

Statens vegvesen region øst

Opptrekksarmen - byformanalyse

Løsning for ny tilknytning til Ringebu sentrum

Opptrekksarm fra E6

2014-11-10

2014-11-10 Oppdragsnr.: 5131997



00	2014-11-11	Første utgave til godkjenning	MaRB	Linda B	IvS
Rev.	Dato:	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontroll	Godkjent

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.

Innhold

1	Bakgrunn og hensikt	5
1.1	Innledning	5
1.2	Vurdering av tidligere utarbeidede alternativer	5
1.3	Stasjonsbyprosjektet	5
2	Rammebetingelser	6
2.1	Rammebetingelser og hensyn ved valg av løsning fra forrige fase	6
2.2	Ytterligere rammebetingelser, hensyn og vurderingskriterier med bakgrunn i byformanalyse	8
3	Hovedkonsepter fra forprosjektet	9
3.1.1	Vestre hovedkonsept	9
3.1.2	Østre hovedkonsept	10
4	Byformanalyse	11
4.1	Historisk utvikling	11
4.2	Byplan	13
4.3	Areal og organisering av funksjoner	14
4.4	Gatenett og trafikk	15
4.5	Fremtidig situasjon	16
4.6	Sentrale byrom og gater	17
4.7	Prinsippvalg veg og gate	19
5	Innspill fra arbeidsmøtet	20
5.1	Oppsummering av innspill fra arbeidsmøte 1	20
5.2	Videre vurderinger	21
5.3	Oppsummering av innspill fra arbeidsmøte 2	23
6	Hovedkonsept for opptrekkssarm fra E6 til Ringeby sentrum	26
6.1	Østre hovedkonsept – alternativ 1	26
6.1.1	Prinsippplan	26
6.1.2	Beskrivelse av løsning	27
6.1.3	Konsekvenser av østre hovedkonsept	30
6.1.4	Prinsippløsninger for østre hovedkonsept	33
6.2	Vestre hovedkonsept – alternativ 2	34
6.2.1	Prinsippplan	34
6.2.2	Beskrivelse av løsning	34
6.2.3	Konsekvenser av vestre hovedkonsept	36
6.2.4	Prinsippløsninger for vestre hovedkonsept	36
7	Oppsummering og anbefaling	38
7.1	Oppsummering	38
7.1.1	Alternativ 1 – østre hovedkonsept	38
7.1.2	Alternativ 2 – Vestre hovedkonsept	38
7.2	Vår Anbefaling	39

Forord

Arbeidsgruppen legger fram rapport om opptrekksarmen fra ny E6 og inn til Ringebu sentrum.

Arbeidsopplegget har bestått av tre faser:

- Byformanalyse: Klargjøre forutsetninger for valg av konsept. Analysegrunnlaget supplerer allerede utarbeidet kunnskap i prosjektet.
- Konseptvalg: Utvikle, drøfte og velge hovedkonsept for opptrekksarm med utgangspunkt i analysegrunnlag, og med et spesielt fokus på tettstedsutvikling og Stasjonsbyprosjektet.
- Prinsippløsninger: Drøfte og velge prinsippløsninger knyttet til valgt konsept.

Som del av arbeidet er det blitt gjennomført 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.

Deltakere har vært både politikere og administrasjon i Ringebu kommune, lokale næringsaktører, Statens Vegvesen og Jernbaneverket. Norconsult, som er ansvarlig for gjennomføring av byformanalysen, har bidratt i møtet med fagpersoner og samtidig ha ansvar for møteledelse. Disse er invitert:

- Statens vegvesen
- Utvalg for plan og teknisk
- Styringsgruppa Stasjonsbyprosjektet
- Arbeidsgruppa Stasjonsbyprosjektet
- Ringebu kommune
- Ringebu markedsforening

1 Bakgrunn og hensikt

1.1 INNLEDNING

Ny trasé for E6 skal flyttes ut av Ringeby sentrum, og planlegges sør for dagens tettsted. Arbeidet med å finne løsning for vegkobling (opptrekkssarm) mellom ny E6 og Ringeby har pågått en stund. Rapporten fra den kreative fasen knyttet til dette arbeidet beskriver flere alternative løsninger.

Forprosjektet for ny E6 og opptrekkssarm til Ringeby sentrum er utvidet med en mer omfattende byformanalyse som skal bidra til vurdering av løsning med større fokus på utvikling av tettstedet Ringeby generelt, og Stasjonsbyprosjektet spesielt.

1.2 VURDERING AV TIDLIGERE UTARBEIDETE ALTERNATIVER

Statens vegvesen har til nå utredet to hovedalternativer til ny opptrekkssarm. Disse alternativene er etter Ringeby 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 opptrekkssarm 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 opptrekkssarm i ny behandling når slike optimaliserte løsninger foreligger*». (KOM-005/14)

I det videre arbeidet med opptrekkssarmen skal SVV vektlegge byformkompetanse sterkere.

1.3 STASJONSBYPROSJEKTET

Som en del av Jernbaneverkets Landsverneplan for jernbanen er Ringeby 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 Ringeby. Kvartalsstrukturen, med utgangspunkt i jernbanestasjonen, og den gamle trehusbebyggelsen langs Jernbanegata kjennetegner fortsatt dagens Ringeby sentrum.

Ringeby sentrum står foran store endringer nå når E6 flyttes bort fra sentrum. Da dagens E6 ble bygd skapte den en trafikkbarriere mellom jernbanestasjonen og resten av sentrum. Når E6 nå blir borte, åpner dette for at jernbanestasjonen igjen kan knyttes nærmere resten av sentrum.

En forutsetning for at stasjonsbyprosjektet kan gjennomføres er at opptrekkssarmen fra ny E6 og nye trafikkløsninger i sentrum ivaretar hovedtrekkene i reguleringsplanen fra 1899.

Ringeby kommune, Oppland fylkeskommune (OFK), Jernbaneverket (JBV), Ringeby markedsforening (RM) og Statens vegvesen (SVV) ønsker å samarbeide om et Stasjonsbyprosjekt i Ringeby fra 1.1.2015. En forutsetning for et slikt samarbeid er at opptrekkssarmens lokalisering er vedtatt og at løsningen er akseptabel i forhold til verneplanarbeidet.

2 Rammebetingelser

2.1 RAMMEBETINGELSER OG HENSYN VED VALG AV LØSNING FRA FORRIGE FASE

Under følger utdrag av forprosjektrapporten med beskrivelse av viktige rammebetingelser og hensyn i området som skal ligge til grunn ved valg av løsning¹.

Dovrebanen

Ved bygging av kryssinger over Dovrebanen er kravet til frihøyde mellom spor og underkant konstruksjon 7,2 m. Krav til fri høyde over spor i anleggsfase må ivaretas.

Ved bygging av undergang under banen må man ta hensyn til trafikkavviklingen på Dovrebanen. Eventuelle brudd må planlegges i god tid og varigheten på et brudd bør ikke overstige 48 timer. Opptrekksarmen som vist i KDP-alternativet vil krysse i kulvert under Dovrebanen. Her stiger banen inn mot stasjonen og ligger omtrent på kote 196 ved den planlagte kulverten for opptrekksarmen. Banen ligger her i en horisontalkurve med radius 317. En permanent eller midlertidig omlegging av banen på dette punktet ansees som svært vanskelig.

Det er nå utført grunnundersøkelser som kan tyde på at grunnvannet ikke vil bli et problem i den østre kryssingen. Den foreslåtte undergangen ser ikke ut til å bli liggende lavere enn grunnvannsnivået.

Veger

På dagens E6 i sentrum er det to viktige kryss med fv. 387 og fv. 388 samt flere kryss med kommunale veger.

Tettstedsutvikling

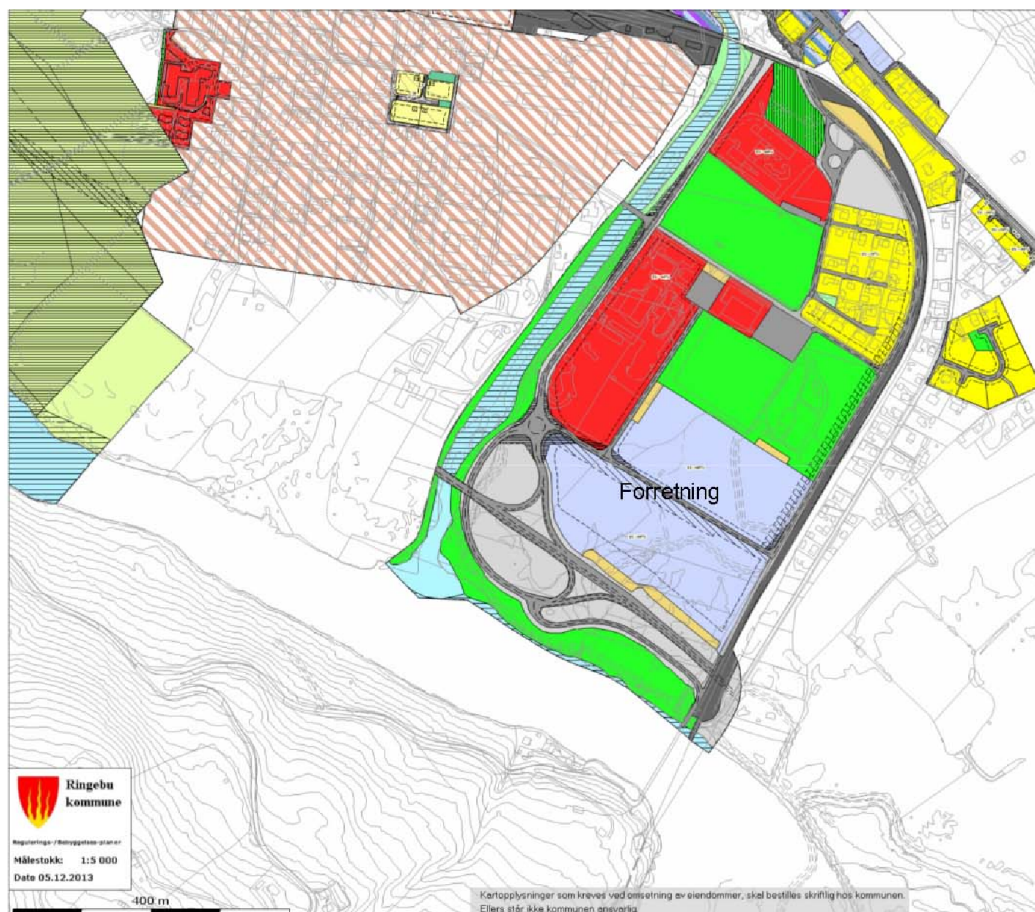
Utvikling av Tollmoen sør for jernbanen er i dag sterkt hemmet av den barrieren som jernbanen utgjør. Plankryssing av sporene er lite ønskelig på grunn av risiko for ulykker og dårlig fremkommelighet når bommene er nede. En kryssing under eller over banen må ta hensyn til stedets karakter og konstruksjoner, veglinjer, sideterreng bør innordne seg den bymessige karakteren. Det må sikres universell utforming og god tilgjengelighet for gående 200 års flomhøyde i Lågen ligger her på ca. kote 186,5. Veganlegget må være sikret mot flomnivå som er en meter høyere enn dette.

