byform. Kommunestyret vedtok under behandlingen følgende:

«For opptrekksarm til Vålebru velges ikke alternativ nå. Kommunestyret forutsetter at det arbeides videre med optimalisering av en framtidsrettet og trafikksikker løsning for Vålebru i to helhetlige alternative løsninger. Kommunestyret vil ta stilling til valg av alternativ for opptrekksarm i ny behandling når slike optimaliserte løsninger foreligger». (KOM-005/14)

Den foreliggende rapporten er Statens vegvesens optimalisering av løsninger for opptrekksarm. En del av arbeidet med optimaliseringen har vært å lage en byformanalyse som fokuserer på utviklingen av tettstedet historisk og fremover som følge av det valget som nå skal gjøres. Gjennom arbeidsmøtene med representanter fra næringslivet, kommunens politikere og administrasjon samt fylkeskommunen og Jernbaneverket kom det et klart råd om ikke å videreføre arbeidet med de vestre alternativene, men å basere utviklingen av Ringebu på et østlig alternativ for opptrekksarmen. Forprosjektet omtaler begge alternativer, men har størst fokus på østre hovedkonsept.

STASJONSBYPROSJEKTET

Som en del av Jernbaneverkets Landsverneplan for jernbanen er Ringebu tettsted plukket ut til å representere «den planlagte stasjonsbyen». Reguleringsplan for Vaalebru fra 1899 ble utarbeidet da jernbanen ble bygd i Gudbrandsdalen, og la grunnlaget for den framtidige utbyggingen/utviklingen av landsbyen Ringebu. Kvartalsstrukturen, med utgangspunkt i jernbanestasjonen og den gamle trehusbebyggelsen langs Jernbanegata, kjennetegner fortsatt dagens Ringebu sentrum.

Ringebu sentrum står foran store endringer når E6 flyttes ut av sentrum. Da dagens E6 ble bygd skapte den en trafikkbarriere mellom jernbanestasjonen og resten av sentrum. Når E6 blir borte, åpner dette for at jernbanestasjonen igjen kan knyttes nærmere resten av sentrum og blir en mer integrert del av landsbyen.

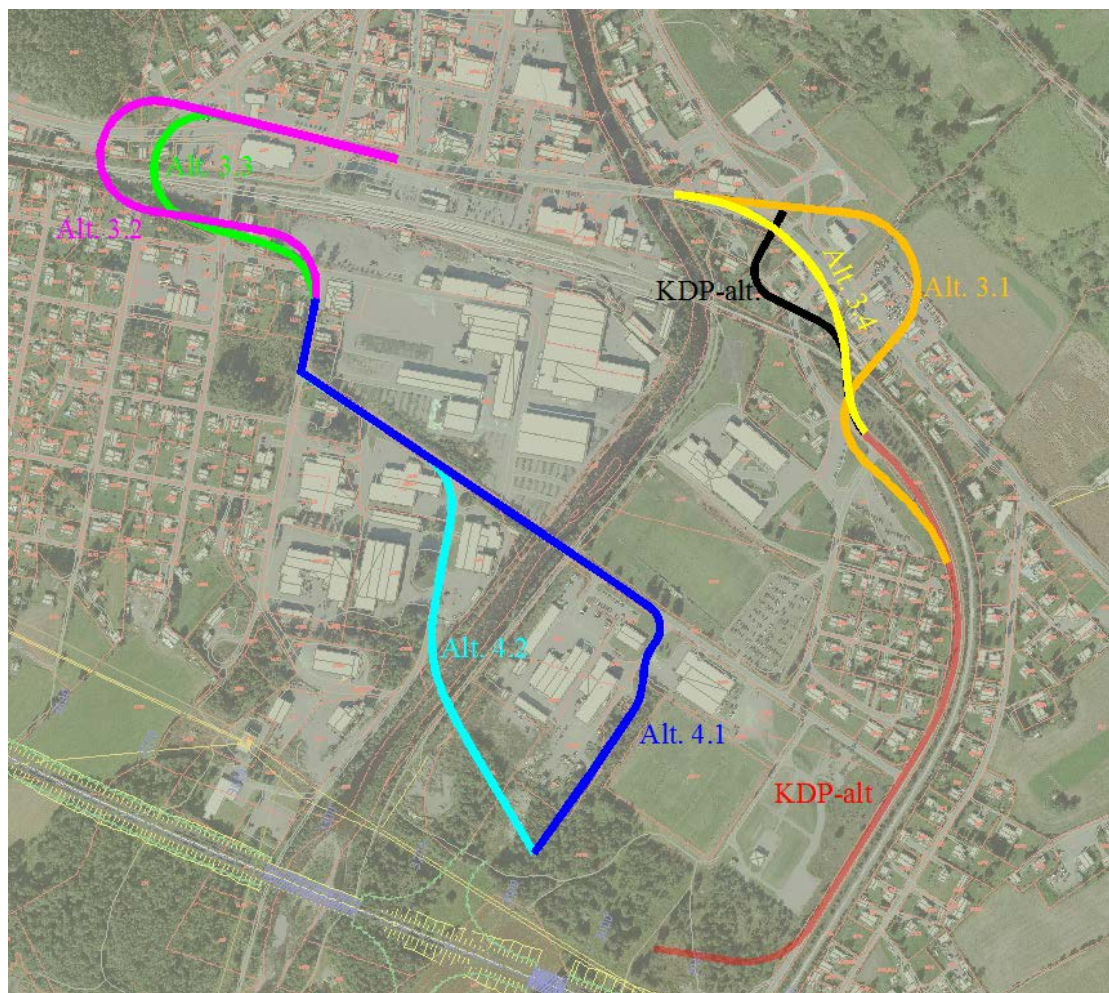
2

Forprosjekt til reguleringsplan E6 Eldstad - Frya, des. 2013.

I forprosjektet til reguleringsplanen for ny E6 og opptrekkssarm til Ringebu sentrum ble det utviklet flere alternative løsninger for opptrekkssarm.

Hovedkonsepter fra forprosjektet

De to hovedkonseptene fra forprosjektet har flere varianter, som det fremgår av skissen fra forprosjektet (se fig 1.). Begge hovedkonsepter tar utgangspunkt i foreliggende forslag til ny kryssløsningen på ny E6.



Figur 1. Alternativer for opptrekkssarm fra forprosjektet; vestre (Alt. 4.1, 4.2, 3.2, 3.3) og østre (KDP-alt., alt 3.1, 3.4) Opptrekkssarm.

2.1 ØSTRE OPPTREKKSARM

Østre alternativ går ut fra krysset på ny E6 i Åmillom og følger fylkesvegens trasé langs Dovrebanen i Randklevsvegen.

Kryssing under jernbanen har 3 alternativer; KDP-alternativet, alternativ 3.1. og 3.4. I alle 3 alternativer beholdes dagens undergang og benyttes som gang- og sykkelveg.

I KDP-alternativet føres opptrekksarmen på skrå under Dovrebanen i kulvert og følger Dovrebanen parallelt på nordsiden. Videre føres vegen rettinklet på eksisterende E6.

Alternativ 3.1 krysser rettinklet på Dovrebanen. For å ta opp høyde er det nødvendig med kurvatur, som fører til større arealbeslag. Løsningen resulterer i at lokalvegen må legges i bru over opptrekksarmen.

Alternativ 3.4 har samme plassering som KDP under Dovrebanen, men føres videre direkte inn på eksisterende E6 med en mer rettlinjet linjeføring.

Gang- og sykkeltrasé legges ikke langs opptrekksarmen., men langs eksisterende veg i boligfeltet ved skoleområdet.

2.2 VESTRE OPPTREKKSARM

Vestre konsept har to alternativer gjennom Åmillom og Tollmoen fram til kryssing av Dovrebanen. Det ene alternativet krysser Våla med ny bru, på skrå, over til Elvebakken. Det andre alternativet føres inn mot skoleområdet og over eksisterende bru i Åmillomvegen. Begge alternativer går igjennom industriområdet på Tollmoen og føres videre på eksisterende gatenett, Åmillomvegen og Randkleivgata.

Kryssing av Dovrebanen er vurdert som planskilt kryssing enten under eller over Dovrebanen. Eksisterende undergang sør for Våla beholdes i begge alternativer.

Kryssingen under Dovrebanen fører til dype skjæringer. Løsningen resulterer i undergang under Dovrebanen og den omlagte Gudbrandsdalsvegen.

Kryssing over Dovrebanen utløser en krum bue-bru med lengde på ca. 90 m. Den spanner over både Dovrebanen og omlagt eksisterende E6.

Gang- og sykkeltrase føres langs opptrekksarmen helt inn til sentrum ; fra skoleområdet i Åmillom, videre til Åmillomvegen og Randkleivgata for så å ende opp i Gudbrandsdalsvegen i sentrum.

