BYFORBINDELSE
RINGEBU STASJON

SKISSEPROSJEKT FOR NY KULVERT VED RINGEBU STASJON

04.01.2022

SWECO

Foto: Sweco

Revisjonshistorikk

Rev:	Dato:	Beskrivelse av endringen:	Utarbeidet av:	Kontrollert av:
00	10.12.2021	Førsteutkast	NOTOHO/NOKRSA	NOSTSK
01	04.01.2022	Justeringer etter tilbakemeldinger fra kvalitetssikting og oppdragsgiver	NOTOHO/NOKRSA	NOCHRW

Tittel:
Ringebu stasjon - kulvert
Forfatter:
Sweco for Ringebu kommune
Dato:
04.01.2022
Forsidebilde:
Sweco

Prosjektgruppe Swecov:
Torunn Hognestad
Kristin Sandeggen
Stein Skinstad (prosjektleder)

Medvirkende fra Ringebu kommune:
Kari L. Mangset (oppdragsleder)

FORORD

Arbeidet med skisseprosjektet har pågått i perioden mai til desember 2021. Fra Ringebu kommune har Kari Laaverud Mangset, prosjektleder for sentrumsutvikling, vært oppdragsgivers representant sammen med Jostein Gårderløkken, plan- og teknisk sjef i Ringebu kommune. Fra Sweco har Stein Skinstad vært prosjektleder, Torunn Hognestad (LARK) og Kristin Sandeggen (LARK) har vært i kjernegruppen for utforming av alternativer, analyser og sammenstilling. En tverrfaglig gruppe med vegplanlegger, sporplanlegger, rådgivende ingeniør elektro, rådgivende ingeniør vann og avløp og rådgivende ingeniør bygg og trafikk har bidratt med vurderinger og momenter i forbindelse med uttegning og vurdering av alternativer.

Tilbudet poengterte at å legge til rette for en undergang og en forbindelse vil styrke sentrum og legge bedre til rette for grønn mobilitet i Ringebu. Får man veksten over på mer arealeffektive transportformer vil det frigjøres arealer til sentrumutvikling. Jernbanen og gjennomgående biltrafikk er sterke barrierer for Ringebu sentrum.

Skisseprosjektet vil avklare rammer for å jobbe videre med en kryssing under spor. Arbeidet er utført i tett dialog med Ringebu kommune, og det er avholdt møter og workshop med Bane NOR, Statens vegvesen og Innlandet fylkeskommune. Arbeidet som foreligger viser to alternativer som på hver sin måte illustrerer utfordringer og muligheter for en kryssing under spor i forbindelse med stasjonsområdet på Ringebu stasjon.

INNHOLD

FORORD 3

1 INNLEDNING

Bakgrunn og mål 7

2 ANALYSER

Fra stedsanalysen 8
Bilder fra befaring 9
Gående og syklende, tilbud og tjenester 10
Ringebu skysstasjon 12

3 ALTERNATIVER

Reguleringsplan 15
Alternativ 1 Akse Jernbanegata 16
Alternativ 2 Akse Tomtegata 19
Kostnader 22

4 PROSESS

Henstilling om plansamarbeid 24
Fra avtale om anleggsbidrag 25
Vurderte alternativer 26

5 OPPSUMMERING 28

REFERANSER 30
VEDLEGG 31

Foto: Sweco

KAPITTEL 1
INNLEDNING

BAKGRUNN OG MÅL
Reguleringsplan for Vaalbru fra 1899 ble utarbeidet da jernbanen ble bygd i Gudbrandsdalen, og la grunnlaget for den framtidige utbyggingen og utviklingen av Landsbyen Ringebu. Kvartalsstrukturen, med utgangspunkt i jernbanestasjonen og den gamle trehusbebyggelsen langs Jernbanegata, kjennetegner fortsatt Ringebu sentrum. Ringebu sentrum står foran store endringer når E6 flyttes ut av sentrum. Arbeidet med å finne en løsning for omlagt E6 har pågått lenge, men det er ikke avklart hvor den skal ligge. Dagens E6 skaper en trafikal barriere mellom jernbanestasjonen og resten av sentrum. Når E6 en gang blir lagt utenom sentrum blir det igjen mulighet for å knytte stasjonen/ kollektivknutepunktet bedre til sentrumsgatene og boligområder sør for sporet.

Ny områderegulering for Våla Vest, med detaljregulering av felt A i Tollmoen, ble vedtatt i andre kvartal av 2021. Ringebu Eiendom har stått for reguleringen. Målsettingen er å danne grunnlag for et framtidig boligområde i kombinasjon med bestående næringsvirksomheter. Hoveddelen av arealene til tidligere Ringebu Sag skal transformeres til boligformål med konsentrert bebyggelse som flermannsboliger og leiligheter. Planen legger samtidig til rette for videre utvikling av eksisterende virksomheter, som er Gausdal Landhandleri. En viktig premiss i planleggingen er tilrettelegging for en planfri kryssing av jernbanen for fotgjengere og syklister. Området skal framstå med en klar utforming, god tilgjengelighet og stedstypisk karakter. Ikke minst skal området bære preg av kvartalsstrukturen som ble trukket opp i reguleringen for Vaalebro i 1899.

Bane NOR har signalisert behov for sporutvidelser og mulig ny plattform på sørsiden av dagens spor sammen med pendlerparkering og jernbanepark. Ringebu kommune har i lang tid sett behovet for å etablere en trygg og planfri kryssing av sporene ved Ringebu stasjon for fotgjengere og syklister mellom boligområdet på Tollmoen og kvartalsstrukturen på sentrumsiden. Kommunen har i sin reguleringsplan indikert en plassering av kulverten i forlengelse av gågata på sentrumssiden (Jernbanegata), og uttrykt at aksen er viktig i forhold til kulvertens plassering.

Aksen fra Jernbanegata anses som svært viktig å ivareta med tanke på å underbygge sammenhengen mellom stasjonsområdet og kvadraturen, og fordi dette er den viktigste gangaksen (gågate) i dagens Vålebru. Dette har vært en viktig akse i Vålebru siden før reguleringsplanen siden 1899 ble laget.

Gata er lagt i trasé fra en opprinnelig sti, og dette er grunnen til at Jernbanegata ikke ligger vinkelrett på jernbanen.

Området på sørsiden av sporene vil på sikt utvikles med flere boliger, og det har i flere plansaker vært påpekt at dagens planovergang ikke er god nok, og at en ny kryssing for fotgjengere og syklister er nødvendig. Samtidig med dette behovet er det ønskelig og smart at den samme undergangen kan brukes som stasjonsforbindelse ved en oppgradering av stasjonen.

Ringebu kommune er først ut med ønsket om å bygge en trygg kryssing under sporene, mens Bane NOR sine strekningsplaner ikke har noen tidsangivelse for en oppgradering av stasjonen med plattform på sørsiden. Bane NOR er på dette tidspunkt ikke bemannet med fagpersoner som kan vurdere konsept for stasjonsutviklingen. Dette gir utfordringer i prosjektet.

Ringebu kommune har satt av penger til å se på en trygg kryssing for fotgjengere og syklister under spor, og har engasjert Sweco til å se på muligheter i dette skisseprosjektet. Gjennom analyser og forarbeid ser man tydelig at kryssing av spor, nye traseer med endret bussbetjening for E6, kommunens sentrumutvikling og togtransportens utviklingsplaner henger tett sammen.

Et godt utformet knutepunkt vil legge grunnlaget for kommunens sentrumsutviklingsprosjekt, eiendomsutvikling, og sikre at urbane kvaliteter i tilknytning til knutepunktet beholdes og videreutvikles. Knutepunktet ønskes samtidig tilpasset tettstedsstrukturen og historiske føringer, i tillegg til målet om et godt tilbud for reisende. Ringebu kommune ser at god knutepunktutvikling er avhengig av flere parter, og har derfor henstilt om et plansamarbeid med Innlandet fylkeskommune og Bane NOR.

Utfordringen ligger nå i at budsjett og planprosesser i de ulike etatene ikke faller sammen i tid. Bane NOR har derfor gitt et anleggsbidrag til Ringebu kommune, men utfordringen ligger i å ta avklaringer på vegne av et framtidig stasjonsprosjekt. Skisseprosjektet vil derfor måtte ta valg og risiko som er utfordrende for prosjektet, og kommunen som byggherre. Selv om knutepunktprosjekt finansieres av flere parter, er Ringebu kommunes mål å lage en helthetlig plan som kan legge grunnlag for en framtidig utvikling både for sentrumsutviklingen, bane og buss.

KAPITTEL 2
ANALYSER

Ringebu kommune har utarbeidet en stedsanalyse som del av grunnlaget for arbeidet med områdereguleringsplan for Vålebru. Det henvises til denne for utfyllende analyser. Punktene under er hentet fra stedsanalysen;

- Kompakt sentrum med kort avstand mellom funksjonene.
- De offentlige funksjonene ligger i en akse av tre kvartaler som henger sammen langs E6.
- Stasjonsområde og bussterminal i nær tilknytning til sentrum.
- Både Våla, E6 og jernbanen er barrierer.
- Deler av sentrum preges av store asfaltflater.
- Sør for sentrum ligger Tollmoen med eneboligområde, aldershjem og bofellesskap. Her ligger også nærings-/ industriområde. Øst for Våla ligger ungdomsskole, idrettshall og idrettsanlegg, i tillegg til boligområder.
- Nord for sentrumskjernen ligger Ringebu barnhage, og i nordøst ligger barneskole og folkehøyskole.

