

E6 - EN BERIKELSE ELLER ET ONDE? - EN STUDIE AV VEI SOM ELEMENT I TETTSTEDSUTVIKLING

E6- GOOD OR BAD? - A STUDY OF URBAN DEVELOPMENT IN RINGEBU

KARI MARTE HAUGSTAD

NORWEGIAN UNIVERSITY OF LIFE SCIENCES
DEPARTMENT OF LANDSCAPE ARCHITECTURE AND
SPATIAL PLANNING
MASTER THESIS 3
0 CREDITS 2013



FORORD

Tettstedsutvikling var utgangspunktet for oppgaven. Etter litt tid, falt valget på Ringebru, stedet jeg selv har vokst opp. Dette ble så koblet opp mot Statens Vegvesen sine planer om ny E6 gjennom Gudbrandsdalen.

Det har vært spennende og utfordrende å jobbe med et sted jeg kjenner så godt fra før. Jeg hadde noen forestillinger før jeg begynte, som kanskje gjorde at oppgaven nå er en helt annen enn da jeg begynte. Det har vært utfordrende å se stedet med nye øyne, men samtidig spennende å bli så godt kjent med eget hjemsted.

Jeg vil gjerne få takke min veileder Ingun Bruskeland Amundsen for gode råd og tålmodig rettleiding. Takk til Statens Vegvesen for økonomisk støtte til oppgaven, og Einar Lilleby for gode innspill. En spesiell takk til gode veninner for korrekturlesing og støttende ord i masterhverdagen, og til mine foreldre for å være forskningsassistenter og levende vekkeklokker. Takk for alle morsomme stunder på masterlesesalen, semesteret hadde ikke vært det samme uten dere.

Jeg håper at oppgaven kan bidra til inspirasjon for videre utvikling av Ringebru som tettsted!

Kari Marte Haugstad, des. 2013

SAMMENDRAG

Ringebu har et avgrenset sentrum med arkitektur og byrom som gir stedet identitet. Gatebildet i Ringebu er imidlertid preget av bilen, med lite vekt på myke trafikanter. Det finnes få gang- og sykkelforbindelser og flere av gatene fremstår som lite framkommelige for myke trafikanter. Ringebu har tidvis et tett sentrum som gjør at stedet markere seg som landsby. Samtidig er flere tomter regulert til parkering, der bolig og næring kunne ha vært bygd, for å skape et tett og urbant tettsted. En fortetting av disse områdene vil føre til et tettere sentrum med mindre gaterom og mer urbane gater. E6 og jernbanen fremstår som barriere som gir stedet enda tydeligere preg av å være et bilbasert sted. En videreutvikling av stedet vil derfor være å minske effekten av barriere og sikre gjennomgående gang- og sykkelvegnett.

Med ny E6 gjennom Gudbrandsdalen er det foreslått trasé utenom sentrum. Flere forutsetninger er tatt, som gjør at diskusjonen rundt E6 gjennom sentrum eller utenfor har uteblitt. Denne oppgaven er et innlegg

i den uteblitte debatten og gjøre rede for et alternativ med E6 gjennom sentrum. Med en omkjøringsvei rundt et tettsted som Ringebu, vil du dra mye av intensiteten og næringsgrunnlaget vekk fra sentrum. Hvilke konsekvenser dette vil ha for stedet, er vanskelig å fastslå sikkert, men det er et faktum at noe energi vil forsvinne, men det er vanskelig å si i hvor stor grad det vil påvirke Ringebu som tettsted. En sentrumsspredning er ikke ønskelig for Ringebu og er i strid med flere statlige og regionale retningslinjer. Spørsmålet som er stilt er; Er det mulig å legge veien gjennom sentrum uten at det går på bekostning av Statens vegvesen sine hovedmål for ny E6 gjennom Gudbrandsdalen? Tanken er at Ringebu som et stoppested ville berike E6 for turister og reisende og bryte opp strekningen gjennom Gudbrandsdalen på en positiv måte. E6 integreres i sentrum ved å omgjøre E6 til miljøgate med likt fokus på alle trafikanter. E6 vil slik fungere som et positivt element i sentrum og være et ledd i en ønsket vekst for Ringebu som sted.

ABSTRACT

The limited center, its architecture and the tiny city rooms give identity to the village of Ringebu. The streets of Ringebu are, however, occupied by cars and give less room for pedestrians and cycles. There are few connections for them and many streets do not seem to be very accessible for soft road users. Despite the dense center, there is more land regulated for parking that could be developed for residential and commercial buildings to create a center even more compact and urban.

The E6 and the railway are emerging as a barrier that gives the place even more clearly the character of being a car-based location. A further development of the village will therefore be to reduce the effect of the barrier and ensure continuous pedestrian and cycle roads. The new E6 through Gudbrandsdalen is suggested to pass outside the village center. Several assumptions have been taken, but the discussion of; E6 going through or outside the village center has been absent. My task is a contribution in this missing debate and deals with an alternative of E6

through the village. With a bypass around the village like Ringebu you will move the intensity and the economic base away from the center. What consequences this will have for the village is difficult to determine for sure, but it is a fact that some energy will disappear out of the center. The question is just how much it will affect Ringebu. An urban spread is not desirable for Ringebu and against the ideas of State and Regional authorities. The question to be put forward is: Is it possible to lead the road through the village center without compromising Norwegian Public Roads Administration's (Statens Vegvesen) main goal for the new E6 through Gudbrandsdalen? The idea is that Ringebu as a stopover would enrich E6 for travelers and tourists and break up the distance through the valley in a positive way. E6 will be integrated in the village by transforming the road into an environmental road with equal attention to all road users. The main road will in this way act as a positive element in the center and be a part of a desired growth of Ringebu village.

INNHOOLD

1. INNLEDNING

Bakgrunn.....	12.
Problemstilling.....	12
Intensjon.....	13
Visjon.....	13
Metode.....	14
Oppgavens oppbygging.....	15
Begrepsavklaring.....	16

2 BAKGRUNNSMATERIALE

RINGEBU.....	18
--------------	----

REGION OG LANDSKAP.....	21
-Avstander.....	23
-Gudbrandsdalen.....	24

NASJONALE- OG REGIONALE FØRINGER.....	25
--	----

E6.....	26
---------	----

HISTORISK TILBAKEBLIKK	
-Kommunikasjon og turisme.....	27
- Ringebru.....	28

RINGEBU SOM DESTINASJON.....	31
- Et sentralt veikryss.....	32
-Fjellet.....	33

- Kvitfjell og Ringebru Stavkirke.....	34
---	----

RINGEBU SOM STED

- Tettsted.....	35
- Aktiviteter.....	36
-Demografisk data.....	37
- Ringebru sentrum.....	38

OMRÅDEAVGRESNSNING.....	39
-------------------------	----

PLANER OG FØRINGER.....	40
-Reguleringsplan for Vaalebro..	40
- Lokale planer og føringer.....	41

PROSJEKTER

- Ferdigstilte prosjekter.....	43
- Pågående prosjekter.....	43

3 OMRÅDEANALYSER4. TEORI OG FØRINGER

LANDSKAP

-Klima.....	47
-Ringebru i landskapsrommet.....	48
-Siktlinjer.....	49
-Gater.....	54

IDENTITETSSKAPENDE ELEMENT

- Bruer over Våla.....55
- Stasjonsområdet.....56

STRUKTURER

- Funksjonsinndeling.....57
- Inngang til sentrum.....57

ARKITEKTUR

- Estetisk uttrykk.....60
- Jernbanegata.....61
- Brugata.....62

PROPOSJONER

- Jernbanegata.....63
- Ole Steigsgate.....64
- E6.....65

AKTIVITETER TIL FOTS OG PÅ SYKKEL

- Offentlige byrom.....67
- Grøntområder.....68
- Barnetråkkregistrering.....70
- Aktive byrom.....71
- Intervju med beboere
i Ringeby.....72

AKTIVITET MED BIL

- Parkering.....73
- Fart.....74

-ÅDT.....76

EIENDOMSREGISTRERING.....77

SWOT.....79

VEIEN VIDERE.....80

4. DISKUSJON

LANDSKAP

- Bosted.....85
- Destinasjon.....85

BEVEGELSESLINJER

- Valg av reisemål.....86
- Kulturlandskap
som reiseopplevelse.....87

UTEROM

- Gata som uter.....89
- Aktive uterom.....90

BEBYGGELSE

- Landsby.....93
- Framtidens bygder.....93
- Mulige tiltak:
- Fortetting.....94
- Framtidens bygder.....95

-Ny arkitektur.....	96		
BEVEGELSESLINJER			
- Endring av E6.....	99		
- Delmål 1- Sikkerhet.....	100		
- Mulige tiltak.....	102		
- Delmål 2- Vegen i landskapet.....	105		
- Delmål 3- Kollektivtransport.....	106		
- Mulige tiltak.....	107		
- Delmål 4- Framkommelighet.....	110		
Tidligere erfaringer med omkjøringsveger.....	111		
<u>5. LØSNING</u>			
INTRODUKSJON.....	116		
4 KONSEPT.....	117		
1.PARKERING OG SONEDELING.....	118		
- Differensiert parkering....	119		
- Sone 1.....	120		
- Sone 2.....	124		
- Sone 3.....	126		
- Sone 4.....	127		
		2. FORTETTING.....	129
		3. JERNBANEGATEAKSEN	
		- Torg.....	131
		-Kollektivknutepunkt.....	132
		4. AKTIVE UTEROM.....	133
		- Grønne Uterom.....	134
		- Parkour og skatepark.....	135
		REGULERINGSPLAN.....	136
		KONKLUSJON.....	137
		KILDER.....	138