3 Byformanalyse

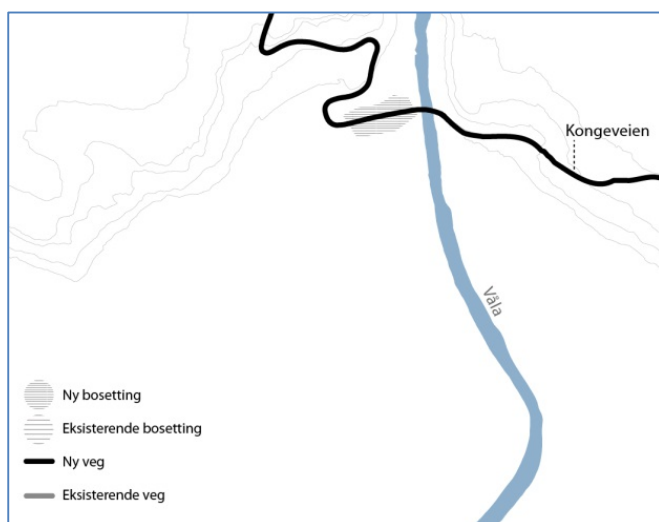
I byformanalysen blir følgende tema spesielt vurdert:

- Historisk utvikling av tettstedet Ringebu
- Opptrekksarmens konsekvenser for arealbruk, bebyggelse, grønnstruktur og Våla
- Viktige bevegelseslinjer for harde og myke trafikanter, spesielt mellom sentrum og Tollmoen
- Lokalisering av opptrekksarmen sett i forhold til opprinnelig byplan og ønsket om å bevare kvadraturen
- Opptrekksarmens adkomst til sentrum og opplevelsen av denne.

Byformanalysen er et supplement til forprosjektet. Hensikten er å belyse relevante aspekter ved tettstedet Ringebu som er viktige for valg av enten østre eller vestre vegløsning. Analysen har derfor fokus på gatenett og bruk av dette, samt plan, arealer og organisering av funksjoner.

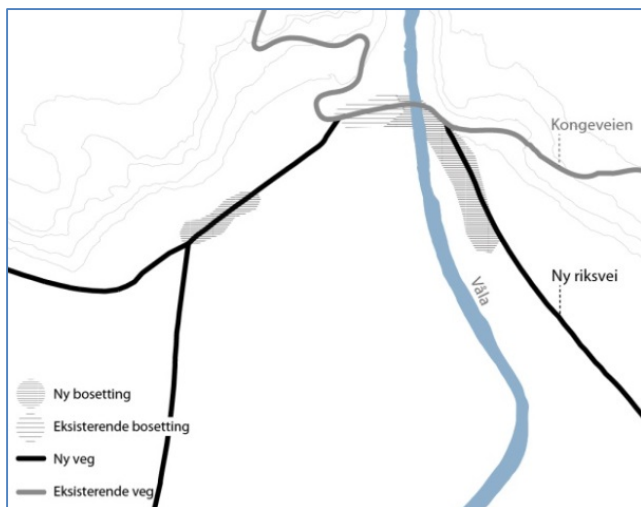
For å kunne vurdere ny vegløsning er kunnskap om fremtidige planer og ønsket utvikling av tettstedet også relevant. Det er derfor også en del av analysen.

3.1 HISTORISK UTVIKLING



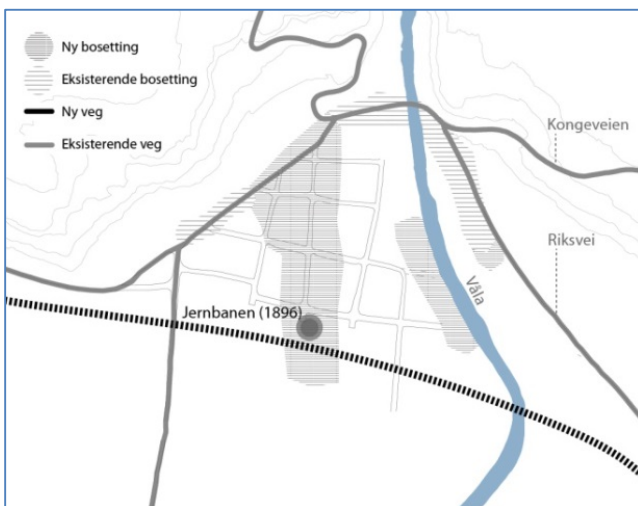
Ringebu 1850

På midten av 1800-tallet var det lite bosetting i Ringebu. Kongevegen gikk gjennom Ringebu; fra Ringebu kirke, gjennom Vekkom, og ned til Våla der den krysset elven med en bru. Noe bosetting etablerte seg langs med denne vegen, men ellers var det lite folk på stedet.



Ringebu 1890

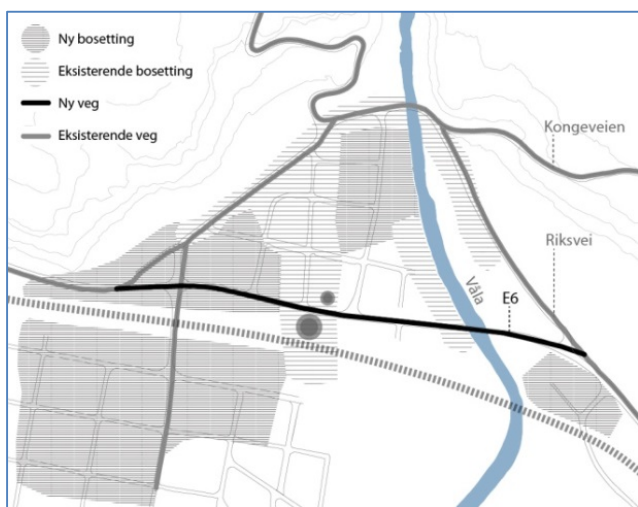
På 1850 tallet kom den nye riksvegen, som førte til ny bosetting langs med vegen. Trafikken økte, elvekraften utviklet seg, og det begynte å utvikle seg et senter hvor ferdselen fra bygdene ovenfor kom ned til den nye hovedvegen.



Ringebu 1920

I 1896 åpnet jernbanen og det skjedde en stor utvikling i lokalsamfunnet på Ringebu. Elven ga energi til forskjellig produksjon, og jernbanen fraktet varer og mennesker inn og ut fra tettstedet.

Utviklingen av bebyggelse og infrastruktur ble styrt av en reguleringsplan fra 1899, med stasjonsbyprinsippet med kvartalsstruktur med utgangspunkt i jernbanestasjonen.

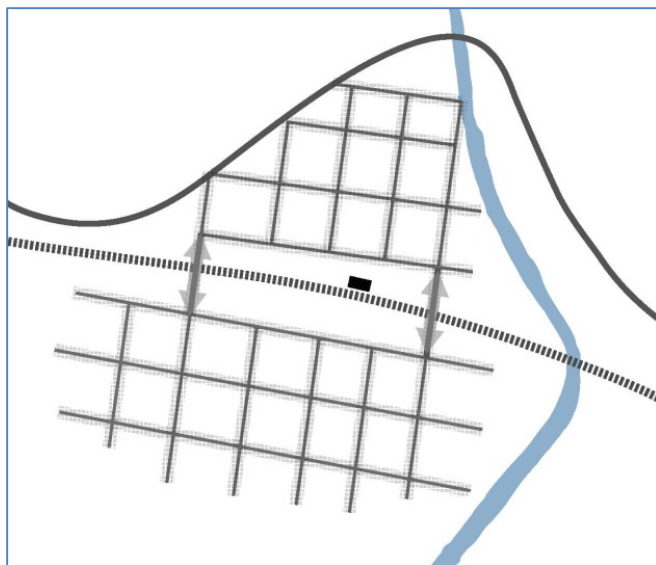


Ringebu 1975

På midten av 1950-tallet skjedde det en omlegging av hovedvegen til dagens E6, noe som fikk store konsekvenser for den fysiske utviklingen av tettstedet. Den øvre delen av Ringebu ble mindre viktig, og interessen for nyetablering og bygging flyttet seg. Boligbebyggelse på Tollmoen begynte å etablere seg. Den nye hovedvegen hadde som hensikt å virke sammenbindende for lokale aktiviteter, men på grunn av økt gjennomgangstrafikk begynte den å virke som en barriere mellom stasjonsområdet og sentrum, og også mellom sentrum og

Tollmoen.

3.2 BYPLAN



Opprinnelig byplan

Reguleringsplanen for Ringebu ble utarbeidet da jernbanen ble bygd i Gudbrandsdalen. Denne la grunnlaget for stasjonsbyprinsippet med kvartalsstruktur på hver side av jernbanen, og med stasjonen som et tydelig midtpunkt i byen. Forbindelsene over jernbanen var tenkt både i øst og vest.