Foto s. 9 Sweco:
1. Jernbaneområde sett fra Tollmoen. 2. Ny gangbro over Våla på sørsiden av E6. 3. Ole Steigs gate, tatt mot E6. 4. Stajonsparken. 5. Plattform ved stasjonen.

1

2

3

4

5

Ringebu stasjon - kulvert

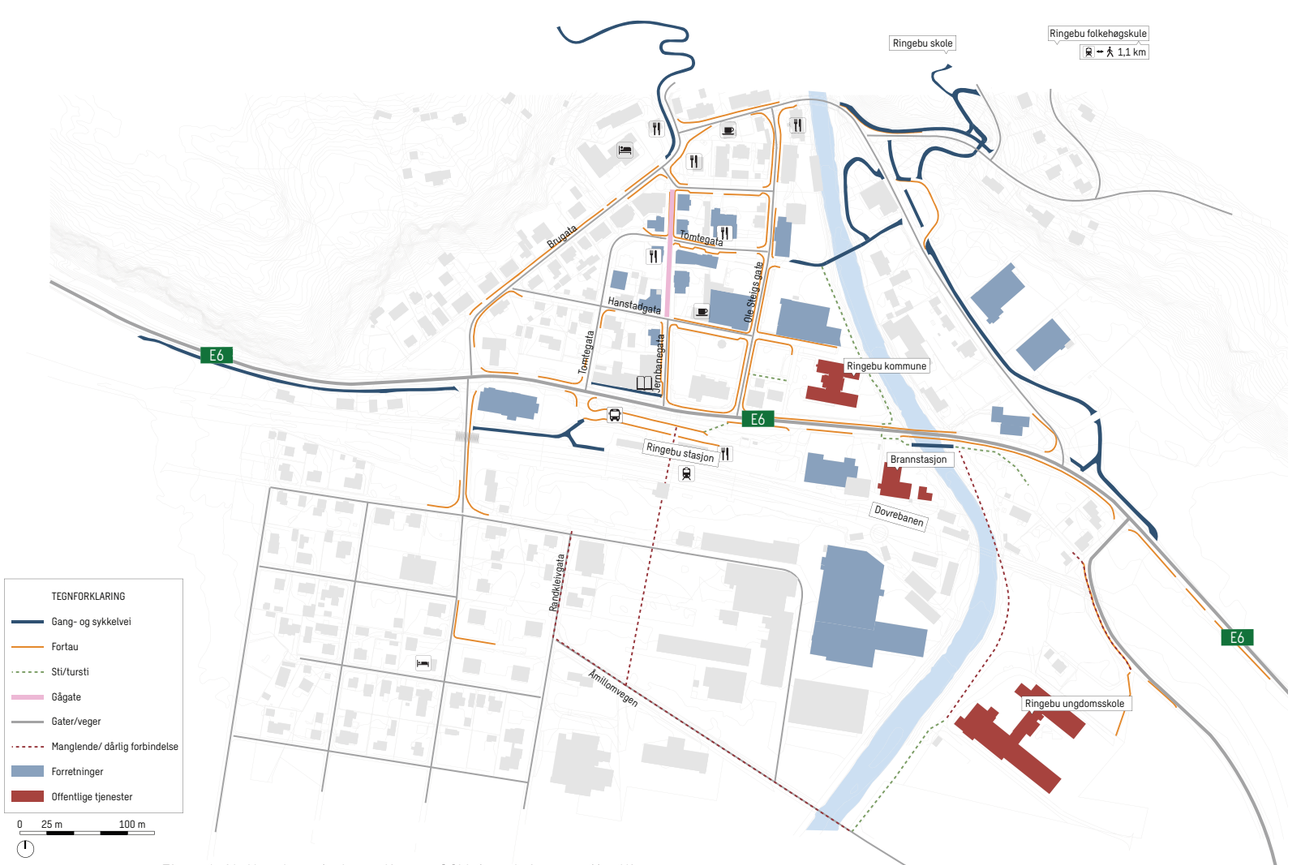
GÅENDE OG SYKLENDE, TILBUD OG TJENESTER

RINGEBU SENTRUM
Ringebu sentrum er kompakt med interne linjer for trygg ferdsel for myke trafikanter. Ringebu har en sentral gågate, Jernbanegata, og øvrige linjer som er fortau i gater eller langs E6. Gang- og sykkelvegene i Ringebu knytter skolene og boligområdene i lia ovenfor sentrum sammen med fortauene i sentrum.

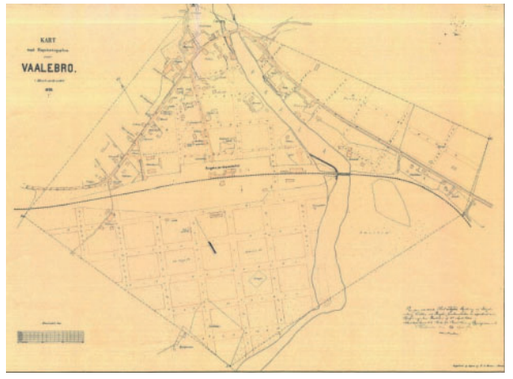
Sykkelvegene har ingen direkte eller tydelig linje til stasjonen. Nettverket er sett i sammenheng med togstasjonen, bevegelser i gatene ut mot viktige møteplasser som skoler og tilbud i Ringebu. Som kartet nedenfor viser, er man som myk trafikant godt ivaretatt i Ringebu sentrum. Koblingene mot boliger, skole og idrettsanlegg sør for jernbanen er derimot lite vennlig for myke trafikanter.

Tanker om framtidig utvikling av områdene sør for jernbanen innbærer flere boliger og ny barneskole ved siden av Ringebu ungdomsskole. Det planlegges ny gang- og sykkelveg langs Randkleivgata og Åmillomvegen (Ringebu kommune, 2021).

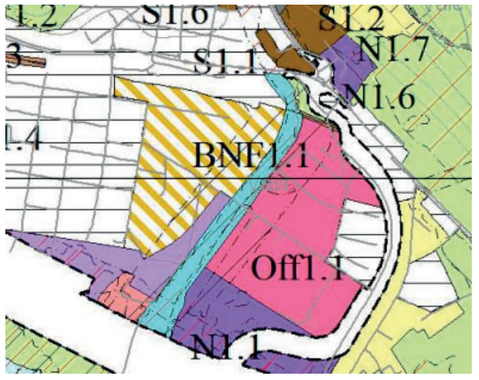
Utviklingen sør for jernbanen gir enda større behov for tryggere og bedre forhold for tranfikantene. Forbindelsende på tvers av sentrum med gode forbindelser mellom sentrum, boligområder, skoler og idrettshall er viktig for byliv, trygghet og byromsnettverket genrerelt. Ungdomsskole og Ringebuhallen trekker barn og unge til aktiviteter på på dagtid, ettermiddag og helg. Bedre kryssningsmuligheter av de trafikale barriene har vært et behov lenge.



Figur 1: Nettverk av fortau, stier og GSV, forretninger, offentlige bygninger, tilbud av overnatting, kafeer og spisesteder.



Figur 2: Kart med reguleringsplan over Vaalebro fra 1988 (Ringebu kommune, 2021).



Figur 3: Utklipp av kommuneplan for Ringebu kommune (Ringebu kommune, 2021).

Utklippet viser reguleringen fra 1899 med kvartalsstruktur. Denne reguleringen preger mye av Ringebu sentrum i dag, ikke minst også kvartalsstrukturen på Tollmoen. Reguleringen fra 1899 vurderes som et kulturminne i seg selv, og det er ønskelig at strukturen tilpasses og hensynstas i utvikling av Ringebu som sted. Kryssingen av jernbanen bør også underbygge og forsterke den historiske kvartalsstrukturen.

Områderegulering av Våla Vest med detaljregulering av felt A i Tollmoen ble vedtatt i 2021. Felt A ligger i sørøst, og inneholder konsentrert boligbebyggelse med høyhus og tun. Dette vil gi høyere urbanitet på sørsiden av jernbanen, og forsterke behovet for en planfri kryssing av jernbanen. Reguleringen har også videreført næringsvirksomheten som bedriften Gausdal Landhandleri, og området på Tollmoen vil da få blandet trafikk og blandet bebyggelse. Kvartalsstrukturen blir det viktige strukturelle grepet for området.

En viktig føring fra områdereguleringsplanen fra Våla vest er en gjennomgående gangtrasé i aksen med Jernbanegata til områdene sør for jernbanesporene. Denne plasseringen har vært utgangspunktet for skisseprosjektet. Utviklingen av Ringebu som landsby vil påvirkes av ny plassering av E6. Strekningen og koblingen til Ringebu sentrum er ikke avklart. Ringebu kommunestyre vedtok i 2018 ny kommuneplanens arealdel 2018-2030. Det viser større offentlig utvikling av området vest for Randkleivgata og jernbanesporet. Planen er å styrke området ved ungdomskolen og idrettshallen. Dette vil påvirke gang- og kjøremønster.