RINGEBU



OPPGAVAS STRUKTUR OG INNHOLD

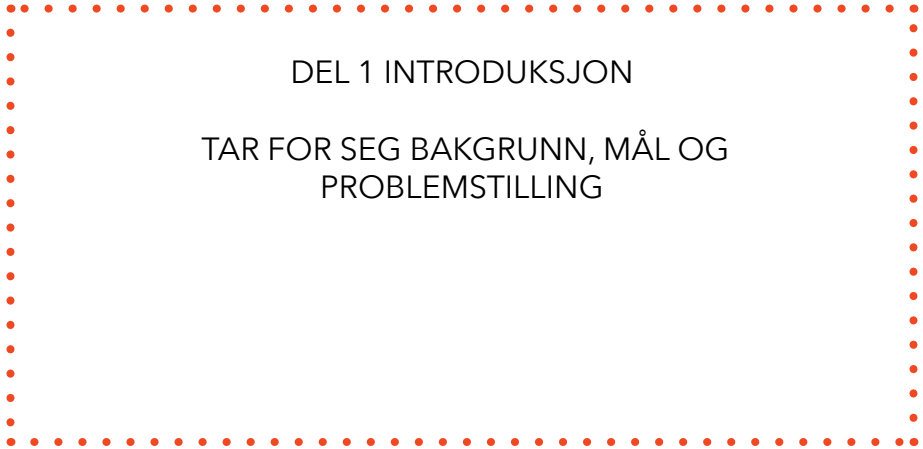
1 INNTRODUSKJON TAR FOR SEG BAKGRUNN, MÅL OG PROBLEMSTILLING

2 HER VIL RINGEBU SIN UTVIKLING BLI BESKREVET.
LANDSKAP, HISTORIE, FØRINGER OG PLANER BLIR OMTALT HER.

3 I DENNE DELEN ANALYSER OG REGISTRERINGER FRA RINGEBU SLIK DET FRAMSTÅR I DAG

4 HER BLIR RELEVANTE TEORETISKE BIDRAG, FØRINGER OG EKSEMPLER DRØFTET

5 LØSNING: 4 KONSEPT FOR RINGEBU. REGULERINGSPLAN OG KONKLUSJON



DEL 1 INTRODUKSJON
TAR FOR SEG BAKGRUNN, MÅL OG
PROBLEMSTILLING

BAKGRUNN

Ringebu er et sted med mye positivt pågående. Landsbyen har fått Statens bymiljøpris i 2011 og har mange flotte byrom som gir mye til tettstedet. Likevel preges mange områder av asfalt, og barriere som hindrer myke trafikanter i å ferdes ubekymret. Tettstedet står ved terskelen for videre vekst, og dette krever en bevist tankegang for hvordan en foretting og utvikling skal skje.

E6 går nå gjennom sentrum, parallelt med jernbanen. Ved første øyekast virker både veg og jernbane som store barrierer som kun skaper problemer for et lite tettsted. Men hvilket sted er Ringebu uten vei eller jernbane?

Ny E6 skal bygges gjennom Gudbrandsdalen. Et omfattende arbeid er lagt ned på konsekvensutredninger og rapporter rundt trasévalg, kryssutforminger og kulturmiljøpåvirkninger. På tross av dette, er en del forutsetninger satt i forkant av dette arbeidet. En av disse forutsetningen er at veien skal gå utenom alle sentrum gjennom hele Gudbrandsdalen. Denne oppgaven er ment som et bidrag til diskusjonen rundt denne forutsetningen.

PROBLEMSTILLING

Hvordan kan Ringebu videreutvikles som tettsted og destinasjon, og hva kan gjøres med E6 gjennom sentrum, for at veien skal bli en berikelse for Ringebu og møtet med Ringebu, en berikelse for E6?

INTENSJON

Ringebu er et fint sted i en vakker dal, som har vært livskraftig langt tilbake i historien.

Mitt mål med denne oppgaven er å undersøke to sider av samme sak.

1: Hvordan jeg gjennom fysisk planlegging kan bidra til en positiv videreutvikling for Ringebu

2: Vurdere alternativet med E6 gjennom sentrum.

VISJON

Gjennom fysisk planlegging, kan man bidra til gode offentlige fellesrom, som gater, byrom og grøntområder. Dette er selve limet som binder et sted sammen. Gode byrom som henger sammen med andre byrom og appellerer til ulik bruk, og bidrar til et levende tettsted.

Men det er ikke bare de fysiske rammene som må være tilstede, attraktive handlegater og et mangfold av tilbud og aktiviteter gjør at folk oppholder seg i sentrum. Dette, sammen med de fysiske rammene, gjør stedet til en destinasjon.

Ringebu er et knutepunkt i dag, både med kollektivtransport som tog og buss og med kjøretøy via E6. Ønsket er å opprettholde og videreutvikle tettstedet og tilgjengeligheten.

E6 er en viktig del av Gudbrandsdalen og Ringebu. E6 bringer folk inn til sentrum, og gir mulighet til et stopp på veien. En visjone vil være å legge til rette for at sentrum og E6 påvirke hverandre positivt.

METODE

BAKGRUNNSKUNNSKAP- Del 2

For å kunne svare på spørsmålet om hva som gjør Ringebu til et sted, har jeg satt meg inn i den historiske utviklingen til Ringebu som tettsted. Ut fra det historiske grunnlaget, kan vi bedre forstå Ringebu sin identitet, og analysere hva som er viktig å ta med videre i en tettstedsutvikling. Her har litteraturstudiet vært hovedkilden til kunnskap.

KUNNSKAP OM RINGEBU I DAG- del 3.

Min sommerjobb i Ringebu kommune sommeren 2013, førte til at jeg gjennom barnetråkkundersøkelsen fikk innsikt i hva barn og unge synes om Ringebu i dag. Jeg har supplert dette med intervjuer av beboere i flere aldersgrupper i Ringebu. Dette har gjort at jeg fikk et mer helhetlig bilde av hvordan det er å bo i Ringebu, og hva innbyggerne synes mangler.

Jeg er selv vokst opp i Ringebu kommune, og kjente derfor stedet godt fra før. Undersøkelser og analyser av Ringebu sentrum, har vært viktig for å forstå tettstedet i dag og med nye øyne. Dette har gitt et klarere bilde av hva som kan gjøres for tettstedet framover.

TEORI, RAPPORTER OG FØRINGER- del 4

Litteraturstudie av teori om stedsutvikling og urbanisme, har vært sentralt for å forstå begrepene, og bakenforliggende årsaker til hvordan tettsteder fungerer godt. Det har også vært nødvendig å se på andre eksempler om byrom, møteplasser og vegutforming, for å få inspirasjon til hvordan Tettstedet og veien best kan utformes i Ringebu.

Statens Vegvesen sine rapporter har vært viktige for å forstå hvilke forutsetninger og konklusjoner som ligger bak trasévalget til nye E6. Det har også vært nyttig og lærerikt å snakke med medarbeidere i Statens Vegvesen, Vegdirektoratet, Multiconsult og Ringebu kommune om mulige løsningsforlag til spesielt vegutforming.

LØSNING- del 5

Til sammen danner undersøkelsene et grunnlag for løsningsforslag og et resultat som jeg mener vil gagne Ringebu som tettstedet og kommune. En E6 gjennom sentrum vil være et positivt innslag for E6 gjennom Gudbrandsdalen, og vil gi Ringebu videre mulighet til å satse på stedsutvikling. Dette vil være med å styrke Ringebu i framtida og øke attraktiviteten på stedet, både som bo- og feriested.

OPPGAVAS OPPBYGGING

Opggava er bygd opp rundt 4 områder. Hvert av disse fire områdene inneholder følgende tema:

LANDSKAP:

Terreng, region, klima, området, natur, destinasjon og turisme

BEVEGELSESLINJER:

Veier og gater, grøntdrag, jernbane og E6

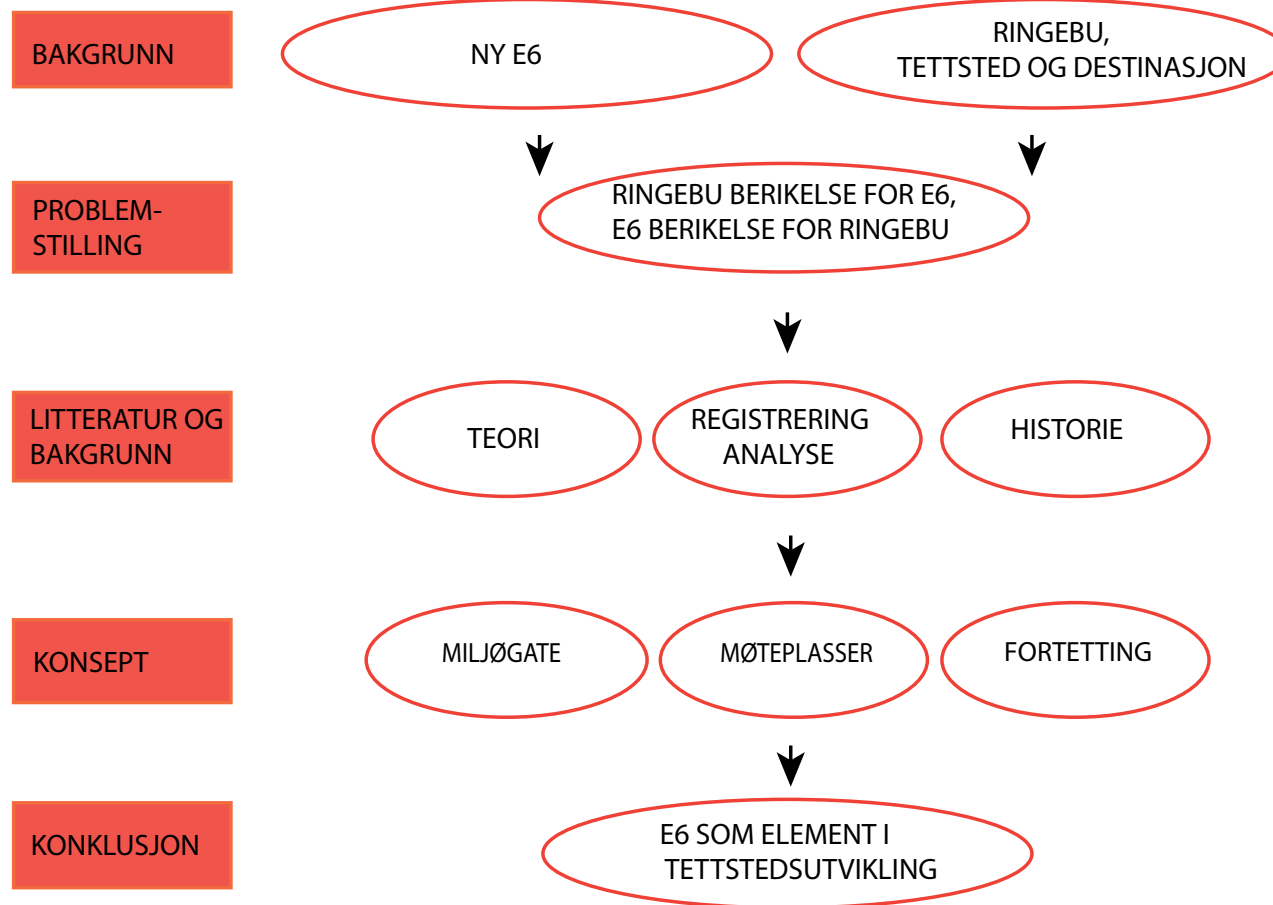
UTEROM:

park og gate, aktive og passive uterom

BEBYGGELSE:

Eksisterende bygg, aritektur, fasade og fortetting

Disse 4 temaene blir omtalt i alle kapitler, men med ulikt fokus i de ulike kapitlene.



BEGREPSAVKLARING

AKTIVT BYROM

Rom i et tettsted eller by der det er lagt til rette for ulike aktiviteter for folk i flere aldre. Dette er rom du kan oppsøke for å møte mennesker uten at det er arrangert noe. En lekeplass er et eksempel på et aktivt byrom, det samme kan en park med benker være eller en plass med oppmalt sjakkspill på (Gehl 2011).

AKTIV FASADE

Fasader som spiller på lag med gata utenfor og som slik bringer noe positivt tilbake til uterommet. De inne ser ut, de ute ser inn. Dører gjør bygningen tilgjengelig (Gehl 2011).

ALMENNE FUNKSJONER

Funksjoner som betjener fellesskapet framfor individet. Typiske statlige institusjoner som bibliotek, kulturhus og rådhus hører til i denne kategorien (Røsnes 2012).

BYGD

Dette er kommuner som ligger:

1. Mer enn 45 min. fra et tettsted av typen Oslo, Bergen eller Stvanger(nivå 1 hos SSB)
2. Mer enn 50 % av befolkningen bor spredtbygd
3. Mer enn 7 % av befolkningen jobber i primærnæringene (Storstad 2012).

BYROM

Romlig avgrensning mellom bygningene i en urban kontekst. Gater, torg, plasser, havner og parkeringsareal er slike eksempel (Butenschøn 2009).

FELLESINNRETNINGER/ FELLESODER

Fellesinnretninger defineres som goder i form av anlegg eller bygninger med bruksadgang for en udefinert gruppe. Dette er en type samlebetengelse for stedet der folk samles. Offentlige god-

er kan ha avgrenset bruk i form av åpningstider, eller fri adgang hele døgnet, men det er ikke avgrenset til en gruppe mennesker. Med offentlige uteoppholdsareal tenker vi her på torg, parker og annen grønstruktur. Veger eller plasser kan også ses på som en felles gode. Fellesinnretninger innendørs er steder som kulturhus eller idrettshaller(Røsnes 2012).

GATE

Gater kjennetegnes ved en tett bebyggelse og danner vegger i gaterommet. Trekker, tette hekker, murer og gjerder kan også fungere som vegger. Plasser og parker hører også til i et gatenett, slik at det langs en gate kan være åpne partier (Vegdirektoratet 2003).

HUMAN SKALA

Kjennetegner en by eller et tettsted der byrom og arkitektur er tilpasset mennesket i skala (Gehl 2010).

LANDSBY

Landsby som fenomen er utbredt over hele verden, men har ikke vært vanlig å bruke i norsk språk. Det kjennetegnes ved å være et lokalsamfunn med en samlet bebyggelse og en viss grad av fellesskap som felles beiteområde eller annen gjensidig ytelse (SNL 2013).

MØTEPLASSER

Urbane miljø som innbyr til opphold over kortere eller lengre perioder. Gågater, torg, eller kunstneriske innslag i bybildet er eksempler (Gehl 2010).

SENTRUM

En sentrumskerne og et 100 meters belte rundt. En sentrumskerne skal ha mer enn 3 ulike hovednæringsgrupper og ha offentlig administrasjon eller helse -og sosialtjenester (SSB 2013 a).

BEGREPSAVKLARING

SHARED SPACE

Et konsept for bytrafikk som har ideen om at de ulike trafikantgruppene deler det samme trafikkkarealet og sameksisterer i henhold til grunnleggende regler for god oppførsel(Rambøll.

STED

Opplevs ulikt av forskjellige mennesker med ulike erfaringer og forventninger, som alder bakgrunn og interesser. Et faglig analytisk begrep for blant annet planleggere. Et sted kan:

- Avgrenses
- Beskrives
- Analyseres

Et sted er ikke bare fysiske omgivelser, som bygg og veg, men også sosiale aktiviteter og relasjoner som er i endring, et sted er altså mangfoldig og i stadig endring.

STRUKTURERENDE ELEMENTER

Fastlagte naturlige eller landkapsmessige element som legger forutsetninger for hvordan et sted oppleves, er og kan utvikles

TETTSTED

En hussamling registreres som et tettsted dersom det

1. Bor minst 200 personer der
 2. Avstanden mellom husene skal normalt ikke overstige 50 meter.
- Husklynger som naturlig hører med til tettstedet tas med inn til en avstand på 400 meter fra tettstedskjernen (SSB b).

TURISME

En person reiser til et annet sted enn der man ferdes til daglig, innenlands eller i utlandet. Formålet med reisen kan være enten fritidsreise eller forretningsreise (Forskningsrådet a 2013).

TURIST

En turist er en person som reiser til eller oppholder seg på et sted som ligger utenfor det området personen normalt ferdes i. Reisen skal ikke være av rutinemessig karakter, og oppholdet må ikke vare over et år. Reisene kan være private reiser og forretningsreiser (Forskningsrådet b 2013).

URBANISME

Beskriver både det faglige grunnlaget til profesjonen byplanlegging og en kritisk praksis innen arkitektur og byplanlegging(Børrud 2008).

URBANISERING

Tilflytning til et sted slik at det fører til en by eller tettsted. en utvikling av et tettsted. En slik prosess er i gang der det foregår en utvikling av et sted med et alminnelig knutepunktsfunksjon og en intern funksjon som skiller det fra fra landet omkring (Helle et al 2006).

URBANITET

Byens sosiale liv og kultur. Byens form vil alltid være et resultat av urbanitet og en forutsetning for urbanitet (Børrud 2008).

VEG

Veger vil oftere enn gater ligge i mer visuelt åpne landskap. Bygningene langs en veg ligger ikke tett nok eller nært nok til å danne visuelt avgrensede rom. Vegens geometri skal harmonere med landskapet den går gjennom (Vegdirektoratet 2003).

DEL 2 BAKGRUNNSMATERIALE

DETTE KAPITTELET VIL BESKRIVE RINGEBU SOM STED.

LANDSKAP, REGION, HISTORISK UTGANGSPUNKT,
FØRINGER OG PLANER

INNHOOLD DENNE DELEN

2 BAKGRUNNSMATERIALE

RINGEBU.

REGION OG LANDSKAP

- Avstander
- Gudbrandsdalen

NASJONALE- OG REGIONALE FØRINGER”

E6

HISTORISK TILBAKEBLIKK

- Kommunikasjon og turisme
- Ringebru

RINGEBU SOM DESTINASJON

- Et sentralt veikryss.
- Fjellet
- Kvitfjell og Ringebru Stavkirke

RINGEBU SOM STED

- Tettsted
- Aktiviteter
- Demografisk data

- Ringebru sentrum

OMRÅDEAVGRESNSNING

PLANER OG FØRINGER

- Reguleringsplan for Vaalebru.
- Lokale planer og føringer.

PROSJEKTER

- Ferdigstilte prosjekter
- Pågående prosjekter

RINGEBU



- Kommune i Midt-Gudbrandsdal
- 4500 innbyggere.
- Areal på 1228.8 km², 60 % av dette ligger over 900moh.
- I dag er kommunen en stor hyttekommune, der spesielt ski og alpint står sterkt.
- Kvitfjell ble etablert i forbindelse med OL'94, og har hatt stor innvirkning

Ringebu kommune består av 2 tettsteder, Fåvang og Vålebru (Ringebu), der sistnevnte er kommunens administrasjonssenter og det tettstedet som blir omtalt og vurdert i denne oppgava.