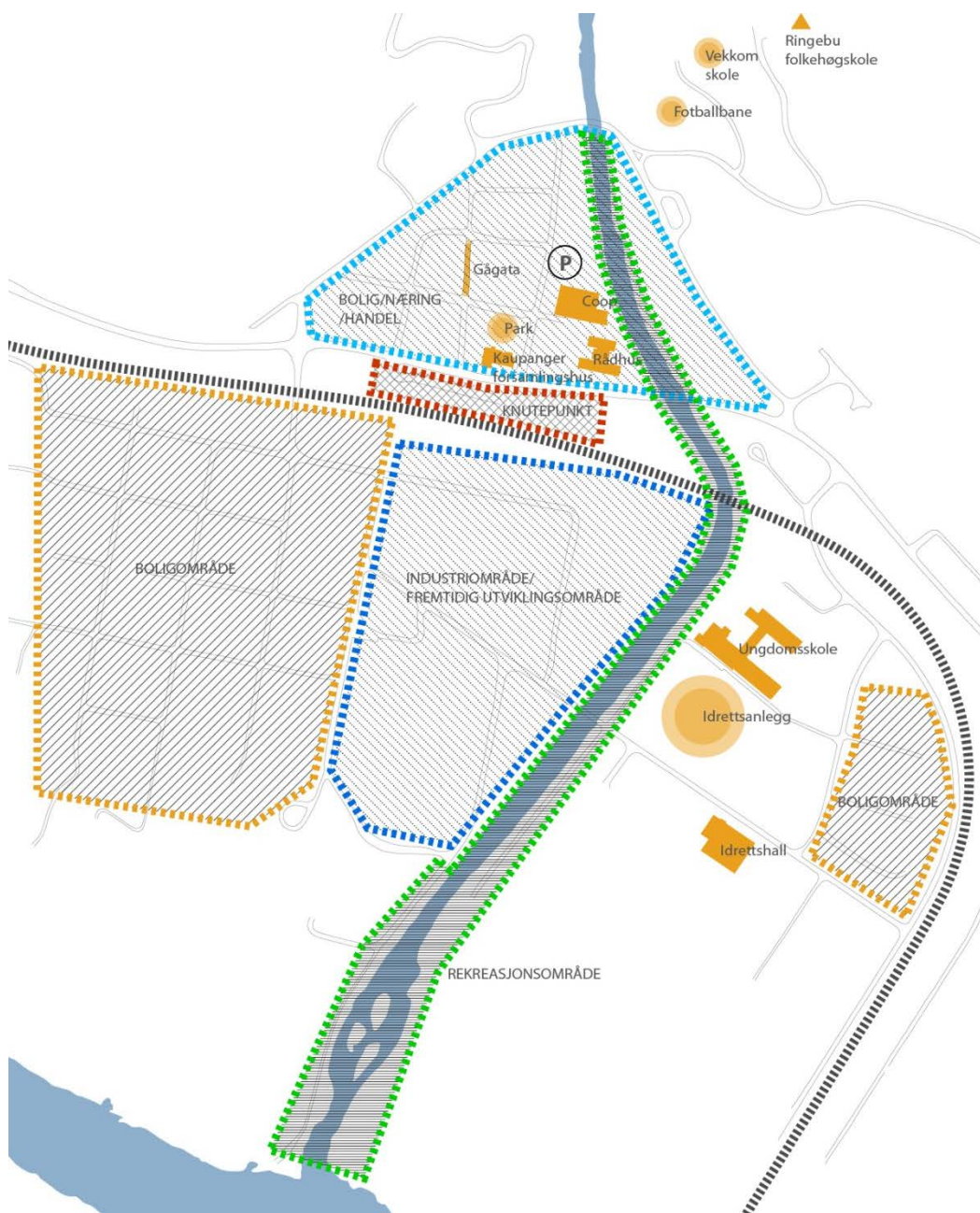


Dagens byplan

Eksisterende byplan viser en "forskyvning" av kvartalstrukturen sør for jernbanen, der stasjonen ikke lenger blir liggende sentralt i kvartalsstrukturen. Forbindelsen på vestsiden har blitt opprettholdt, mens forbindelsen på østsiden har blitt etablert på andre siden av elven. Byplanen viser en struktur med liten kontakt mellom de to bydelene på hver side av jernbanen.

3.3 DAGENS AREALBRUK OG ORGANISERING AV FUNKSJONER

Dagens arealfordelingen er tydelig soneinndeling. Tilbudet av aktiviteter og tjenester er hovedsakelig fordelt i sentrum og langs jernbanen, noe som er med på å forsterke bypreget. Det finnes likevel publikums- og handelsvirksomhet utenfor sentrum, slik som skoler, idrettsanlegg og idrettshall. I dag utgjør jernbanen og E6 en tydelig barriere mellom delområdene på nordsiden og sørsiden av jernbanen. Sagtomta er et ubrukt areal med noe aktivitet. Her er det potensiale for videre fremtidig utvikling.



Figur 2. Dagens arealbruk og organisering av funksjoner

3.4 DAGENS GATENETT OG TRAFIKK

I dag er E6 hovedvegen gjennom Ringebu, både internt og som en gjennomfartsveg mellom Nord Vestlandet og de sentrale delene av Østlandet. Dette preger tettstedet både trafikalt og i sin utforming.

Brugata avgrenser sentrum mot nord og er en viktig samleveg. Den har en sammensatt funksjon som tilførselsveg til alle deler av sentrum, gjennomfartsveg, boliggate, handlegate og som en viktig gangakse.

Flere gangruter er hemmet av barrierer. Både Våla (elven) og jernbanen fører til store omveger for fotgjengere. Til tross for mange krysningspunkter langs E6, oppleves også E6 som en barriere for fotgjengere. Sør for E6 og øst for Våla ligger ungdomsskolen og en idrettshall. Disse er viktige publikumsfunksjoner, men har i dag forholdsvis dårlig forbindelse til sentrum. For øvrig virker gangsystemet godt og det er lett å ta seg frem mellom ulike aktiviteter i sentrum.



