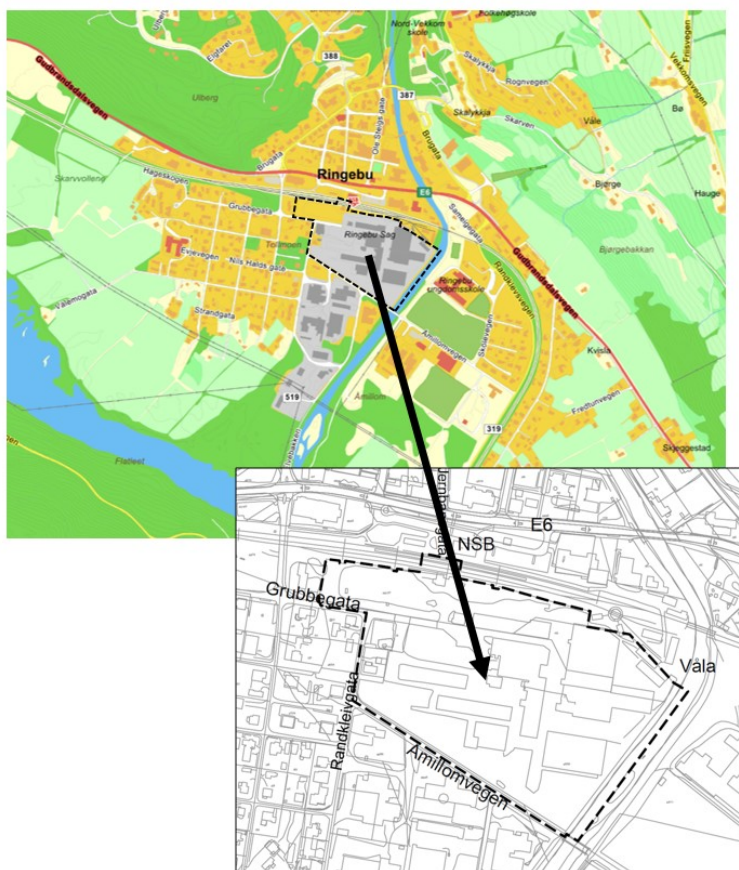


Områderegulering Våla Vest i Ringeby kommune

Planprogram

stadfestet UPT-sak 017/19 i møte den 20.02.2019

Plan ID: 0520201708



Utsnittet øverst viser planområdets beliggenhet i Ringeby sentrum, mens kartet nedenfor viser situasjonen med planområdets avgrensning (samme som ved varsling av oppstart)

Bakgrunn og formål:

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

Området skal framstå med en klar utforming, god tilgjengelighet og stedstypisk karakter ikke, og minst også bære preg av den kvartalsstrukturen som ble trukket opp i reguleringen for Vaalebro i 1899.

Om planprogram og konsekvensutredning (KU):

Reguleringsplanen er vurdert å kunne få vesentlige virkninger for miljø og samfunn. Dette gjelder i hovedsak forhold knyttet til etablering av nytt trafikkmønster (trafikksikkerhet og framkommelighet), men også innvirkning på kulturhistorisk miljø i Ringeby som den planlagte stasjonsbyen, rekreasjonsmuligheter og befolkningens helse. Det er derfor stilt krav til planprogram og konsekvensutredning i henhold til plan- og bygningslovens § 4-2, samt forskrift om konsekvensutredninger.