Figur 1 og 2



Figur 3



NAVNEFORVIRRING

Stedt het Vålebru fram til på slutten av 1900-tallet, da det ble bestemt at stasjonen i tettstedet skulle hete Ringebu, etter kommunen. Resultatet ble et tettsted med to navn. Som jeg skal komme tilbake til i det historiske tilbakeblikket, var ikke Vålebru noe særlig til sted før jernbanen kom.

Samtidig hadde ikke stasjonen kommet uten at Vålebru hadde eksistert fra før. Vegvesenet operer med Ringebu på skilt, Ringebu er også oppgitt på de fleste kart som stedsnavn. Ringebu er i dag det stedet som er kjent som merkenavn, både for kommunen, fjellet og tettstedet. Jeg har derfor valgt å bruke navnet Ringebu i denne oppgaven (Åsmundstad 1999)

REGION OG LANDSKAP

GUDBRANDSDALEN



Gudbrandsdalen, her sett fra Kvam, nord for Vinstra

Bilde 2

DALFORM

Varierer i karakter og terrengformasjon fra det helt trange på Otta, til det breie og åpne lenger sør og nord i dalen. Topografien danner mye av grunnlaget for de romlige kvalitetene som ofte har vært grunnlaget for tettstedsutvikling.

ELV

Lågen er et viktig landskapselement som setter sitt tydelige preg på dalen. Elva og landskapet har gitt grunnlag for kulturlandskapet som preger dalen i dag

KULTURLANDSKAP

Alt landskap som er formet av mennesker. inngår i kulturlandskapet.

Viktig i Gudbrandsdalen fordi det:

- Er en spesiell landskapstype
- Forteller en historie
- Bebodd og i stadig endring
- Tilfører landskapet variasjon gjennom året.

GUDBRANDSDALEN



Bilde 3



Bilde 4



Bilde 5



Bilde 6

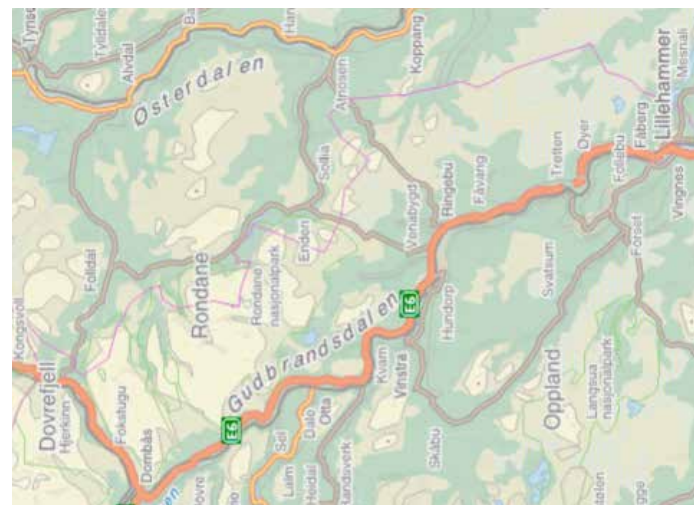


Bilde 7

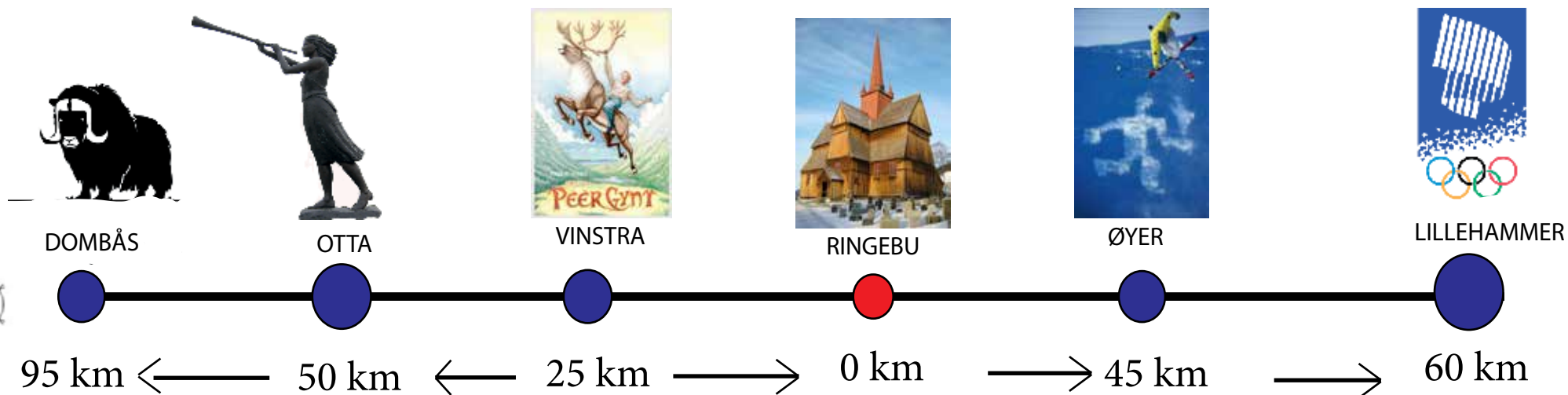
AVSTANDER

Gudbrandsdalen går fra Lillehammer til Dovrefjell. Til regionen hører også Ottadalen og Gausdal.

Dette er en illustrasjon som viser de viktigste kommunesentrene i Gudbrandsdalen. Lillehammer er regionsenter med 27044 innbyggere. Alle er kommunesentre i sine kommuner. Sør-Fron kommune er ikke representert, da deres to sentrum er svært små



Kart 1



Figur nr 4

E6

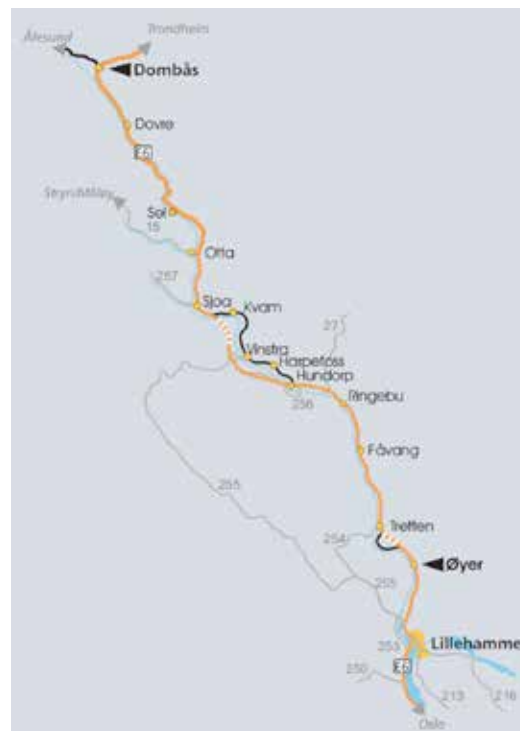
Europavei 6 går fra sør i Sverige til Kirkenes, og er en av Norges viktigste transportåre både for næringsliv og turisme. Den er et bindeledd fra Oslo til Trondheim, med avstikkere til Stryn og Ålesund/Molde. I tillegg fungerer den som en lokalveg på lange strekninger. E6 er i dag relativt høyt trafikkert, spesielt på sommeren. E6 er en vei med store variasjoner, fra storbytrafikk til fjellomverganger. Til og med på strekningen gjennom Gudbrandsdalen, forandrer terreng og kjøremønster seg mye. Vi skal her konsentrere oss om E6 gjennom deler av Gudbrandsdalen, nærmere bestemt Lillehammer-Otta. Det er en strekning på 11 mil. Veien går gjennom tettstedene Ringe- bu, Hundorp, Harpefoss, Vinstra og Kvam, og har en ÅDT som følger:

Delparsell	Lengde i km (mellom kryss)	ÅDT 2005	Andel lange (L>5,5 m)
Storhove - Grannrudmoen	11,4	8000	15 %
Grannrudmoen - Tingberg	2,8	7200	16 %
Tingberg - Tretten	11,4	6800	19 %
Tretten - Fåvang	18,5	6000	19 %
Fåvang - Ringe bu sør	7,6	6900	19 %
Ringe bu sør - Frya	6,9	6500	20 %
Frya - Vinstra	19,6	6200	18 %
Vinstra - Kvam	10,1	5700	20 %
Kvam - Sjøa	8,2	5000	20 %
Sjøa - Otta	11,3	5600	16 %

Figur 5

Tallene er fra 2005, og er steget noe, men for Ringe bu opereres det fremdeles med 6500 som gjennomsnitt, men 7000 gjennom sentrum.

I Nasjonal transportplan(NTP) 2010-2019 ble det først bestemt at E6 gjennom Gudbrandsdalen skulle oppgraderes, noe som ble videreført i NTP 2014-2023. . Veien har høye ulykkestall og for dårlig standard for vegens funksjon. Prosjektet pågår fra Biri - Otta, og er delt inn i 5 soner med ulik byggestart. Målene er å bedre sikkerhet og framkommelighet, ta bedre vare på myke trafikanter og sikre bedre miljø for de som bor i nærheten. Ny E6 skal sikre en bedre reiseopplevelse og skape trivelige lokalsamfunn. Strekningen er bestemt å skal gå utenom alle sentrum Mellom Lillehammer og Otta. Deler av veien skal benytte samme trassé som tidligere, mens noe skal legges i tunell eller flyttes på andre siden av Lågen (regjeringen2003, 2008, 2012 Vegvesen 2013.