Atkomst til Tollmoen i dag skjer via plankryssingen i Bjørgemogata og Åmillomvegen, som er forbundet med Randkleivgata. Atkomsten i Randkleivgata går under jernbanesporet, og er både smal og lav. Begge krysningspunktene er fra 1890, og harmonerer ikke med dagens standard og ønsket utvikling på sørsiden. Ringebu kommune har derfor vedtatt og avsatt midler til å bygge en planfri kryssing for gående og syklende under sporene ved Ringebu stasjon.

Foto: Sweco

Foto: Ringebu kommune

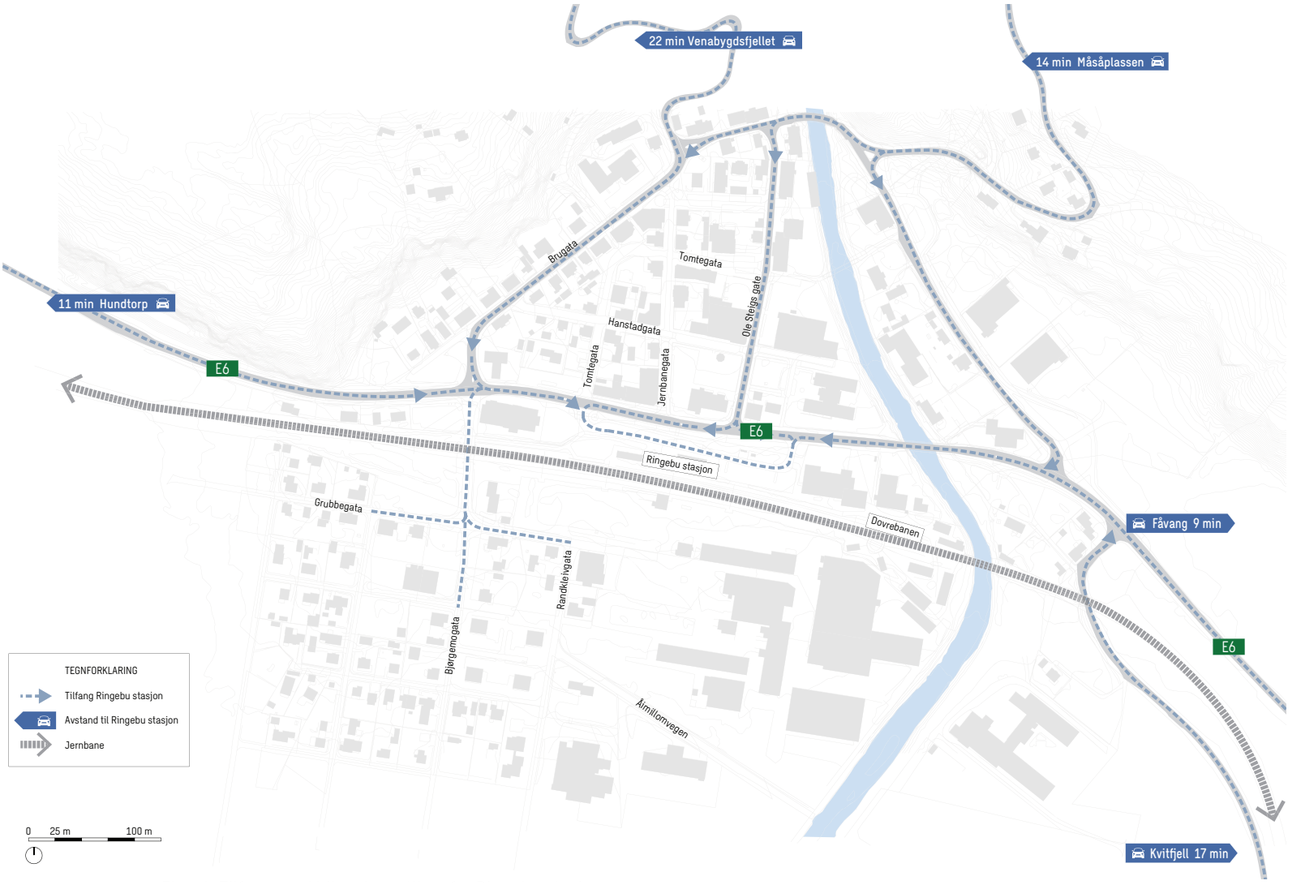
RINGEBU SKYSSTASJON

DAGENS TILFANG AV BIL TIL RINGEBU STASJON FRA OMKRINGLIGGENDE STEDER
Ringebu ligger som et knutepunkt midt i Gudbrandsdalen med E6 og Dovrebanen passerende gjennom sentrale strøk. Fra Ringebu stasjon har Dovrebanen daglige avganger både sørover og nordover, i tillegg til en rekke buss- og taxiforbindelser. Med sentral beliggenhet i forhold til populære omkringliggende fjell- og hytteområder, samt nærliggende tettsteder, har Ringebu potensielt et stort tilfang av reisende til og fra stasjonen.

Dagens stasjon har ensidig plattform på sentrumssiden. Dermed ankommer alle reisende i bil, taxi eller buss på denne siden. Ved framtidig utvidelse av stasjon, vurderes behovet for tosidig plattform. Dette vil kunne endre dagens adkomstmønster til stasjonen. Spesielt reisende til og fra områdene ved Kvitfjell vil være naturlig at parkerer, setter av, eller henter på søndre plattform.

Figur 4 viser tilfang til stasjonen fra omkringliggende områder med tidsangivelse til/fra Ringebu stasjon. Områdene er valgt ut på bakgrunn av beliggenhet mot togtilbud og Ringebu som nærmeste kollektivknutepunkt, og naturlige steder å reise fra. Linjene viser at de fleste, som i dag, også i framtiden sannsynligvis vil ankomme på stasjonssiden, selv om stasjonen utvides med en ekstra plattform og kulvert under jernbanen.

Ved anleggelse av kulvert og rampe, er det naturlig at arealdisponeringen på stasjonen endres på begge sider av jernbanen. Dette sees også i sammenheng med framtidig utvikling av Tollmoen, og at E6 flyttes ut av sentrum. Tilrettelegging av parkeringsplasser og drop-off på begge sider vil uansett være både smart og nødvendig for trafikkflyten på begge sider av jernbanen.



Figu 4: Tilfang med bil og buss til og fra Ringebu stasjon.

Figur 5: Bilde av Ringebu stasjon fra 1896 med Hurtigtogets opphold ved Ringebu (Jernbanemuseet, 1896).

STASJONSBYGNINGEN
Ringebu stasjon ble åpnet i 1896 da Eidsvoll-Dombås-banen ble bygget fram til Otta. Stasjonen ble bygget i 1896, og tegnet av Paul Armin Due sammen med et stort god- og lagerhus. I 1910 ble det tilbygget en "spisesal"/restaurant . Stasjonen ble ominnredet, og fikk et nytt tilbygg med venterom, toaletter, garderobe, spiserom og utvidelse av restaurant i 1955. Det ble tegnet av NSB Arkitektkontor ved H. Seierstad. I dag er det skysstasjon med tog, buss og taxi. Det er fortsatt restaurant i bygget, og det er turistinformasjon sammen med venterommet. Stasjonsområdet har et stort sporområde og mange bygninger som har vært brukt til ulike formål opp gjennom tiden. Det har en gang vært en stasjonspark på sørsiden. Det store pakkhuset sør for sporene er bevaringsverdig, og kan i følge Våla vest-reguleringen flyttes innenfor et angitt område om nødvendig.

STASJONSOMRÅDET
Stasjonsområdet har gjennomgående trafikk med 36 bussbevegelser pr. dag, og er et knutepunkt med mulighet for overgang til tog. Per døgn er det 10 togstopp med fem stopp i hver retning. Innkjøring til stasjonen skjer fra øst og vest med muligheter for gjennomkjøring. Stasjonsområdet har en høydeforskjell i form av en skråning med gress og høye trær. Høydeforskjellen er på ca 2 meter fra plattform til dagens E6. Det er en parkeringsplass ved stasjonen som har plass til ca. 30 biler. Det er etablert en liten ventepark rett vest for stasjonsbygget. Det er et lagerbygg/godshus vest for stasjonsområdet som inneholder teknisk sentral for jernbanen. Deler av lokalet brukes som utleie av sykler i sommersesongen.

Det er fire spor på stasjonsområdet, hvor to er gjennomgående. Områdene sør for sporene er lageområde. Det er en smal midtplattform på stasjonsområdet som ikke lenger er i bruk.

KAPITTEL 3
ALTERNATIVER

Ringebu kommune har, på bakgrunn av planer for utvikling av landsbyen Ringebu, et ønske om å forsterke forbindelsen mellom sentrum og bolig- og skoleområdene sør for jernbanen.

Sweco har tegnet ut to alternativer som presenteres i dette kapittelet. Vurderte alternativer kan sees i *Kapittel 4 Prosess*. Alternativene som her er tegnet, er tegnet med to spor og tosidig plattform, mot dagens fire spor og ensidig plattform. Det foreligger ingen plan for innsnevring av sporområdet, dette må avklares i en eventuell reguleringsprosess. Hvorvidt tosidig plattform eller endring av antall spor er aktuelt på Ringebu, er ikke avklart eller tatt stilling til fra Bane NOR sin side.