Figur 3. Dagens gatenett og trafikk

3.5 DAGENS SENTRALE BYROM OG GATER

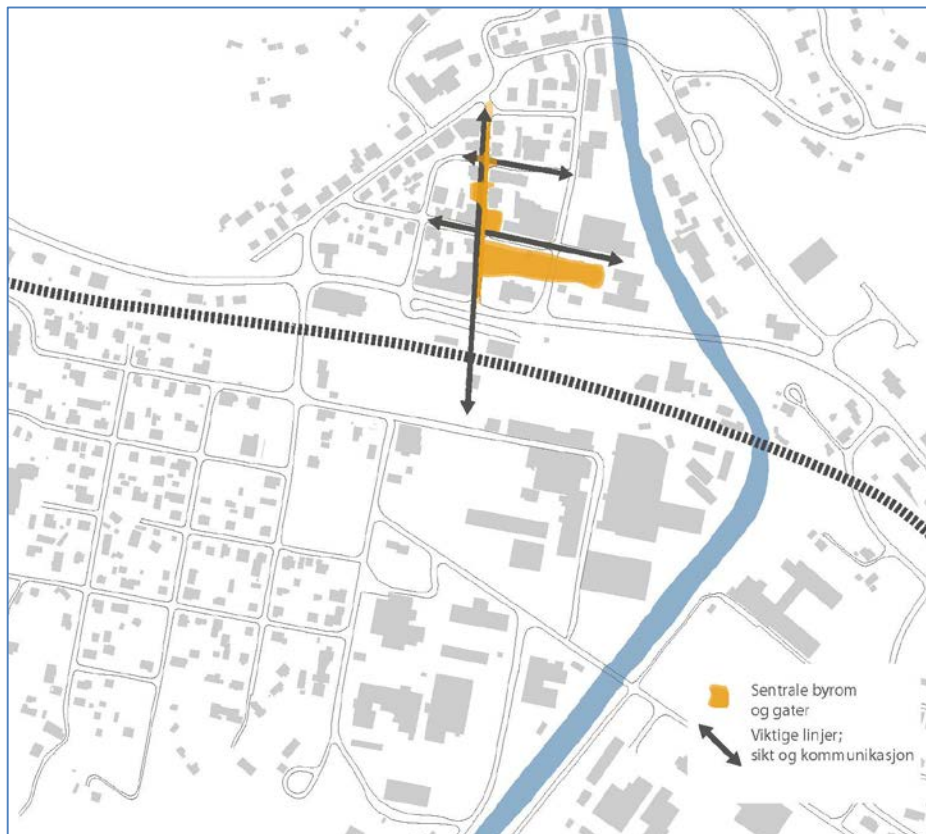


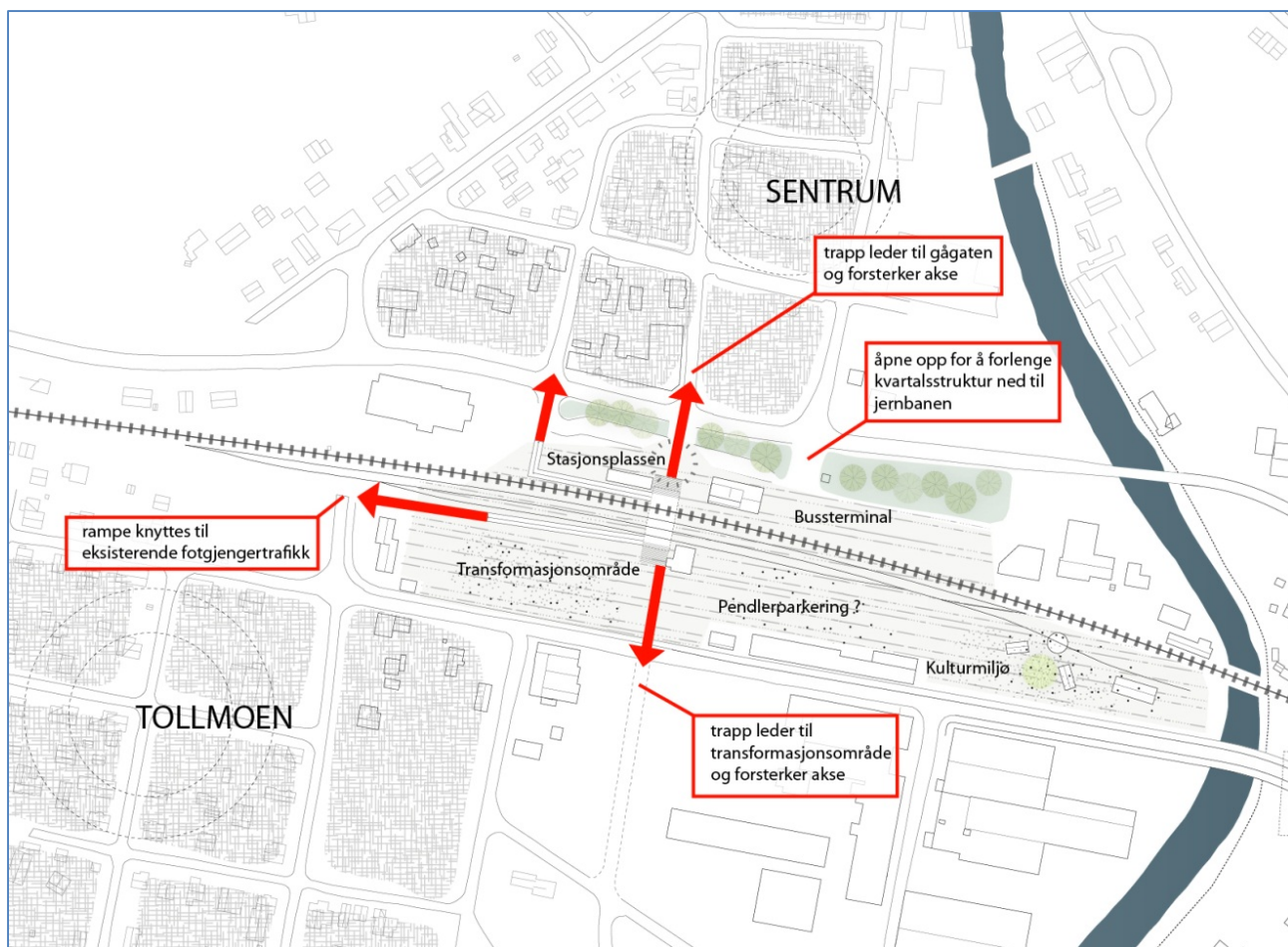
Fig 4. Dagens sentrale byrom og gater

Jernbanegata danner en viktig akse i byplanen. Langs med denne gaten er de viktigste byrommene konsentrert, og deler av gaten er regulert som gågate. To av tverrvegene langs gaten åpner også opp for sikt til Våla.

3.6 UNDERGANGEN UNDER JERNBANEN FOR GÅENDE OG SYKLENDE VEST FOR STASJONEN

En ny undergang under Dovrebanen vest for stasjonsbygningen gir forbindelse for gående og syklende mellom sentrum og Tollmoen. Undergangen vil forsterke en viktig akse i Vålebru, og binde sammen områdene nord og sør for jernbanen. Undergangen vil åpne for ny bruk av området på sørsiden av jernbanen, samt muligheten for tosidig plattform for jernbanen. Den vil gi en trygg og rask forbindelse for gående og syklende fra boligområdene på Tollmoen til sentrum. Forlengelsen av Jernbanegaten forsterker aksen fra kvartalstrukturen i sentrum og over til kvartalstrukturen på Tollmoen. Aksen gir muligheter til videreføring av bystruktur og utvikling av Sagtomta i fremtiden

Det er tegnet et utkast til hvordan dette kan løses (fig.9). Utforming av undergang, ramper, og sideterrreng må sees nærmere på i en videre planleggingsfase.



Figur 5. Området ved stasjonen, gangakser, mm.

Undergangen er plassert under Dovrebanen i forlengelsen av Jernbanegata/gågata. Denne hovedaksen knytter sentrum sammen med Tollmoen. Høydeforskjellen fra Grubbegata til Gudbrandsdalsvegen er løst ved hjelp av trappeforbindelse ned til undergangen fra hver side. Dette gir en direkte og kort kryssing for gående på tvers av jernbanen, enten de skal til Tollmoen eller til områder som ligger inntil jernbanens sporområder. Syklende til og fra sentrum benytter rampene på nordsiden av sporene med retning mot vest. Gående (og syklende) til Tollmoen kan benytte rampen langs sydsiden av sporene i vestgående retning. Det er tatt utgangspunkt i maksimal stigning på 5% på rampene og fri innvendig høyde på 3,0 meter.

Det er vurdert om en kryssing for gående og syklende også vil kunne benyttes av personbiler. Dette ville gi andre krav til kurvatur og innvendig fri bredde og høyde. En kombinert kryssing for biler, gående og syklende vil i stor grad måtte ta hensyn til lokalisering og fremkommelighet for biler. Dette vil innebære et mye større inngrep i omkringliggende arealer og anbefales ikke.

Området rundt stasjonsbygget med undergangen og tiliggende arealer er et potensielt viktig knutepunkt for Ringebu. En videreutvikling her bør sees i sammenheng med en evt transformasjon av arealer sør for jernbanen.



Fig .6. Eks. på undergang i Apeldoorn, Nederland.

SVV ser på dette som et godt sentrumstiltak. Det må sees i sammenheng med stasjonsbyprosjektet og prosjektet for avlasta vegnett.

Undergangen er ikke en del av E6-utbyggingen i Ringebu eller valget av opptrekkarm og blir derfor ikke omtalt mer i denne rapporten, men kan finansieres med et eventuelt spleiselag mellom ulike aktører; Jernbaneverket, Ringebu kommune, Fylkeskommunen og SVV.

4 Drøfting av hovedkonsept for opptrekksarm

Her gis en drøfting av de to hovedkonseptene med ulike alternativer knyttet til forbindelsen mot Tollmoen. Det pekes i tillegg på de utviklingsmulighetene, som sees innenfor de ulike konseptene. Dette er både kortsiktige muligheter og mer langsiktige perspektiv.

For å fatte en beslutning om lokalisering av opptrekksarm er det viktig og nødvendig å se det fremtidige potensialet til løsningene i et større perspektiv.

Alternativer:

1. Østre hovedkonsept – Opptrekksarm langs Dovrebanen
 - 1.a – forbindelse til Tollmoen via Grubbegata
 - 1.b – forbindelse til Tollmoen via Åmillomvegen
 - 1.c – forbindelse til Tollmoen via Randkleivgata
2. Vestre hovedkonsept – Opptrekksarm, kryssing vest for Dovrebanen.

4.1 ØSTRE HOVEDKONSEPT

4.1.1 *Opptrekksarmen langs Dovrebanen og undergang øst for Våla*

Alle løsningene for østre konsept tar av ved rundkjøring i toplanskrysset. Forbindelsen til sentrum føres videre langs Dovrebanen i samme trase som Randkleivsvegen. Opptrekksarmen føres videre med ny undergang under Dovrebanen og kopler seg på eksisterende E6 og lokalvegnett i en rundkjøring øst for Statoilstasjonen. Vegen videre inn til Vålebru sentrum føres i dagens trasé.

Eksisterende undergang sør for Våla beholdes til gang- og sykkelveg. Videre legges trasee for myke trafikanter langs eksisterende veg i boligfeltet ved skoleområdet. Dagens tursti langs Våla vil være en del av et system for de myke trafikantene

