Grunnlag for områdereguleringsplan for Vålebru

STEDSANALYSE

Ringebu kommune august 2021

VÅLEBRU
–inn i framtida

INNLEDNING

Foto forside: Britt Åse Høyesveen

Bakgrunn

Stedsutvikling handler om å se langt fram, men når man planlegger framover er det også viktig å forstå bakgrunnen for at stedet er slik det er i dag. Både når det gjelder bygninger og bygningsstruktur, veger, gateløp og grønnstruktur er det lærerikt å analysere dagens situasjon og de valg som er tatt, med tanke på å gjøre gode valg for framtida.

En god felles forståelse både for de eksisterende kvalitetene ved stedet, og for det som har forbedringspotensial, gir et fundament for de mange og viktige beslutningene som skal treffes gjennom vedtak av en reguleringsplan.

Vålebru inn i framtida er et stedsutviklingsprosjekt med oppstart i 2020 og to års varighet som skal ivareta analysearbeid og medvirkningsprosesser som grunnlag for revisjon av reguleringsplan for Vålebru.

Formål

Stedsanalysen skal bidra til å gi et sikrere grunnlag for ulike typer beslutninger og bidra til en bevisstgjøring om og dypere forståelse for stedets egenart og muligheter.

Stedsanalysen skal være et grunnlag for flere av utredningene og strategiene som skal lages og brukes i planprosess for ny sentrumsplan. Stedsanalysen vil også være relevant for andre planprosesser i tilknytning til sentrum.

I løpet av de siste årene har det vært laget flere rapporter om situasjonen i Ringebu sentrum med form av stedsanalyse. Dette dokumentet bygger videre på disse foreliggende analysene,s samler og oppdaterer kunnskapsgrunnlaget.

For hvert tema er det pekt på kvaliteter og utfordringer. Der det i gjeldende planer eksisterer føringer som er relevante, er dette angitt.

Følgende analyser er lagt til grunn for stedsanalysen:

Regulering av Vålebru sentrum
- Stedsanalyse (2002) Asplan Viak

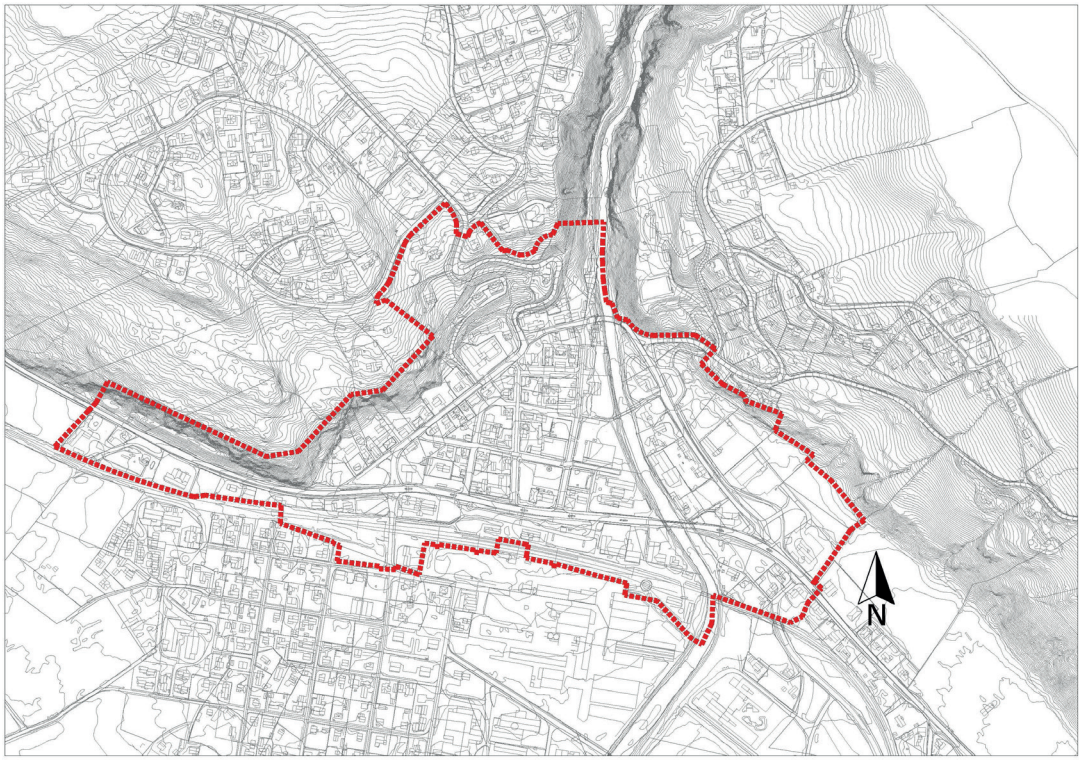
Opptrekksarmen - byformanalyse (2014)
Norconsult på oppdrag fra Statens vegvesen

Avgrensning

Hovedfokus i stedsanalysen er sentrumskjernen slik den er definert i Kommuneplanens arealdel 2018-2030. Gjeldende reguleringsplan for Vålebru (vedtatt 2003) er avgrenset langs Brugata i øst.

I henhold til definert sentrumsavgrensning og videre føringer i kommuneplanens arealdel skal den nye områderegulerings-planen for Vålebru også inkludere arealene øst for Våla.

Avgrensningen i illustrasjonen til høyre er identisk for planav-grensning i varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid (UPT _utv-saksnr007-21_03012021) og varslingsbrev datert 2302.2021.



Dokumentet er utarbeidet av Ringebu kommune ved
Kari Laaverud Mangset,
prosjektleder Vålebru inn i framtida, landskapsarkitekt MNLA
med bistand fra
Ingrid Isumhaugen Olsen, arealplanlegger ved planavdelingen
Emmanuelle Lepetit-Barbier, byggsaksbehandler, sivilarkitekt MNAL

Stedsanalysen er utarbeidet med støtte fra

Innlandet fylkeskommune

Miljø-direktoratet

HISTORIE

KVALITETER

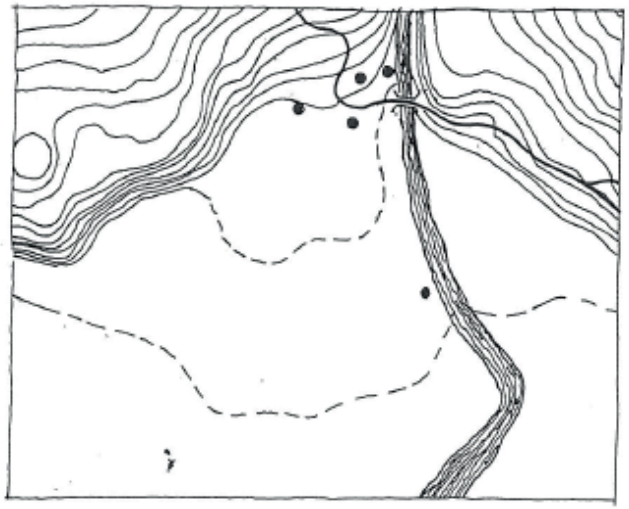
Utviklingen av Ringebu sentrum har fulgt en reguleringsplan som ble vedtatt i 1899 som den første utenfor byene i Norge.

Derfra kommer kvartalsstrukturen med rette gater og bygninger inntil gateløpet.

Historisk utvikling før 1900

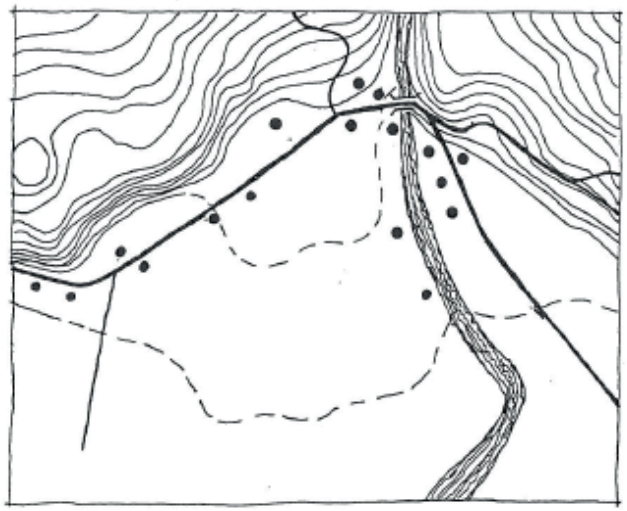
Ca 1850
I tidligere tider lå sentrum i Ringebu lenger sør - i området rundt Ringebu stavkirke. Arealet der tettstedet ligger i dag var en skrinn ubebygd furumo.