Gjeldende reguleringsplaner:

- Reguleringsplan for Åmillom (1992) omfatter området avgrenset av Lågen, Våla og jernbanen.
- Reguleringsplan for Vålebru (2003) omfatter i grove trekk Vålebru sentrum nord for jernbanen, samt planskilt kryssing av jernbanen mot Tollmoen

¹ Forprosjektrapport E6 Elstad – Frya, rapport fra kreativ fase , 4.4.2 Viktige rammebetingelser og hensyn i området, Statens vegvesen region øst 2013.

- Reguleringsplan for Vålebru med omegn, Tollmoen – Åmillom (1958) omfatter Tollmoen sør for jernbanen og vest for Våla.



Figur 1 Reguleringsplaner for Åmillom

I forprosjektet ble det utviklet flere alternative løsninger for opptrekkssarmen. For vurdering av KDP-alternativet og alternative løsninger ble følgende utvalgte kriterier benyttet:

- Kulturmiljø
- Naturmiljø
- Nærmiljø og støy
- Tekniske krav og løsbarehet
- Landskapsbilde/estetikk/By på Gudbrandsdalen
- Kostnader
- Framkommelighet
- Landbruk

2.2 YTTERLIGERE RAMMEBETINGELSER, HENSYN OG VURDERINGSKRITERIER MED BAKGRUNN I BYFORMANALYSE

Utgangspunktet for utvidelsen av arbeidet knyttet til opptrekkssarmen er ønske om et større fokus på tettstedsutvikling og byform. Denne rapporten skal derfor bidra med nyanserte og konkretiserte rammebetingelser, hensyn og vurderingskriterier knyttet til følgende to tema:

- Landskapsbilde/estetikk/By på Gudbrandsdalen
- Framkommelighet

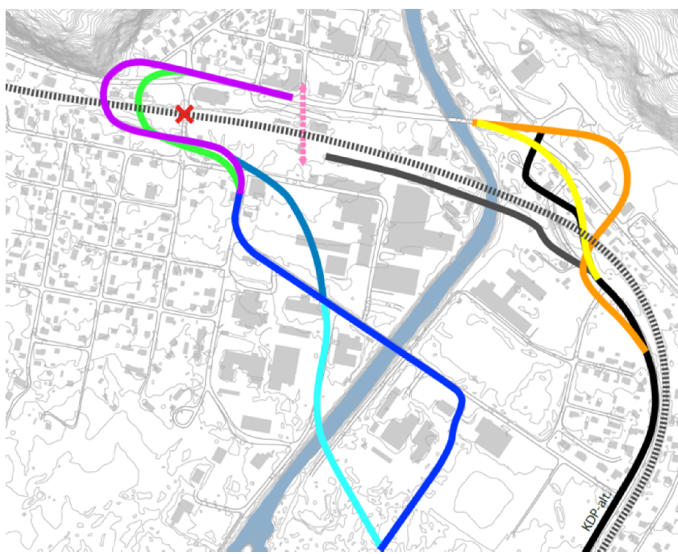
Spesielt har tilleggsoppdraget blitt bedt om å vurdere:

- Viktige bevegelseslinjer for harde og myke trafikanter, spesielt til Tollmoen
- Vurderinger av opptrekkssarmen i forhold til ønsket om å bevare kvadraturen
- Konsekvenser for arealbruk, bebyggelse, grønnstruktur og Våla
- Adkomst til og opplevelsen av Ringebu sentrum

Byformanalysen i kapittel 4 skal bidra til disse vurderingene. Rapporten må ses som et supplement til forprosjektet. Forhold allerede behandlet i forprosjektet vil ikke behandles på nytt her.

3 Hovedkonsepter fra forprosjektet

De to hovedkonseptene fra forprosjektet har flere varianter, som det fremgår av skissen fra forprosjektet.



Figur 2 Alternativer for opptreksarm fra forprosjektet

3.1.1 Vestre hovedkonsept

Konseptet tar her utgangspunkt i et startpunkt som samsvarer med planlagt kryss på E6. Herfra kan vegen gå gjennom ulike korridorer over Åmillom og Tollmoen fram til kryssing av Dovrebanen. Det er videre vurdert planskilt kryssing enten under eller over Dovrebanen.

Veglenken vil berøre industriområdet på Tollmoen, og kan få betydning for tilgjengelighet og avkjørsler til eiendommene. Ny hovedadkomst til Ringeby vil medføre et nytt kjøremønster og mer vegtrafikk og større risiko for ulykker i dette området. Disse ulempene må spesielt vurderes i forhold til myke trafikanter og sårbare områder, skole og fritidsanlegg. Boligområder kan bli utsatt for støy som utløser støyskjermingskrav. Industriområdet er ikke støyømfintlig arealbruk.

Området vil bli en overgangssone mellom ubebygd og bebygd område og vegen vil også bli en overgangstrekning mellom motorveg og bygate. Dette setter noen krav til linjeføring, tverrprofil og designmessig tilpasning i overgangen mellom områder og funksjoner.

Ny veg langs elva eller ny bru bør unngås. Det vil derfor være en fordel å kunne benytte eksisterende bru over Våla, framfor å bygge en i tillegg til dagens.

Veglinja går gjennom et lite skogområde med innslag av skrotemark og krysser Våla på en ny bru. Herfra legger vegen seg inn på eksisterende veg, Elvebakken, som fortsetter videre over i Åmillomvegen og herfra over i Randkleivgata. Kryssene må utformes på en slik måte at innfartsvegen får en tydelig gjennomgående linjeføring. Brua over Våla forventes å bli ca.

50 meter lang. Det er i utgangspunktet lite ønskelig med pilar ute i elveløpet, men liten avstand til eksisterende bru oppstrøms kan forsvare tiltak i elveløpet.

Alternativet kan også tenkes videreført gjennom Sagtomta istedenfor Åmillomvegen.

3.1.2 Østre hovedkonsept

Vegen tar av fra nytt kryss med E6 på Åmillom. Herfra legges vegen langs Dovrebanen i samme trase som Randkleivsvegen. Her følges eksisterende barriere og man unngår å skape nye.

Denne vegen har ikke avkjørsler til eiendommer, men har avkjørsel til parkeringsplasser og bussholdeplass ved skolen. Det er i tillegg en åpen plass som kalles "sirkusplassen". Gang og sykkeltrafikk kan her løses internt i boligområdet, og det er derfor ikke foreslått fortau eller gang- og sykkelveg langs den nye vegen.

Kryssing under jernbanen har vært et vanskelig punkt, både med tanke på bygging under banen og arealinngrepet som vegen vil medføre. Flere eiendommen ser ut til å bli berørt av den nye undergangen. Dagens undergang er tenkt beholdt og benyttet som gang- og sykkelveg. Opptrekksarmen kobler seg til eksisterende vegnett nord for jernbanen, og det er vurdert flere alternativ for en slik tilkobling. Figur 2 viser noen av de alternativene som er vurdert.

I det videre arbeidet har vi optimalisert løsningen for et vestre og et østre hovedkonsept, med en anbefaling av det vi mener er den beste løsningen til slutt.

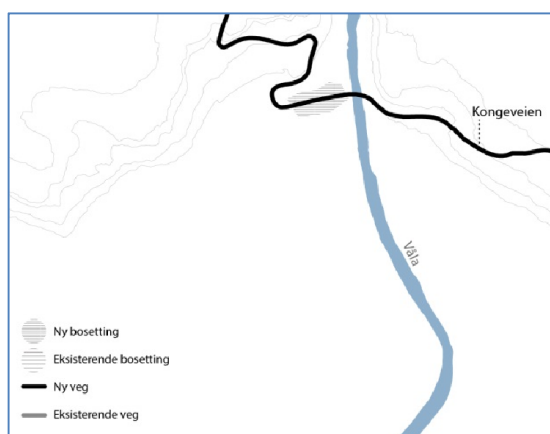
4

Byformanalyse

Hensikten med analysen er å belyse relevante aspekter ved tettstedet Ringeby som bør ligge til grunn når det skal vedtas løsning om ny vegløsning i området. Analysen har derfor fokus på gatenett og bruk av dette, samt plan, arealer og organisering av funksjoner.

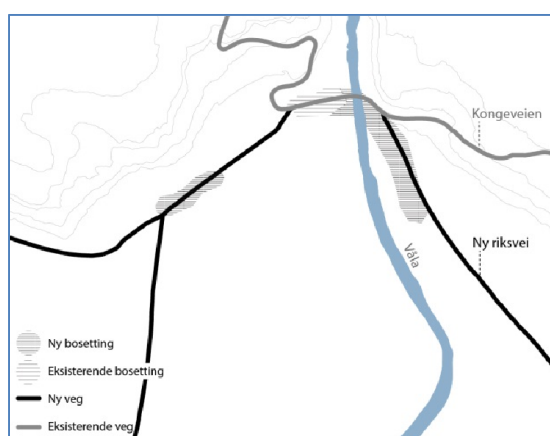
For å kunne vurdere ny vegløsning er kunnskap om fremtidige planer og ønsket utvikling av tettstedet også relevant, og er derfor en del av analysen.

4.1 HISTORISK UTVIKLING



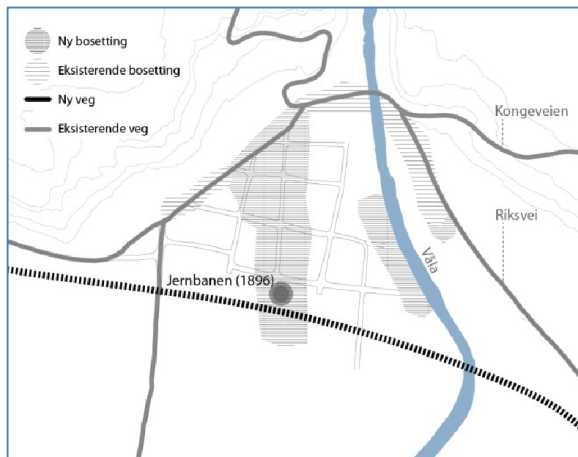
Ringeby 1850

På midten av 1800-tallet var det lite bosetting i Ringeby. Kongevegen gikk gjennom Ringeby; fra Ringeby 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.



Ringeby 1890

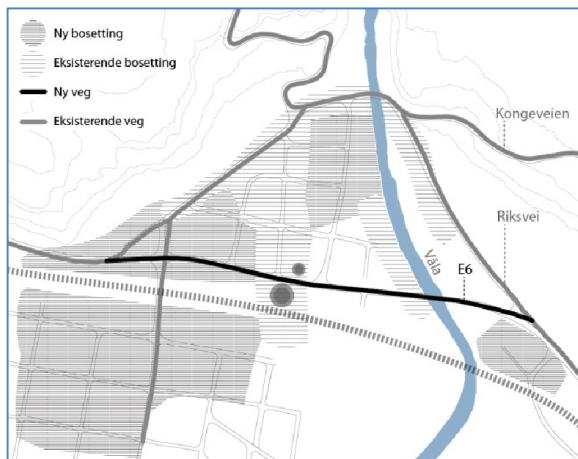
På 1850 tallet kom den nye riksvegen, som førte til ny bosetting langs med vegen. Trafikken økte, elvekraften utviklet seg, og det begynte å utvikle seg et senter hvor ferdselen fra bygdene ovenfor kom ned til den nye hovedvegen.