Figur 6



Figur 7

NASJONALE OG REGIONALE FØRINGER

PLANER OG FØRINGER

OVERORDNA PLANER

Nasjonale

Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal og transportplanlegging

Nasjonal transportplan (NTP nr 16) 2010-2019

Nasjonal transportplan (NTP nr 26) 2014- 2023

E6 Ringeby-Otta: Tiltak på avlastet lokalvegnett, 2013

E6 Ringeby-Otta: Planskilt kryss eller rundkjøring, 2009

E6 Ringeby-Otta: Planprogram, 2007

E6 Lillehammer-Otta: Formingsveieleder

E6 Lillehammer-Otta: KS1-pilotprosjekt innført i 2006

E6 Lillehammer-Otta:

Prinsippskisse for planlegging og finansiering 2007

E6 Ringeby kommune: Planprogram Eslad-Fryasletta 2013

E6 Ringeby kommune: kommunedelplan 2012 Plankart, plan beskrivelse, vedtatte linje del 1, Aktuelle fagrapporter,

Vedtatte bestemmelser og retningslinjer

E6 Ringeby-Frya: Silingsrapport 2008

KS1

KS1 innebærer kvalitetssikring av prosjekter på et tidlig nivå med formål å sikre et bedre og samfunnsmessig beslutningsunderlag for valg av konsept, samt få bedre statlig styring av store samferdselsprosjekter. (SVV 2008)

KVU

Som grunnlag for KS1 skal det utarbeides en konseptvalgutredning (KVU) som skal analysere samfunnets behov for investeringene, beskrive målsettinger, samt vurdere ulike konsepters samfunnsmessige effekter. Regjeringen skal med utgangspunkt i KVU, høringsuttalelser fra lokale og regionale myndigheter, samt rapport fra konsulentgrupperingene som kvalitetssikrer KVU, beslutte hvilket konsept det skal arbeides videre med (SVV 2008).

Stortingsmelding nr. 28 Gode bygg for eit bedre samfunn (2012) fokuserer på stedsutvikling og er Stortingemelding nr 3 i rekken av denne typen.

Bolystprosjektet inngår i satsningsområdet, og skal skape engasjement og oppmerksomhet rundt lokalt utviklingsarbeid Dette skal føre til bærekraftig stedsutvikling, lokal verdiskaping og attraktive bygdesamfunn. Bolystprosjektet ” Midt i Gudbrandsdalen” er et slikt prosjekt.

Regionale

Fylkesdelplan for Midt.Gudbrandsdale 2002-2006

Målet med planen er å styrke det regionale samarbeidet for å sikre livskraftige lokalsamfunn. En klarere identitet og en sterkere markedsføring av området vil sikre et større næringsgrunnlag for mange arbeidsplasser i området. Planen tar for seg utfordringer og potensialer ved regionen og kommer med konkrete løsninger for å oppnå bedre samarbeid på kryss av kommunene.

Fylkesdelplan for lokalisering av varehandel

Handlingsplanen ønsker å bidra til at handelsstedene skal være livskraftige og at folk er minst mulig avhengig av bil for å nå dem.

Handlingsplan for trafikksikkerhet 2014-2017

Denne gjelder ikke spesielt for E6, men har også sitt virkeområde der. I tillegg virker den inn på andre sentrumsgater i Ringeby.

E6

Strekningen som omhandler Ringebru sentrum heter Elstad-Frya.

Forutsetninger for valg og utforming av trasé

Godkjent hovedplan fra 1992: forutsetter omlegging av ny trasé langs Lågen vest for sentrum. Tunnelforslag og kryssing av Lågen ble da forkastet.

Løsning vedtatt i hovedplan:

Løsning1:

Innerst langs fjellveggen sør for sentrum, utenom sentrum, langs Lågen et stykke for så å krysse jernbanen og ligge inne ved fjellveggen.

Alternative løsninger:

2. Løsning med vei langs Lågen hele veien.
3. Løsning med vei langs fjellsiden hele veien.



Kart 2

'Mye uenigheter om hvilke faktorer som skal være tyngst veiende. Temaer som har vært mye diskutert er flom, jordvern og naturvern. Siste tilskudd er underskriftskampanje for å få flyttet E6 ut til Lågen som flomvern. Fikk avslag fra miljøverndepartementet nov. 2013 (gd.no a).

Alternativer for opptreksarm og kryss:

Planen jobbes fortsatt med av Multiconsult, ingen bestemmelser er gjort Her er noen av forslagene som foreligger



Opptreksarm vest for Våla 2 steder

Kart 3



Opptreksarm vest og øst for Våla

Kart 4

HISTORISK TILBAKEBLIKK

KOMMUNIKASJON OG TURISME

For å få en forståelse av betydningen av transport og kommunikasjonen gjennom Gudbrandsdalen, er det hensiktsmessig å se på den historiske utviklingen av vei og jernbane.

Gudbrandsdalen har alltid vært et bindeledd og en transportetappe, spesielt viktig for handel mellom øst og vest. I tidligere tider var vegen mellom Oslo og Nidaros svært viktig for pilgrimer, konger og handelsreisende. Kongsvegen og pilgrimsleden hadde stor betydning for etablering av kirkesteder, så vel som tettsteder langs vegen.

De tidligste veiene gikk oppe i dalsidene, og bandt gardene sammen. Kongevegen fulgte også disse dalsidevegene, noe som gjorde at vegen gjennom Gudbrandsdalen var svært primitiv til langt inn på 1800-tallet.

Hovedsenteret for Ringebu lå oppe i sida sammen med gårdene. Her ble Ringebu Stavkirke bygget på 1200-tallet, noe som ble toneangivende for hvor tyngdepunktet lå i bygda. Rundt kirka ligger også det gamle møtstedet Gildesvollen, og

det første kommunehuset lå også her.

Fra tidlig 1700-tall til 1864. var garden Elstad skysstasjon i Ringebu, Gården ligger i nærheten av Ringebu stavkirke

På 1850-tallet ble Kongsvegen flyttet ned på dalsletta og ble erstattet av Gudbrandsdalschauseeén (Kultur-miljørapporten) Dette styrket Vålebru som tettsted, og veien ble lettere å utbedre enda mer. Da vegen ble flyttet ned på flata, tok Skjeggestad over som skysstasjon i 1864. Når Jernbanen kom i 1896 ble skysstasjonen flyttet inn til Ringebu sentrum. Jernbanen ble lagt i en rettere linje enn datidens hovedveg, men likevel i sentrum. Skysstasjonen lå i Sentrum til den ble lagt ned i 1925. Senere ble dette omgjort til Vålebru gjestgiveri, Ringebu hotell og er nå Ringebu asylmottak. Stedet har med andre ord lange tradisjoner for å ta vare på reisende (Helle, et al. 2006, Knutsen 2009, Engen 2009, Knutsen 2009, SSV 2009b, Åsmundstad 1999, Raubakken 1987).

Vi ser her at tyngdepunktet i bygda historisk sett har fulgt vei og jern-

bane i stor grad. Dette er et historisk eksempel fra Ringebu, men vi ser også lignede eksempel fra andre steder i dag. Kommunikasjonsårer er fremdeles toneangivende for et steds tyngdepunkt. En veg regnes i dag for å ha et livstidsløp på 50 år, men vegtrasé har som vi ser betydelig lenger levetid (SSV 2009).

Framkommelighet og tid har vært

store tema helt fra sti til kjerreveg og E6 i dag. Vegen har også vært viktig for lokalbefolkningen og næringsdrivende lokalt. Men mens det før tok mange dager å reise gjennom dalen, tar det nå kun timer å reise samme strekning. Det fører til annen tilrettelegging spesielt for besøkende og turister.

Turister har alltid vært viktig på en plass som Ringebu. Mens det før var vertshuset, skysstasjoner og etter hvert hotell som sto for dette, har utviklinga etter hvert gått mer mot høyfjellshotell og egne hytter på fjellet. I dag er det høyfjellshotell både i Kvittfjell og på Venabygdسفjellet som tar imot turister. Samspillet mellom sentrum og fjellet er endret over tid, og sentrum har istet mistet noe av tyngdepunktet på grunn av det (Knutsen 2009, Engen 2009, Knutsen 2009, Åsmundstad 1999).

Sentrum endrer etter hvor tyngdepunktet i samfunne ligger



Figur 8

RINGEBU SENTRUM



Figur 9

1800-TALLET

Ringebu er en av de største og mest sentrale Bygdene i Gudbrandsdalen. Kongsvegen fra Oslo til Nidaros, kom ned og krysset elven lengst nord. Dette la grunnlaget for et veikryss og et samlingssted i Ringebu. På begynnelsen av 1800-tallet var Norge et land i stor endring. Befolkningen økte sterkt og nye husmannsplasser ble oppført i dalbunnen. Det første landkremmeri kom til tettstedet i 1753, men omkring år 1800 var Vålebru, som tettstedet da het, fremdeles kun et par husmannsplasser (Åsmundstad 1999).



Figur 10

1850-TALLET

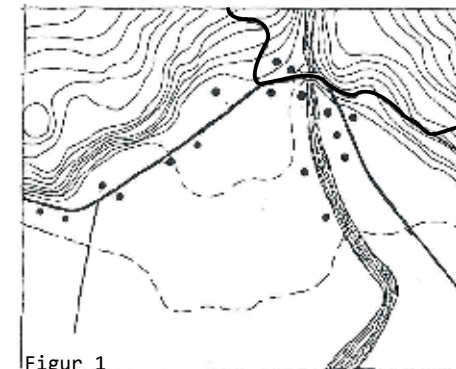
På midten av 1850-tallet var det oppgangstider i Norsk økonomi, dette la grunnlaget for tettstedsutviklingen i innlandet. Utvandringa til Amerika var stor, noe som hjalp på trangboddheten i kommunen. Våla var tidlig viktig som energikilde for næring. I begynnelsen ble derfor det meste av bebyggelsen konsentrert på hver side av Våla og langs hovedvegen (Helle, et al. 2006, Hovdhaugen 1976, Åsmundstad 1999).