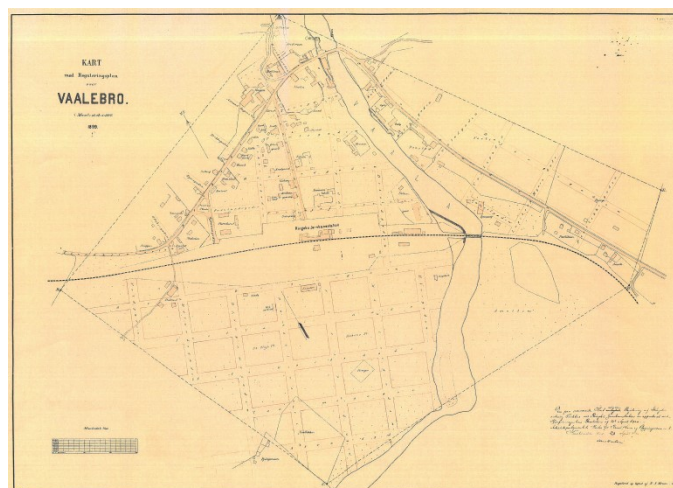
Planprogrammet – dette dokumentet – skal gjøre rede for formålet med planarbeidet, hvilke problemstillinger som anses viktige for miljø og samfunn, beskrive relevante alternativer og belyse hvordan disse vil bli vurdert i planprosessen. Der det er aktuelt, bør det framgå hvilke metoder som skal benyttes og utformes, slik at det kan tas stilling til om KU'en er gjennomført iht. programmet. Det skal inneholde kart over planområdet med lokalisering av aktuelle tiltak og gi orientering om planprosessen med frister, deltakere og opplegg for medvirkning. Forslaget til planprogram for KU'en sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn i 6 uker samtidig med varsling av oppstart av reguleringsarbeidene, jfr. redegjørelsen nedenfor.

Ringeby kommunes utvalg for plan og teknisk (UPT) vedtok i sak 073/18 i møte den 29.08.2018 føringer for planprogrammet og KU'en samt viktige rammer og betingelser for områdereguleringsplanen. Dette planprogrammet og den tilhørende KU'en følger opp det vedtaket som er gjort av kommunen. De vedtatte rammene og betingelsene følger vedlagt til orientering.

Dagens situasjon:

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

Reguleringen fra 1899 preger mye av Ringeby sentrum den dag i dag, ikke minst kvartalstrukturen på Tollmoen som ønskes videreført. «Kart med reguleringsplan over Vaalebro, 1899» er vist nedenfor:



Områdereguleringsplanen omfatter ca. 75 da og har avgrensning som vist på s. 1 og s. 5.

Det meste av planområdet eies av Ringeby Eiendom AS, i alt 44,7 da. Deler av den tidligere sagbruksbebyggelsen leies av Gausdal Landhandleri AS (GL) og ventes opprettholdt til bruk for GL. Det er ellers betydelige bygningsvolumer inkludert to paraplytak som forutsettes fjernet. Vaalebros Dampsag & Høvleri AS (VDH) eier samlet ca. 20 da med bygninger som rommer GL's byggevarehandel og lager, to bedrifter som produserer henholdsvis takstoler og hytteelementer, Midt-Norsk Rør AS som driver salg og lagring av rør samt en bolig (Grubbegata 3) for utleie. En egen bolig, Randkleivgata 4, inngår også i planområdet. For øvrig inngår de tilstøtende vegene fram til senterlinje, likedan Våla elv til ca. midtlinjen samt korridoren under jernbanesporene som skal gi plass for en undergang.

NSB v/Rom Eiendom AS eide for inntil få år siden vel 10 dekar mellom Grubbegata og jernbanesporene. Dette arealet med pakkhuset nær sporene i nord og bestående bebyggelse langs Grubbegata i sør, ble solgt til VDH. Bane NOR ønsker nå å benytte deler av dette arealet til pendlerparkering, jernbanepark m.v. Helt i nord-øst disponerer Bane NOR fortsatt et areal med et eldre fordelingsanlegg/snurreskive og noen skur. Bane NOR er foreløpig usikker hva gjelder mulig vern av den gamle installasjonen og skurene i nord-øst. Sistnevnte ligger utenfor planområdet, men framtidig arealbruk på dette hjørnet, kan få innvirkning på planutformingen i nord, eksempelvis hva angår adkomst. Fylkeskommunen har så langt varslet at pakkhuset bør bevares.