Kongevegen gjennom Gudbrandsdalen kommer fra Ringebu stavkirke i sør, går gjennom Vekkom og ned til Våla der den krysser elva på en bru. På grunn av det djupe juvet med Våla er det ikke mulig å krysse vassdraget lenger nord. Ved elva lå det på denne tida en gårdskvern, men ellers var det lite folk og liv.



Ca 1890
I 1890 årene var Vålebru fremdeles et lite sted. Ny riksveg ble bygd på 1850-tallet, i den traséen som Brugata har nå. Noen håndverkere og handelsmenn slo seg ned på tomter langs vegen. Trafikken langs hovedvegen ble større, og det moderne pengesamfunnet hadde tatt over for naturalhus-holdningen.

Det begynte å utvikle seg et senter hvor ferdselen fra byg-dene rundt begynte å komme ned til den nye hovedvegen. Elvekraften la grunnlag for mange virksomheter.



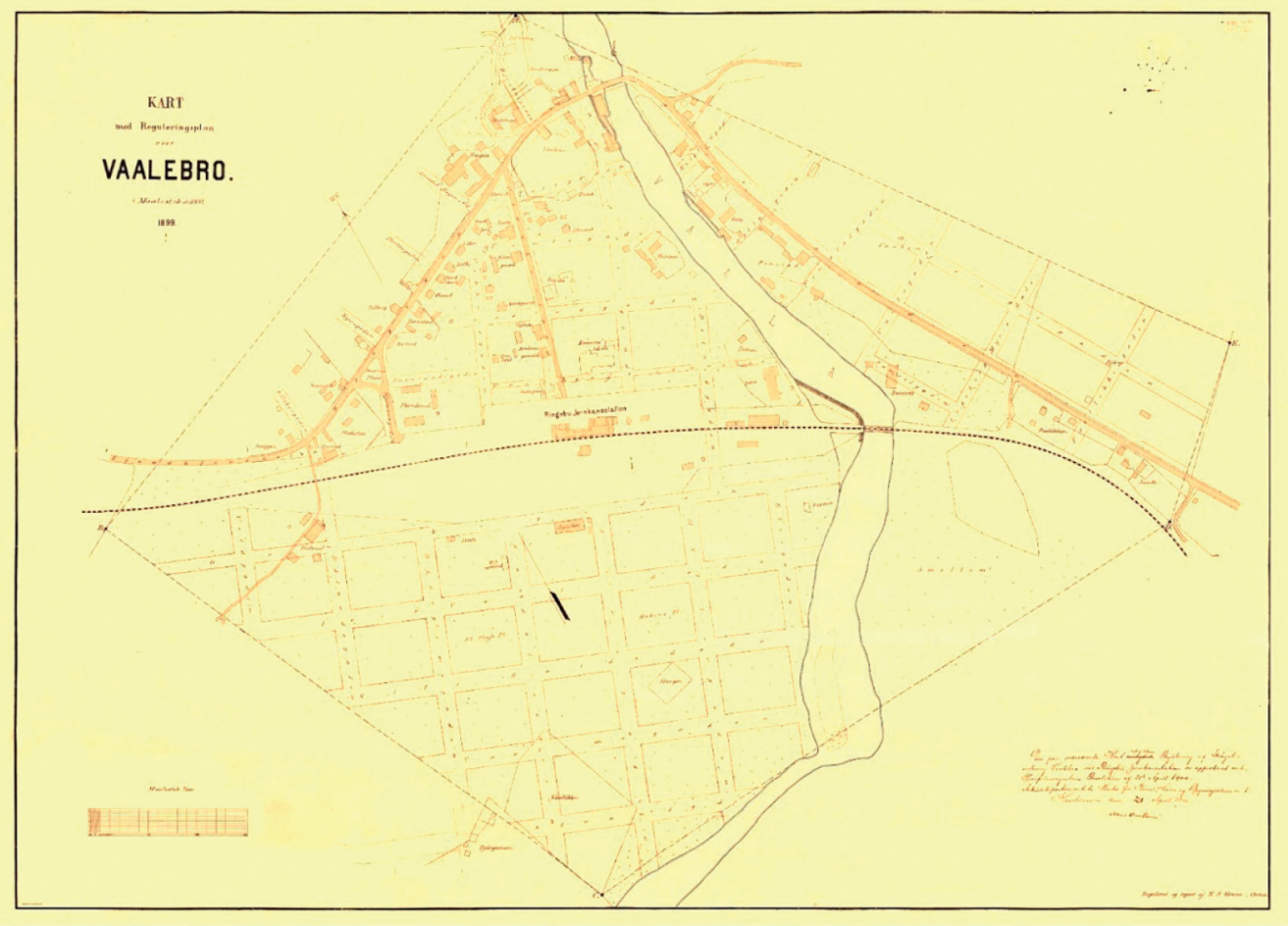
Tekst og Illustrasjoner: Asplan Viak 2003

Reguleringsplan for Vaalebro vedtatt 1899

Byggingen av jernbane gjennom Gudbrandsdalen ga grunnlag for en voldsom utvikling av Vålebru. Befolkningen i Ringebu ønsket seg et tettsted med gater og plasser. Dette resulterte i en reguleringsplan som ble vedtatt i 1899. Dette var faktisk den første reguleringsplanen som ble laget utenfor byene i Norge (Verneplan for jernbanens kulturminner, Jernbaneverket 2001)

Kvartalsstrukturen er gjennomført innenfor sentrumstrekanten og på Tollmoen. Det var regulert kvartalsstruktur på østsiden av Våla også, men den har så langt ikke blitt gjennomført.

Vålebru på 1890-tallet. Furumo der Tollmoen ligger i dag



HISTORIE

KVALITETER

Den historiske utviklingen kan fremdeles leses i tettstedet.

UTFORDRINGER

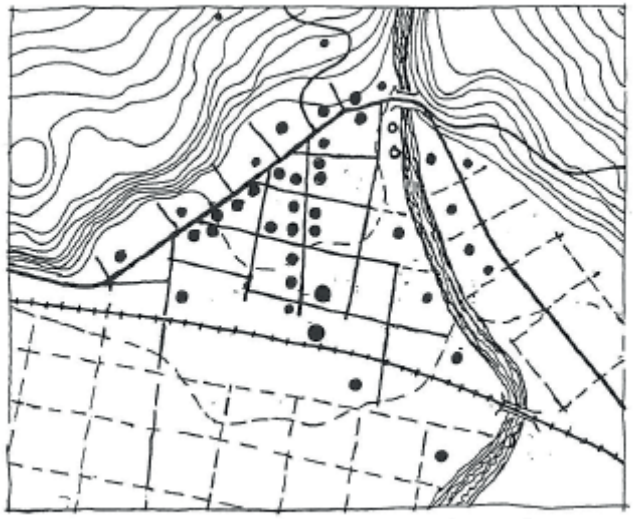
Gjennomfartstrafikken på den nye hovedvegen (i dagens trasé for E6) ble såpass omfattende at den gikk fra å være et sammenbindende element til å bli en barriere.

VÅLEBRU
–inn i framtida

Historisk utvikling etter 1900

Cirka 1920
På få år skjedde det en stor utvikling av lokalsamfunnet i Vålebru. Jernbanen åpnet i 1896, og den nye muligheten for frakt av folk og varer ga stedet et kraftig puff. Elva ga energi til forskjellig slags produksjon.

Utvikling av bebyggelse og infrastruktur var nå styrt av en reguleringsplan, og bygningsloven ble gjort gjeldende. Vålebru var i ferd med å bli en liten by, med varetilbud, spisesteder, tjenester og administrasjon. Det vokste også fram villabebyggelse på de solrike tomtene ovenfor den lille byen.



Cirka 1975
Utviklingen fortsatte, og på midten av 1970-tallet bodde det mange mennesker i Vålebru. Det var blitt mye boligbebyggelse på Tollmoen nedenfor jernbanen. Flere nye virksomheter ble etablert - først og fremst langs elva, selv om direkte kraft fra vannet ikke lenger betydde noe.