Ringeby 1920

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

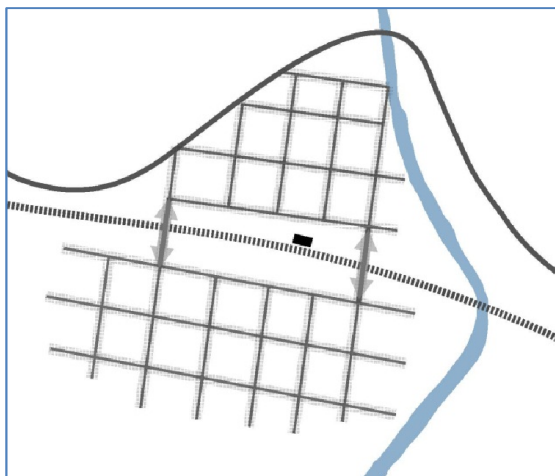
Utviklingen av bebyggelse og infrastruktur ble styrt av en reguleringsplan fra 1899, med stasjonsbyprinsippet med kvartalstruktur med utgangspunkt i jernbanestasjonen.



Ringeby 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 Ringeby 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.

4.2 BYPLAN



Opprinnelig byplan

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

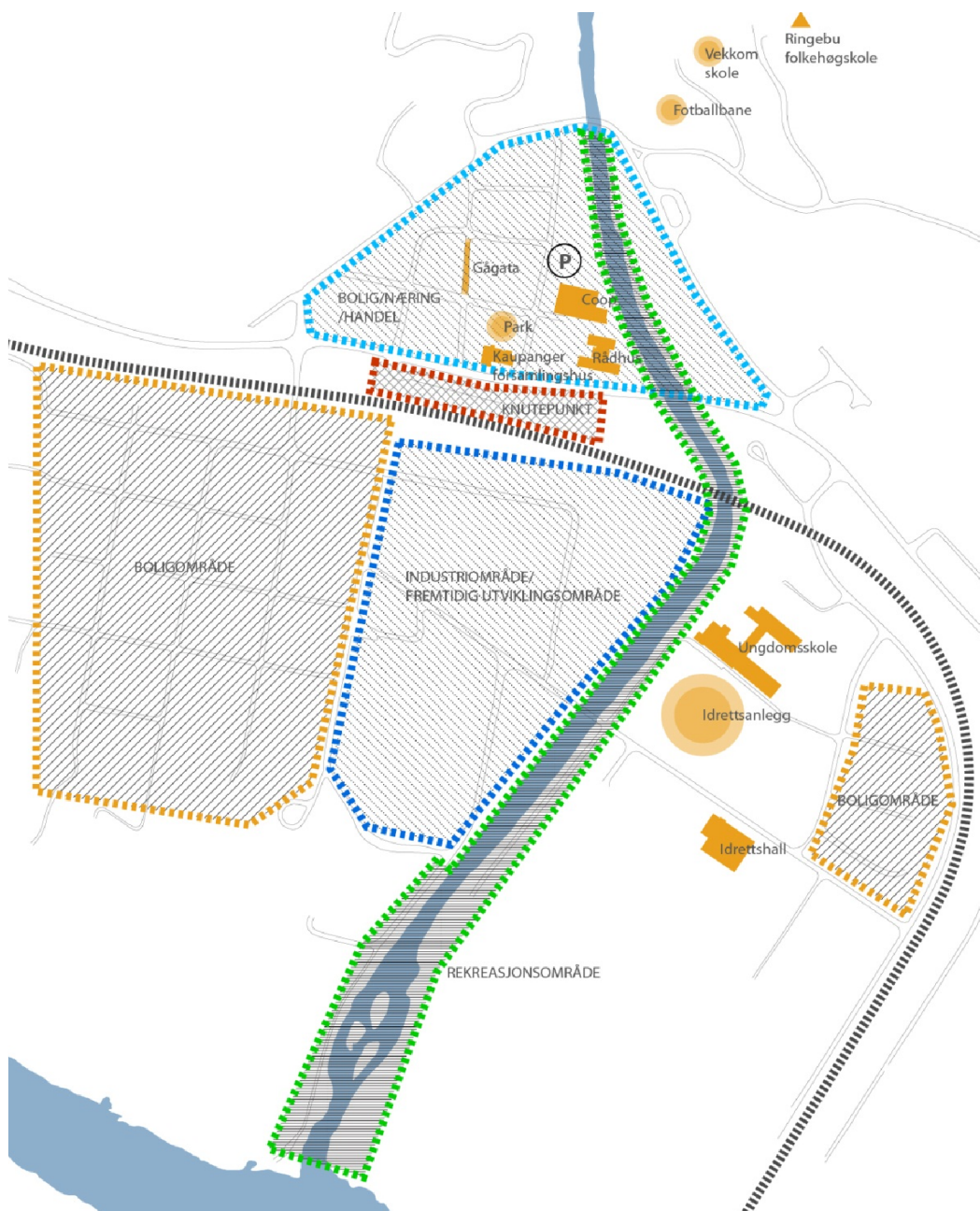


Dagens byplan

Eksisterende byplan viser en "forskyvning" av kvartalstrukturen sør for jernbanen, der stasjonen ikke lenger blir liggende sentralt i kvartalstrukturen. 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.

4.3 AREAL OG ORGANISERING AV FUNKSJONER

Arealfordelingen viser en tydelig soneinndeling av Ringeby. 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. Ved en fremtidig utvikling av Sagtomta og industriområdet sør for jernbanen er det avgjørende med gode og effektive forbindelser til sentrum for å få til en helhetlig og velfungerende byform.



Figur 3 Dagens arealbruk og organisering av funksjoner

4.4 GATENETT OG TRAFIKK

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

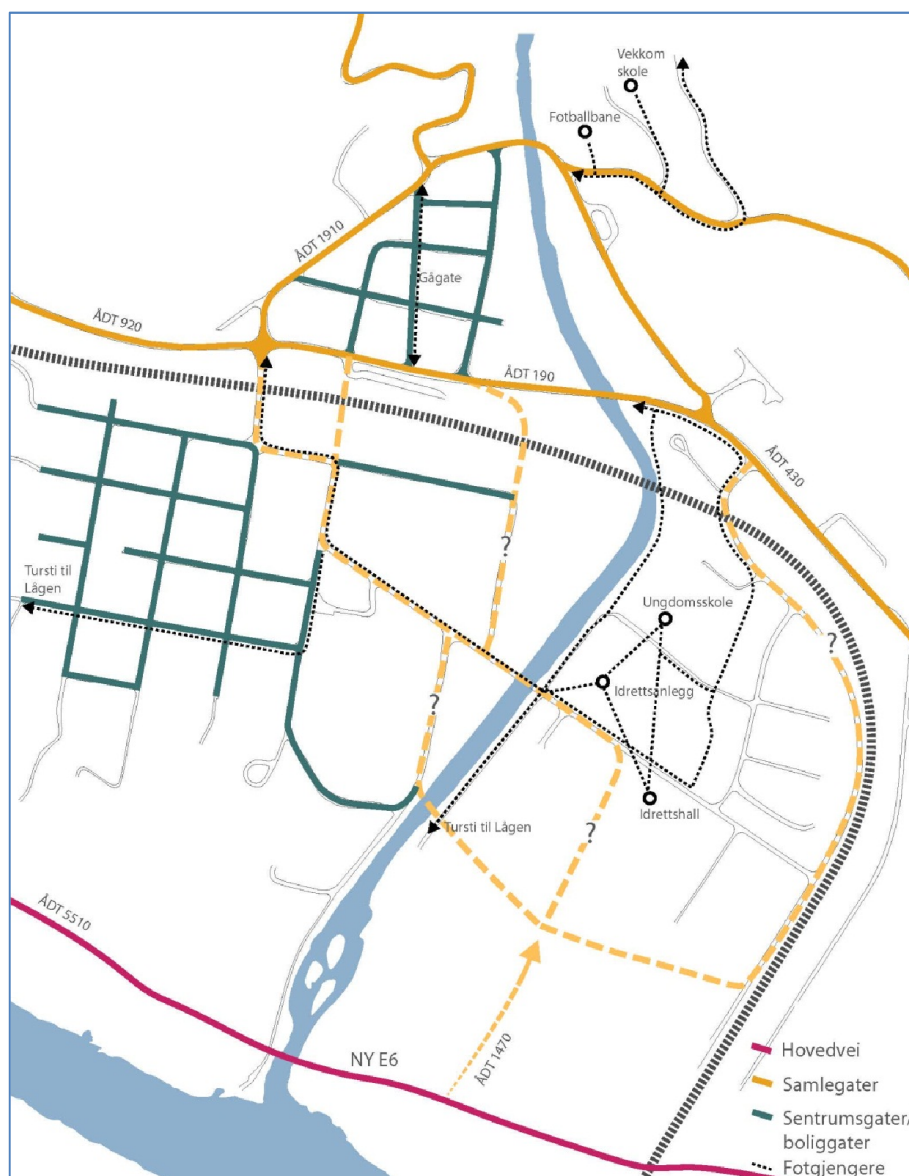
Brugata avgrenser sentrum mot nord og er en viktig samleveg. Den har en sammensatt funksjon som tilførselsveg til alle deler av sentrum, gjennomfartsveg, boliggate, handlegate og som en viktig gangåre.

Flere gangruter er hemmet av tunge barrierer, da hovedsakelig av jernbanen og 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. Ellers er gangsystemet relativt naturlig, og det er lett å ta seg frem mellom ulike aktiviteter i sentrum.