I de tegnede alternativene er det gått ut ifra at planovergangen som krysser Bjørgemogata vest for stasjonen stenges. Dette punktet er det heller ikke tatt stilling til om skal skje - selv om dette er et sterkt ønske fra Ringebu kommune. For alternativene og løsningene har ikke denne problemstillingen noen betydning.

Ringebu kommune ønsker å skape en byforbindelse for myke trafikanter under jernbanen som knytter sentrumssiden i nord, tettere og tryggere sammen med bolig- og utviklingsområdet på Tollmoen i sør.

Kommunen ønsker å etablere en undergang heller enn en overgang, da en undergang i større grad enklere kan tas i bruk av en større brukergruppe.

Alternativene er først og fremst vurdert i forhold til hvordan de fungerer på sentrumssiden og i forbindelsen mot sentrum. Her er det minst plass og flest hensyn som må tas. Sørsiden består i dag av et stort ubebygd areal satt av til jernbaneformål. Samtlige alternativer er i hovedsak koblet mot Randkleivgata med ulike utforminger ut ifra løsning på nordsiden. Pakkhuset er i de ulike alternativene vurdert om må flyttes, eller om det kan stå der det står i dag.

For hvert av alternativene finnesdetividerearbeid flere muligheter til justering for å optimalisere bruk og funksjon (f.eks. trapper, terrengutforming, parkering og utforming av rampesystem ned mot kulvert). Alternativene med tilhørende diagrammer og 3D illustrasjoner ligger vedlagt i *Tegningsvedlegg til rapport Skisseprosjekt for ny kulvert ved Ringebu stasjon* med høyere oppløsning.

Figur 6: Reguleringsplan for Våla Vest (Ringebu kommune, 2021).

REGULERINGSPLAN

Reguleringsplanen ble godkjent i 2021, og er utarbeidet i regi av Ringebu eiendom AS. Målsettingen er å danne grunnlaget for et framtidig boligområde i kombinasjon med bestående næringsvirksomheter. Planen skal samtidig tilrettelegge for videre utvikling av eksisterende virksomheter med bl.a. Gausdal Landhandleri.

Bane NOR har signalisert behov for sporutvidelser og mulig ny plattform på sørsiden av dagens spor, samt pendlerparkering og jernbanepark.

Som ledd i utviklingen av kommuneplanens delområde BNF1.1 i Tollmoen, er det krevd en planfri kryssing for fotgjengere og syklister.

En viktig premiss i planleggingen er tilrettelegging for en planfri kryssing av jernbanen for fotgjengere og syklister, jmf planbeskrivelse for Våla Vest. I planbeskrivelsen til kommuneplanen sies det at Tollmoen har potensiale for fortetting og for utvidelse. En forutsetning for nye boliger er at det etableres en alternativ atkomst til området "som avlaster dagens planovergang over jernbanen".

Det ligger som et rekkefølgekrav i reguleringen at utbygging av boligfeltene B, C, D og E i planen først kan skje når undergangen under jernbanen er etablert. Det er også vektlagt at forbindelsen til ungdomsskole, idrettsanlegg og Ringebuhallen skal sikres fra og med utbygging av felt A.
På grunn av pågående planer og alternativer for omlegging av E6, er det ikke angitt noe alternativ kjøreatkomst til Tollmoen som erstatning for planovergangen i Bjørgemogata.

NSB v/Rom Eiendom AS eide for inntil få år siden vel 14 dekar mellom Grubbegata og jernbanesporene. Dette arealet med pakkhuset nær sporene i nord og bestående bebyggelse langs Grubbegata i sør, ble solgt til Vaalebro Damsga & Høvleri, og eies i dag av Gaus AS. Bane NOR ønsker nå å benytte deler av dette arealet til pendlerparkering, jernbanepark m.v. Helt i nord disponerer fortsatt Bane NOR et areal med et eldre fordelingsanlegg/dreieskive og noen skur.

Bane NOR er foreløpig usikker hva gjelder mulig vern av den gamle installasjonen og skurene i nord-øst. Fylkeskommunen har så langt uttrykt at pakkhuset ønskes bevart, men at det kan tillates flyttet noen meter slik at det går klar av den undergangen som skal anlegges.

Buss- og togstasjonen har forbindelser til bl.a. Oslo, Vinstra, Sjåk, Måløy, Lillehammer og Ulsteinvik. Langs Åmillomvegen og Randkleivgata er i dag liten trafikk, men det planlegges å tilrettelegge en gang- og sykkelveg som en del av utviklingen.

Ringebu stasjon - kulvert

ALTERNATIV 1
AKSE JERNBANEGATA

Som gatenavnet tilsier, var dette den opprinnelige adkomstvegen til stasjonen. Gata er nå gågate på strekket mellom Hanstadgata og Torggata. I stasjonsbyprosjektet og i arbeidet med områdereguleringsplan for Våla vest, ble det fokusert på denne aksen som trasé for undergangen, dette som et ledd i å gjenopprette den historiske forbindelsen mellom sentrumstrekanten og stasjonsområdet. Aksen ble brutt på 50-tallet da riksvegen ble flyttet til dagens trasé for E6 fra det som er Brugata i dag. I områdereguleringsplan for Våla vest er det regulert inn et gang- og sykkelvegsystem som forholder seg til denne aksen. En verneverdig bygning (pakkhus) fra Dovrebanens tidligste dager, står midt i denne aksen. I områdereguleringsplan for Våla vest er det lagt til grunn at dette kan flyttes.

Trappeløsningen i alternativet bevarer og forsterker siktaksen fra Jernbanegata. Alternativet med en rampe som bretter seg 180 grader er kompakt, og tar lite areal ved stasjonsområdet. Løsningen er gjenkjennbar i andre stasjonsprosjekter. Rampen er tegnet med 1:15 fall/stigning og 3,5 meters bredde. I tillegg er det tegnet er trapp, ca. 4 meters bredde på siden som letter ganglinjen for de gående. Rampeløsningen ligger tett på stasjonsbygget, og er sentralt plassert i stasjonsanlegget. Rampen på sentrumssiden går ned fra samme sted som trappen, og er utformet slik at den er lite plasskrevende. Alternativet gir krapp kurve og dårlig sikt i rampesystemet, spesielt for syklister som har høyere fart enn gående. Alternativet defineres som et rampesystem, og kvalifiserer ikke for gang- og sykkelvegstandard.

Alternativet legger opp til en undergang med bredde 5,5 meter, 3,5 meters høyde og 16,5 meter lengde. Dette innebærer at dagens sporområde snevres inn til to gjennomgående spor, og at det blir plass til plattform på sørsiden for senere oppgradering av stasjonsområdet. Vegløsningene inn til stasjonsområdet for buss og bil kan avvikles på samme måte som i dag. Dersom sporområdet ikke snevres inn fra dagens fire spor til to gjennomgående spor, vil gangkulverten få en lengde på ca. 25 meter.

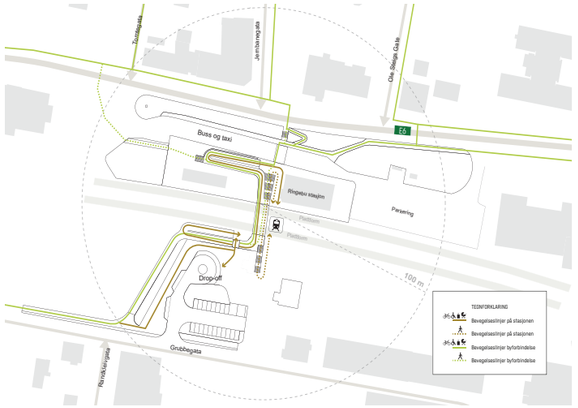
Det er ca. 36 bussavganger fra knutepunktet daglig. For kobling til Ringebu sentrum blir løsningen en utbedret versjon av dagens løsning med rampe ned til vegforbindelsen bak stasjonsbygget. Der gang- og sykkellinjen krysser bussvegen bak stasjonsbygget, bør arealet heves slik at krysningen blir trygg og synlig for gående og syklende.

En byggegrop tett på eksisterende bygg gir noen utfordringer i anleggsperioden. Løsningen innebærer nye murer, og det blir en relativt omfattende konstruksjon med trapper og ramper skåret ned i terrenget.

Alternativet innebærer at pakkhuset på sørsiden av sporene må flyttes. Begge alternativene har vist rampesystem, parkering og kiss & ride-anlegg på sørsiden for å få fram et realistisk arealomfang for senere oppgradering av stasjonsanlegget i kombinasjon med undergangen. For å opprettholde gjennomkjøring for buss, har alternativet få muligheter for justering av ramper.

Alternativet er tegnet inn uten heis da rampesystemet er relativt kompakt og med korte avstander. Blir alternativ 1 valgt og ønskes prosjektert med heis, er dette fullt mulig på begge sider av jernbanen - dette både i forhold til plass og varianter av utforming.