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



BHE's eiendom og planområdet sett fra Åmillomvegen



Våla begrenser planområdet i øst



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



Inntrykk fra den sentrale delen av det nedlagte sagbruket

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



GL's anlegg med lagrede takstoler sett fra Ringeby stasjon



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



Bjørgemogatas kryssing av jernbanen i plan



Gågata i Ringeby sentrum med pakkhuset i Bakkant og dalsiden med fjellet i vest

Plantype og avgrensing:

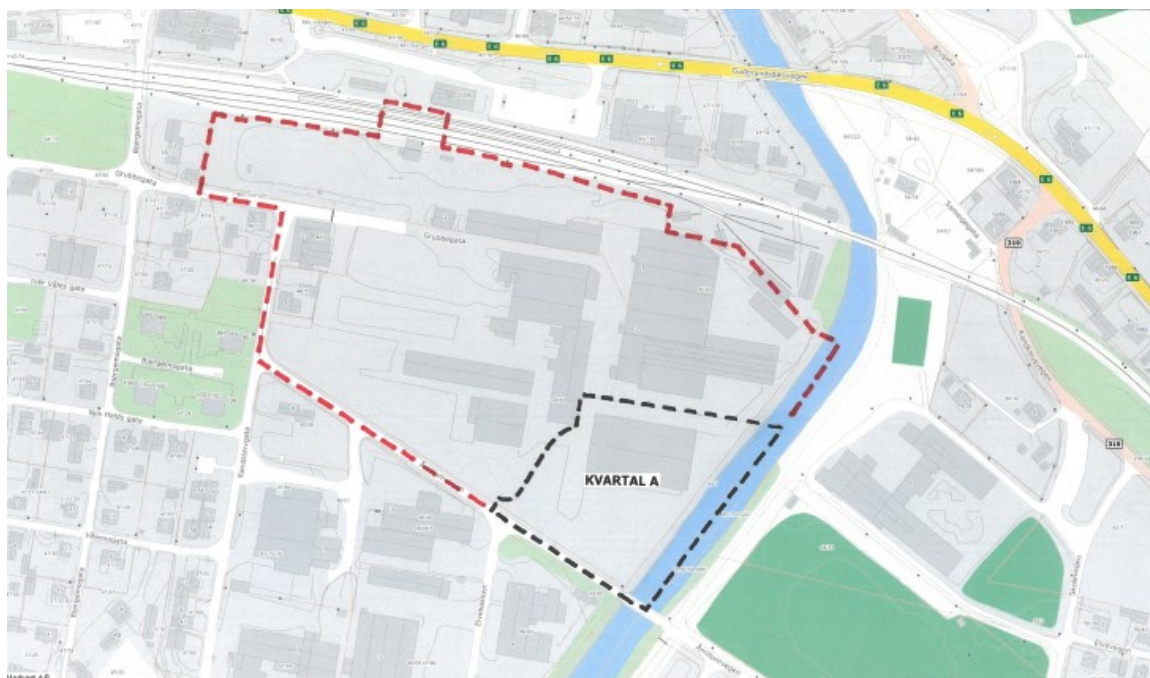
Planen skal være en områdereguleringsplan. Ringeby kommune har akseptert at en nærmere definert del av planområdet kan detaljreguleres med sikte på utbygging som et første trinn. Arealet er kalt Kvartal A og utgjør ca. 12 da. Forslagsstiller forventer at den detaljregulerte delen kan åpne for fradeling og oppføring av boligbebyggelse før det blir aktuelt med store infrastrukturiltak, som f.eks. ny undergang under jernbanen for fotgjengere og syklist.

Bane NOR fremmet innsigelse til kommunplanens arealdel for ytterligere utbygging på Tollmoen inntil det blir etablert alternativ adkomst som erstatter planovergangen i Bjørgemogata. Dette er lagt inn som et krav i bestemmelsene til kommuneplanens arealdel, knyttet til delområde BFN1.1. På et senere tidspunkt har Bane NOR i møte med kommunens

administrasjon gitt signaler om at det kan aksepteres et første byggetrinn på Tollmoen før kravet trer inn. Det vil trolig være behov for en nærmere dialog med Bane NOR om premissene rundt dette.