Figur 4 Dagens strukturer

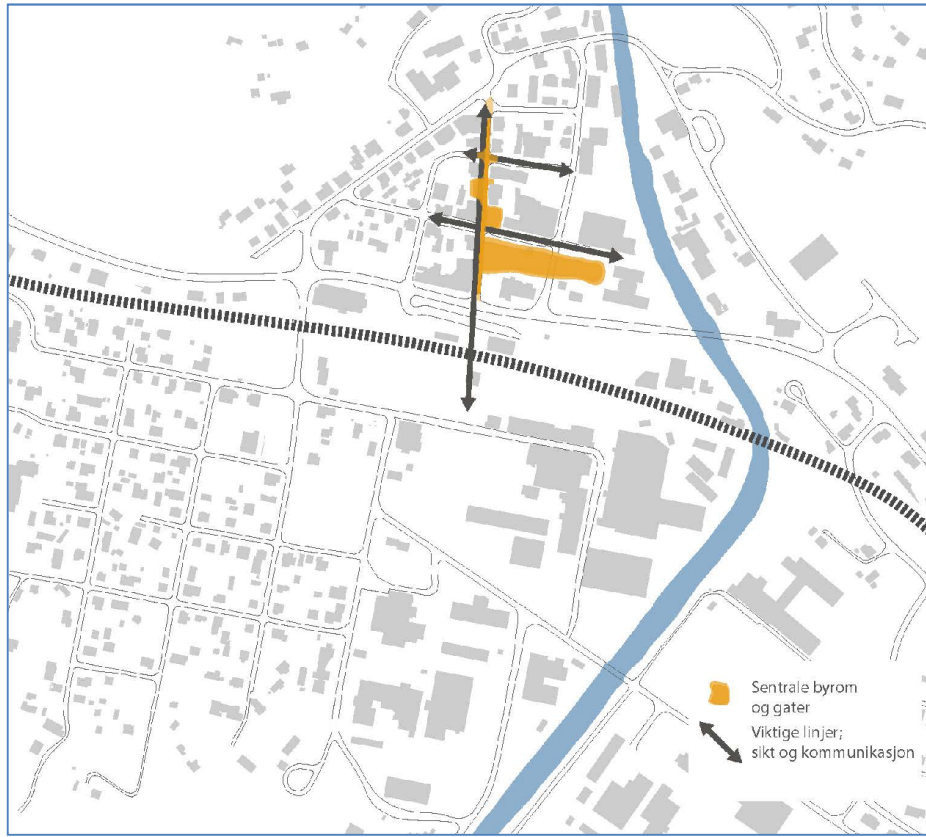
4.5 FREMTIDIG SITUASJON



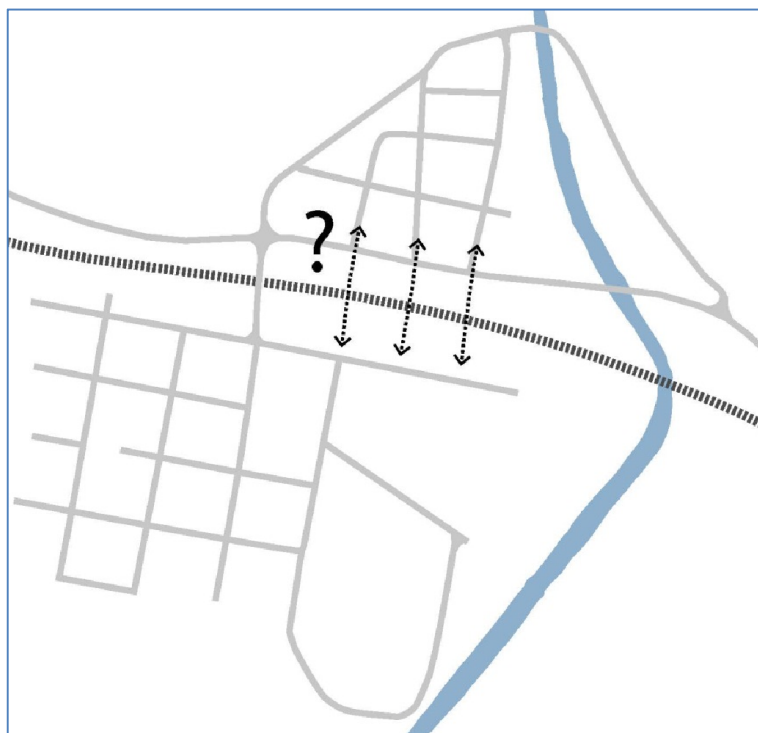
Figur 5 Mulige fremtidige forbindelser

Når E6 flyttes vil Gudbrandsdalsvegen få funksjon som en lokalveg og få betydelig mindre trafikk. Opptrekksarmen fra den nye E6 vil bli en ny samleveg, og vil påvirke eksisterende samlevegater og boligvegaters funksjon på ulikt vis, ettersom hvor traséen går. Den vil også påvirke eksisterende gangforbindelser.

4.6 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.



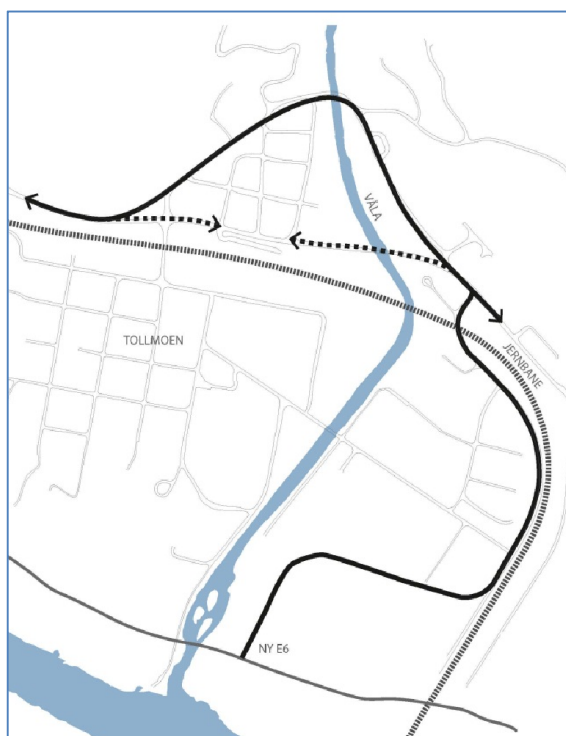
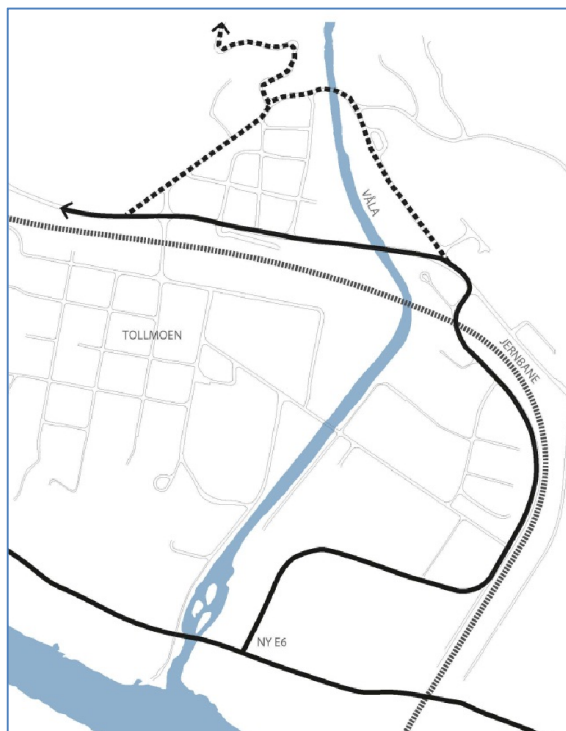
Ved en stenging av planovergangen i Bjørgemogata, bør en ny forbindelse på tvers av jernbanen ta utgangspunkt i eksisterende kvartalstruktur. Spørsmålet blir hvilken av gatene som egner seg som en forbindelse, både med tanke på en effektiv forbindelse og som bidrar til en god tettstedsutvikling og byform.

- Tomtegata leder ned til Randkleivgata som videre leder ned til Åmillomvegen, som er i dag en viktig forbindelse ned til Ringebuhallen og Ringebu ungdomsskole. Den er også nærme boligområdene på Tollmoen.
- Jernbanegata er i dag den viktigste og mest sentrale aksen i Ringebu som leder ned til stasjonsområdet og det fremtidige utviklingsområde sør for jernbanen.
- Ole Steigs gate leder også ned til stasjonsområdet og stasjonsparken, og videre til utviklingsområdet sør for jernbanen. Denne forbindelsen ligger nærmere publikumsfunksjonene i sør-vest men lenger fra boligområdene i Tollmoen.

4.7 PRINSIPPVALG VEG OG GATE

Utvalgte prinsippalternativer, fremtidig gatehierarki.

Kartene illustrerer alternativene for enten Gudbrandsdalsvegen eller Brugata som lokalveg og hovedveg gjennom tettstedet ved en omleggelse av E6.



5

Innspill fra arbeidsmøtet

5.1 OPPSUMMERING AV INNSPILL FRA ARBEIDSMØTE 1

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

Kryssing vest for stasjonen

Her ble det tegnet vegbru over banen og eller kulvert under banen. Dette ville medføre lange kjøreramper over eller under jernbanen og betydelige inngrep i eksisterende veger og bebyggelse. Det ville bli problematisk å innpasse et slikt anlegg i gatestruktur og landskap. Konklusjonen fra møtet var 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.

Det endelige planforslaget skal utarbeides slik at det blir mulig å stenge eksisterende planovergang, som også bør være anbefalingen. Dette er likevel ikke en forutsetning for å bygge en egen planskilt kryssing for gående og syklende.

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 historisk 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 byggene. Det kom ikke helt fram om det betydde å senke Gamle Trondheimsvegen, men det har vi hittil latt stå åpent.

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.

Kryssing øst

Ny planskilt kryssing i øst ble anbefalt av alle gruppene. Det fremkom noen ulike prinsipper og ideer som bør følges opp videre:

- Gjøre vegen til en enkel og logisk port til Ringeby
- Vurdere å flytte kryssing under Dovrebanen mot øst
- Vektlegge utforming som veg eller gate

Adkomst til Tollmoen

Ny veg over Våla og med forbindelse til Tollmoen fikk bred oppslutning. Det ble pekt på flere mulige vegforbindelser og tilknytning til Tollmoen, blant annet 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 ved om man kunne bevare deler av jernbanens bygninger og anlegg som kulturminne, eventuell flytte noe av det, spesielt dreieskiven.

5.2 VIDERE VURDERINGER

Kryssing ved Tollmoen i vest

Den vestre løsningen med kjørbare kryssing av jernbanen i bru eller kulvert ansees ikke å tilfredsstille de overordnede kravene til byform og estetikk som har vært førende.

Det var et klart råd fra arbeidsverkstedet om ikke å videreføre arbeidet med de vestre alternativene, faktisk anbefalte samtlige grupper anbefalte den østre løsningen som i stor grad ligner på kommunedelplanen.

Av de to alternativene er likevel løsningen under jernbanen minst dominerende og enklere å tilpasse i Ringebu sentrum. Alternativet vurderes også som støymessig fordelaktig sammenlignet med bruløsningen. Vi har derfor valgt å se på en kulvertløsning under Dovrebanen som alternativ 2 videre i analysen.

Dagens kryssing av Dovrebanen benyttes i dag av trafikk til og fra Tollmoen og består av bilister, gående og syklende, og blir også brukt av skolebarn. Overgangen er sikret med automatiske bommer. Dette kan skape kø med kort varighet foran bommene.

Planovergangen utgjør en risiko for alvorlige ulykker. Bomanlegget er ikke en sikker barriere mot ulovlig kryssing. Det er fullt mulig for trafikanter å forsere når bommene er nede og det er også risiko for at biler blir fanget inne på sporet med bommene nede. Ved feil på bomanlegget er det stor fare for ulykker.