En ny viktig faktor for stedets fysiske utvikling var omleggingen av hovedvegen. Da riksveg 50 ble ført over elva på en ny bru midt på 1950-tallet, flyttet interessen for nyetableringer og bygging seg. Den øvre delen av Vålebru opp mot den gamle brua, og ikke minst på østsiden av elva ble mindre viktig. Gjennomfartstrafikken på hovedvegen hadde blitt såpass omfattende at vegen ikke bare var positivt sammenbindende for lokale aktiviteter, men også en barriere for kontakt på tvers av vegen (Stedsanalyse Vålebru, Asplan Viak 2003).

Tekst og illustrasjoner, Asplan Viak 2003

Stasjonsbyen Ringebu 1928 (Digitalt museum, Maihaugen)

Flyfoto Vålebru 1975 (Digitalt museum, Maihaugen)

HISTORIE

KVALITETER

Den historiske utviklingen kan fremdeles leses i tettstedet.

Relativt stor andel av bebyggelsen fra tiden før og etter 1900 er bevart.

De nyere bebyggelsen har for en stor del en høydemessig og materialmessig tilpasning til trehusbebyggelsen fra århundreskiftet.

UTFORDRINGER

Mindre hus og hager har blitt sanert for å gi plass til større bygg og parkeringsplasser. Asfaltandelen har økt.

Flere nyere prosjekter er bygget på grunnlag av egne reguleringsplaner der en har sett bort fra føringene i "originalplanen" fra 1899.

Historisk utvikling etter 1980

1990
Rådhuset stod ferdig i 1985. På nabotomta var det planer om helsestasjon og legekontor, men disse planene ble forkastet. Villaen Furu ble revet for å gi plass til lekepark, og samtidig få en mer åpen situasjon inn mot rådhuset fra Ole Steigs gate. Mange bolighus og mindre bygg ble i denne perioden revet for å gi plass til parkeringsarealer og større bygg.

2015
Jernbanegata ble gjort om til gågate på strekket fra Hanstadgata til Torggata. Rundt 2010 ble det gjennomført et prosjekt for forskjønning av den indre sentrumskjernen, med helhetlige løsninger for kanter, dekke, beplantning og møblering, og høy kvalitet på materialer og utførelse.

På østsiden av Brugata ble deler av Vålejordet bygd ut- først med Europris og senere med REMA 1000. Hvert bygg som en stor "bigbox" med tilhørende utflytende parkeringsflate. Saltak og delvis trekledning på begge bygg bidrar til noe grad av estetisk sammenheng med resten av sentrum, men byggene er vilkårlig plassert i forhold til Brugata. Dette bidrar til at arealene oppfattes som utflytende og lite bymessige sammenlignet med kvadraturen på vestsiden av Våla. Gang- og sykkelveg langs østsiden av Brugata bidrar til at Brugata fremstår som en landeveg og ikke en tettstedsgate.

Ny gangbru over Våla kom på plass i 2015, ga tryggere skoleveg for mange, og en bedre sammenheng mellom østsiden og vestsiden av Våla.

Bjørge hotell lå på hjørnet mellom Hanstadgata og Ole Steigs gate og ble revet for å gi plass til Coop i 1999. *Foto: Gudbrandsdalsmusea*

2010

2017

LANDSKAP

KVALITETER

Plassering i et tydelig definert landskapsrom med gulv og vegger

Dalsidene avslutter rommene og fungerer som fondmotiv i enden av bevarte siktlinjer

Landskapsrom

Gudbrandsdalens hoveddalføre fra Mjøsa og nordover varierer med vekslende terrengformasjoner og bosettingsmønster. Mellom Fåvang og Fron er dalføret i hovedsak en u-dal med vekslende helning og høyde på sideflatene. Dalbunnen har varierende bredde med Lågen i bunnen. Sideflatene er brutt av mindre daler (Stedsanalyse, Asplan Viak 2003)

Ved Vålebru svinger Gudbrandsdalen. Tettstedet ligger i et hjørne av dalføret, i et landskapsrom med tydelige ”gulv”og ”vegger”.

Nærlandskap

Vålebru ligger der Våla kommer ned på elvesletta, men sidedalføret med Våla er nord for Vålebru så trangt at det virker lukket, særlig sammen med den lille åsdannelsen som Ringebu skole ligger på (Stedsanalyse Asplan Viak 2003).

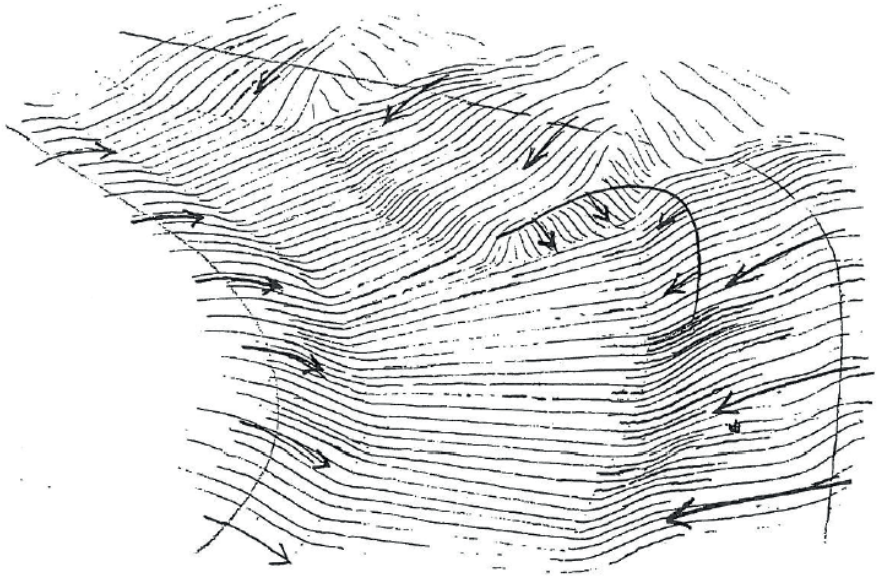
Nordvest for tettstedet er det en skrå terrasse, hvor Ulberg og Kjønnås ligger. Terrassekanten avsluttes brått ned mot Våla og elvesletta, og virker derfor romdannende. Vinkelrett på terrassekanten med Brekkebakken fortsetter sideveggen i landskapet sørover mot Vekkom som en jevn og bratt skråflate. Dermed oppstår et hjørne i bunnen av det store hoveddalføret, som Vålebru ligger i. Når man nærmers seg Vålebru fra Kjønnås eller Vekkom sees tettstedet ovenfra, og denne rommessige situasjonen kan oppfattes. Fra gatene i sentrumskjernen ser man de avgrensede veggene fra gulvnivået.

Landskapsveggene gir karakteristiske motiver som avslutter gaterommene i Vålebru.

Vålebru ligger godt plassert i et hjørnet av hoveddalføret

Dalsidene avslutter landskapsrommene. Marienhø og Brekkebakken sett fra Jernbanegata

Dalveggen som strekker seg sørøstover mot Vekkom



Illustrasjoner: Asplan Viak 2003

BEBYGGELSE

KVALITETER

Det bymessige bebyggelsesmønsteret er tydelig særlig i de østre delene av sentrumstrekanten

UTFORDRINGER

På arealene der åpen bebyggelse dominerer mister tettstedet sin karakter

Gjeldende reguleringsplan legger i liten grad opp til aktive fasader - det er for eksempel ikke krav om inngang fra gateplanet

Få til utfylling i kvartalstrukturen der mellomrommene ivaretas. Unngå for lange fasader

GJELDENDE FØRINGER

Krav i gjeldende reguleringsplan for å ivareta bebyggelsesmønsteret:

- Byggegrense mot gate

- Maks fasadelengde på 20 meter

VÅLEBRU
–inn i framtida

Bebyggelsesmønster

Sammenhengende bebyggelse
Bygningsstrukturen i Vålebru er primært anlagt i henhold til reguleringsplanen fra 1899 i et klassisk bymessig bebyggelsesmønster. Planen la til rette for høy utnyttelse i en kvartalsstruktur der det kunne bygges helt ut til gatelinjen, med gårdsplass eller hage og ofte et lite uthus i bakkant. Bygningenes gatefasader er dermed vegger i gate- og plassrom. Dette er mest gjennomført i Brugata, Jernbanegata og Hanstadgata (Stedsanalyse, Asplan Viak 2003).