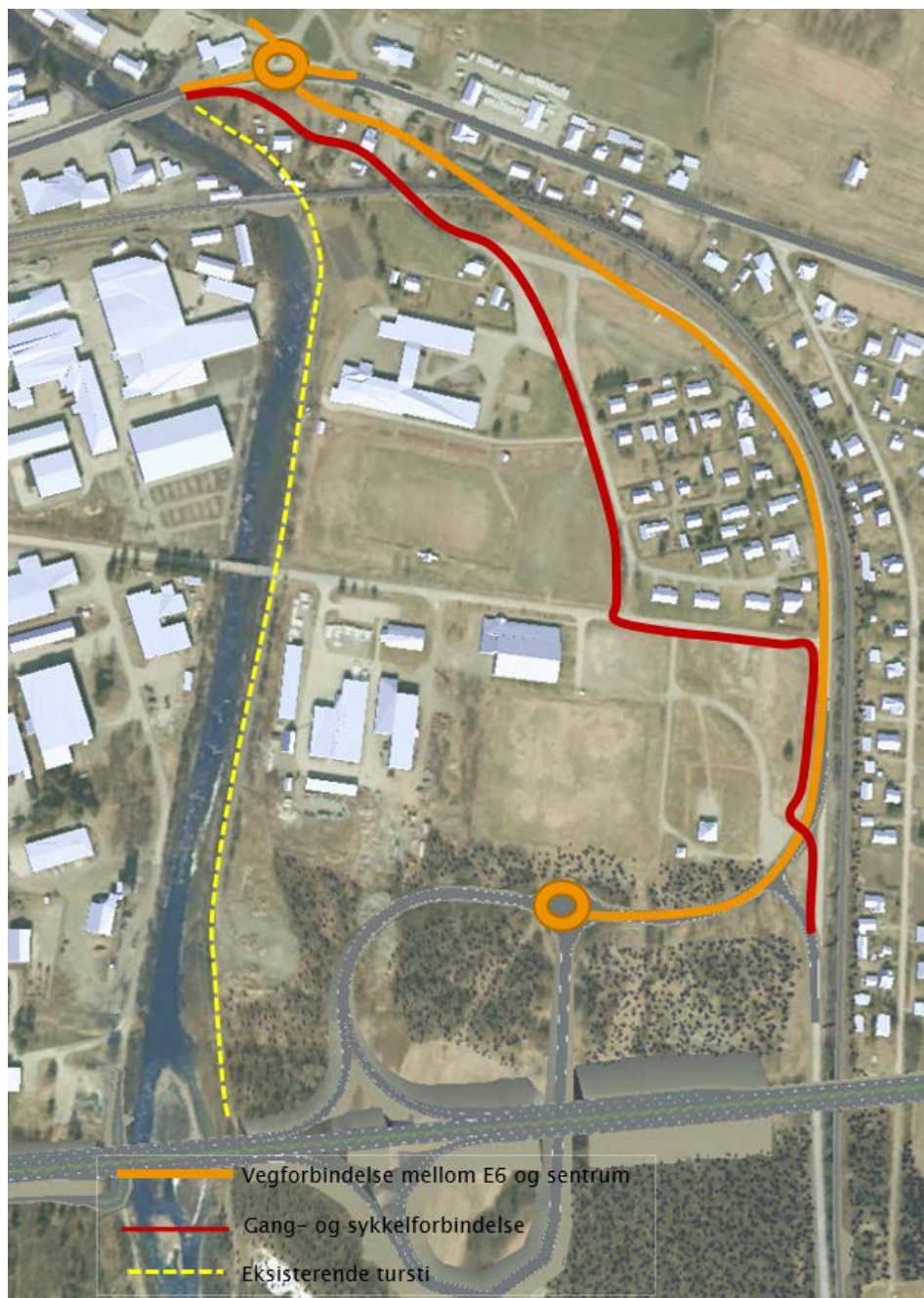


Fig 7. Opptrekksarm, med gang-og sykkelvegløsning, fra toplanskryss ved ny E6 til Gudbrandsdalsvegen(lokalveg)

For å få en god innkjøring til sentrum, må det legges vekt på optimale stigningsforhold, god sikt og et bredt tverrprofil med slake skråninger. Rundkjøringen i Gudbrandsdalsvegen markerer inngangen til sentrum.

Detaljert plassering og utforming av rundkjøringen i Gudbrandsdalsvegen vil bli en oppgave som kommer i senere fase i en egen reguleringsplan. Her må man blant annet ta stilling til om bensinstasjonen skal bestå, og om eksisterende bru over Våla skal bygges om.

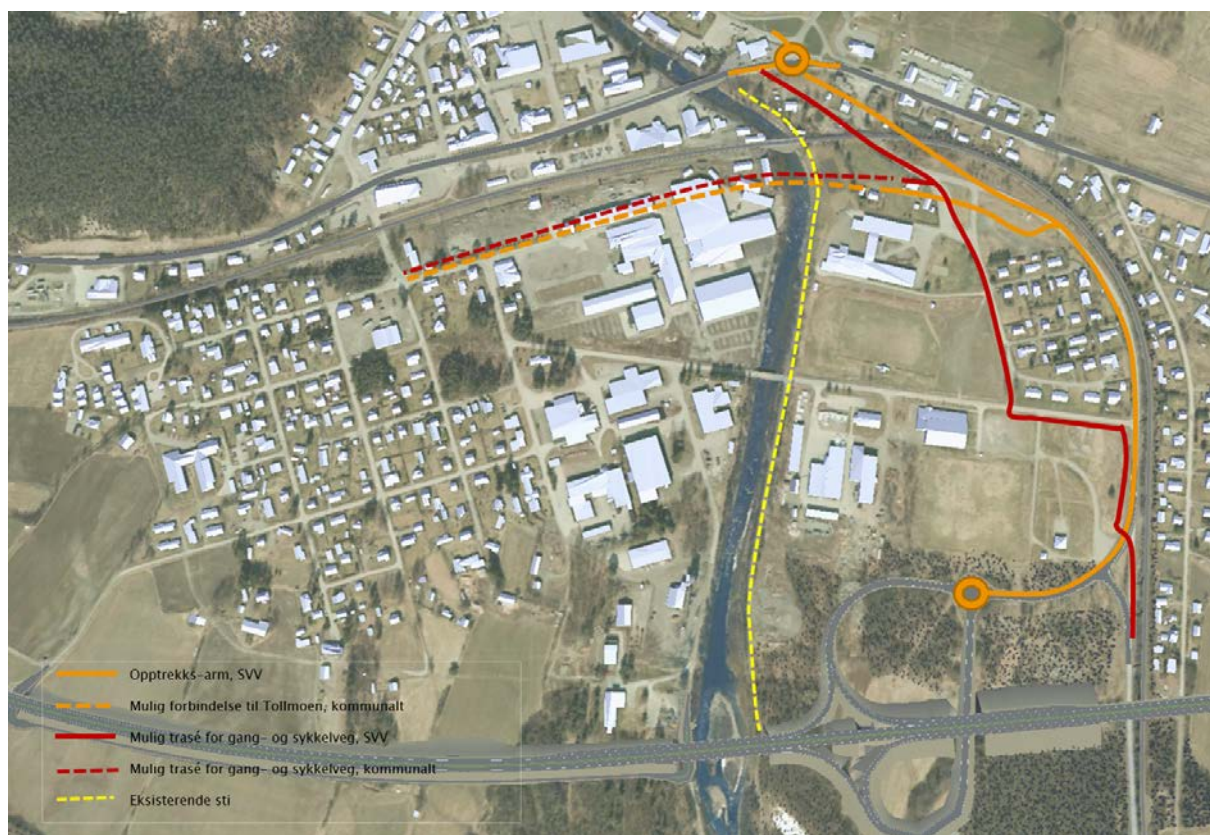
Fordeler

- Opptreksarmen føres langs eksisterende veg, parallelt med Dovrebanen. Ved å bruke eksisterende vegsystemer unngår man å skape nye barrierer.
- Enkel innkjøring, uten retningsendringer, fra E6 til sentrum ved bruk av dagens veg
- Rundkjøringen i Gudbrandsdalsvegen markerer inngang til sentrum og fungerer som en portal. Den gir en god hovedadkomst til landsbyen.
- Et bredt og åpent tverrprofil gjennom undergangen og opp til Gudbrandsdalsvegen, gir en god reiseopplevelse inn til sentrum

Ulemper

- Nærføring av lokaltrafikk til skoleområde.
- Nærføring til et boligområde
- Innløsning av boliger mellom Dovrebanen og gammel E6

4.1.2 Alternativ 1.a - forbindelse til Tollmoen via Grubbegata



Figur 8. Prinsipløsning for alternativ 1.a - østre hovedkonsept

Beskrivelse

Alternativ 1.a har forlengelse av Grubbegata med bru over Våla, som forbindelse mellom næring- og boligområdet på Tollmoen og opptrekkssarmen.

Åmillosvegen kan eventuelt stenges for biltrafikk vest for idrettsanleggene.

Eksisterende lokalvegnett brukes som forbindelse for gang- og sykkel til skoleområdet og boligområdene. Det etableres sammenhengende gang- og sykkelveg fra sentrum til Randklev bru, med noen nye lenker og oppgradering forbi boligfeltet ved Skolegata.

Drøfting

Fordeler

- Tilførselsvegen inn til Tollmoen ligger nær sentrum.

Ulemper

- Ved å føre lokal- og næringstrafikk langs opptrekkssarmen, resulterer dette i stor trafikkbelastning for bolig- og skoleområdet.
- Næringstrafikken føres inn i Grubbegata; ulempe ifht skoleveg, skole- og boligområde, økt trafikkmengde i sentrumsnære områder, økt støynivå.

- To godsbygninger på jernbanetomta må rives eller flyttes
- Forlengelse av Grubbegata vi skjære igjennom eiendommen til Ringebu sag og komme i konflikt med dagens drift. Næringsarealene må omdisponeres. Lagerhallene på Sagtomta må rives eller bygges om i betydelig grad.
- Ny bru over Våla

Ansvarsfordeling

SVV vil bygge:

- opptrekkssarmen fra toplanskrysset t.o.m rundkjøring på eksisterende E6
- tilkoblinger, ifbm opptrekkssarmen, til skoleområdet og Åmillomvegen
- gang og sykkel-forbindelse mellom sentrum og Randklev bru

4.1.3 Alternativ 1.b - forbindelse til Tollmoen via Åmillomvegen



Fig. 9. Prinsipplan for alternativ 1.b - østre hovedkonsept.