Jernbaneverket har som målsetting av å stenge planovergangene og flytte trafikken til planskilte kryssinger. Ringebu kommuner ønsker å etablere flere boliger på Tollmoen, men Jernbaneverket har sagt at det bare kan skje hvis planovergang blir stengt.

Det anbefales at planovergangen stenges for all trafikk. Behovet for en ny planskilt kryssing for gående og syklende utløses av en stenging av kryssing ved Tollmoen, som igjen vil gi ekstra lang omveg for gående og syklende mellom Tollmoen og sentrum.



Figur 6 Planovergangen ved Tollmoen

Kryssing i øst

Arbeidsgruppen anbefalte at det arbeides videre med dette alternativet.

Ungangens utforming må vurderes nøye i forhold til anleggsgjennomføring, kostnader, estetikk og eiendomsinngrep. Andre momenter har vært å markere innfallsporten til Ringeby, legge opp til en overgang fra veg til gate og få ned hastigheten for trafikk som kommer inn i sentrum. Det må tas spesielle hensyn til jernbanens drift ved bygging.

Gangforbindelse under jernbanen kan enten gå gjennom eksisterende vegkulvert eller i den nye kulvert (da rives den gamle). I utgangspunktet er det forutsatt å beholde eksisterende undergang for gående og syklende. Kulverten har i dag en fri høyde innvendig på 3,7 meter. Her bør det vurderes å heve den innvendige gangbanen for å redusere høydeforskjellen mot tilstøtende arealer og få slakere stigning på hver side.

Adkomst til Tollmoen

Åmillomvegen går i bru over Våla og forbinder Tollmoen med Åmillom. Denne vegen er rettlinjert og passerer forbi skoleanlegget og idrettshallen på Åmillom. Vegen kan benyttes som alternativ kjørerute når bommene ved jernbanen er nede, men omvegen vil bli stor for de fleste kjørerutene. Det er spesielt trafikken mellom Tollmoen og sentrum som vil få ulemper. Denne vegen foreslås stengt, først og fremst på grunn av ulykkesrisiko med barn og unge som ferdes og oppholder seg i området. Vegtrafikken er også negativ for miljø.

Den største svakheten med kommunedelplanens løsning har vært at forbindelsen til Tollmoen ikke har blitt utviklet, men er basert på å benytte Åmillomvegen som ligger der i dag. Det er spesielt adkomst til Tollmoen som er bearbeidet videre.

5.3 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 Ringebru 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

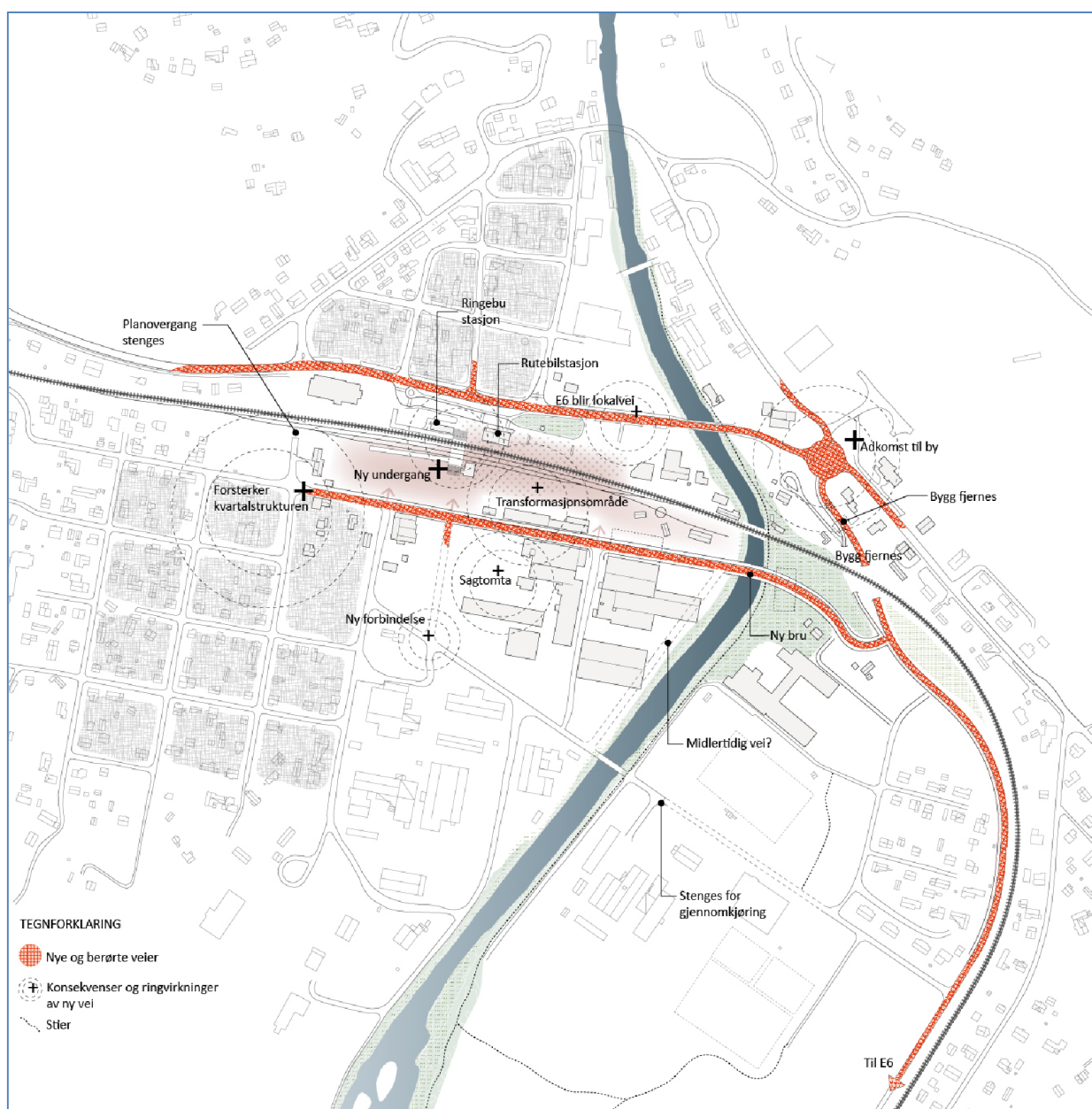
Det ble stilt spørsmål fra en deltaker om hvilke føringer den gamle planen fra 1899 har gitt for de anbefalingene som nå foreligger? Ringebru er et moderne sentrum og planforslagene må ikke være i konflikt med funksjonelle løsninger. Man må ikke legge for stor vekt på en gammel plan som kanskje er utgått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

6 Hovedkonsept for opptrekksarm fra E6 til Ringeby sentrum

6.1 ØSTRE HOVEDKONSEPT – ALTERNATIV 1

6.1.1 Prinsippplan



Figur 7 Prinsippplan for alternativ 1- østre hovedkonsept

6.1.2 Beskrivelse av løsning

Opptreksarmen møter byen og innordnes i eksisterende gatestruktur.

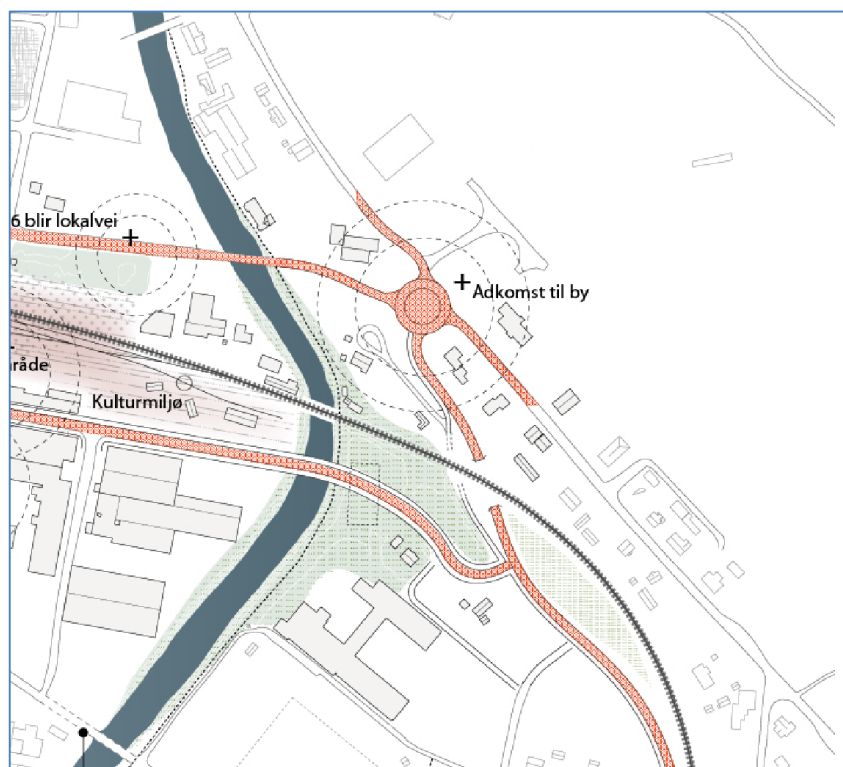
Den nye opptreksarmen møter Gudbrandsdalsvegen (gamle E6) i ny rundkjøring øst for Vålebru. Gamle E6 fortsetter i opprinnelig trasé, men med funksjon som lokalveg. Ny opptreksarm kobler seg på eksisterende vegstruktur i rundkjøringen, og adkomst til Vålebru vil, på samme måte som i dag, skje via Gudbrandsdalsvegen.

Det er viktig at den nye adkomsten får en god og stram arkitektonisk utforming med tilstrekkelig plass og luft gjennom kulverten.

Den nye adkomsten fra E6 inn til Ringeby sentrum blir ny hovedadkomst. Dette stiller høye krav til tilpassing av omkringliggende gatenett, og renhet og enkelhet i geometri. Når de reisende nærmer seg Ringeby på den nye adkomstvegen skal det ikke være noe tvil om at de har valgt riktig trasé.

Rundkjøringen blir et viktig punkt som markerer innkjøring til sentrum. Her skal trafikken ledes riktig veg mot sentrumsgata. Det må derfor være visuelle føringer som bidrar til at trafikken svinger til venstre i rundkjøringen.

Detaljert plassering og utforming av rundkjøringen vil bli en oppgave som kommer i senere fase. Her må man blant annet ta stilling til om bensinstasjonen skal bestå, om eksisterende bru skal bygges om og anlegg for gående og syklende.



Figur 8 Opptreksarmens innføring til sentrum

Gudbrandsdalsvegen transformeres fra E6 til lokalgate.

Gamle E6 gjennom Vålebru er i dag en betydelig barriere, med jernbanen og rutebilstasjonen på den ene siden og sentrum på den andre. Ved omlegging av E6 blir Gudbrandsdalsvegen igjen en lokalveg, med betydelig mindre trafikk. Gudbrandsdalsvegen burde få ny utforming som gate, som binder jernbanestasjonen sammen med kvartalsstrukturen i sentrum, med fortau på begge sider, fartsdempende tiltak og tilstrekkelige kryssninger som forlenger eksisterende kvartalsstruktur ned til jernbanen. Vegen skal gå fra å være en barriere til å bli en levende bygate.