Detaljregulering, prosjektering og etterfølgende bygging av undergangen kan skje innenfor den korridoren som er avsatt i områdereguleringen. Det er nødvendig å ha denne med slik at undergangen kan få sin definerte plass overfor utbyggingen av Våla Vest. Reguleringsgrensa følger ellers Bane NOR's eiendomsgrense i nord. Det forutsettes at Bane NOR's arealer med spor, stasjon og de øvrige eiendommene nordover til og med nåværende E6 blir detaljregulert som et naturlig ledd i stasjonsbyplanen.

I øst, sør og vest avgrenses planområdet av henholdsvis Vålas midtlinje (djunpålen), senterlinjene til Åmillomvegen, Randkleivgata og Grubbegata, mens eiendommen gnr. 45 bnr. 110 danner avgrensingen helt i nord-vest. Det tas forbehold om at det kan bli mindre justeringer av grensa for detaljreguleringen av Kvartal A.



Ovenfor er områdereguleringens grense vist med rød stiplet strek, mens Kvartal A som blir detaljregulert, er vist med svart stiplet strek.

Aktuelle utbyggingsalternativer

De forberedende arbeidene og kontaktene med Ringebu kommune tilsier at det i hovedsak avtegner seg ett hovedgrep ved utviklingen av Våla Vest. Dette baserer seg på adkomster for biltrafikk via Grubbegata og ny avkjøring fra Åmillomvegen med en kvartalspreget intern disponering. Draget for fotgjengere og syklist i rett linje fra sentrum og Jernbanegata, undergang under jernbanearealet og videre gjennom Våla Vest står sentralt. Dette prinsippet har fulgt saken i illustrasjoner ved behandlingen av rammer og betingelser i Utvalg for plan og teknisk (sak nr. 073/18) og som grunnlag i Planforums møte 11.02.2018.

Hovedalternativet vil bli utredet og sammenlignet med dagens situasjon, som utgjør 0-alternativet. Selv om det er ett hovedalternativ som legges til grunn, kan det bli foreslått alternative løsninger for blant annet gang- og sykkelforbindelser mellom Tollmoen og sentrum for de ulike byggetrinnene, lokalt vegsystem for trafikk til næringsarealene, alternativer for bevaring/flytting av kulturhistoriske bygninger m.v. I så tilfelle vil virkningene av de ulike alternativene bli synliggjort i konsekvensutredningen.

Proessen og samspillet bl.a. med Stasjonsbyprosjektet kan likevel innebære behov for illustrasjon/utredning av alternative disponeringer spesielt for nærområdet til jernbanen i

nord. Dersom det reises krav om bevaring av pakkhuset der det nå står, vil dette influere på føringer og drag sørover gjennom planområdet. Det kan derfor vise seg aktuelt med nærmere vurdering og illustrasjoner av alternativer for å belyse best mulige løsninger for området som helhet. Til sist nevnes at vegsystemet innad i området med bruk av Grubbegata og tilknytning til Åmillomvegen, kan medføre forskjellige betraktninger og tilhørende alternative illustrasjoner.

Prosess og medvirkning med forslag til framdrift:

Fra Ringeby Eiendom AS' side ble det sendt inn innspill til rulleringen av kommuneplanens i mai 2017. Det ble i den omgangen utarbeidet skisser som viste planområdets tilhørighet til Ringeby sentrum med ny boligbebyggelse, kvartalstruktur, fotgjengerundergang, forlengelse av gågata/jernbanegata som videreført akse sørover m.v.

Det ble i 2017 holdt innledende møter med Ringeby kommune der også Bane NOR deltok.

Det ble i utgangspunktet ikke sett som nødvendig å gjennomføre en prosess med planprogram og KU. Planområdet var riktignok avsatt til industri i gjeldende kommuneplan, men denne hadde vært gjenstand for to høringer med tilhørende konsekvensutredninger basert på blandet formål bolig/næring/forretning i forslaget til ny kommuneplan. Det ble gjort vurderinger av hvorvidt KU var nødvendig som endte med at planarbeidet kunne igangsettes som en ordinær regulerings sak iht. pbl's kap. 12.