Beskrivelse

Åmillomvegen blir tilførselsveg fra opptreksarmen til Tollmoen. Det bygges gang- og sykkelveg i Åmillomvegen med egen bru over Våla for gående og syklende. For å sikre kryssende gangtrafikk mellom skoleområdene, bygges det trafikksikkerhetstiltak fra krysset Skolevegen/Åmillomvegen til vest for idrettshallen. Det er et mål å få en kontrollert og lav hastighet i Åmillomvegen.

Det etableres sammenhengende gang- og sykkelveg fra Sentrum til Randklev bru, og med oppgradering av eksisterende lokalvegnett.

Drøfting

Fordeler

- Bruk av eksisterende veger gjør at næringsarealene ikke blir berørt.
- Med Åmillomvegen som tilførselsveg, vil en stå friere ved utvikling av Sagtomta, uten en tilførselsveg gjennom området.

- All trafikk mot Tollmoen er kanalisert og samlet i Åmillomvegen.
- Kortere veg fra E6 til næringsarealene enn alternativ 1.a.

Ulemper

- Blandet trafikkavvikling i Åmillomveien.
- Økt trafikkmengde nær skole- og idretts-område.

Ansvarsfordelig

SVV vil bygge

- opptreksarmen fra ny E6 t.o.m. rundkjøringen på eksisterende E6
- tilkoblinger til skoleområdet og boligområdet ved Skolevegen
- gang- og sykkelveg mellom sentrum og Randklev bru, og fra opptreksarmen og inn Åmillomvegen. Egen gang- og sykkelbru over Våla.
- trafikksikkerhetstiltak i Åmillomvegen mellom idrettsanleggene

4.1.4 Alternativ 1.c – forbindelse til Tollmoen via Randkleivgata



Fig. 10. Prinsippløsning for alternativ 1.c - østre hovedkonsept

Beskrivelse

En egen arm ut fra rundkjøringen ved toplanskrysset fører trafikken til næringsarealene og Tollmoen over ny bru. Åmillomvegen vil også fungere som tilførselsveg til boligområdet på Tollmoen.

Eksisterende lokalvegnett brukes som forbindelse for gang- og sykkel til skoleområdet og boligområdene. Det etableres sammenhengende gang- og sykkelveg fra sentrum til Randklev bru, med noen nye lenker og oppgradering forbi boligfeltet ved Skolegata.

Drøfting

Fordeler

- Kort forbindelse fra E6 til næringsområdene
- Tungtrafikk ligger lengre fra sentrum og gir mindre støypoblemer for skole- og boligområder
- En egen arm ut fra rundkjøringen på ny E6 kan avlaste trafikkmengden i Åmillomvegen. Tungtrafikken går i hovedsak utenom Åmillomvegen.

Ulemper

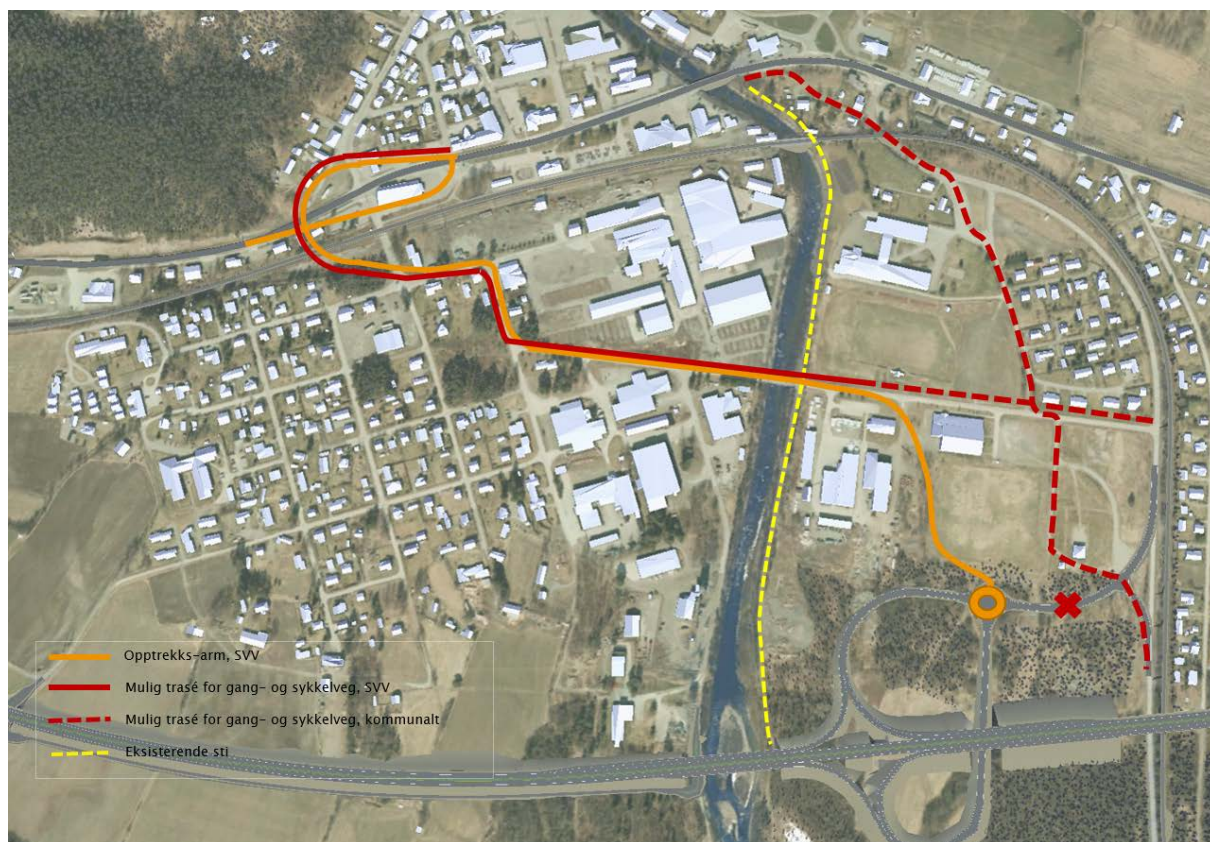
- Ny veg ut fra rundkjøring ved ny E6 tar mye areal og deler opp næringsareal
- Løsningen vil medføre støy langs boligområdet ved Randkleivgata og Åmillomvegen.
- Ny bru over Våla
- Gang – og sykkelveg føres langs Åmillomvegen, sammen med lokaltrafikk til Tollmoen
- Det sammenhengende tursti/ grøntdrag langs Våla blir brutt av ny bru

Ansvarsfordeling

SVV vil bygge

- opptreksarmen fra toplanskrysset t.o.m. rundkjøringen på eksisterende E6
- tilkoblinger til skoleområdet og boligområdet ved Skolevegen
- gang- og sykkel-forbindelse mellom sentrum og Randklev bru

4.2 VESTRE HOVEDKONSEPT



Figur 11. Prinsippløs for alternativ 2- vestre hovedkonsept

Beskrivelse

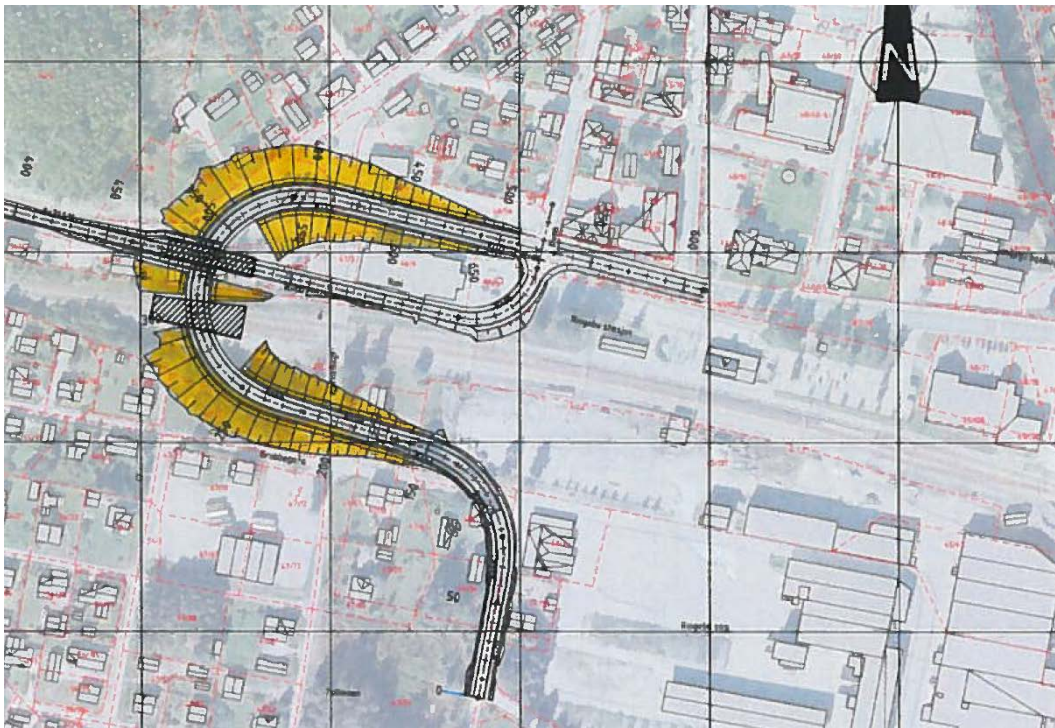
Ny adkomst fra toplanskrysset ved ny E6 inn til Ringebu sentrum føres over Våla på eksisterende bru i Åmillomvegen og ledes gjennom nærings-området på Tollmoen. Videre vil opptreksarmen gå vest for dagens planovergang og krysse under Dovrebanen og ny omlagt lokalveg. Vegen føres fram til Tomtegata for å komme opp på samme høyde som dagens E6/Gudbrandsdalsvegen. Gudbrandsdalsvegen legges om i krysset ved Tomtegata, med bru over opptreksarmen.