Ny kobling til Tollmoen

Planovergang vest for Jernbanestasjonen stenges som anbefalt. Ny undergang for gang- og sykkel etableres ved jernbanestasjonen og man får en sikker og effektiv forbindelse mellom Tollmoen og sentrum og mellom nord- og sørsiden av jernbanen.

Ny adkomst til Tollmoen for bil anlegges øst for stasjonen, på sørsiden av jernbanen som en forlengelse av Grubbegata med ny bru over Våla.

Den nye adkomsten bygger videre på og forsterker den eksisterende kvartalsstrukturen. Videreføring av rutenettet skaper en robust bystruktur for videreutvikling av Tollmoen i fremtiden, samtidig som den nye adkomsten gir den beste tilknytning til sentrale deler av Tollmoen.

Grubbegata er den eneste vegen som i dag er sammenhengende gjennom Tollmoen. Forlengelsen av vegen gjør jernbanens arealer bedre tilgjengelige og legger til rette for utvikling av disse. Sagtomta blir mer sentral og kan transformeres. Næringsområder lenger syd vil få en forbindelse via tverrveger som allerede finnes, eller det anlegges en ny veg gjennom Sagtomta. Trafikken til og fra næringsområdene vil trekke opp til Grubbegata uten å berøre boligområdene. Eventuell ny lokalisering av barneskole på vestsiden av Våla bør avklares før trasé for forbindelse til næringseiendommene besluttet.

Ny tilkobling gir noe lengre kjøreveg til sentrum for beboerne på Tollmoen enn via eksisterende planovergang, men den gir samtidig en mye sikrere løsning, som i tillegg åpner for videreutvikling av Tollmoen.

Ny bru over Våla anlegges nær eksisterende barriere og krysser elva nær de inngrep som man har i dag. Ved å samle inngrepene over elveløpet, reduserer man den negative effekten disse har på naturmiljøet i landskapsrommet langs elva. Åmillomvegen stenges for biltrafikk vest for idrettsanleggene.

I valg av løsningen har funksjonaliteten for beboerne i på Tollmoen og fremtidig arealbruk vært prioritert sammen med ivaretagelse av barn og unges sikkerhet rundt skole og idrettsanlegg.

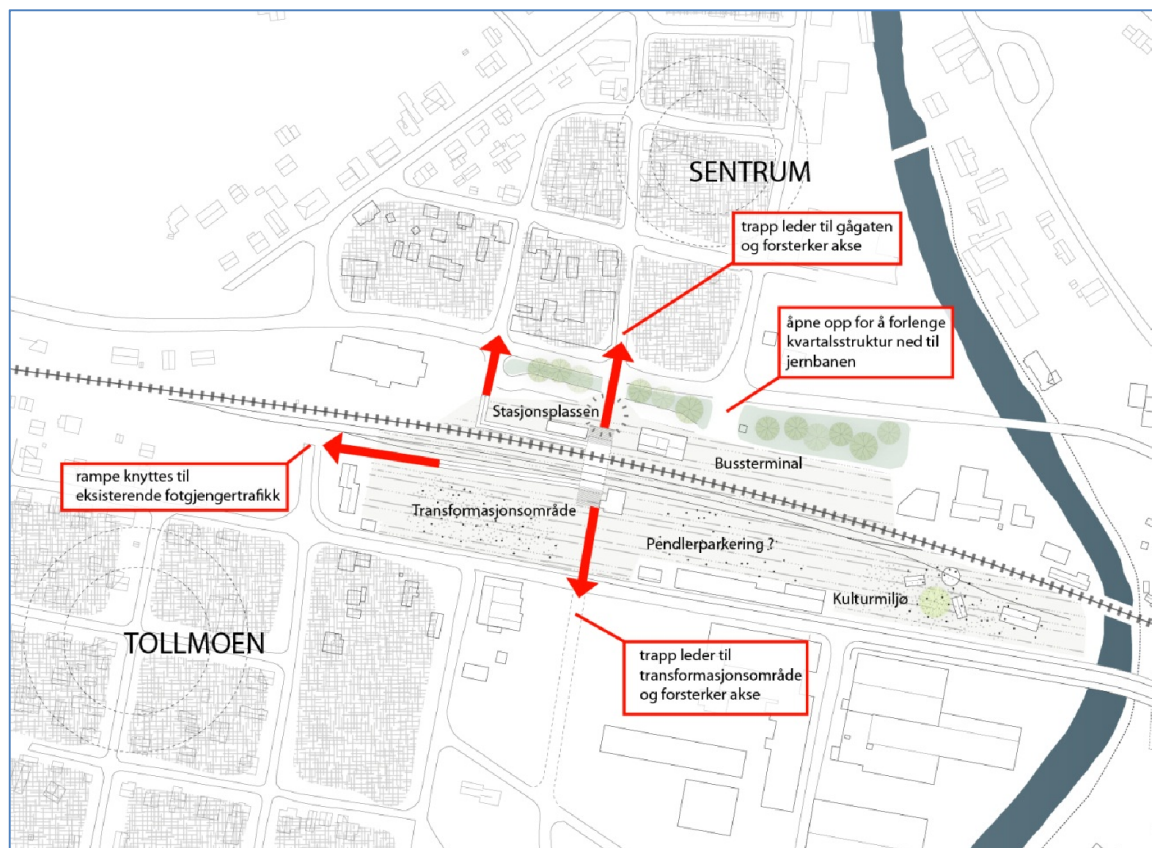
Transformasjonsområde

Ny forbindelse til Tollmoen i forlengelsen av Grubbegata legger til rette for et nytt transformasjonsområde mellom jernbanen og ny veg. Ny veg og ny undergang gjør jernbanens arealer mer tilgjengelige og legger til rette for utvikling til forskjellige formål som for eksempel pendlerparkering eller næringsutvikling/kontorarbeidsplasser.

Ved å flytte funksjoner som pendlerparkering sør for jernbanen åpner man for muligheten av å utvikle den historiske stasjonsplassen på nordsiden.

Gang- og sykkelforbindelser

Viktigste akse i retning nord-sør er Jernbanegata, som starter i historisk bebyggelse i nord, går via gågate/hovedgate i sentrum og ned til togstasjonen. Aksen ønskes forsterket i videre utvikling av Tollmoen og Sagtomta, og plassering av ny undergang ved stasjonen tar hensyn til dette. Samtidig går hovedstrømmen av gang – og sykkeltrafikk i dag fra boligområdene på Tollmoen til sentrum, og utforming og plassering av ny planskilt kryssning må sørge for at disse ikke får unødig omveg.



Figur 9, Området ved stasjonen, gangakser, mm.

Skissen (figur 9) viser en akse som er forlengelse av Jernbanegata/gågata. Denne aksen fortsetter videre i en undergang under sporene med 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.

Potensiell transformasjon av arealene sør for jernbanen bør også vurderes før endelig løsning for undergangen besluttet. Vi anbefaler at det gjennomføres en detaljert mulighetsstudie for stasjonsområdet for å avklare endelig løsning.

Det er vurdert om en kryssing for gående og syklende også vil kunne benyttes av privatbiler. 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.

Åmillomvegen stenges for biltrafikk forbi idrettsanleggene, og vegen gjøres om til gang- og sykkelveg. Ny bru over Våla utformes med fortau på begge sider.

Nye bruer og veger kobler seg på eksisterende gang og sykkelnett, slik at man sammen med ny gangbru nord for Gudbrandsdalsvegen, skaper et sammenhengende nett av trygge veger fra boligområdene til sentrum og til skoler og idrettsanlegg.

6.1.3 **Konsekvenser av østre hovedkonsept**

Flytting av vernede hus

To godsbygninger på jernbanetomta må rives eller flyttes. Dreieskiven kan stå. Deler av det eksisterende, historiske kulturmiljøet kan implementeres i utvikling av nytt transformasjonsområde på sørsiden av jernbanen med verneverdige bygg/anlegg fra tidligere jernbanehistorie.



Figur 10 Dreieskive med bevaringsverdig bebyggelsesmiljø



Figur 11 Bevaringsverdig kulturmiljø. Bygningene til høyre og i midten av bildet (begge røde) blir berørt av ny veg til Tollmoen (forlengelsen av Grubbegata). Må vurderes om de kan flyttes.



Figur 12 Bevaringsverdig kulturmiljø. Rød bygning rett frem i bildet blir berørt av ny veg til Tollmoen.

Konsekvenser for industri på Sagtomta

Forlengelse av Grubbegata vi skjære igjennom eiendommen til Ringeby sag og komme i konflikt med dagens drift. Det må innledes en dialog med Ringeby sag om å finne en løsning på forholdet, eventuelt legge til rette for et midlertidig alternativ så lenge Ringeby sag er i drift på tomten.

Lagerhallene på Sagtomta må rives eller bygges om i betydelig grad. Vi har foreløpig ikke oversikt over konsekvenser for eksisterende bebyggelse, men signaler går i retning av området skal transformeres og at eksisterende bygningsmasse på sikt derfor vil bli sanert.

Flytting av idrettsbane ved skolen

Den foreslåtte vegen til Tollmoen vil skjære gjennom idrettsbanen og berøre denne i stor grad. Det medfører at idrettsbanen må flyttes til et annet sted. Idrettsbanen er lite brukt i dag.



Figur 13 Konflikt med den eksisterende idrettsbanen kan sees her

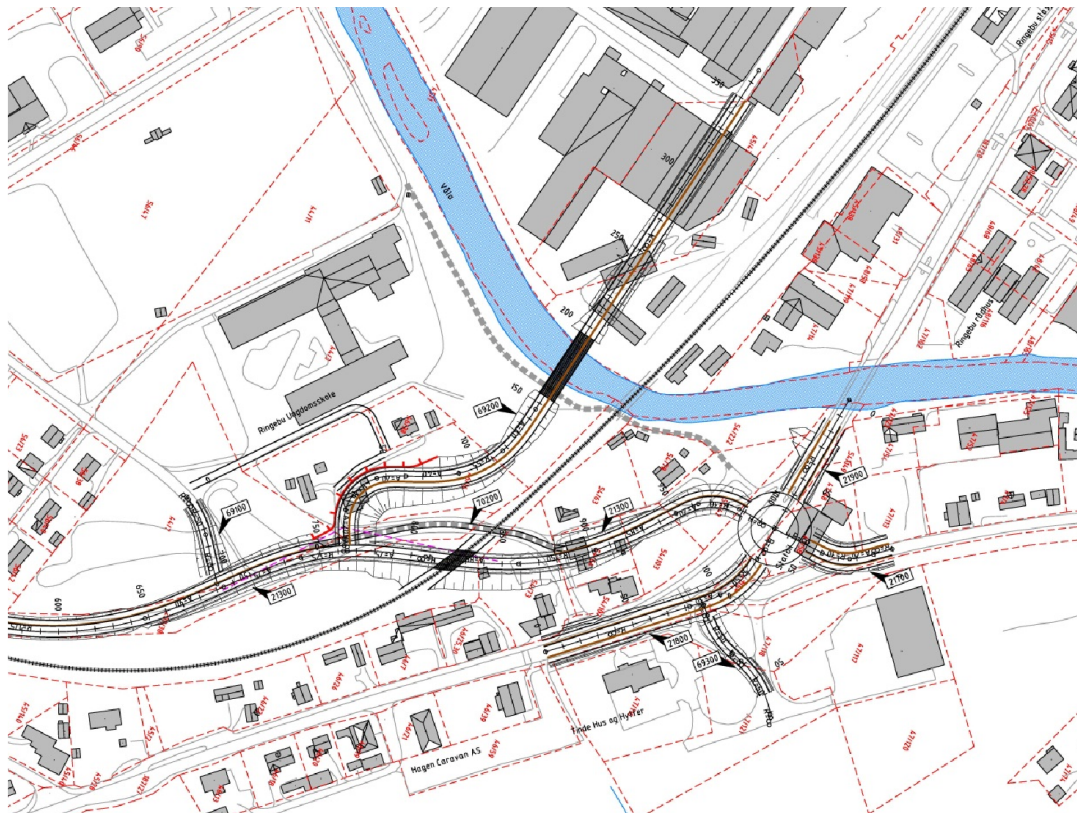
Konsekvenser for eksisterende boliger

Opptrekkarmen fører til eiendomsinngrep ved at en bolig må rives. I tillegg vil det bli inngrep på flere andre eiendommer, blant annet en hel ubebygget tomt ved Sameigegata og store deler av en eiendom i Ranklevsvegen. Den foreslåtte vegen mot Tollmoen innebærer rivning av en bolig nord for skolen.