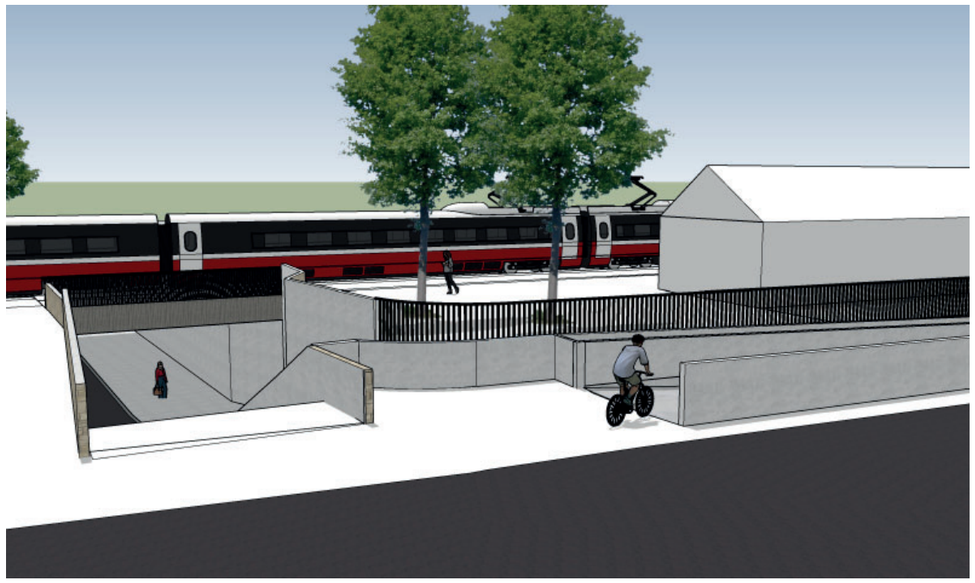
Figur 7: Bilde av fotgjengerovergangen fra Jernbanegata mot stasjonsbygningen. Foto: Sweco.

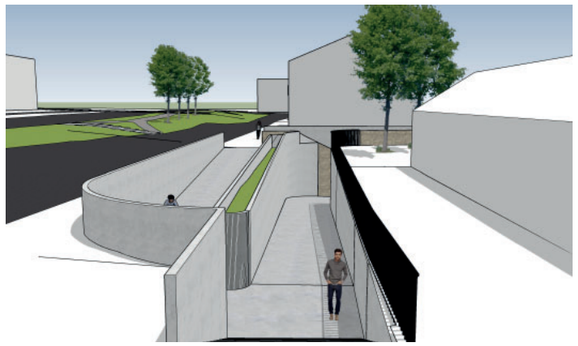


Figur 8: Bevegelsesdiagram for alternativ 1. Diagrammet viser bevegelseslinjer internt på stasjonen (brun) og bevegelseslinjer i byforbindelsen(grønn) for rampe og trapp.

Figur 9: Plantegning av alternativ 1.

3D-ILLUSTRASJONER





Figur 10: 3D-illustrasjoner av alternativ 1. Illustrasjonene viser trapp- og rampesystem, kulvert og mulig utforming av området. En kompakt løsning med terrengmurer sentralt på stasjonen.

ALTERNATIV 2
AKSE TOMTEGATA

I aksen med Tomtegata ligger et kvartal vest for Jernbanegata. Tomtegata er ikke opparbeidet med fortau og beplantning slik som Jernbanegata, og framstår i dagens situasjon som en boligveg. I gjeldende sentrumsplan er gata regulert med fortau og ensidig kantparkering. Tomtegata kan vurderes til å være mer egnet for syklister enn Jernbanegata, da gågata er et veldig aktivt byrom med uteservering, markedsboder etc. Dette krever at syklistene må senke farten.

Det er flere pågående prosesser som kan bidra til å vitalisere denne delen av sentrum. Bak en nedlagt bensinstasjon ligger Ungdomshuset, hvor Ringebu kommune i løpet av neste år skal realisere et uteoppholdsareal som skal fungere som nærmiljøanlegg/aktivitetsområde for større barn. Bunnpris med arealene rundt er tenkt solgt, noe som gir mulighet for en ny bruk av dette området.

Tomtegata har ikke direkte forbindelse til Brugata slik som Jernbanegata og Ole Steigs gate har, men kan gi en funksjonell forbindelse i retning Ringebu folkehøyskole over gangbrua. Dermed må alle de som skal nordover og østover via Brugata måtte ta vegen om Jernbanegata. Aksen ligger tett på eksisterende boligområdet på Tollmoen, dagens plankryssing og gatestruktur. Alternativet bygger videre på kvartalsstrukturen fra reguleringen vedtatt 1899.

Alternativet krysser under banen i enden av dagens plattform, i vest. Opparbeidelsen av et slikt alternativ vil endre sideterreng uten utstrakt bruk av murer. Sideterreng kan utformes som grønne og beplantede skråninger. Svingradiuskravene for sykkelveg fra Statens vegvesen (radius 40) vil ikke kunne innfris, men alternativet vil være bedre tilpasset sykling enn alternativ 1. Atkomst til undergangen fra by-siden vil få to svinger med radius 10 meter. Atkomst til undergangen fra Tollmoen vil ha rett atkomst fra Randkleivgata og Grubbegata.

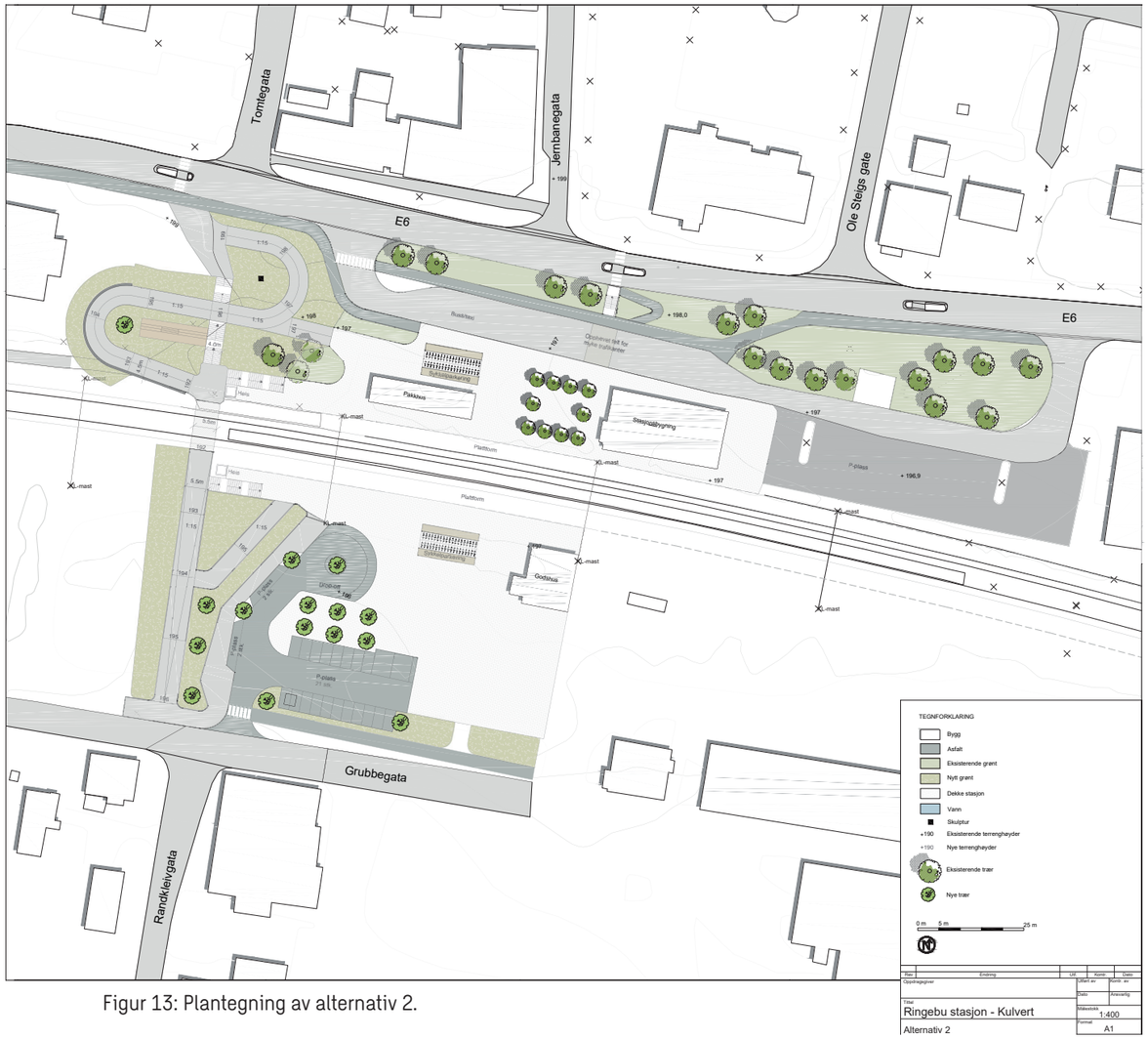
Avstanden fra stasjonsbygget til kulvertkryssingen blir 90 meter . Dette vurderes som kort nok avstand til at alternativet vil kunne fungere som en stasjonsundergang. Alternativet krever imidlertid heis for universell atkomst, samt trapp fra plattform for at ikke ganglinjen skal bli for lang. Stasjonsfunksjonen med heis kan bygges ut når stasjonsanlegget skal oppgraderes.