Oppstart:

Oppstartmøte ble holdt i Ringeby kommune 09.01.2018 og varsling av oppstart skjedde iht. dette 16.04.2018 med frist for merknader 30.05.2018.

Det kom merknader fra flere hold om at KU ble ansett som nødvendig, særlig som følge av at utnyttelsen ikke var i tråd med formålet i gjeldende kommuneplan. Arealdelen til kommuneplanen ble imidlertid vedtatt 19.06.2018 slik at områdereguleringen dermed er i samsvar med føringene i denne. Merknadene var for øvrig av en slik karakter at Ringeby kommune fant det riktig å behandle spørsmålet om KU og en del konkrete føringer for planarbeidet i egen sak.

Sak i Ringeby kommune om KU med rammer og forutsetninger for planarbeidet:

UPT ga i sak nr. 073/18 i møte 29.08.2018 Ringeby Eiendom AS anledning til å utarbeide forslag til områdereguleringsplan basert på planprogram med KU og en rekke konkrete føringer. Det dreier seg om rammer og forutsetninger som legges til grunn i det videre arbeidet og som gjenspeiles i temaoversikten nedenfor, jfr. vedlegg.

Om behandlingen av planprogrammet:

Planprogrammet legges etter gjennomgang av Ringeby kommunes administrasjon ut til offentlig ettersyn i minst 6 uker. Ettersom varsel om oppstart har skjedd, blir planprogrammet lagt ut for seg. Kunngjøringen skjer i Gudbrandsdølen Dagningen (GD) med parallelle henvisninger til Ringeby kommunes og PLAN1 AS' hjemmesider. Brev blir sendt til relevante offentlige og private instanser, bedriftene og alle grunneierne på stedet samt naboer. Etter høringen fastsettes planprogrammet av utvalg for plan og teknisk (UPT). Kopi av fastsatt planprogram skal sendes til de som har avgitt høringsuttalelser. Vedtatt planprogram vil være tilgjengelig på kommunens hjemmesider.

Om reguleringsprosessen og KU'en med forslag til framdrift:

Reguleringsprosessen og arbeidet med KU'en skjer iht. plan- og bygningslovens kap. 12 og kap. 14. Under selve planarbeidet vil det bli holdt prosjektmøter først og fremst med kommunen, Bane NOR og Statens vegvesen. Partene i Stasjonsbyprosjektet involveres ved oppmelding av saken til regionalt planforum, der også Oppland fylkeskommune deltar. Alle grunneierne, hvorav flere som driver næring på stedet, rådspørres etter behov og holdes orientert i planleggingen. Kommunens representant for barn og unge, eventuelt eldreråd og utvalg for bevegelseshemmede m.fl. trekkes med i de tilfeller der kommunen ber om dette. Når planforslag med KU foreligger, fremmes dette for kommunen og behandles der med etterfølgende utleggelse til offentlig ettersyn i minst 6 uker. I denne perioden vil det bli holdt et orienteringsmøte og det kan bli aktuelt å melde saken opp til nytt regionalt planforum. Når høringen er gjennomført og merknader behandlet/eventuelle innsigelser er ivarettatt, blir forslaget til reguleringsplan med KU sluttbehandlet av kommunestyret i Ringebu. På bakgrunn av sakens art og omfang burde dette innebære en tilfredsstillende medvirkning.

Forslag til framdrift framgår nedenfor:

Planfase	Medvirkning	Anslått tid/tidspunkt
Oppstartfase	• Kunngjøring av oppstart (utført) • Innledende møter med kommunen og Bane NOR (utført)	16.04.2018
Høring av planprogram	Saken meldes opp til reg. planforum	19.11.2018 - 02.01.2019 Møte: 11.12.2018
Stadfesting av planprogram	Utvalg for plan og teknisk (UPT)	Uke 3 i 2019
Utarbeidelse av planforslag med konsekvensutredning (KU)	• Barnerepresentanten tas med på råd om plassering og utforming av lekeplasser og sikring av skoleveg • Dialog med Bane NOR, Statens vegvesen, og Oppland fylkeskommune • Dialog med Ringebu markedsforening, grunneiere og andre næringsdrivende	Febr. – mai 2019
Politisk behandling	Utvalg for plan og teknisk (UPT)	Juni 2019
Høring av planforslag	• Saken meldes eventuelt opp til regionalt planforum • Åpent møte	August – sept. 2019
Politisk behandling	Utvalg for plan og teknisk/kommunestyret	Okt. – nov. 2019