Spesielle hensyn ved utforming og plassering:

- Man må ta hensyn til eksisterende tursti langs østsiden av elva. Det er ønskelig å legge denne under vegen, men dette må studeres nærmere.
- Flere eksisterende avkjørsler må legges om.

6.1.4 Prinsipløsninger for østre hovedkonsept



Figur 14 Prinsipløsning for undergang og rundkjøring

Kravet til fri høyde i undergangen og stigningsforhold på kjørevegen gjennom undergangen har gitt sterke føringer for hvor selve undergangen burde ligge. Slik det er vist på skissen kommer man akkurat opp i eksisterende veg ved den foreslått rundkjøringen ved Statoil. Stigningen opp på hver side av undergangen er nå på 6%, som er maksimal stigning på samleveg (Sa2).

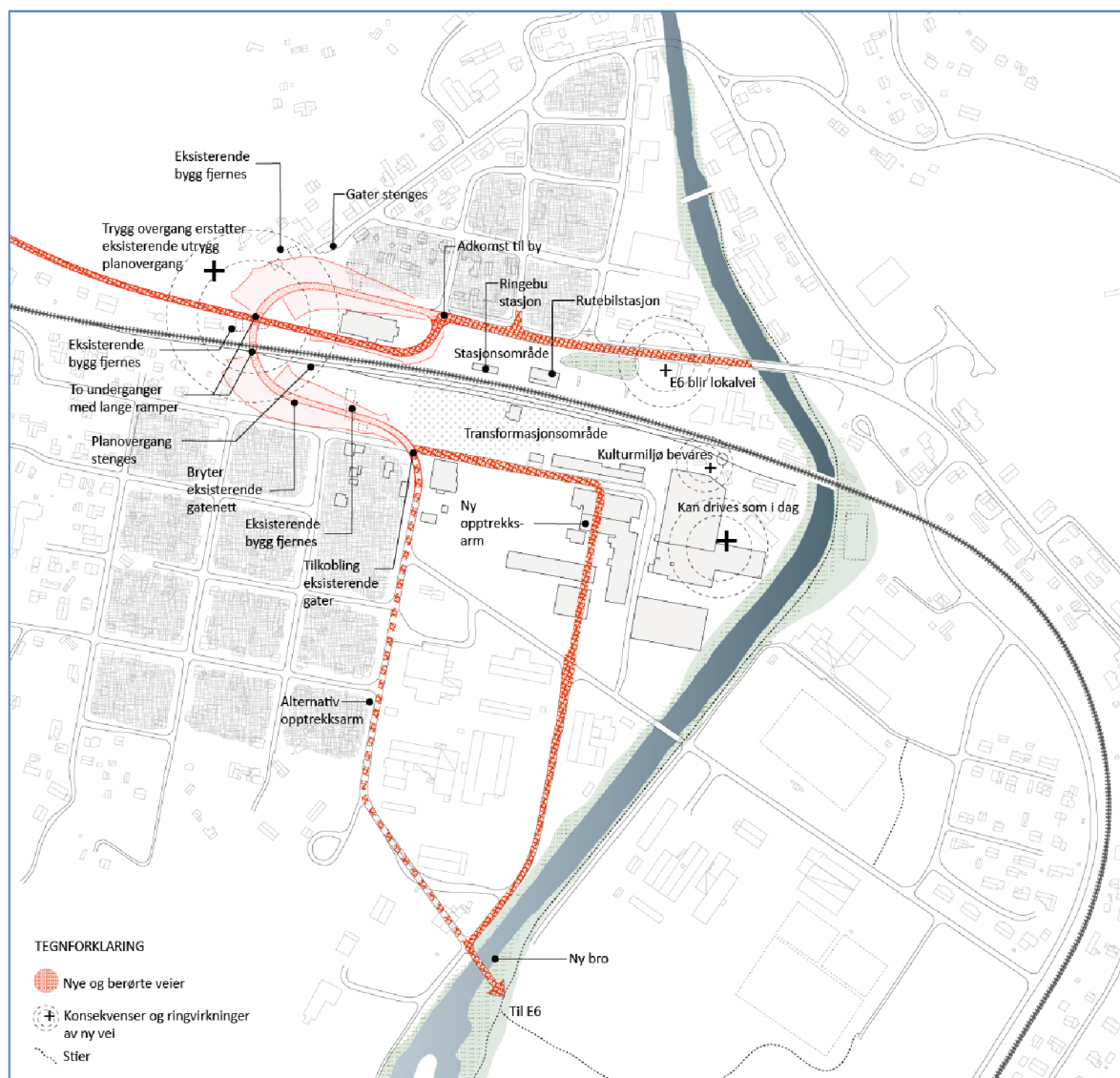
Opptreksarmen er tegnet med "bukter" for å krysse under jernbanen mest mulig på tvers. Byggemåte av selve undergangen er ikke avklart, og må sees nærmere på. Kulverten blir meget bred og vil ha stor vekt. Dersom en kulvert /rammebru uten bunnplate skal bygges kan den prefabrikeres i byggegrop ved siden av og skyves inn i en togstopp på 2-3 dager. Metoden kan også brukes for en kulvert med bunnplate. Stopptid for jernbanen vil være omtrent det samme.

Alternativt kan undergangen bygges som en bru med støttemurer/trau under. Dette krever flere anleggsfaser med flere korte togstopp, men med mindre elementvekter og enklere tilriggskostnader. Bruoverbygning kan prefabrikeres ved siden av og skyves eller løftes på plass.

En spissere kryssing av vegen under jernbanen vil gjøre konstruksjonen enda tyngrer og dyrere. I tillegg ville anleggsgjennomføringen mer utfordrende, da det vil være mer komplisert å skyve på plass en større konstruksjon.

6.2 VESTRE HOVEDKONSEPT – ALTERNATIV 2

6.2.1 Prinsippplan



Figur 15 Prinsippplan for alternativ 2- vestre hovedkonsept

6.2.2 Beskrivelse av løsning

Opptreksarmens møte med byen

Den nye adkomsten fra E6 inn til Ringebu sentrum blir ny hovedadkomst og ledes gjennom det tidligere industriområdet på Tollmoen. Herfra vil vegen gå vest for dagens planovergang og krysse under jernbanen og ny lokalveg. Reiseopplevelsen inn til sentrum kan virke lang med de mange retningsendringene. Møtet med sentrum kommer plutselig, der rampen fra undergangen møter Gudbrandsdalsvegen (gamle E6) foran stasjonen midt i Vålebru sentrum. Møtet med sentrum kan oppleves som lite naturlig.

Verken adkomsten til stedet Ringebu eller møtet med sentrum er fremstår særlig godt med denne løsningen.

Innordning i eksisterende gatestruktur

Gudbrandsdalsvegen (gamle E6) gjennom Vålebru må flyttes vest for stasjonen for å gi plass til vegrampen som kommer opp fra den nye undergangen. Øst for stasjonen vil redusert trafikkbelastning gjøre Gudbrandsdalsvegen til en mindre barriere enn dagens veg. Vest for jernbanestasjonen vil inngrep som følge av undergangen skape nye, betydelige 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 genererer en del restarealer og er relativt arealkrevende på begge sider av jernbanen. Opptrekksarmen og undergangen vil fremstå som et fremmedelement i området. Inngrepet virker unødvendig stort og dominerende for et så lite sted, og bryter med eksisterende bystruktur.

Kobling til Tollmoen

Eksisterende planovergang vest for Jernbanestasjonen stenges og erstattes med undergang for alle trafikanter. Planskilt løsning gir et tryggere alternativ til krysning av jernbanen og fjerner dagens risiko for ulykker på planovergangen.

Ny undergang ivaretar en sikker og effektiv forbindelse mellom Tollmoen og sentrum for bilister, men oppleves nødvendigvis ikke som noe godt tilbud for gående og syklende på grunn av store omveger via rampene. Denne trafikkgruppen er viktig for sentrum og må prioriteres.

Også på sørsiden av jernbanen genererer alternativet en del restarealer og legger begrensinger for bruk av transformasjonsområdet inn mot jernbanen. I tillegg vil ny hovedadkomst til Ringebru i ytterkant av boligområdet på Tollmoen bli en barriere med økt trafikk og støy.

Trasé gjennom Tollmoen

Opptrekksarmens føring gjennom Tollmoen bør bygge videre på eksisterende kvartalstruktur, og bør i minst mulig grad legge begrensinger for videre utvikling av Tollmoenområdet. Andre hensyn, som fremtidig arealbruk og eventuell utvidelse av skolen på vestre side av Våla, bør også vurderes før endelig trasé bestemmes.

Det vil tilrettelegges for gående og syklende langs opptrekksarmen. Barn og unge vil daglig krysse opptrekksarmen på veg fra boligområdene på Tollmoen til skole og idrettsanlegg. Det må derfor legges til rette for gode og sikre krysninger for gående og syklende.

Transformasjonsområdet

Transformasjonsområdet sør for jernbanen vil ikke få like sentral beliggenhet i forhold til kollektivknutepunktet som i alternativ 1. Deler av området vil også bli spist opp av det nye vegsystemet. På den positive siden vil verneverdig bebyggelse på jernbanetomta ikke bli berørt.