Bilde 8

Ringebu 1870-tallet

Gudbrandsdalsschauséén. ble anlagt i 1855 i dalbunnen, gjennom Ringebu og langsmed Lågen. Trafikken vokser. Dette gir grunnlag for at både handelsmenn og håndverkere kan slå seg ned. Bebyggelsen begynner å spre seg bortetter den nye riksvegen. Næringsdrivende kommer og utover siste del av 1800-tallet økte folketallet raskt (Asplan Viak 2001, Åsmundstad 1999, Elstad 2008).



Figur 1

1890-TALLET

Landet var inne i en moderniseringsprosess, der den politiske viljen til å utvikle landet var stor, og industrialiseringen gjorde seg gjeldene. Dette hadde stor innvirkning på Ringebu. På slutten av 1800-tallet ble det satt i gang en storstilt jernbanebygging i landet for lettere å frakte folk og varer innlands. I 1896 kommer jernbanen til Vålebru. Etter mye om og men, ble det bestemt at stasjonen skulle hete Ringebu etter kommunen (Åsmundstad 1999, Helle, et al. 2006).



Bilde 8 Ringebu 1890-tallet



Bilde 9 Jerbanegata 1899



Figur 13



Bilde 10 Norges førs Narvesenkiosk

Jernbanestasjonen fikk stor betydning for utviklingen av tettstedet. Ringebu ble nå et bygdesenter for handel og tilreisende. Som et resultat, begynte bebyggelsen å vende seg bort fra riksvegen og mot jernbanestasjonen. Optimismen rådet i Ringebu på slutten av 1800-tallet. Ringebu var et sted med ambisjoner, og arbeidet med reguleringsplanen for "bymessig bebyggelse" var i full gang. Den første reguleringsplan kom i 1899. Den la grunnlaget for gatemønsteret slik det ser ut i dag, og fikk stor betydning for utviklingen av Ringebu,

sammen med den da gjeldende bygningsloven. Tettstedet kunne nå by på det meste av varer og tjenester. (Helle, et al. 2006, Åsmundstad 1999, Hovdhaugen 1976)

Jernbanen hadde gitt mye av grunnlag for at så mange nye forretninger kunne tjene til livets opphold. Stasjonsbyen blir til.

BEGYNNELSEN 1900-TALLET

Folketallet økte også kraftig på begynnelsen av 1900-tallet og de raskest voksende tettstedene var stasjonsbyene. Tettstedet fikk stadig flere sentrumsfunksjoner, postkontor, lensmannskontor, sparebank og nytt kommunehus kom alle sammen før 1911. Det gamle kommunesenteret ved Ringebu stavkirke, ble nå ubetydelig etter at også den politiske makta flyttet til Ringebu. Narvesen åpnet bokhandel i 1902, (Helle, et al. 2006, Hovdhaugen 1976). Vaala Bruk startet å produsere strøm i 1910 til sag, mølla og

noe næringer i tettstedet. Dampsteriet kom i gang i 1913 og la grunnlaget for en utbredt kafékultur med mange lokale som tok turen til "byen" midt på dagen. Gårbrukerne kom for å levere melk fra mange bygder omkring, slik ble tettstedet enda viktigere. Apotek, urmaker og en rekke andre spesialforretninger kom til i perioden, og gjorde tettstedet til en samlingssted (Åsmundstad 1999, Helle, et al. 2006).



Figur 14

1950-TALLET

Etter krigen kom det tekniske gjennombruddet for fullt innenfor jordbruket. Det fikk stor betydning for en kommune som Ringebu. Omstillinga i jordbruket førte til mangel på arbeidsplasser i bygda, samtidig som industrien krevde mange arbeidere. Slik minker innbyggertallet i Ringebu stort, spesielt i småbygdene, men også i tettstedene. Tendensen var klar, folk flyttet inn til tettstedene og de større byene. Ringebu som tettsted begynte å øke fra 1970 og framover. Området vest og sør i den gamle



Bilde 11

Jernbanegata ca.1950

reguleringsplanen, Tollmoen, ble tatt i bruk som villaområde. Riksvegen ble i 1950 flyttet dit dagens E6-trassé ligger. Dette gjør også at næringsinteressen flytter seg fra den gamle riksvegen og mer mot jernbane og E6. Områdene på østsida av elva blir da mindre attraktivt for næring og handel. Gjennomfartstrafikken begynner å bli betydelig, og turismen opptar. Tettstedet vokser, og mange nye boliger blir bygget (Hovdhaugen 1976, Asplan Viak 2001, Åsmundstad1999, Haverstad 2011)



Figur 15

1970-TALLET

100 år etter jernbanens omveltninger kommer OL til innlandet, og bringer med seg mye for Ringebu som kommune. Ringebu var vertskap for Kvitfjell alpinanlegg som ble benyttet til utfor og Super-G under de Olympiske leker i -94. Ny vei til Alpinanlegget fra Fåvang sentrum og mange investeringer i selve alpinbakken ble gjort både fra statlig hold og av private i området. Dette førte til en økt satsing på turisme. OL-regionen har i følge Teigeland (1996) opplevd en økning i antall

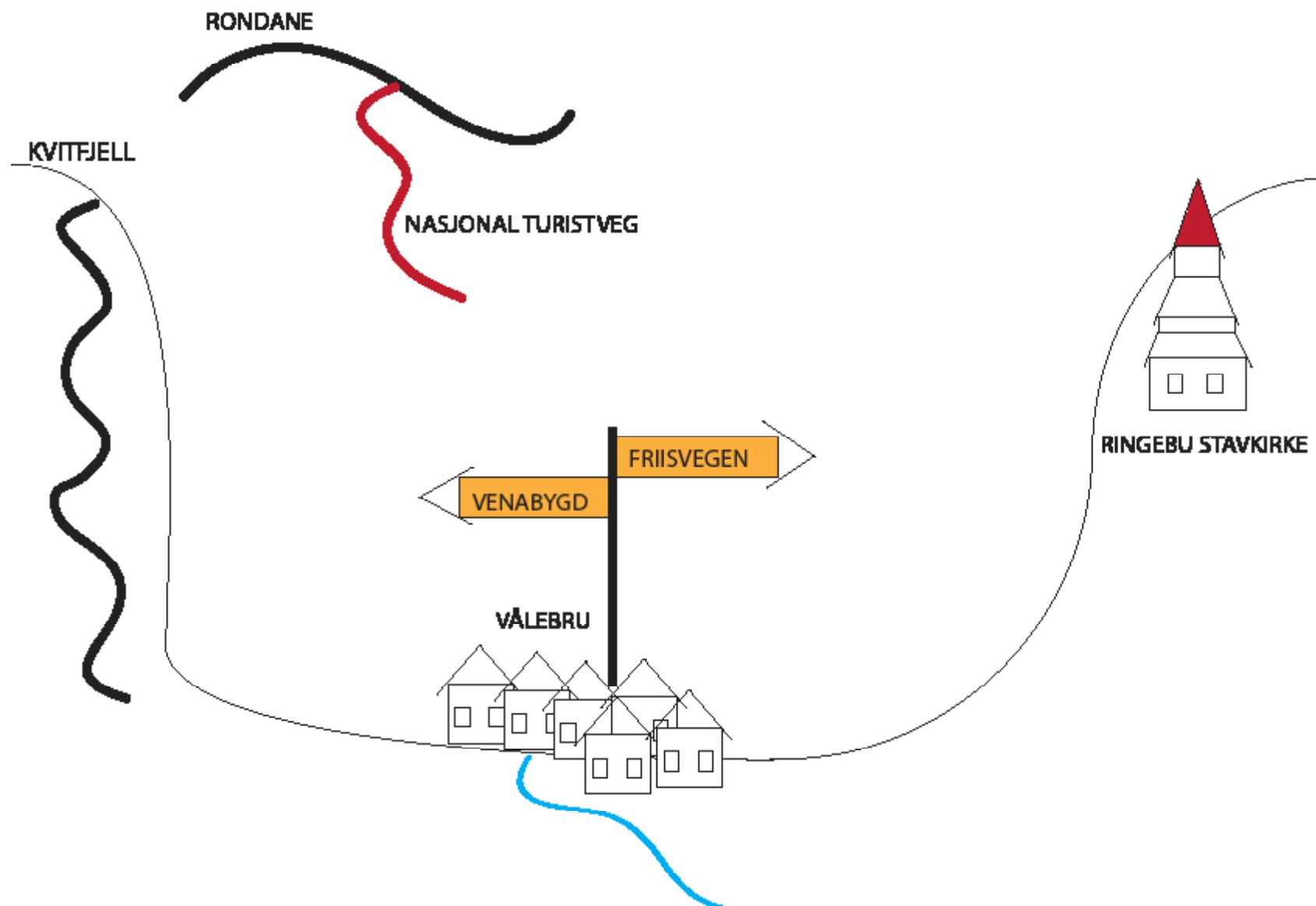


Lillehammer '94

Figur 16

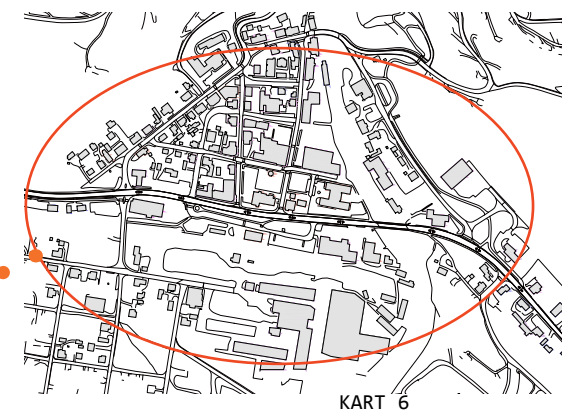
utenlandske overnattingsdøgn. Hvor mye av dette som har kommet Ringebu til gode, er vanskelig å si, men OL var en god reklame for Norge og Gudbrandsdals-regionen spesielt, noe som vil ha smittet over på næringslivet også i Ringebu kommune (Jahr, Ekern and Eidstad 1998). OL kan derfor ikke glemmes i en tettstedsutviklingshistorie, selv om det er vanskelig å påpeke indirekte endringer i Ringebu sentrum.