Et annet alternativ for opptreksarmen fra toplanskrysset, er å krysse Våla lengre sør og kople seg inn på Elvebakken.

Det tilrettelegges for gående og syklende langs opptreksarmen fra Åmillomvegen, under Dovrebanen og lokalvegen for så å komme opp i sentrum ved Tomtegata. På østsiden av Våla følger gang- og sykkel-vegen eksisterende lokalvegssystemet.

Prinsippløsning for undergang under Dovrebanen og ny lokalveg

Eksisterende planovergang vest for Jernbanestasjonen stenges og erstattes med undergang for alle trafikanter. Løsningen krever 2 nye konstruksjoner; en for Dovrebanen og en for omlagt lokalveg, Gudbrandsdalsvegen.



Figur 12. Prinsippløsning for underganger, vestre alternativ. Alternativet viser arealbeslaget, undergang under ny omlagt lokalveg og undergang under Dovrebanen.

Opptreksarmen ligger dypt i terrenget og er arealkrevende. Løsningen gir tilfredsstillende stigningsforhold og universell utforming av opptreksarmen.

Det er også vurdert en løsning med opptreksarmen på bru over jernbanen i samme område. Løsningen er forkastet på arbeidsmøte 13. juni, 2014 (se vedlegg 1) og drøftes ikke videre.

Drøfting

Fordeler

- All lokal- og tungtrafikk føres vest for sentrum. Dette reduserer trafikkbelastningen for skoleområdet og boligene langs Randkleivgata.
- Ny undergang gir en kort forbindelse mellom Tollmoen og sentrum for bilister,
- Næringsarealene får direkte adkomst fra toplanskrysset.

Ulemper

- Møtet med sentrum fremstår som lite attraktivt.
- Vest for jernbanestasjonen vil undergangen skape nye barrierer mellom vestre del av sentrum og stasjonsområdet. Bjørgemogata må stenges ved Gudbrandsdalsvegen, og kryssing fra sentrum til stasjonsområdet vil ikke være mulig mellom Brugata og Tomtegata.

- Alternativet er arealkrevende på begge sider av jernbanen. Opptrekksarmen og undergangen vil fremstå som et fremmedelement i området. Inngrepet er stort og dominerende for et så lite sted, og bryter med eksisterende bystruktur.
- Stor omveger via rampene for gående og syklende
- Ny hovedadkomst til Ringebu i ytterkant av boligområdet på Tollmoen blir en barriere med økt trafikk og støy.
- Begrensinger for videre utvikling av Tollmoen-området.
- Barn og unge vil daglig krysse opptrekksarmen på veg fra boligområdene på Tollmoen til skole og idrettsanlegg.
- Innløsning av flere boligeiendommer

5 Oppsummering og anbefaling

Etter en vurdering av Ringebru sentrum og opptrekkssarmen som bindeledd mellom ny E6 og Ringebru, anbefaler SVV løsning med:

Østre hovedkonsept – Opptrekkssarm langs Dovrebanen med Alternativ 1b - Forbindelse til Tollmoen via Åmillomvegen

Kommentarer

Alternativ 1 - Østre hovedkonsept – Opptrekkssarm langs Dovrebanen

Forbindelsen mellom ny E6 og Ringebru vil med Østre konsept gi en logisk og god adkomst til landsbyen, bolig- og næringsområder. Man unngår å skape en ny trafikkbarriere ved å utvikle eksisterende vegsystem. Ulempen kan være den økende trafikken på lokalvegen, som kan gi noe trafikkstøy ved skole- og boligområdene.

Ny undergang under Dovrebanen vil tilfredsstille vegnormalens krav for en slik tilknytningsveg. Rundkjøringen i Gudbrandsdalsvegen markerer inngangen til Ringebru sentrum. Detaljert plassering av ny rundkjøring gjøres i forbindelse med reguleringsplan for opptrekkssarmen.

Det etableres sammenhengende gang- sykkelveg på eksisterende lokalvegnett fra sentrum til Randklev bru. Eksisterende undergang under Dovrebanen blir for myke trafikanter.

Alternativ 1b - Forbindelse til Tollmoen via Åmillomvegen

Trafikken til bolig- og nærings-områdene på Tollmoen føres fra rundkjøring ved ny E6, via opptrekkssarmen og inn Åmillomvegen. Dette gir en enkel og rask forbindelse til ny E6. Bruk av eksisterende vegsystemer reduserer arealinngrepet.

Trafikkmengden vil øke. Det bygges derfor trafiksikkerhetstiltak i Åmillomvegen for å sikre forbindelsen mellom idrettsanleggene. Dette er bygget mange steder med svært gode resultater. SVV tar på seg ansvaret for gang- og sykkelveg i Åmillomvegen med ny bru over Våla for gående og syklende.

Løsningen gir minst kostnad for kommunen i og med at SVV tar ansvar for bygging av nesten hele tiltaket.

Vedlegg 1

OPPSUMMERING AV INNSPILL FRA ARBEIDSMØTE 1

På møtet den 13. juni 2014 ble et utkast til byformanalysen gjennomgått og arbeidsgruppene hadde en presentasjon av sine vurderinger og anbefalinger.

Opptrekkarm med kryssing vest for stasjonen

Alternativet forutsetter planskilt kryssing av jernbanen, enten med bru over eller kulvert under. Dette vil gi lange kjøreramper over eller under jernbanen og betydelige inngrep i eksisterende veger og bebyggelse. Tegningene viser også at det er store utfordringer i å innpasse et slikt anlegg i eksisterende gatestruktur og landskap.

Deltagerne på arbeidsmøtet mente at ingen av de aktuelle løsningene kunne anbefales og det var ganske tydelig at alternativene kunne velges bort. En av gruppene mente likevel at kryssing ved Tollmoen burde beholdes i en eller annen form, men at de planskilte løsningene ikke var aktuelle.

Gående og syklende, kryssing av jernbanen

Anbefalingen går i retning av å bygge kulvert, eventuelt gangbru for kryssing av sporene i nærheten av stasjonen.

Løsningene må ta hensyn til stasjonsbyprosjektet og fremtidig utvidelse til to separate (side)plattformer på stasjonen. Videre bør man forsøke å bevare historiske deler av jernbanens anlegg og gjenskape den gamle plassen foran stasjonen. Det ble også pekt på mulighetene til å vitalisere Gamle Trondheimsvegen og senke vegen foran stasjonen.

I videre arbeider lages enkle skisser av kryssing for gående og syklende og vise hvilke arealer som kan benyttes til plasser og kollektivknutepunkt. Ledige arealer for annen arealbruk skal illustreres.

Det var også stilt spørsmål om man kunne bygge en undergang for gående, syklende og biltrafikk med redusert fri høyde. Dette ville i så fall gi en mindre god løsning for gående og syklende og blir derfor ikke anbefalt.

Opptrekkarm med kryssing øst for stasjonen

Ny planskilt kryssing i øst ble anbefalt av alle gruppene. Det fremkom noen ulike prinsipper og ideer i tilknytning til dette:

- Gjøre vegen til en enkel og logisk port til Ringebu
- Forsøke å flytte kryssingen under Dovrebanen lenger østover
- Arbeide med god utforming av vegen og vurdere om det skal være veg eller gate.

Adkomst til Tollmoen

Det var mange av deltagerne som var opptatt av å få en ny veg over Våla for å forbedre forbindelsen til Tollmoen. Det ble pekt på flere mulige steder å krysse Våla med en ny bru. Et forslag var å vri vegen diagonalt over Sagtomta eller en egen bru over elva som kunne gi kortere veg mellom Tollmoen og E6, spesielt for tunge biler og næringstransport. Det ble også pekt på muligheten for å beholde Åmillomvegen, med eventuelle tiltak for sikker kryssing av vegen. Det ble stilt spørsmål til om deler av jernbanens bygninger og anlegg kan bevares som kulturminner. Det ble også nevnt som en mulighet å flytte dreieskiven.