Overgangsform
Graden av gjenfylling i kvartalsstrukturen er varierende, og det er bare deler av Vålebru som har et klart bymessig preg. Der det er åpninger i strukturen er det ofte gjerder, hekker eller murer som erstatter bygningsvegger. Der dette mangler faller mønsteret sammen og blir en overgangsform som tenderer mot åpen bebyggelse. Dette er preger særlig østsiden av Ole Steigs gate (Stedsanalyse, Asplan Viak 2003).

Åpen bebyggelse
I ytterkantene av Vålebru er det mye åpen bebyggelse. Brannstasjonen og stasjonen er frittliggende. På østsiden av Brugata er Europris og REMA 1000 bygd som frittliggende bebyggelse med hver sin utflytende asfaltflate og plassering som mangler forankring til gateløpet.

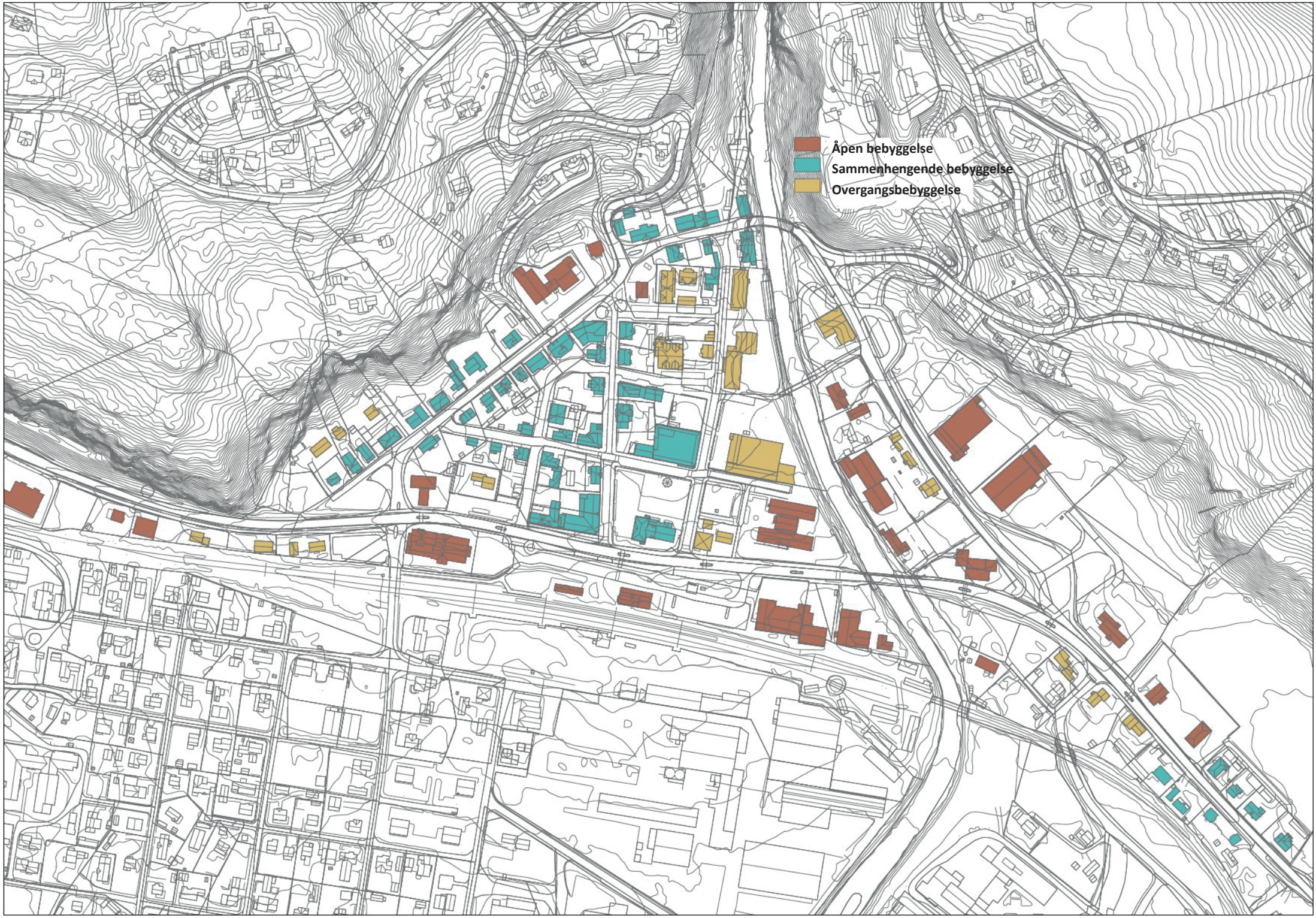
Rådhuset er frittliggende og kvartalet er preget av asfaltflater, men Lekeparken bidrar med et visst parkpreg.

Kaupanger er også frittliggende, men med sin plassering og størrelse bidrar bygningen likevel til både å definere gaterom, plassrom og parkrom i dette kvartalet (Stedsanalyse, Asplan Viak 2003).

I Jernbanegata er den bymessige kvartalsstrukturen gjennomført. Det samme gjelder langs Brugata i vest og nord. Foto: Stig W. Nymoen

Overgangsform: Der det ikke er gjenfylling med bygg er det ofte gjerder eller murer som tar opp kvartalsstrukturen

Overgangsform: Der det ikke er gjenfylling med bygg er det ofte gjerder eller murer som tar opp kvartalsstrukturen


Åpen bebyggelse
Sammenhengende bebyggelse
Overgangsbebyggelse

BEBYGGELSE

KVALITETER

Bebyggelsen i Vålebru gir en tidsdybde som gir opplevelseskvaliteter til stedet

Landsbyen har et relativt stort innslag av trehus i sveitserstil og jugendstil.

UTFORDRINGER

Å oppnå god tilpasning av nye bygg til arkitekturen fra tiden rundt 1900 - særlig med tanke på høyde og volum

GJELDENDE FØRINGER

Kaupanger er regulert til bevaring i Reguleringsplan for Vålebru fra 2003

Ringebu kommunes kulturminneplan angir hvilke bygg som skal vernes.

VÅLEBRU
–inn i framtida

Bygningshistorie

Vålebru har mange bygninger fra ulike tidsepoker som sammen danner et mønster der en kan lese den historiske utviklingen av stedet. Gjennom bebyggelsen i dagens Ringebu sentrum er det mulig å lese en historie om oppgangstider og perioder med stillstand gjennom tidene.

Trehusene fra tiden rundt 1900, i sveitserstil og jugendstil, bidrar sterkt til stedsidentiteten. Den nyere bygningsmassen er i høyde, volum og materialbruk i stor grad tilpasset bebyggelsen fra tiden rundt århundreskiftet. Det er flere bygg som utmerker seg med god arkitektonisk kvalitet (Stedsanalyse, Asplan Viak 2003).

Bebyggelsesmønsteret med plassering etter byggelinje langs gatene, mellomrom og bakhager med små uthus har i seg selv kulturhistorisk verdi og gir gode rom mellom husene.

Det er en almenn oppfatning at tydelige historiske spor i omgivelsene gir et bedre livsmiljø og høyere livskvalitet. Fokus på bevaring av eksisterende bygningsmasse er også viktig i et bærekraft- og klimaperspektiv, og med tanke på en framtid med mer sirkulærøkonomi. Ombruk av eksisterende bygninger vil i de aller fleste tilfeller være mer miljøvennlig enn å bygge nytt (Kjendseth Wiik, Sintef 2020).