RINGEBU SOM DESTINASJON



Figur 17

ET SENTRALT VEGKRYSS



Ringeby ligger omlag midt mellom Otta og Lillehammer, men det ligger også ca. midt mellom Oslo og Trondheim. Det finnes to fjelloverganger til Østerdalen, nemlig Venabygdsfjellet og Friisvegen. Over venabygdsfjellet kommer du også til Nasjonale turistveger og Dovrefjell.

KART 5

FJELLET



Bilde 12

Ringebu har store fjellområder som alltid har vært av betydning for folk i bygda. I 1939 var Ringebu en av kommunene i landet med flest aktive setre. Seterdriften ha vært et viktig bidrag til næringsgrunnlaget på gården, og fjellets ressurser har hatt stor betydning for folk flest i bygda, mens friluftslivet og ferieringen på fjellet først kom langt ut på 1900-tallet (Sømme 1965).

Etter krigen begynte en del av setrene å ta i mot turister sommertid, dette var starten på fjellstue- og hotellvirksomheten på fjellet. Stadig bedre økonomi på 1950-tallet førte til en oppblomstring for turistnæringa. Tallet på hytter økte kraftig,

turisthotell og pensjonat ble anlagt. (Hovdhaugen 1976, Langdalen 1965, Løkken 2011). Opparbeiding av vegnettet gjennom dalen, og spesielt fjellvegene førte til større utnytting av fjellområdene med hensyn til turisme. I tillegg skjøt teknologiutviklinga fart, og bilen ble et stadig vanligere eie (Langdalen 1965).

Rundt 1950 begynte hyttebyggingen for alvor, og det ble etter hvert stor pågang. Utover på 60- og 70-tallet var det optimisme og vekst i Norge, flere tilbød hyttetomter til salgs, og etterspørselen økte. Økt hyttebygging utover på 80- og 90-tallet har betydd mye for kom-



Bilde 13

munen, utbygginga i Kvitfjell spesielt, har bidratt positivt for økonomien i kommunen. (Tvete 2011, Løkken 2011, Langdalen 1965)

Balanse mellom bruk og vern har imidlertid bestandig vært en utfordring. Arealpolitikken for fjellområdene har betydning for hvordan kommunens innbyggere kan utnytte sine fjellområder. For å snu en negativ utvikling i folketallet, har det vært svært viktig å legge til rette for reiseliv og næringsutvikling i området. Regionalplan for Rondane - Sølenskletten ble godkjente 17.09. 2013 (Miljøverndepartementet 2013) og er den siste i rekken av overordn-

planer som tar for seg problematikken hytter og miljø Departementet mener planen legger til rette for utbygging i enkelte områder, men likevel tar vare på villreinens leveområder (Miljøverndepartementet 2013a, MGNF 2013)

Selv om fjellet alltid har vært viktig, vil tettstedet i kommunen være viktig både for innbyggere og turister som et samlingssted og et handelsentrum. Målet er å få sentrum til å være en magnet som er et supplerende tilbud til naturen. Der sentrum kan bli bindeleddet mellom natur og næringsliv.

KVITFJELL OG RINGEBU STAVKIRKE



Figur 18

Kvitfjell Applanlegg ligger i Fåvang, sør i Ringebu kommune. Under OL i 1994 ble det arrangert utfor og super-g for damer og herrer. Hvert år arrangeres World Cup i de samme grenene i anlegget. Dette er knyttet til vinterfestuka i Ringebu kommune. Anlegget består av 25 løyper og 11 heiser.

Rundt alpinanlegget har det også kommet opp mange hytter og leilighetskomplekser. På Mellomstasjonen ligger også Gudbrandsdal hotell og Kvitfjell hotell. Kvitfjell står for mye av turistinntektene i kommunen, spesielt i veintersessongen.



Bilde 14

Ringebu Stavkirke ble bygget ca 1220. Den er en av 28 gjenværende stavkirker her i landet, og en av de største. Utgravninger har avslørt en rektangulær kirke fra 1000-1090 delvis under dagens kirke. Regjeringen har satt i gang et prosjekt fra 2001 og fram til 2015, der samtlige stavkirker i Norge skal bli satt i stand. Kirken er i dag i god stand, men utsettes for mye slitasje på grunn av mange besøkende sommerstid (www.regjeringen.no a,Vegvesen 2009b).

RINGEBU SOM STED

TETTSTED



KART 7

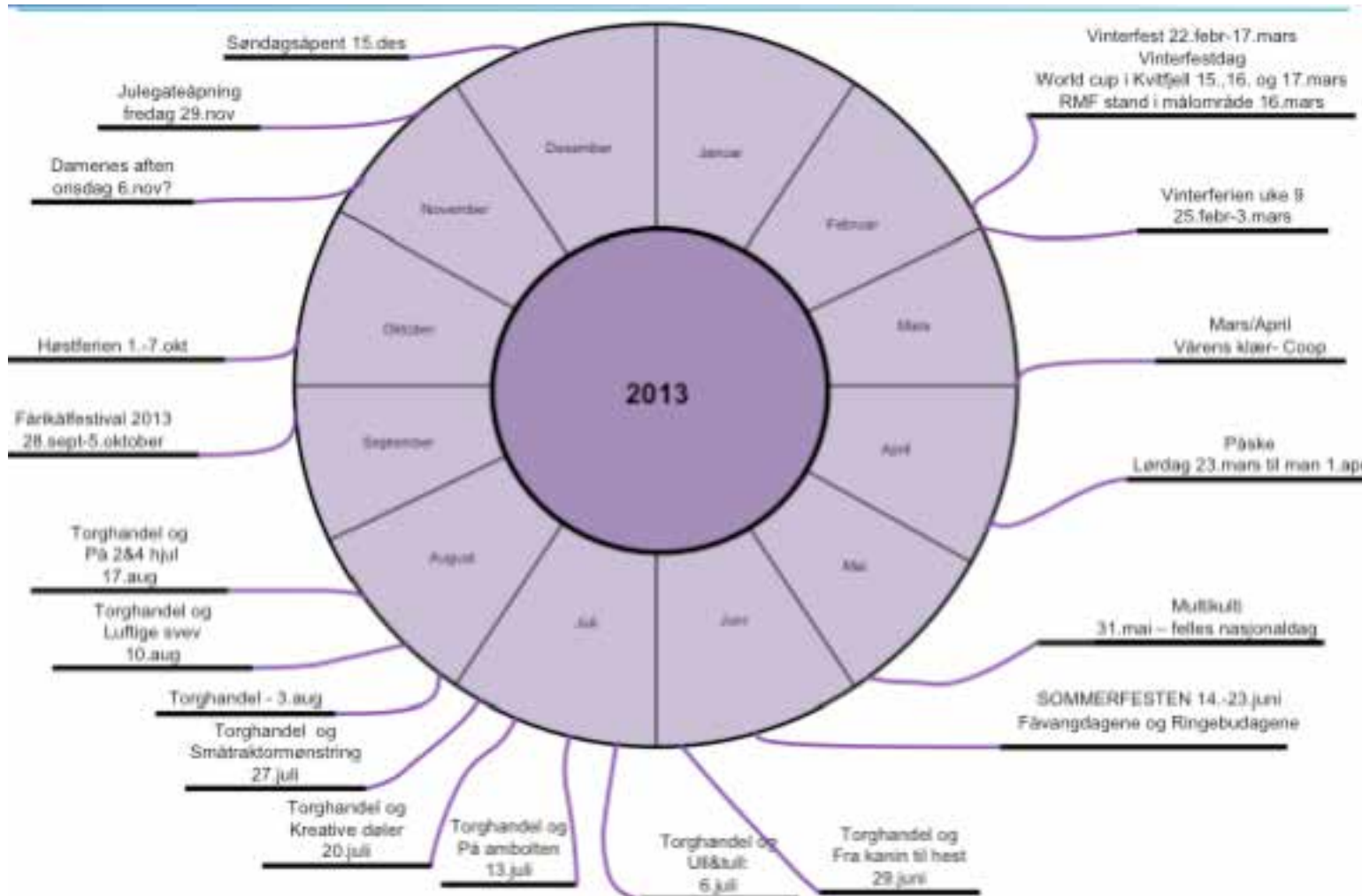
Vi ser tydelig at Ringebu sentrum ligger på flata mellom to høydedrag. På begge disse høydedragene ligger boligområder markert på kartet. De tre boligfeltene Gunstadsbogen, Kolflata og Ulberg er størst i omkrets og folketall. Det er også ett boligfelt i forlengelse av sentrumsstrukturen, Tollmoen, men dette er noe mindre.

Åmillom har også noe boligbebyggelse, men her ligger også Ringebu Ungdomsskole, Ringebuhallen, og idrettsanlegg i tilknytning til dette.