Aktuelle utredninger og vurderinger:

Temaene som er referert nedenfor, blir gjennomgått, vurdert og utredet i KU'en. Det er som nevnt, trukket opp rammer og betingelser fra Ringebu kommune som skal hensyntas i områdereguleringen. Disse er punktvis fastlagt i UPT-sak 073/18 av 29.08.2018 og er så langt de hører inn under planprogrammet, redigert inn i temaoversikten.

1. Forholdet til overordnede planer og andre gjeldende rammer og premisser

Det gjøres rede for hvordan planområdet og formålene stemmer overens med regionale planer, kommuneplanens arealdel og samfunnsdel m.v. og hvorvidt

rikspolitiske retningslinjer o.l. dekkes tilfredsstillende opp. De rikspolitiske retningslinjene for å styrke barn og unges interesser i planleggingen framheves som særlig viktige. Planen forutsettes videre vurdert opp mot Regional plan for attraktive byer og tettsteder i Oppland, godkjent 15.06.2016 og landsvernplan for jernbanen.

2. **Vegsystem, trafikk sikkerhet og kapasitet** – Dagens vegnett belyses, trafikkmengder og kjørestrømmer registreres så langt det er mulig. Det utarbeides en enkel trafikkanalyse med beregning av antatt trafikkmengde og reisemiddelfordeling for ny plansituasjon på Tollmoen. Analysen må også inneholde en vurdering av trafikk sikkerhet, kryssutforming og kapasitet for krysset E6 x Bjørgemogata, krysset fv. 319 x Åmillomvegen, og kulverten på fv. 319 under Dovrebane. Den må baseres på maksimal utnyttelse av hele planområdet, og må spesifiseres for aktuelle byggetrinn. Sammenligningsgrunnlag skal være dagens situasjon. Trafikkanalysen skal danne grunnlag for vurdering av behov for vegutbedringstiltak og trafikk sikkerhetstiltak internt i planområdet og for tilstøtende vegnett. Behov for tiltak på skoleveger bl.a. kryssing av Våla og jernbanen, vurderes særskilt. Parkeringsbehov tas inn i analysen. Planen skal legge til rette for framtidig flytting av parkeringsplass for reisende med jernbanen fra nordsiden til sørsiden av jernbanesporet. Arealet reguleres til jernbaneformål i samråd med Bane NOR.
3. **Øvrig teknisk infrastruktur** – Dagens anlegg for vannforsyning, avløp, energi m.v. registreres. Det redegjøres for kapasiteten med kartlegging av svake ledd og behov for eventuell kapasitetsøkning. Det utarbeides en rammeplan for vannforsyning, avløp og overvann (VAO). Innspill fra aktuelt kraftselskap legges inn som føring for energiforsyningen.
4. **Støy, mulige utslipp til luft og grunn m.v.** – Utslag av støy fra veg- og togtrafikk vurderes ut fra resultater av analysen beskrevet i pkt. 2 og relateres til støyretningslinje T-1442/2016. Dersom det kan finnes eller skje utslipp til luft som kan virke inn overfor utbyggingsområdet, registreres og beskrives følgene av disse. Virkningen på omgivelsene fra bestående virksomheter, ny aktivitet og utbygging i planområdet forsøkes så langt mulig analysert og eventuelle avbøtende tiltak vurdert. Virksomhetene innenfor planområdet både før og nå – herunder sagbrukets drift, jernbanens anlegg, takstolproduksjon, lager og forretning – kan ha medført påvirkning av grunn og gitt utslag av forurensning. Det vurderes hvorvidt det er nødvendig med nærmere miljøundersøkelser av grunnen, samt utførelse av aktuelle tiltak. Grenseverdier følger av Miljødirektoratets gjeldende retningslinjer.
5. **Grunnforhold, grunnvann** – Grunnen består av elveavsetning med grus og sand og betydelig innslag av stein, m.a.o. god byggegrunn på meget permeable masser. Grunnvannsnivået er foreløpig ikke kjent. Det avklares under prosessen hvorvidt grunnvannsnivåets beliggenhet gir utslag som krever spesielle hensyn eller tiltak. Eventuelle tiltak beskrives.
6. **Flomfare** – Våla er regulert og det er etablert forbygginger forbi planområdet. NVE's flomsonekart i rapport 15/2004 viser at arealet ikke er oversvømt ved en 200 års flom, men NVE opplyser at det er lenge siden rapporten og bakgrunnsdataene ble samlet inn. Flomfaren søkes konkretisert med bl.a. registrering av dagens profil og sammenligning med innmålt profil i 2004. Faren for overtopping med klimapåslag på vannføringen for 200-års flom, vurderes i samråd med NVE og baseres på kunnskap og bistand derfra. Kontakt blir i første omgang tatt til for innhenting av det som måtte finnes av beregningsgrunnlag fra etableringen av nåværende voller, erfaringsmateriale fra de senere års flomsituasjoner m.v.
7. **Overvannshåndtering** – Det forutsettes lokal overvannshåndtering enten for hvert kvartal eller grupper av kvartaler. Forholdene på stedet synes å egne seg godt for infiltrasjon i grunnen. Konkrete løsninger blir utredet og vil inngå i en felles rammeplan for vann, avløp og overvann for reguleringsområdet, jfr. pkt. 3.
8. **Landskap** – Den visuelle opplevelsen av omgivelsene vil være viktig for beboere og brukere av området, spesielt når det gjelder valg av arkitektur, utforming av uterom