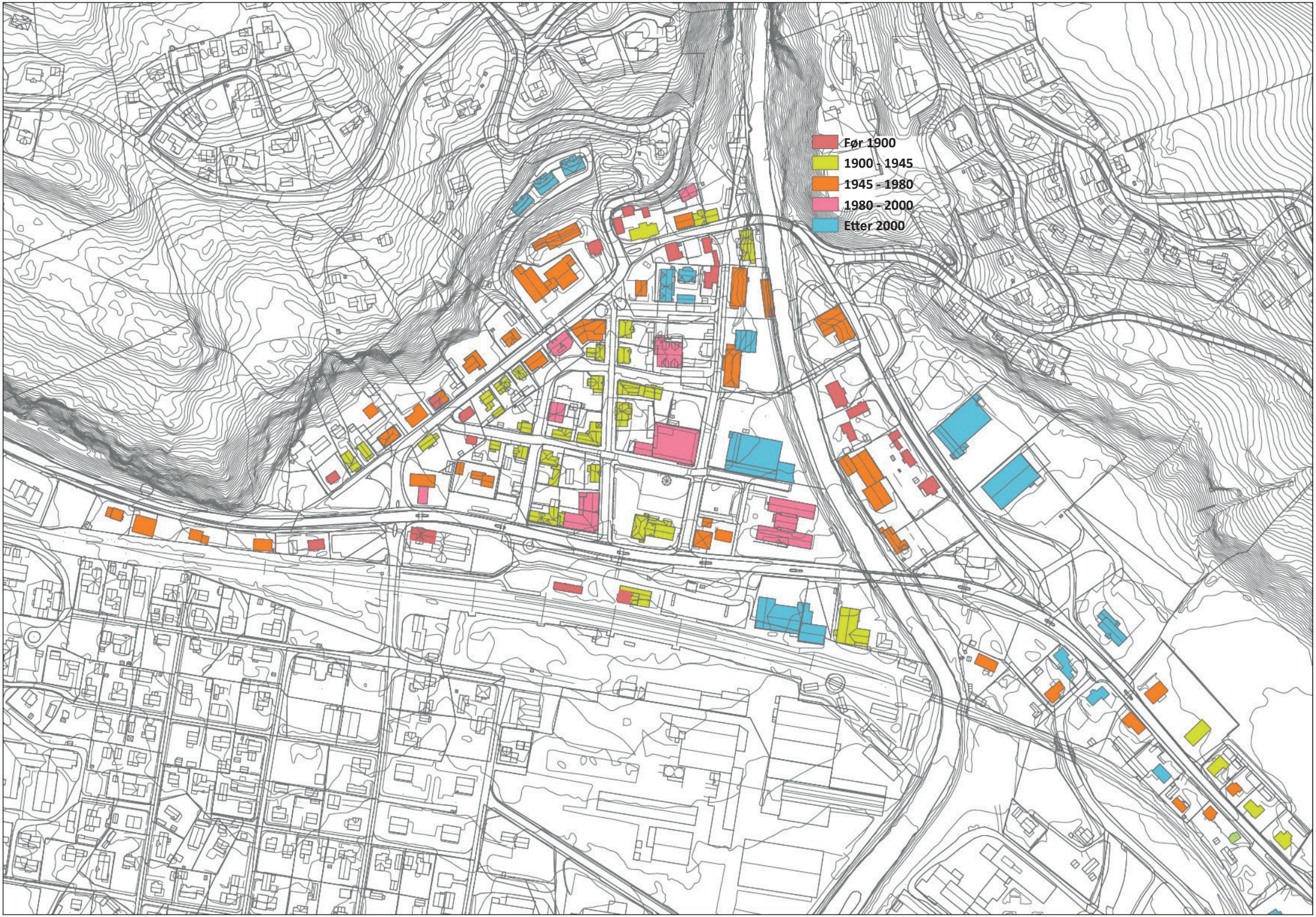
En kvalitet i Vålebru er at en stor andel av den eldre trehusbebyggelsen i hjertet av sentrum har forretningslokaler i første etasje og bolig i andre.

Det er mange kriterier for vurderinger av verneverdighet. Blant annet om bygningen har historisk kildeverdi, høy alder, stor grad av autensitet, spesiell miljøverdi, pedagogisk verdi, skjønnhetsverdi, eller at den var vanlig før, men nå er sjelden (Stedsanalyse, Asplan Viak 2003).

Ringebu sentrum har mange bygg i sveitserstil og jugendstil

Ett av flere eksempler på god harmoni mellom gammelt og nytt i dagens Vålebru

Bygget stod ferdig i 1954 som lokale for Ringebu sparebank, tegnet av den kjente arkitekten Gunnar Fougner. Ett av få mursteinshus i Vålebru og et godt eksempel på modernistisk arkitektur


Før 1900
1900 - 1945
1945 - 1980
1980 - 2000
Etter 2000

BEBYGGELSE

KVALITETER

Et tettsted med konsentrert småhusbebyggelse. Rom mellom husene som er knyttet sammen med gjerde eller hekk, gir et helhetlig preg.

UTFORDRINGER

Det vil være utfordrende å innpasse bebyggelse med vesentlig større høyde uten å bryte med helheten.

GJELDENDE FØRINGER

I gjeldende sentrumsplan og i nye reguleringsplaner i tilknytning til sentrum er det krav om skråtak.

Gjeldende reguleringsplan stiller krav om byggehøyder på maks 11 meter møne og 7,5 meter gesims.

Det er en føring at takvinkel skal være på 27 grader eller mer.

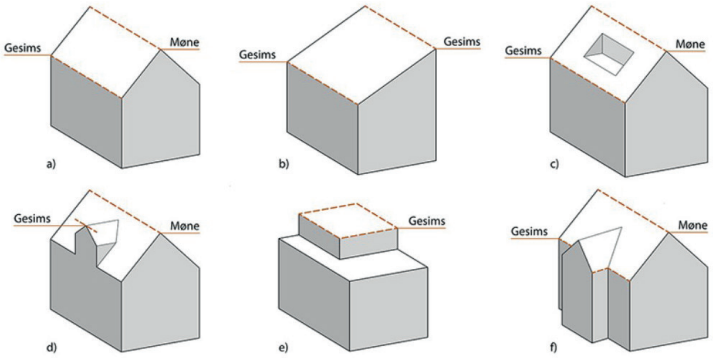
VÅLEBRU
–inn i framtida

Takform og høyde

Det aller meste av bebyggelsen har skråtak i en eller annen form. På tross av variasjoner i vinkel, form og tekking bidrar dette til at bebyggelsen har et relativt helhetlig preg.

Bygninger med to etasjes fasader er det vanligste, men i vest er småhus mer fremtredende. Det er ingen hus som skiller seg ut med større høyde, foruten Kaupanger som fungerer som et landemerke med sin høyde, utforming og frittliggende plassering (Stedsanalyse, Asplan Viak 2003).

Dalsidene som omgir landsbyen gir god utsikt til stedet. Dermed er takflatene viktige.