Undergangen er tegnet med de samme målene som i alternativ 1. Det vil være aktuelt å dele/merke opp arealet i undergangen mellom gående og syklende. Begge alternativer må håndtere overvann og ha fall gjennom undergangen.

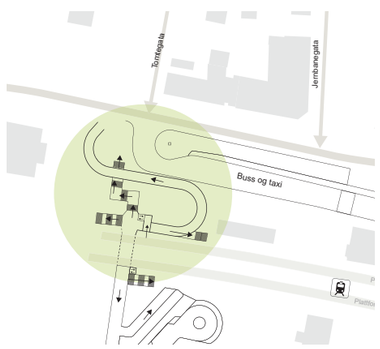
Krysningspunktet over E6, Gudbrandsdalsvegen, er tegnet i plan med tanke på at E6 trafikken flyttes ut av sentrum. Alternativet møter Gudbrandsdalsvegen ved dagens fotgjengerfelt vest for innkjøringen til Tomtegata. Vestlig av- og påkjøring for buss og taxi til stasjonen må justeres eller bygges om. Alternativet får også konsekvenser for dagens parkeringsareal ved Bunnpris, som blir redusert. Alternativet har muligheter for justering i geometrien for å sikre gode siktforhold i kurver og krysningspunkt, samt muligheter optimalisering i sideterreng og forbindelser.

Figur 11: Bilde fra Randkleivgata på Tollmoen mot sentrum. Foto: Sweco.

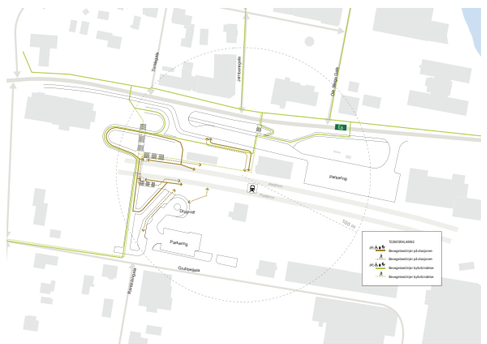
Figur 12: Bilde fra stasjonen mot Tomtegata. Foto: Sweco.



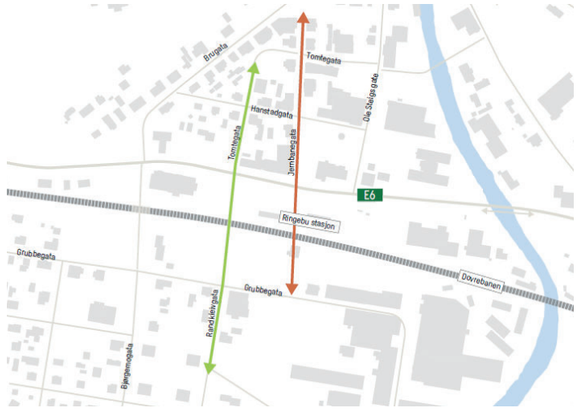
Figur 13: Plantegning av alternativ 2.



Figur 14: Speilvendt utforming av alternativ 2. Løpet opp fra kulverten nord for jernbanen kan speiles. Dette gir kurvene god svingradius.



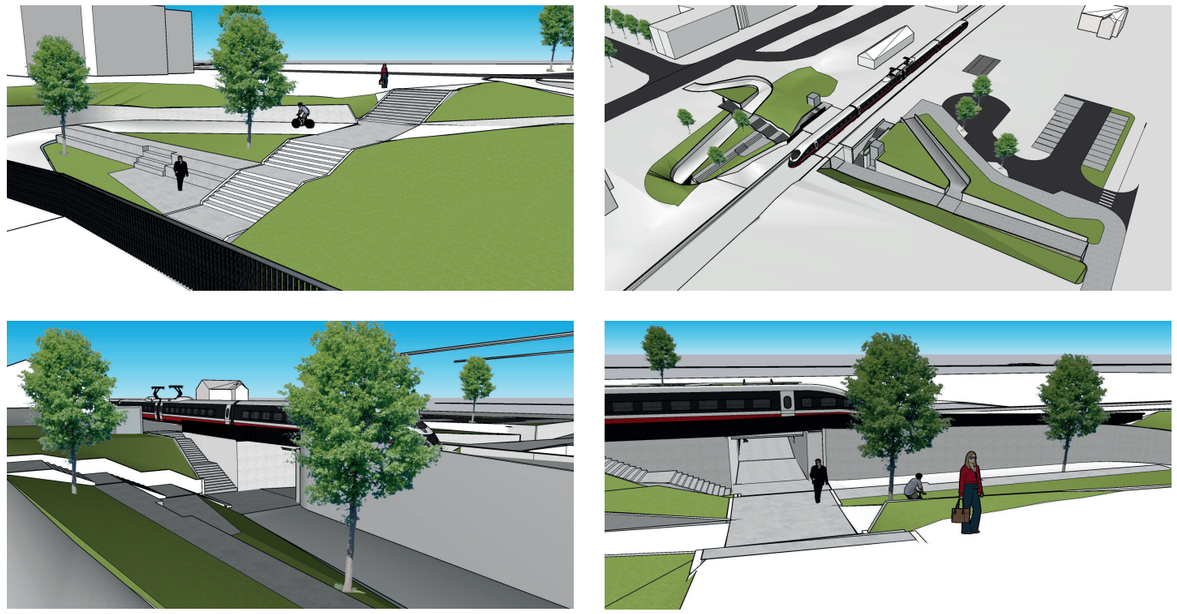
Figur 15: Bevegelsesdiagram for alternativ 2. Diagrammet viser bevegelseslinjer internt på stasjonen (brun) og bevegelseslinjer i byforbindelsen(grønn) for rampe og trapp.



Figur 16: Diagrammet viser de omtalte aksene mot eksisterende gatenett.

Den grønne aksen (se figur 16) treffer på en eksisterende gate, Randkleivgata, og ligger mer sentralt i forhold til boligområdet på sørsiden. Å aktivisere denne aksen vil også være positivt for Tomtegata på sentrumssiden som i dag framstår lite aktiv. For Ringebu sentrum vil dette kunne bidra til mer aktivitet i et større område utover dagens situasjon hvor det skjer mest i gågata. Dette er en annen akse enn det som er forespeilet i prosjektets innledning, men likevel i tråd med reguleringen fra 1899.
Dersom grønn akse velges, trenger man heller ikke å flytte pakkhuset på sørsiden av jernbanen.

3D-ILLUSTRASJONER



Figur 17: 3D-illustrasjoner av alternativ 2. Illustrasjonene viser trapp- og rampesystem, kulvert og mulig utforming av området. Løsningen er åpen og oversiktlig, og gir rom for opphold samt grønt.

KOSTNADER

Alternativ 1		
Sum kulvert med betong	kr	19 787 500
Sum graving for kulvert alt 1	kr	2 500 000
Sum anlegg nordsiden	kr	5 272 800
Sum anlegg sørsiden	kr	5 801 300
Flytte godshus kun RS	kr	1 000 000
Overvann / Elektro	kr	1 600 000
Rigg drift prosjektering	kr	12 586 560
Sum totalt alt 1	**kr**	**48 548 160**

Figur 18: Oppsummering av kostnader for etablering av alternativ 1.

BaneNOR sine anlegg lik på begge alt		
Estimat på anlegg	**kr**	**7 300 000**

Alternativ 2		
Sum kulvert med betongarbeider	kr	11 072 500
Sum kulvert med betong	kr	2 500 000
Sum anlegg nordsiden	kr	4 842 300
Sum anlegg sørsiden	kr	5 907 000
Overvann / Elektro	kr	1 600 000
Rigg drift prosjektering	kr	9 072 630
Sum totalt alt 2	**kr**	**34 994 430**

Figur 19: Oppsummering av kostnader for etablering av alternativ 2.

BaneNOR sine anlegg lik på begge alt		
Estimat på anlegg	**kr**	**7 300 000**

Estimatet er et anslag med *alternativ 1* og *alternativ 2* for ny kulvert ved Ringebu stasjon som underlag. Anslaget er satt opp med hovedposter og grove mengder fra disse to alternativene. Prosjektets status og detaljeringsgrad er grovt, og en justering i mengder og arealer kan gjøre store utslag. Prisene er hentet fra erfaringstall og prosjekter Sweco har jobbet med tidligere, og noen tall er hentet fra Norsk prisbok. Prisgrunnlaget kan være ujevnt, og trenger bedre kontroll mot mengder og priser i markedet. For mer presise kostnadsestimater vil man i videre prosess og avklaringer angående alternativ få bedre kontroll på mengder og detaljer tilknyttet valgt alternativ.

For de to alternativene er kostnader relatert til utførelse beregnet likt med tanke på kvalitet og utførelse, dette for å gjøre alternativene mest mulig sammenlignbare. Kostnader knyttet til Bane NOR sine anlegg, er estimert og lagt som en egen post i oppsettet da disse anses å være lik for begge alternativer. Kostnader for drift, vedlikehold og lignende er ikke medberegnet i alternativenes prisestimat. Det er heller ikke tatt hensyn til hvem som eier grunnen der de to alternativene er utformet.