Vedlegg 2

OPPSUMMERING AV INNSPILL FRA ARBEIDSMØTE 2

På møtet den 20. oktober 2014 ble foreløpige løsninger presentert og deltagerne ble bedt om å komme med synspunkter på følgende punkter:

- Rundkjøring i øst – kobling mellom opptrekkssarmen og Gudbrandsdalsvegen
- Ny adkomstveg til Tollmoen
- Hvordan forlenges adkomst inn i Tollmoen – Grubbegata eller langs Våla.
- Alternativ kryssing av Våla
- Skal Åmillomvegen stenges for gjennomkjøring?
- Adkomst til Tollmoen for gående og syklende - undergang under jernbanen.
- Transformasjonsområde sør for jernbanen.

Det var i hovedsak optimaliseringer ved østre hovedkonsept som ble diskutert i møtet, da arbeidsmøtet allerede var enige om at vestre hovedkonsept ikke er en god løsning for Vålebru.

Rundkjøring i øst – kobling mellom opptrekkssarmen og Gudbrandsdalsvegen

Det var generelt positive tilbakemeldinger på at kobling til Gudbrandsdalsvegen skjer som rundkjøring, men man må se nærmere på selve plasseringen. Man må også være sikker på at løsningen er gjennomførbar, spesielt med tanke på stigning, høyder og byggemåte.

Det er et godt grep at den foreslåtte opptrekkssarmen ikke "sklir" inn mot sentrum, men møter lokalvegen i et definert punkt. Rundkjøringen blir sterkt belastet og bør flyttes vestover for å få en slakere stigning. Trafikken fra Tollmoen må sikres lett tilgjengelighet inn til sentrum. Fotgjengere og syklistene må også ivaretas godt i rundkjøringen.

Ny adkomstveg til Tollmoen

Byplangrepet med adkomst i forlengelse av Grubbegata er godt, men uheldig at det kommer i konflikt med den eneste bedriften som fortsatt er i drift på Sagtomta.

Tursti langs Våla må opprettholdes, og det er ønske om at denne krysser under den nye brua.

Det er en forutsetning for framtidig utvikling i Tollmoen at dette ikke gir økt trafikk over planovergangen. Jernbaneverket har en målsetting om at alle planoverganger skal stenges på sikt. Samtidig er det et ønske fra markedsforeningen å utsette dette så lenge som mulig. Det må imidlertid planlegges med tanke på at denne vil bli stengt på sikt. Det er derfor viktig å velge løsninger som vil fungere best mulig når planovergangen stenges, selv om dette er et stykke fram i tid.

Markedsforeningen ønsker adkomst til industriområdet direkte fra E6 med kryssing av Våla lenger sør, ved betongstasjonen. Dermed kan man stenge planovergangen for tungtrafikk og få redusert belastning/trafikk på planovergangen, og kanskje mulighet for å beholde den lengre. Dette vil imidlertid føre til lengre veg til sentrum for beboerne på Tollmoen og større

fare for handelslekkasje når undergangen stenges på sikt.

Tungtrafikk:

Trailere fra Tinde takstolfabrikk må nå kjøre i mange kurver/svinger hvis Åmillomvegen blir stengt. Kan det være et alternativ å trekke adkomst fra E6 til Tinde ned langs østsida av Våla og koble til toplankrysset med E6?

Det ble diskusjon om hensynet hvorvidt hensynet til tungtrafikken skal være gjeldende ved dimensjonering av veger og kryss. Konklusjonene bør være at man ikke dimensjonerer et tettsted kun utfra tungtrafikkens interesser, men man må også ta hensyn til tungtrafikken. For øvrig er andre trafikantgrupper, spesielt gående- og syklende viktige i dimensjoneringen av et tettsted.

Fremtidig arealbruk på Tollmoen:

Ny adkomstveg til Tollmoen via Grubbegata vil sperre for utvidelse av ungdomsskolen nordover. Samtidig er det ledige areal rundt dagens ungdomsskole som kan tas i bruk til skoleformål. Debatten om framtidig skolestruktur ligger fortsatt et stykke fram i tid, men det er viktig ikke å låse arealbruken.

Idrettsanlegget bør være skjermet for trafikk. Det ble vist til endringene som ble gjort på Segalstadbru, der idrettsanlegg ble flyttet for å gi plass til industriutbygging. Er en omrokking av funksjoner mulig? Flytte undervisningslokaler og idrettsarenaer til vestsida av Våla, og samle industri/næring ut mot ny E6? Eller skal en heller samle skole og kulturfunksjoner på østsida av Våla, og flytte industri som ligger øst for Våla nå over til vestsida?

Dette er en overordnet diskusjon som hører hjemme i kommuneplanrevisjonen, ikke i reguleringsplan for E6, men man bør ha muligheten i bakhodet så ikke vegløsningen som anbefales nå blokkerer for en ønsket utvikling.

Hvordan forlenges adkomst inn i Tollmoen – Grubbegt. eller langs Våla.

Det ble foreslått at vegen inn på Tollmoen svinges sørover til et knutepunkt som er mer sentralt på Tollmoen. Man må imidlertid se utviklingen på lenge sikt. En slik løsning ville berøre en større del av elveløpet, noe som vurderes som lite ønskelig i forhold til vassdraget og naturmiljøet langs elva. Vegen ville bli mindre god for trafikken som skal inn i de sentrale delene på Åmillom. Den ville bryte med kvartalsstrukturen og skape omveger for trafikanter.

Skrå adkomst bryter med eksisterende strukturer. Det kan også gi dårligere utnytting av næringsareal og mindre fleksibilitet i utviklingen av disse områdene for fremtiden. Det er viktig at en ny adkomst ikke beslaglegger mer areal enn nødvendig, og ikke gir en uhensiktsmessig oppdeling av arealene på vestsida av Våla. Derfor er Grubbegata et godt alternativ.

Øvrige innspill:

- Det er viktig med god tilgjengelighet til jernbanens arealer.
- Veger bør utformes slik at de innbyr til lavere fart.
- Næringstrafikk vil gå til Tollmoen i overskuelig fremtid.
- Man bør unngå skarpe kryss som kan skape problemer for lange kjøretøy.
- Nedlegging av planovergangen vil svekke sentrum.
- En raskere veg fra Tollmoen til E6 kan føre til handelslekkasje til nabobygder.
- Sentrum er robust nok til å unngå handelslekkasje, en kort biltur til sentrum er mer attraktivt enn en lengre tur til nærmeste kjøpesenter.

Alternativ kryssing av Våla?

- Kan man bygge en ekstra vegbru lenger sør
- Industriområdet på Tollmoen bør være synlig fra E6 og få en mest mulig direkte veg fra E6. Kan det legges en ekstra arm inn på avkjøring til E6?
- Hvordan løses adkomst til produksjonsanlegget til Tinde?

Skal Åmillomvegen stenges for gjennomkjøring?

Må sees i sammenheng med adkomst til Tinde.

Adkomst til Tollmoen for gående og syklende - undergang under jernbanen.

Planen har et godt grep, men undergang ved jernbanestasjonen krever detaljering. Bør kombineres med adkomst til plattformer. Det er aktuelt med arkitektkonkurranse/mulighetsstudie i forbindelse med utforming.

Transformasjonsområde sør for jernbanen.

Jernbanen har dannet mønster for Ringebu i 120 år. Dagens planlegging kan tenkes å ha like langt tidsperspektiv. Jernbaneverket er fleksible i forhold til flytting av historisk bebyggelse/anlegg. De viktigste byggene som bør ligge faste er stasjonsbygningen og godshuset. For øvrig bør man se på muligheten for utvikling på selve stasjonsområdet.

Det er kommet nye retningslinjer som regulerer samordning av kollektivknutepunkt i forhold til boligbygging, der det legges vekt på høy arealutnytting innenfor området.

Annet

Det ble stilt spørsmål fra en deltaker om hvilke føringer den gamle planen fra 1899 har gitt for de anbefalingene som nå foreligger? Ringebu er et moderne sentrum og planforslagene må ikke være i konflikt med funksjonelle løsninger. Man må ikke legge for stor vekt på en gammel plan som kanskje er utgått på dato.

Ingen av anbefalingene er gjort utelukkende med hensyn til planen fra 1899. Der anbefalingen er sammenfallende eller bygger opp under opprinnelig byplan, så har dette blitt fremhevet, men den gamle reguleringsplanen har ikke vært styrende foran andre hensyn. Hensynet til utviklingen av Vålebru som velfungerende tettsted for innbyggere og brukere i fremtiden har vært styrende. Flere momenter fra den gamle planen er ikke videreført, for eksempel kryssing på begge sider av stasjonen, da dette ikke er hensiktsmessig i dag.



Statens vegvesen
Region øst
Ressursavdelingen
Postboks 1010 2605 LILLEHAMMER
Tlf: (+47 915) 02030
firmapost-ost@vegvesen.no

vegvesen.no

Trygt fram sammen