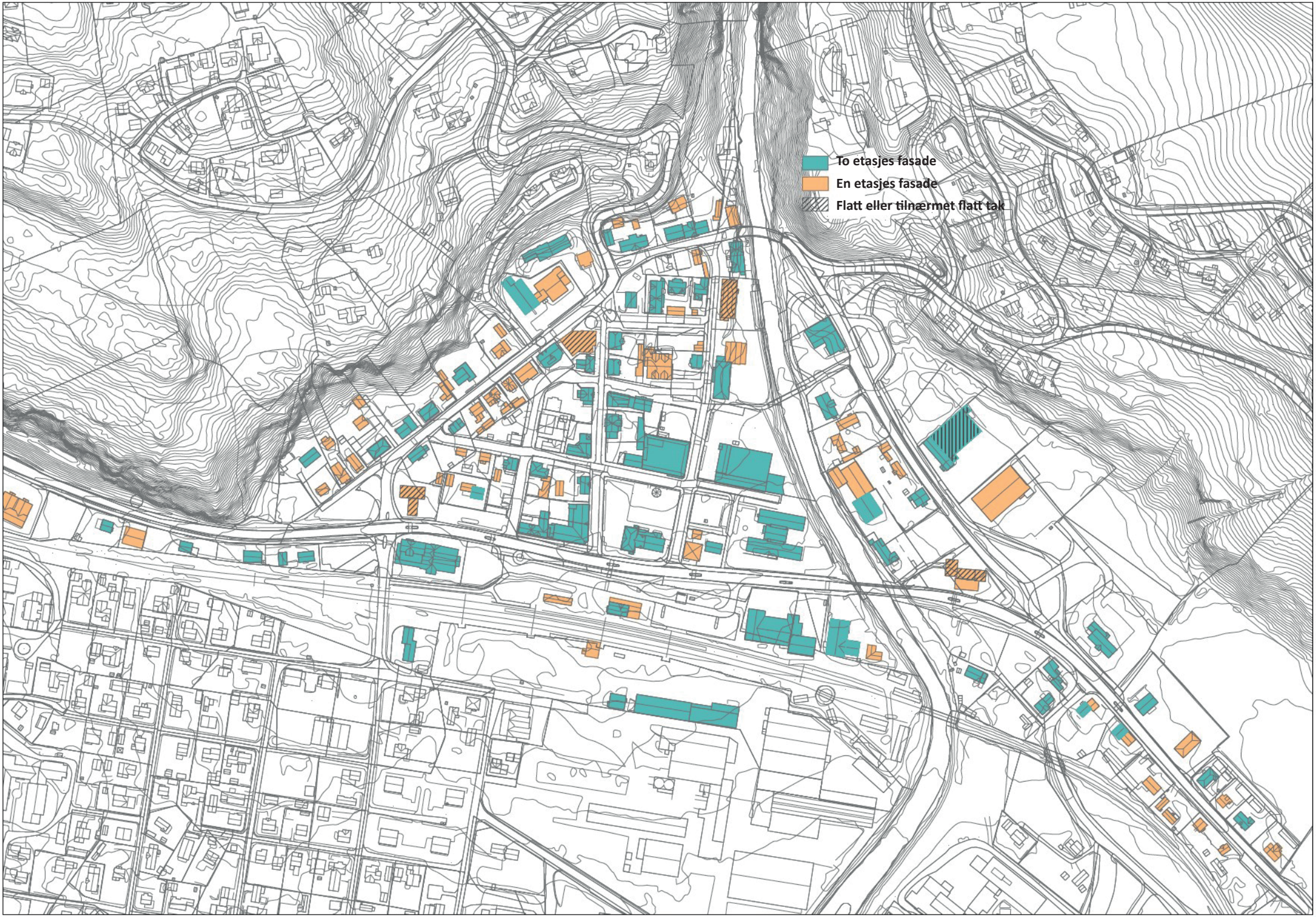


Illustrasjon fra Direktoratet for byggkvalitet
Møne og gesims på ulike takformer. a) saltak; b) pulttak; c) tak med altan i skrå flate; d) tak med ark; e) flatt tak med takoppbygg eller inntrukket toppetasje; f) saltak med tverrfløy

Skråtak og bygninger i to og en halv etasje gir et helhetlig preg
Foto: Amel Konjohodzic

Takflatene er utsikt fra dalsidene rundt. Foto: Britt Åse Høyesveen

Bygningenes skala gir gode rom mellom husene.
Foto: Stig Walter Nymoen


To etasjes fasade
En etasjes fasade
Flatt eller tilnærmet flatt tak

GRØNNSTRUKTUR

KVALITETER

Elva Våla er en overordnet blå struktur gjennom sentrum.

Kaupangerparken og lekeparken ligger sentralt plassert og bidrar til et inntrykk av et grønt sted.

Mellom bebyggelsen er det mange grønne uterrom som er privat areal, men som bidrar til et grønt preg.

UTFORDRINGER

Sentrumskjernen er også preget av mange store og grå asfaltflater. Dette særlig på østsiden av Brugata.

Få til en utvikling av sentrum som gjør elva Våla til et mer synlig element.

GJELDENDE FØRINGER

Reguleringsplanforslag for Brugata 16 tilrettelegger for offentlig elvepark nord for boligene.

VÅLEBRU
–inn i framtida

Grøntarealer

Kaupangerparken og Lekeparken ligger sentralt plassert. Disse møteplassene er mye brukt og bidrar til et grønt preg på sentrum.

På arealene som gjennomgikk en forskjønning i tiden rundt 2010 er det mange gatetrær som fungerer som kontrast til alt det grå. I utkantene av sentrumskjernen er det asfaltflater som dominerer det visuelle inntrykket.

Innenfor kvartalsstrukturen er det mange mellomrom mellom husene. Dette er stort sett er privat areal, som bidrar til et grønt preg. Disse mellomrommene er ofte rammet inn av gjerder eller hekker, og bidrar på den måten til å understreke kvartalsstrukturen.

De grønne dalsidene som omgir sentrum bidrar også til det grønne preget.

Våla

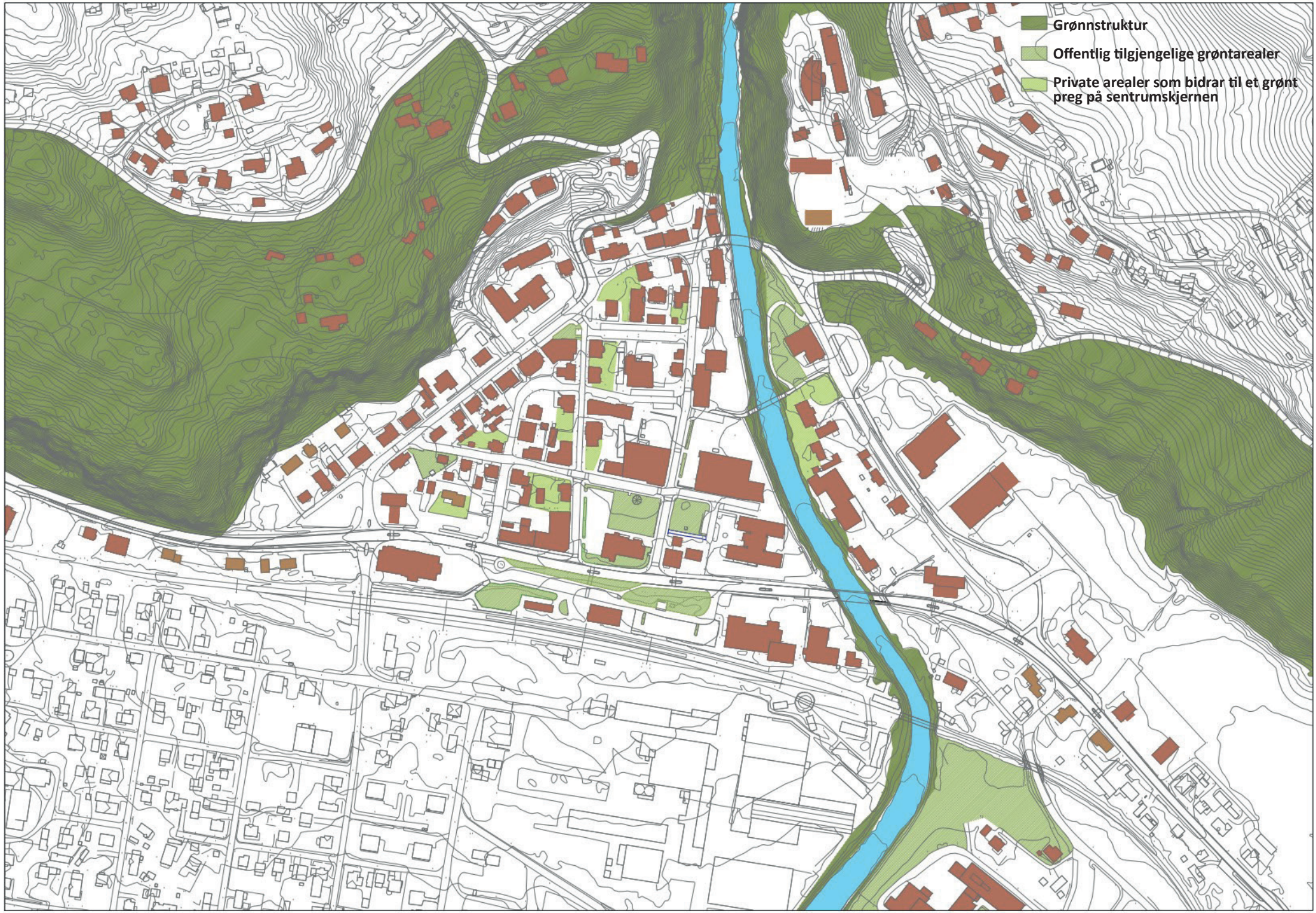
Fordi ”gulvet” i landskapet er en elvevifte, er elva lite skåret ned i landskapet og derfor ikke så markant som landskapsmessig element. Gjennom årene er elva bygd inn og dermed blitt mindre synlig (Stedsanalyse Asplan Viak 2003).