Begge alternativene kan bygges ut i etapper som vi har sett for oss er mulig å løse på følgende måte:

- Graving og innheising av kulvert / gangbane under sporet ved planlagt togstopp
- Reetablering av spor og oppstart tog.
- Etablering av anlegg på stasjonssiden
- Etablering anlegg på sørsiden med drop-off.

Differansen i kostnad henger sammen med kompleksitet i bygging tett på stasjonsbygg og mer integrert i stasjonsanlegget. Større omfang av betong til støttemurer og murer i alternativ 1 gir en forskjell i kostnader. Alternativ 1 er en kompakt løsning som ligger midt i stasjonsområdet. Dette medfører at man i alle faser av prosjektet og byggeprosessen i mye større grad er avhengig av tett dialog med Bane NOR for en smidig gjennomføring. Sør for jernbanen er det i alternativet tegnet inn parkeringsplass og drop-off-område. Dette kan uten større innvirkning på jernbanetrafikken utføres både før og etter at en kulvert er anlagt. For begge alternativer vil det være viktig å se på hvilke kostnader som hører til stasjonsprosjektet, hva som hører til en byforbindelse og hva som hører til begge.

Alternativ 2 er lokalisert litt på siden av det sentrale stasjonsanlegget, og kan bygges mer uavhengig av stasjonsområdet. Alternativet kan derfor bygges i flere etapper med mindre ressurser bundet opp mot gjennomføring av togdriften. Dette gjelder også om Ringebu kommune ønsker å etablere en kulvert før Bane NOR har avklarte planer for Ringebu stasjon oppgradering. Det bør gjøres et arbeid på vurderinger av hva som er knyttet til byforbindelsen isolert sett, og hva som kan fungere alene for stasjonsoppgradering er på trappene.

Det er usikkerhet i forhold til framtidig sporomlegging og eventuell utvidelse til tosidig plattform. Per dags dato har ikke Bane NOR lagt noen konkrete planer knyttet til Ringebu stasjon. Grensesnittet mellom Ringebu kommune og Bane NOR må avklares.

Ringebu stasjon - kulvert

KAPITTEL 4
PROSESS

HENSTILLING OM PLANSAMARBEID

Ringebu kommune er i gang med et toårig stedsutviklingsprosjekt og planprosess for revisjon av reguleringsplan for Vålebru. Kulvert under jernbanen har ligget i kommunens investeringsplaner lenge, og trasé for undergang er angitt i tidligere planprosesser. Stasjonsbyprosjektet var et plansamarbeid som pågikk mellom 2014-2017. I et referat fra stasjonsbyprosjektet i 2017 står det at opprinnelig akse fra Jernbanegata ble brutt av dagens E6. Endringen det har medført er nå vanskelig å reversere.

"Det er bedre å innpasse stasjonsbyprosjektet og fremtidig utvikling etter dagens situasjon samtidig med at fokuset ligger i kvartalstrukturprinsippet i Vaalebruplanen. Hensikten med planen er viktig å videreføre, og en undergang for myke trafikanter bør innpasses og naturlig ligge i aksen Jernbanegata og stasjonsområdet. Dog er det to verneverdige bygninger (eller bygninger som bør få status verneverdig) og det er Pakkhuset og stasjonsbygget. Disse skal helst ligge der de er i dag. Det er mulig å flytte Pakkhuset, men helst bør undergangen justeres eller ha en lengde som ikke krever flytting av bygget". Videre i referatet sies det at Bane NOR er usikker på det framtidige behovet for jernbaneareal til f.eks. antall spor og tilhørende plattformer ved stasjonen.

Løsningene for bussknutepunktet på Ringebu stasjon har tatt utgangspunkt i dagens løsninger. Prosessen med omlegging av E6 pågår, og de ulike alternativene vil gi nye føringer for busstrafikken. Innlandet fylkeskommune har etter workshop 26. oktober blitt bedt om å se på behovet for endrede og supplerende ruter i tråd med sentrumsutviklingen på Ringebu, og økt hyttebygging på begge sider av dalen. Ringebu kommune er opptatt av at Ringebu skysstasjon fortsetter som et knutepunkt, men at løsningene for buss til stasjonen vurderes sammen med omlegging av E6 og mulighet for gateterminal i Gudbrandsdalsvegen (dagens E6).

Skisseprosjektet har lagt til grunn to gjennomgående spor, og forutsetningen er forelagt Bane NOR. Avklaringen er ikke blitt besvart i skisseprosjektfasen. Det er av stor betydning for kostnaden og bruken av undergangen at den ikke blir lenger enn den absolutt må.

Skisseprosjektet har tidlig undersøkt mulighetsrommet for undergang både øst og vest for stasjonsbygningen i nært samarbeid med Ringebu kommune. De neste sidene gjengir vurderte alternativer. Det ble i et arbeidsmøte tidlig høst bestemt at skisseprosjektet skulle gå videre med de to mest aktuelle alternativene som på hver sin måte illustrerer to ulike konsepter.

I tillegg til arbeidsmøtene mellom Sweco og Ringebu kommune har det har vært avholdt et møte 7. juni 2021 med Bane NOR, og en workshop 26.oktober 2021 med Bane NOR, Innlandet fylkeskommune, Statens vegvesen og Ringebu kommune. På bakgrunn av møtet 7. juni og de avhengigheter som har framkommet i arbeidet, har Ringebu kommune sendt brev om knutepunktutvikling for Ringebu skysstasjon og et ønske om plansamarbeid til berørte etater. Brevet ble sendt 02.07.2021 til Statens vegvesen, Innlandet fylkekommune og Bane NOR. Fylkeskommunen og Vegvesenenet har svart bekreftende, mens Bane NOR ikke har respondert på ønske om plansamarbeid. Bane NOR har med Ringebu kommune signert en avtale om et anleggsbidrag til på 9, 2 mill kroner til kulverten. De har også gitt dato for mulig bygging ved brudd på banen som er planlagt i 2022.

Prosessen har vist at plansamarbeid og investeringsprosesser i de ulike etater er forskjellige, og at bemanning og ressurser ikke er tilgjengelig samtidig. Bane NOR har per i dag ingen pågående planer om oppgradering av stasjonen og stasjonsområdet. Det gjør det vanskelig å samkjøre konsepter som bygger på å finne løsninger som både kan gagne en stasjonsforbindelse og en byforbindelse.

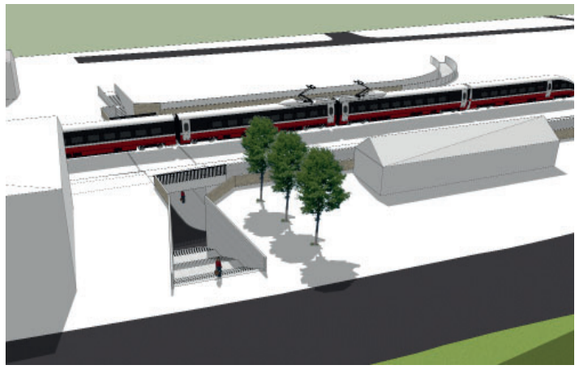
FRA AVTALE OM ANLEGGSBIDRAG
Ringebu kommune er ansvarlig for bygging av kulvert og øvrige deler av tiltaket. Etter ferdigstillelse skal eierskap til kulvertkonstruksjonen, så langt som den inngår i jernbanens kjøreveg, overtas av Bane NOR. Det inngås egen avtale om dette.

Ringebu kommune beholder eierskap til tekniske installasjoner som er nødvendige for tiltakets funksjon som gang- og sykkelveg. Partenes ansvar for drift og vedlikehold følger samme prinsipp. Hva som menes med øvrig deler av tiltaket synes ikke klart.

Foto: Sweco

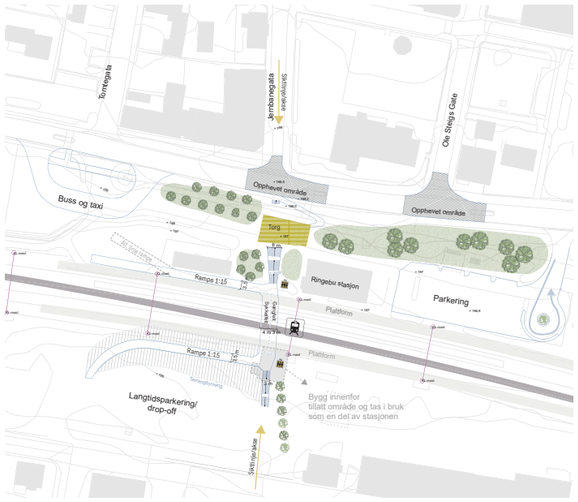
VURDERTE ALTERNATIVER

Gjennom prosessen har Sweco tegnet totalt 5 alternativer med ulik utforming: ett øst for og ett vest for stasjonsbygningen, to mellom stasjonsbygningen og ett vest for stasjonsområdet. Alternativene er tegnet med tanke på å skape gode løsninger for en byforbindelse mellom sør- og nordsiden av jernbanen, helning på rampe, terrengforming og utforming som skal passe inn med byens strukturer. Gjennom prosjektets prosess har tegnede alternativer blitt valgt bort på grunnlag av faglige vurderinger, kostnader, størrelse på inngrep og ønsker fra kommunen. For alle alternativer er det tenkt mulighet for parkering og drop-off på sørsiden selv om dette ikke er tegnet inn.