og kontakten mot Våla elv. Områdereguleringen skal innordne seg etter de stedlige landskapsmessige særtrekkene: På den ene siden stasjonsbypreget med nærheten til sentrum og jernbanen, på den andre siden Våla og naturforholdene som råder langs elva. Det beskrives hvordan disponeringen som helhet ivaretar denne lokale summen av elementer og hvordan planen kan forsterke de gode sidene ved landskapet.

9. **Klima** – Klimaet er typisk for innlandet med relativt varme somre og kalde vintre. Det er ikke store utfordringer knyttet til dette, men det gis en redegjørelse for aktuelle hensyn ikke minst ut fra kommunens intensjon om bruk av tre på fasader, gjerne bygging i massivtre m.v. I punktet inngår beskrivelser av klimavennlige energiløsninger som kan være aktuelle ved utbyggingen.
10. **Kulturminner** – Innenfor planområdet er det fra Oppland fylkeskommune framholdt at pakkhuset inntil jernbanesporene bør bevares der det står med regulering til bevaring. Øvrige kulturminner er ikke nevnt, det er heller ikke ansett å være behov for arkeologiske undersøkelser eller registreringer av annen art. Det avklares under reguleringsprosessen hvordan det samlet sett er best å innrette planen i nærområdet til jernbanesporene; herunder bl.a. om undergangen med aksene sørover fra Jernbanegata utløser en flytting av pakkhuset.
11. **Kulturmiljø, stedskvalitet, byggeskikk m.v.** – Plassering og utforming av vegger, gater og bygninger vil kunne påvirke hele stedets identitet og opplevelsen av stasjonsbyen Ringeby. Intensjonene med stasjonsbyprosjektet beskrives med relasjon til den planlagte utbyggingen av Våla Vest, herunder: Forsterking av kvartalsstrukturen, aksene mot Jernbanegata og trehusbebyggelsen. Som nevnt under pkt. 10 gir pakkhuset en linje tilbake i tid innenfor planområdet, likedan deler av sagbruksbebyggelsen, kanskje da først og fremst den store hallen ut mot Våla og de karakteristiske paraplytakene. Gausdal Landhandleri AS disponerer betydelige volumer som etter hvert er tilrettelagt for tidsmessig drift. Bygningene ut mot Randkleivgata forventes å være i god stand, men representerer ikke noe spesielt særpreg. Det meste av den øvrige bebyggelsen herunder paraplytakene kan neppe ha noen rasjonell funksjon i et ferdig utbygd bolig- og næringsområde. Det beskrives hvordan bestående bygningselementer kan inngå sammen med ny og stedstilpasset bebyggelse for så vel boliger som næringsvirksomhet. Ringeby kommune har understreket betydningen av forankring i lokal byggeskikk med føringer for arkitektur, formspråk, materialbruk og farger, men samtidig åpnet for nye elementer, gjerne med moderne arkitektur, mulig bygging i høyden, m.v. I sum blir disse hensynene viktige, men krevende ettersom utbyggingen også vil skje over tid. Planen må dessuten åpne for midlertidige driftsordninger tilpasset etablering av nye varige og velfungerende boligprosjekter.