Gangbruene- både den som ligger i forlengelsen av Tomtegata og den som ligger på sørsiden av E6, er elementer som bidrar til å fremheve elva i landsbylandskapet. Sør for E6 starter en tursti som strekker seg ned til Vålas munning i Lågen.

Kaupangerparken er i bruk i hverdag og fest

Våla er en viktig blågrønn struktur som kan bli mer tilgjengelig og synlig

Privat areal i form av mellomrom bidrar til et grønt preg på sentrum


Grønnstruktur
Offentlig tilgjengelige grøntarealer
Private arealer som bidrar til et grønt preg på sentrumskjernen

MOBILITET

KVALITETER

Kvartalsstrukturen, gode fortau og krysninger gjør at det er tiltalende å bevege seg rundt innenfor sentrumstrekanten

UTFORDRINGER

Forholdet mellom bil og myke trafikanter:

- Krysset Tomtegata/Jernbanegata

- Kryss Tomtegata/Ole Steigs gate og den tosidige parkeringsplassen i Tomtegata

- Kombinasjonen av høy fart og villkryssing av myke trafikanter over Ole Steigs gate mellom Lekeparken og Kaupangerparken

- Der g/s-vegen over gangbrua møter Brugata

VÅLEBRU
–inn i framtida

Vegsystem

E6 setter preg på Ringebu sentrum både som følge av trafikkbelastningen, men også vegutformingen, bredden og arealdisponering langs vegen.

Brugata avgrenser sentrum mot nord og er en viktig samleveg. Den fungerer som tilførselsveg til alle deler av sentrum, men også som gjennomfartsveg, boliggate, handlegate, og gangåre (Byformanalyse, Norconsult/SVV 2014). Øst for Våla har Brugata en utforming som innbyr til høy fart. Ole Steigs gate fungerer som hovedinnfartsåre til sentrum fra E6. Ringebu stasjon ligger på sørsiden av E6 og har mistet sin historiske sammenheng med sentrumstrekanten.

Sør for E6 og jernbanen øst ligger ungdomsskolen og Ringebuhallen med dårlig forbindelse til sentrum. Vest for Våla- i Tollmoen, er det eldresenter og omsorgsboliger med adkomst via planovergangen i Bjørnemogata.

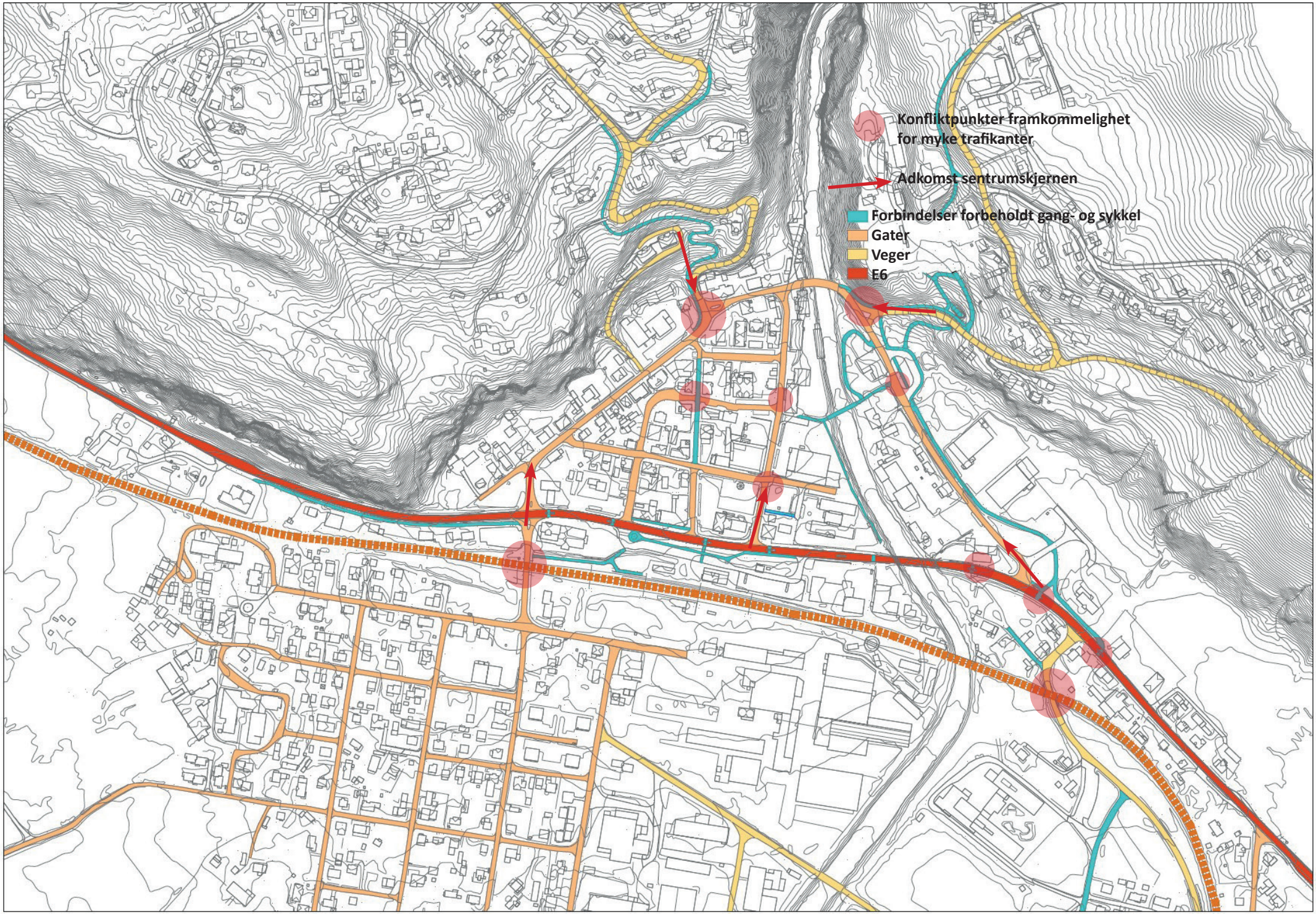
Flere gangruter er preget av tunge barrierer i form av E6, jernbanen og elva Våla. Elva og jernbanen fører til store omveger for fotgjengere. Til tross for mange krysningspunkter oppleves også E6 som en barriere. Gangbrua som ligger i forlengelsen av Tomtegata binder øst og vest for Våla sammen, fungerer som skoleveg for mange elever ved Ringebu barneskole og som forbindelse mellom sentrum og Ringebu folkehøgskole i tillegg til Skarven og Panoramaveien mot prestegården og Stavkirka. Ny gangbru parallelt med E6 skaper en tryggere kryssing av Våla og bedre forbindelse til Ringebu ungdomsskole. Ellers er Vålebru et kompakt sentrum der gangsystemet er relativt naturlig, og det er lett å ta seg frem mellom ulike aktiviteter (Byformanalyse, Norconsult/SVV 2014).

Innenfor sentrumstrekanten er det flere steder løsninger som skaper utrygge situasjoner for myke trafikanter. Konfliktpunkter for myke trafikanter er angitt på illustrasjonen.

Eksisterende E6 setter preg på Ringebu sentrum

Kryssing av jernbanen i øst er en uholdbar løsning for myke trafikanter, men også en dårlig løsning for biltrafikken, og særlig tungtrafikk

Den tosidige parkeringsplassen i Tomtegata er ikke trafikksikker


Konfliktpunkter framkommelighet
for myke trafikanter
Adkomst sentrumskjernen
Forbindelser forbeholdt gang- og sykkel
Gater
Veger
E6

AREALBRUK

KVALITETER

Kompakt sentrum med kort avstand mellom funksjonene.

Stasjonsområde og bussterminal i nær tilnytning til sentrum.

UTFORDRINGER

Både Våla, E6 og jernbanen er barrierer.

Deler av sentrum preges av store asfaltflater.

Arealene øst for Brugata er bilbaserte og preges av mangel på struktur og helhetlige grep.

E6 er barriere mellom stasjonsområdet og sentrumstrekanten.