Figur 20: 3D modell av alternativ 3 med ramper langs jernbanen.

ALTERNATIV 3

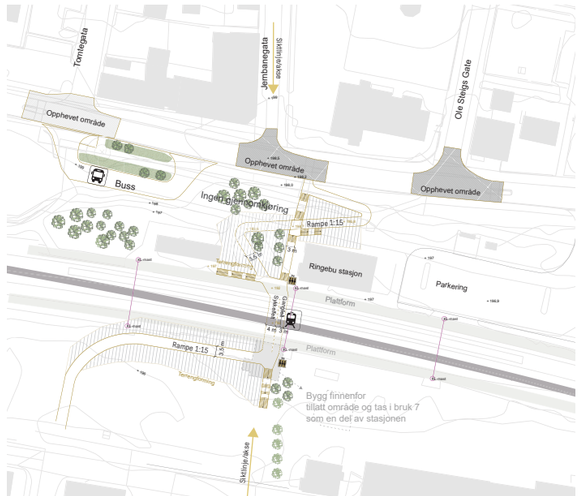


Figur 21: Plantegning av alternativ 3.

Alternativet er i sin helhet tegnet i den regulerte traséen for ny kulvert under jernbanen. Kulverten ligger i aksen til gågaten og som en forlengelse av Jernbanegata på nordsiden av jernbanen. Rampene ligger nordover langs jernbanen på begge sider med fall på 1:15. Forbindelser fra sentrum er god for gående både fra Ole Steigs gate, Jernbanegata og Tomtegata, og for sykkel mest effektiv via Tomtegata. Det er også lagt inn heis mellom plattform og undergang for å korte ned avstandene. Dagens løsning for bilparkering på sentrumssiden er videreført. Planen for buss og taxi er endret for å unngå gjennomkjøring på stasjonen og lagt om til en forkortet inn- og utkjøring.

Løsningen ble forkastet på grunn av rampen som på nordsiden ble liggende for tett på godshuset. Dette ble ansett som uheldig i forhold til drift av godshuset og bredde på plattform.

ALTERNATIV 4

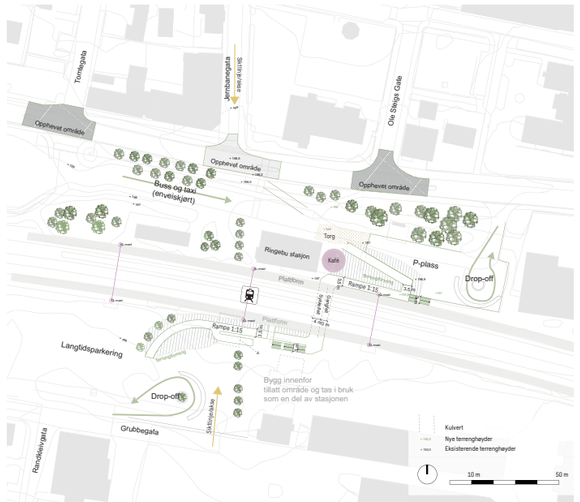


Figur 22: Plantegning av alternativ 4.

Alternativet er tegnet med gangakse i regulert trasé for kulvert under jernbanen, og henvender seg mot Jernbanegata. Aksen er også sikret visuelt med bruk av trær. Rampen på nordsiden er skissert sentralt på dagens stasjon, og vil med sin utforming fungere best som en byforbindelse. Dagens gjennomkjøring for buss og taxi må opphøre, og busstopp kan legges som et eget anlegg mellom stasjonen og Bunnpristomta. Gateterminal kan vurderes om/ når E6 legges utenom sentrum. Alternativet har en sikksakk GSV-rampe sentralt på stasjonen. Dagens gangforbindelse med Ole Steigs gate kobles sammen med rampesystemet. Det er lagt inn trapp og heis langs plattform som snarveier.

Alternativet utgikk da det ville medført store endringer for stasjonens sentrumsside. Løsningen innebærer at buss- og taxiområdet må flyttes, og er avhening av ny E6.

ALTERNATIV 5



Figur 23: Plantegning av alternativ 5.

Alternativets utforming sikter på å fange opp bevegelseslinjene fra flere av sentrumsgatene, samt beholde dagens avvikling av buss og taxi. Aksen fra Jernbanegata sikres visuelt med trær, samt det legges opp til nye uterom på stasjonen. Alternativet har kulvertkryssingen under spor rett sør for stasjonsbygningen. GSV-rampen på nordsiden ligger langs plattform, og har videre kontakt med Jernbanegata og Ole Steigs gate. Rampen på sørsiden ligger langs plattform, og det er lagt inn trapp mellom plattform og rampe for togpassasjerer. Dagens gjennomkjøring for buss og taxi kan beholdes i likhet med dagens parkering.

Alternativet ble forkastet da kommunen syntes plasseringen vek for langt fra ønsket og regulert akse mot Jernbanegata. Løsningen krevde også at pakkhuset sør for jernbanen måtte ha blitt flyttet.

KAPITTEL 5
OPPSUMMERING

Ringebu kommune har engasjert Sweco til å skissere løsning for en gang- og sykkelvegkryssing under jernbanen. Den regulerte traseen i forlengelse av Jernbanegata har vært utgangspunktet for en etterlengtet byforbindelse mellom sentrum og områdene på Tollmoen. Områdereguleringsplan for Våla vest og kommunedelplanen gir føringer for utvikling og utbygging av dagens nærings- og industriområder. Et større areal er avsatt til offentlig formål med mål om å flytte barneskolen til områdene ved ungdomskole og idrettshall. Denne utviklingen gir behov for trygge og gode gang- og sykkelforbindelser på tvers av sentrum.

Dagens krysningspunkter av jernbanen følger ikke dagens krav til standard og sikkerhet, og kommunen har avsatt midler til en planfri kryssing for gang- og sykkeltrafikken. Bane NOR har forpliktet seg til et anleggsbidrag på 9,2 millioner. Underveis i arbeidet med skisseprosjektet har det blitt tydelig at en universell gang- og sykkelforbindelse gjennom stasjonsområdet i stor grad påvirker stasjonsfunksjonene, og mange avhengigheter trenger avklaringer som ikke foreligger i dag.

Bane NOR har tidligere sagt at det kan være aktuelt å etablere en plattform på sørsiden, men per dags dato er det ikke definert som et prosjekt hos Bane NOR. SJ som nå kjører togstrekningen har varslet at de trolig vil øke trafikken. Det er uansett naturlig å se at stasjonen innen noen år bør oppgraderes med et økt tilbud. Fra prosjektets start har det derfor vært et mål at krysningspunktet skal fungere som en framtidig stasjonsforbindelse. Kulverten skal ikke være til hinder for en forventet stasjonsoppgradering kombinert med en ny og trygg byforbindelse mellom Tollmoen og sentrumssiden.

Skisseprosjektet har kommet fram til to ulike konsepter for kryssingen av jernbanen. Det ene alternativet ligger i regulert trasé, mens det andre avviker fra regulert trasé. Begge alternativene klarer å løse stigningskarvene, men horisontalgeometrien tilfredsstiller ikke kurvene for en sykkelveg. Alternativet lengst vest (aksen til Tomtegata) har større mulighet for bedre kurver enn alternativet som ligger tett på stasjonsbygningen (i aksen til Jernbanegata). Begge alternativene forholder seg til reguleringen fra 1899 med kvartaler og akser.

Alternativet i aksen til Tomtegata, alternativ 2, gir nye muligheter for sentrumsutvikling i denne delen av sentrum, mens alternativet med Jernbanegata, alternativ 1, gir en logisk sammenheng med gågata. Alternativet i aksen med Jernbanegata gir en større kostnad og større avhengighet til stasjonsfunksjonene og gjennomkjøring for buss. Alternativet med Tomtegata gir lavere kostnad og mindre avhengighet til stasjonens funksjoner og gjennomkjøring for buss. Gjennomkjøring for buss på stasjonsområdet vil trolig endres med omlegging av E6.

Alternativet i aksen med Jernbanegata vurderes mer som en stasjonsforbindelse, mens alternativet med Tomtegata vurderes som en byforbindelse med bedre trasé for syklende. Dersom kryssingen skal bygges i nær framtid, synes alternativet med Tomtegata enklere å få gjennomført, med lavere kostnader og færre avhengigheter. Den gir også nye muligheter for bedre tilrettelegging for sykkel gjennom sentrum ved en mulig og ønsket istandsetting av Tomtegata, og forbindelse til gangbrua over Våla til Brugata.

Ved å igangsette en detaljregulering av kryssingen blir den videre prosess mer formell, og nødvendige forutsetninger trolig avklart. Det anbefales å sette igang en formell planprosess for kryssingen.

Foto: Sweco

REFERANSER

Jernbanemuseet (1896) *Ringebu stasjon*. Tilgjenge lig fra: https://lokalhistoriewiki.no/wiki/Fil:Ringe bu_stasjon.jpeg (Hentet: 18.08.2021)

Ringebu kommune (2021) *Områderegulering av Våla Vest med detaljregulering av felt A i Tollmoen. Nr. 2898*. Vedtatt 07.04.2021. Ringebu kommune.

VEDLEGG

- Tegningsvedlegg til rapport Skisseprosjekt for ny kulvert ved Ringebu stasjon