12. **Naturmiljø** – Ut over selve Våla og de nære sonene langs elva er det begrenset hva som ellers skjuler seg av naturverdier innenfor planområdet. Våla er bl.a. gyteelv for storaure og det forutsettes restriksjoner mot eller klare føringer for eventuelle tiltak i elvesonen. Innenfor planområdet er det registrert rødlistede planter og nær truede insekter, for så vidt også svartelistede planter. Det sjekkes ut hvilke planter og insekter dette dreier seg om og konfliktnivået vurderes. Det gis bestemmelser til reguleringsplanen som avstemmes etter de tiltakene som bør gjennomføres. Fra kommunens og Fylkesmannens side er det uttrykt at en gangveg kan etableres langs elva ovenfor sonen med kantvegetasjon. Forholdet til vollen langs elva, en mulig turveg langs eller på denne, utredes og kantsonen ivaretas som friområde/grønnstruktur iht. gitte føringer.
13. **Friluftsliv, nærmiljø og folkehelse** – Kommunen har bekreftet at det generelle byggeforbudet på 100 meter langs vann og vassdrag er for strengt i de sentrumsnære områdene langs Våla. Allmennhetens tilgang til elvesonen og ferdselsmuligheter langs elva, har imidlertid stor betydning som nærmiljø- og folkehelse-faktor. Som nevnt i pkt. 12 over, er dette viktige premisser i planutformingen og de blir sikret i planen. Trygge og godt lokaliserte gang- og

sykkelveger er tilsvarende helse- og trivselsmessige anlegg, ikke minst blir dette vektlagt som forbindelser til skoler, sentrum og andre viktige mål. Støypåvirkning som folkehelsefaktor baseres på de registreringene og framskrivingene som skjer, jfr. punktene 2 og 4.

14. **Barn og unges interesser** – Flere av punktene over, spesielt 2, 4 og 13, har innvirkning på barn og unges oppvekstvilkår. For barn og unge er det spesielt viktig å ivareta muligheter for lek og rekreasjon innenfor planområdet, der det ventes etablert mange nye boliger. Det er ikke kjent at området benyttes til lek i dag – til det er det da også uegnet – men som en del av planarbeidet vil behovet for nye lekearealer bli vurdert og tatt inn i planforslaget.
15. **Risiko og sårbarhet (ROS-analyse)** – Ut over de forholdene som er nevnt i punktene over, kan det også være andre ROS-spørsmål som fortjener plass i beskrivelsen. Noen kan dukke opp gjennom planprosessen mens andre er rimelig godt kjente fra før. Der ROS-analysen avdekker forhold av betydning, gjennomføres vurdering og synliggjøring av analysene i plandokumentet. Det utføres en samlet ROS-framstilling iht. DSB's standard-norm.



Halvor Tangen
Siv. ing.

Vedlagt som retningsgivende:

- Rammer og betingelser i forbindelse med at Ringebu kommune gir Ringebu Eiendom AS anledning til å utarbeide forslag til områderegeringsplan, vedtatt av Utvalg for plan og teknisk i sak 073/18.