Når kvartalene fylles ut med større bygg er det vanskelig å innpasse varelevering og andre bakgårdsfunksjoner.

GJELDENDE FØRINGER

Sentrumskjernen er definert i kommuneplanens arealdel 2018 - 2030

I henhold til kommuneplanens arealdel skal sentrumstrekanten fylles opp med bolig og detaljhandel før en utvikler arealene øst for Våla

VÅLEBRU
–inn i framtida

Arealbruk og funksjoner

Overordnet sett har Ringebu sentrum en tydelig soneinndeling. Sentrumskjernen har handelstilbud og offentlig tjenestetilbud i form av rådhus, kulturhus og bibliotek. De offentlige funksjonene ligger i en akse av tre kvartaler som henger sammen langs E6.

Ringebu stasjon ligger innenfor sentrumskjernen, men med E6 som en barriere mellom.

Sør for sentrum ligger Tollmoen med eneboligområde, aldershjem og bofellesskap. Her er det også nærings- / industriområde. Øst for Våla ligger ungdomsskole, idrettshall og idrettsanlegg i tillegg til boligområder.

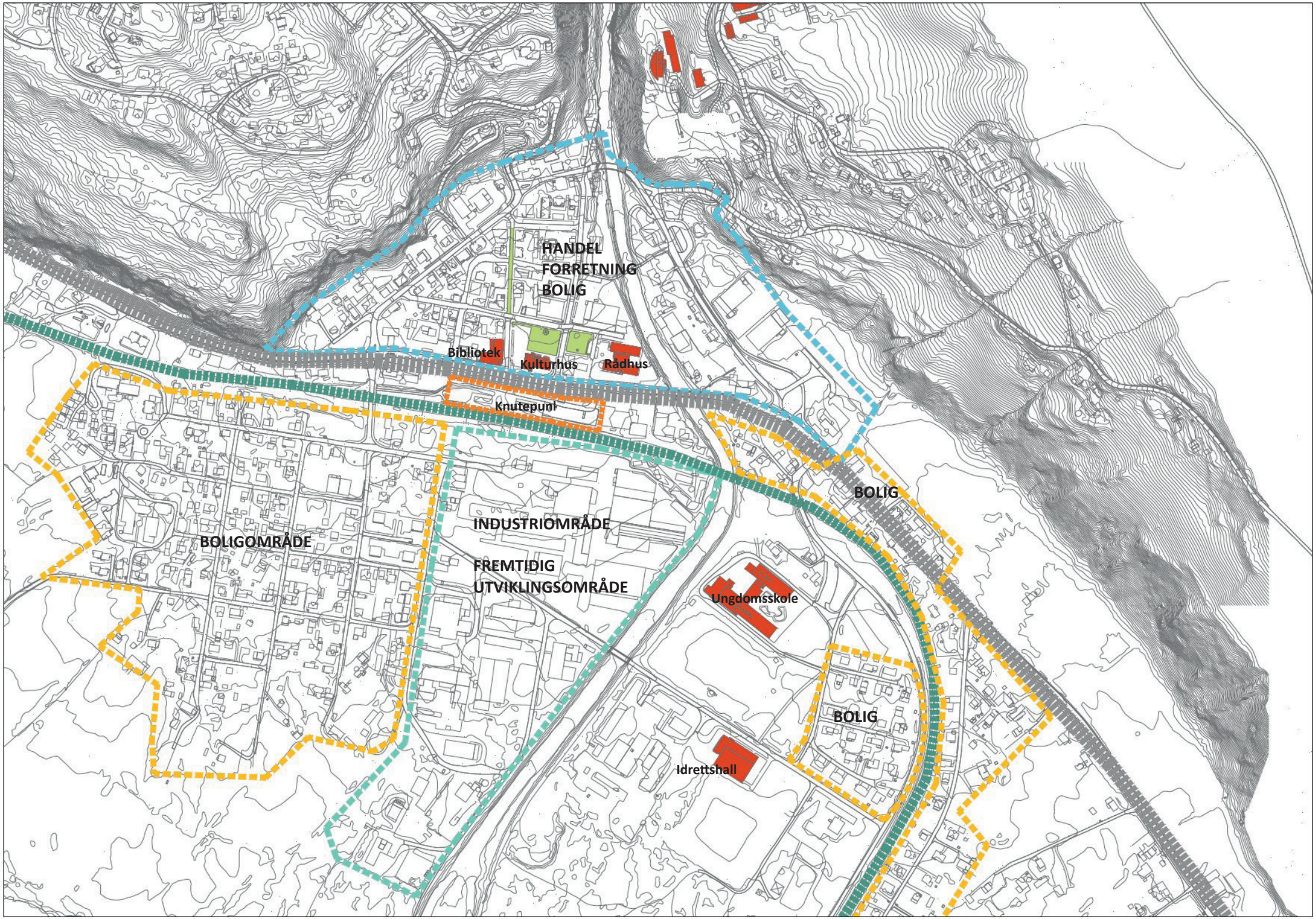
Rett nord for sentrumskjernen ligger Ringebu barnehage, og i nordøst ligger barneskole og folkehøgskole.

Kvadraturen legger opp til et kompakt sentrum der husene ligger i en byggelinje langs gateløpene, med boliginnganger og hager på baksiden.

Ringebu rådhus ligger i en akse av offentlige funksjoner som også inkluderer lekepark og park, Makerspace, Kaupanger (kulturhus), bibliotek og innovasjonssenter. Foto: Stig Walter Nymoen

Ringebu skysstasjon ligger sentralt plassert i sentrum
Foto: Stig Walter Nymoen

Tydelig soneinndeling med handel, boligområder og industri
Foto: Britt Åse Høyesveen


HANDEL
FORRETNING
BOLIG
Bibliotek
Kulturhus
Rådhus
Knutepunt
BOLIG
INDUSTRIOMRÅDE
BOLIGOMRÅDE
FREMTIDIG
UTVIKLINGSOMRÅDE
Ungdomsskole
BOLIG
Idrettshall

STEDSIDENTITET

KVALITETER

Kunst gir gode opplevelseskvaliteter

Tydelig stedsidentitet i form av ”landsbypreg”

UTFORDRINGER

Det er relativt få landemerker i dagens Ringebu sentrum

VÅLEBRU
–inn i framtida

Landemerker

Kommunehuset Kaupanger stod ferdig i 1911 og er oppført i jugendstil. Volumet, høyden og den frittliggende beliggenheten gjør bygningen til et landemerke i dagens Vålebru.

På motsatt side av Ole Steigs gate ligger ”Gamlebanken” fra 1954, som i dag huser Makerspace. Bygningen er tegnet av Gunnar Fougner- et kjent navn i norsk arkitekturhistorie. Bygningen har høy kvalitet på utforming og materialbruk og er et verdifullt eksempel på arkitektur fra den aktuelle tidsepoken. Utformingen og plasseringen gjør bygningen til et landemerke i dagens Vålebru.

Kunst

Flere kunstinnslag gir opplevelseskvaliteter i sentrum. I Storgata står skulpturen ”Maja på høye hæler.” Landsbygalleriet har tolv utstillingsplasser rundt omkring i sentrum hvor bildene skiftes ut fire ganger i løpet av året. På bussplassen på østsiden av Våla står Dragen av Linda Larsen som et fondmotiv og landemerke. En tilsvarende skulptur i form av en mammut er å finne på Fåvang, noe som skaper sammenheng mellom tettstedene.

Landsbypreg

Ringebu sentrum har de siste årene blitt markedsført som landsby. Den eldre småskala trehusbebyggelsen og kvartalsstrukturen, bilfrie områder og grønne møteplasser gir gode rom mellom husene. Nisjebutikker, kaféer og ulike arrangementer trekker mange folk. Tilsammen gir dette en tydelig stedsidentitet.

Kaupanger ble bygd som kommunehus, og er i dag kulturhus. Bygningens høyde, utforming og frittliggende beliggenhet gjør at den fungerer som et landemerke. Foto: Stig Walter Nymoen

Skulptur på østsiden av Våla - dragen
Foto: Britt Åse Høyesveen

Attraktivt handelssentrum og gode møtesteder

Naturlige barrierer
Menneskeskapte barrierer
Landemerker
Siktlinjer
Knutepunkt