6.2.3 Konsekvenser av vestre hovedkonsept

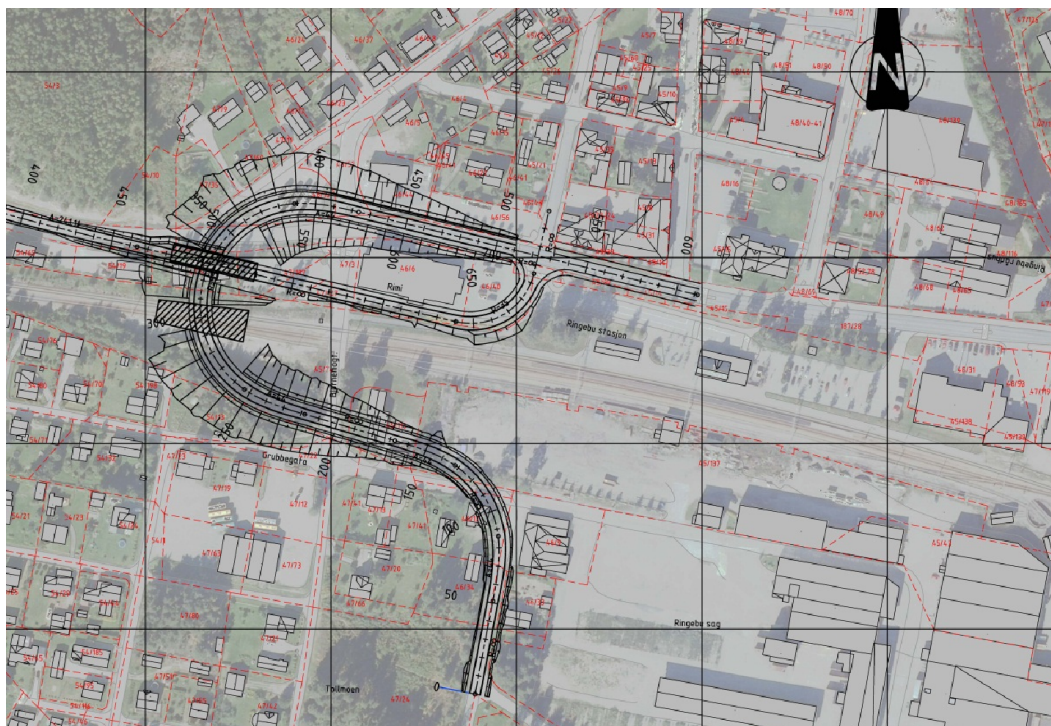
Inngrep langs Våla

Elva har i dag et rett løp, med vegetasjon langs begge sider og med turveg langs elva. Tekniske inngrep med en ny bru i dette området vil påvirke landskapsbildet i negativ retning, og bryte opp eksisterende tursti. Ny bru vil fragmentere vegetasjonssonen langs Våla ytterligere og kan ha barriereeffekter for mindre vilt som ferdes i denne grønt-korridoren. Det er uvisst om ny bru vil ha betydning for gyte- og oppvekstområder for storørret. Denne saken må eventuelt samkjøres med kommunens planer om biotopforbedrende tiltak og tilrettelegging av elvemiljø langs Våla fra Ringeby sentrum til samløp med Lågen. Det må tas hensyn til fisk i elva i anleggsfasen og med tanke på gjennomføringstidspunkt.

Konsekvenser for eksisterende boliger

Opptrekkarmen medfører innløsning av flere boligeiendommer, men det er ikke gjort detaljerte vurdering av hvor mange det gjelder. I tillegg vil det bli inngrep på flere andre eiendommer for opptrekkarmen gjennom Tollmoen, blant annet Sagtomta. Inngrepet vil ikke berøre dagens aktivitet ved Ringeby sag.

6.2.4 Prinsipløsninger for vestre hovedkonsept



Figur 16 Prinsipløsning for underganger

Kulvert under Dovrebanen

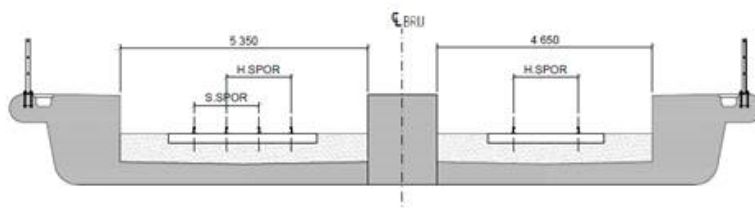
Kryssing er plassert i nordre ende av stasjonsområdet. Kryssingen er vist med to bruer, en under den omlagte eksisterende E6 og en under Dovrebanen. Bru for Dovrebanen kan splittes i to bruer av hensyn til togframføring i byggeperioden og senere framstå som ei bru.

Opptrekkssarmen er gitt prioritet i forhold til eksisterende E6. Dagens E6 underordnes den nye opptrekkssarmen og kobles inn på opptrekkssarmen via kryss mot eksisterende gatestruktur.

Løsningen innebærer nedlegging av eksisterende planovergang over Dovrebanen.

Løsningen er vist med helninger på skjæringsskråninger 1:4 for å redusere negative effekter av å grave seg såpass dypt ned i sentrum. Dette krever imidlertid noe mer areal enn en minimumsløsning med murer. Eksisterende fylkesvegundergang sør for Våla beholdes.

Kryssingen av Dovrebanen vil kunne etableres med togtrafikk på ett spor om gangen.



Figur 17 Tverrsnitt 2-spors jernbanebru

7

Oppsummering og anbefaling

7.1 OPPSUMMERING

7.1.1 *Alternativ 1 – østre hovedkonsept*

Vurderinger:

- Forslaget er det som gir best tilpasning til dagens bystruktur, og der det nye vegsystemet i mindre grad blir et fremmedelement i området.
- Ankomst til sentrum skjer via gamle E6, på samme måte som nå og redusert gjennomgangstrafikk gir mulighet for transformasjon av gamle E6 fra veg til gate, med lavere fart og flere kryssinger for fotgjengere.
- Løsningen bygger på eksisterende kvartalstruktur og skaper ikke nye, belastende vegbarrierer i Tollmoenområdet. Dette gir fleksibilitet i forhold til videre utvikling av det gamle industriområdet, enten det utvikles til skoleformål, bolig eller næring i fremtiden.
- Ny undergang for gående og syklende ved stasjonen forsterker en viktig akse i Vålebru, og binder sammen områdene nord og sør for jernbanen. Undergangen åpner for ny bruk av transformasjonsområdet på sørsiden av jernbanen, samt muligheten for tosidig plattform for jernbanen. Den gir også en trygg og rask forbindelse for gående og syklende fra boligområdene på Tollmoen til sentrum.
- Inngrepene langs Våla samles der det allerede finnes inngrep i dag, og belastningen på grønnkorridoren reduseres.

Utfordringer:

- Forlengelse av Grubbegata går gjennom Ringeby sag, som er i drift i dag (Maxbo).
- Bilistene fra boligområdene på Tollmoen får noe lengre kjøreveg til sentrum enn i dag.
- Tungtrafikken fra Tollmoen får flere svinger på veg ut til ny E6.

7.1.2 *Alternativ 2 – Vestre hovedkonsept*

Vurderinger:

- Bilistene får en rask og sikker forbindelse mellom boligområdene på Tollmoen og sentrum.
- Nytt vegsystem berører ikke eksisterende drift ved industrien på Tollmoen.
- Tungtrafikken får direkte adkomst til E6 i sør.
- Forslaget bryter med dagens bystruktur og det nye vegsystemet vil oppleves som dominerende og som et fremmedelement i områdene på begge sider av jernbanelinja. Eksisterende vegnett (Gudbrandsdalsvegen) må legges om for å gi

plass til ny undergang, og løsningen gir store restarealer på begge sider av jernbanen. Det nye vegsystemet vil være en betydelig barriere vest for jernbanestasjonen i sentrum og flere gater må stenges.

- Forbindelsen for fotgjengere og syklistar mellom Tollmoen og sentrum blir dårligere på grunn av lange omveger via rampene.
- Møtet med Ringeby sentrum vil bli lite naturlig.
- Opptrekksarm gjennom Tollmoen medfører økt trafikk og støy gjennom området og skaper en ny barriere mellom boligområdene på Tollmoen og skole-/idrettsområdet som mange barn må krysse daglig.
- Eventuell ny bro over Våla i sør er et lite heldig inngrep i naturområdet langs Våla.

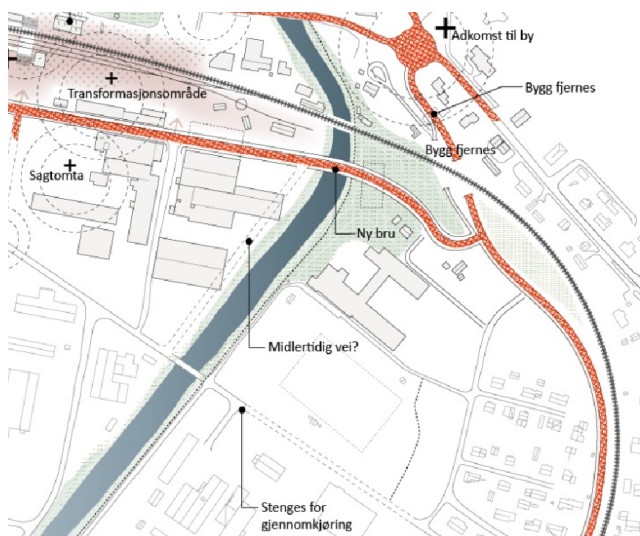
7.2 VÅR ANBEFALING

I likhet med konklusjonene fra arbeidsmøtene anbefaler alternativ 1 – østre hovedkonsept.

Et lokalt forhold ligger imidlertid til hinder for umiddelbar gjennomføring av denne løsningen. Forlengelsen av Grubbegata går gjennom Ringeby sag, som er en av få bedrifter på tomtene på sørsiden av jernbanen som fortsatt er i drift. For å kunne bygge ny adkomstveg til Tollmoen i forlengelsen av Grubbegata, må deler av denne driften flyttes / omlegges.

Dette kan løses på flere måter:

1. Gjennom dialog med Ringeby sag å finne en løsning for å flytte deler av driften, slik at vegen kan bygges i sin helhet samtidig med resten av opptrekksarmen.
2. Bygge så mye som mulig av ny adkomst til Tollmoen, inkludert ny bro over Våla, men legge vegen gjennom Ringeby sag i en midlertidig trasé rundt anlegget, slik at driften kan fortsett som i dag (figur 18). Når Ringeby sag flytter, slutføres vegen i forlengelsen av Grubbegata som planlagt. Risikoen ved dette alternativet er at den midlertidige vegen blir permanent. Det er ikke ønskelig å ha en permanent veg som griper inn i grønnkorridoren langs elven.



Figur 18 Mulig midlertidig veg langs Våla

3. Bygge så mye som mulig av ny adkomst til Tollmoen, inkludert ny bro over Våla, men holde planovergangen åpen så lenge Ringeby sag er i drift. Når Ringeby sag flytter, slutføres vegen i forlengelsen av Grubbegata som planlagt, og planovergangen stenges. Ulempen med dette forlaget er at utvikling av Tollmoen blokkeres så lenge Ringeby sag er i drift, da jernbaneanverket ikke tillater økt trafikk over planovergangen.