Området mellom Tollmoen og Åmillom er først og fremst preget av industri i varierende grad og store ubebygde areal.

Tilsammen danner disse områdene det vi kan kalle Ringebu tettsted.

AKTIVITETER



Bilder fra Får-i-kålfestival i Ringebu



Asylmottaket baker flatbrød



Ubrukt uterom får nytt bruksområdet



Bilde 15-17

Marked i gågata

FIGUR 19

DEMOGRAFISKE DATA

Folketallet har vært stort sett fallende siden tidlig på 1980-tallet, fram til 2005, da hovedstrømmen av utflytting snudde. Fra 2005 har det vært en positiv tilflytning til kommunen. Likevel har kommunen et større antall eldre og et mindre antall yngre enn landsgjennomsnittet, og har slikt sett et synkende folketall, hvis en ser bort fra tilflytningen.

1. jan. 2013 er folketallet på 4496 i kommunen. Prognoser fra SSB viser en total folketilvekst til 5131 i 2040 (Ringebru 2012a).

Ringebru kommune er en stor hytttkommune med i underkant av 4000 hytter. Dette har stor innvirkning næringsgrunnlaget i kommunen, og er også noe av det som genererer flest arbeidsplasser til kommunen. Ringebru har mange sysselsatte i primærnæringen, som er en næring i nedgang. Varehandel og hotellvirksomhet er avhengig av markedet for å overleve. Slikt sett er kommunen sårbar for en nedgang i turisme. Utenfor kommunen er Lillehammer et stort arbeidsmarked for innbyggere i Ringebru, og fra år 2000 er utpendlingen stigende (Ringebru kommune 2012a).

DEFINISJON AV RINGEBU TETTSTED FRA SSB



Kart 8

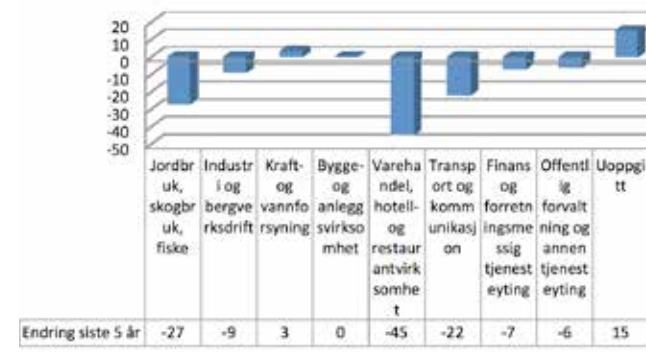
I Ringebru tettsted bor det pr 1. jan 2012 2000 pers (SSB 2013). Befolkning delt på antall kretser i kommunen, viser at det er tettstedene, og spesielt Vålebru krets som øker.

ANTALL PERSONER FORDELT PÅ KRETS

	1999			2007		2012		Endring 1999-2012
	1999	2007	2012	1999	2007	2012		
Venåsen	72	72	82	10				
Venabygd	247	219	212	-35				
Kjånås	304	286	283	-21				
Gunstadskogen	312	266	251	-61				
Flatmoen	24	17	24	0				
Nord-Vekkom	233	245	191	-42				
Kollfata	273	261	225	-48				
Uleberg-Brånån	77	80	98	21				
Skalekken/Vålejordet	125	123	122	-3				
Vålebru	107	114	179	72				
Tollmoen	252	274	262	10				
Åmålom/Flata	176	177	164	-12				
Randklev	67	57	61	-6				
Midt-Vekkom	161	156	147	-14				
Sør-Vekkom	106	94	91	-15				
Imsdalen	20	15	5	-15				
Nord-Strand	98	84	117	19				
Midt-Strand	198	196	204	6				
Sør-Strand	84	71	73	-11				
Brauta	117	118	121	4				
Bjergevollen	196	167	172	-24				
Søre-Fåvang	240	232	235	-5				
Nordre-Fåvang	323	340	350	27				
Fåvang Øvre	118	101	111	-7				
Fåvang sentrum	176	205	189	13				
Tromsnesskogen	171	144	154	-17				
Plymoen	208	169	174	-34				
Nordre Brekkom	137	117	106	-31				
Søre Brekkom	139	129	123	-16				

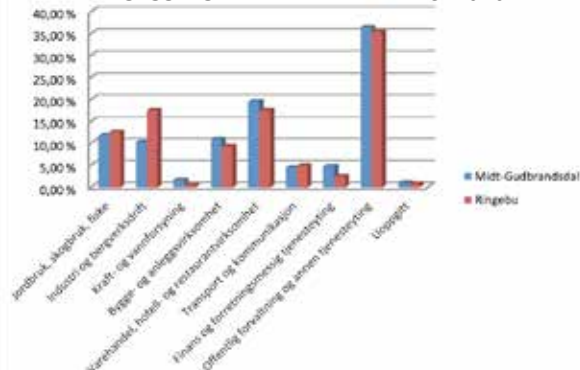
FIGUR 21

ENDRING SYSSELTSATTE 2006-2010



FIGUR 22

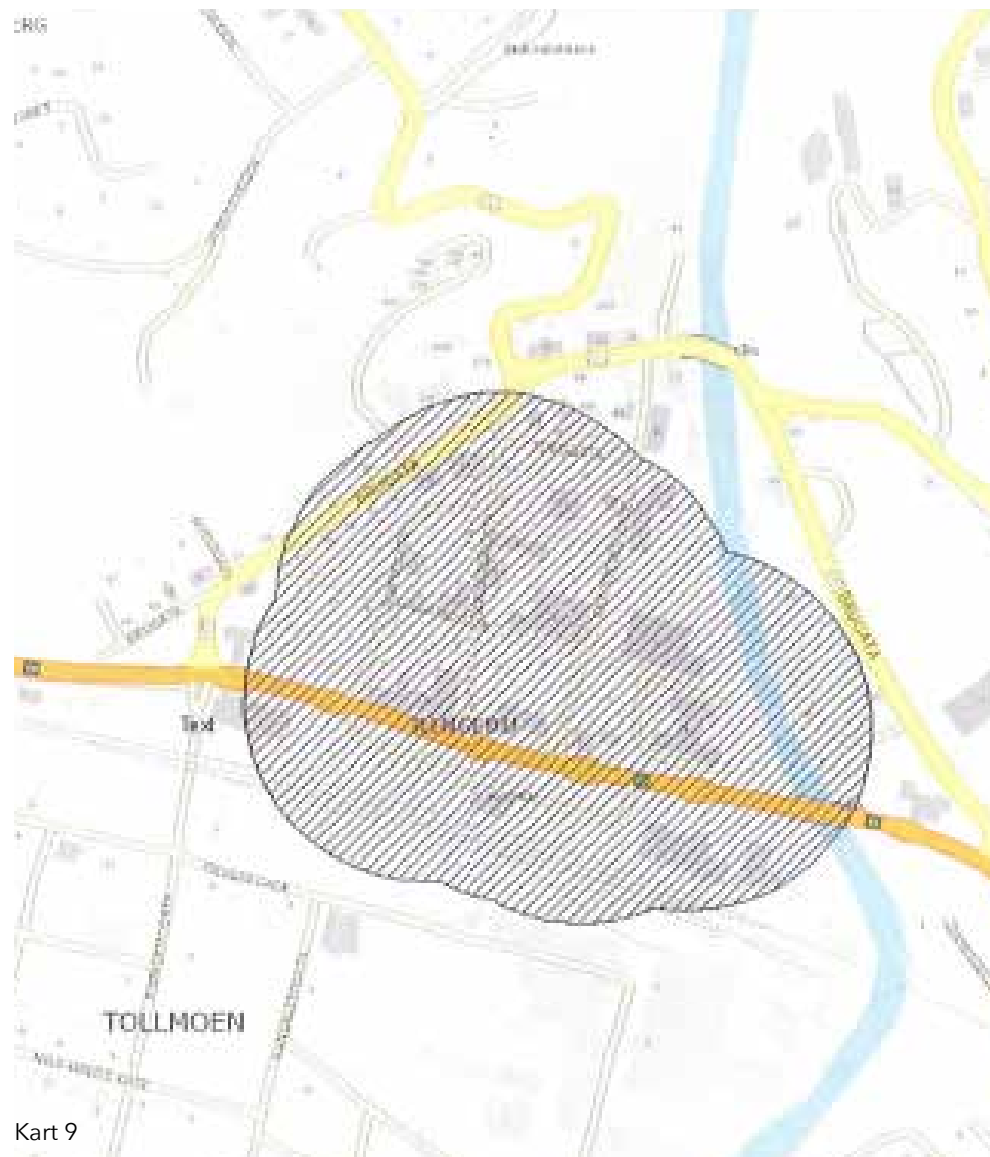
SYSSELTSATTE ETTER NÆRING 2010



FIGUR 20

DEFINISJON AV RINGEBU SENTRUM FRA SSB

Sentrum i Ringebu har fokus i denne oppgaven. Dette kartet viser Ringebu sentrum slik SSB har definisjon det. Her er imidlertid mye av sentrumsbebyggelsen i Ringebu utelatt. I tillegg ligger mesteparten av den gamle hovedvegen(Brugata, her farget gult) utenfor avgrensningen. Min områdeavgrensning er tatt med utgangspunkt i denne sentrumsavgrensningen, men i tillegg er det lagt til det jeg mener er tydelige sentrumsområder.



Kart 9

OMRÅDEAVGRENSNING

Områdeavgrensningen er satt ut i fra:

SSB sin avgrensning

Naturgitte forutsetninger

Bebyggelse

Institusjoner og sentrumsfunksjoner

Tidligere kjennskap til sentrum

Noe av området sør for jernbanen er tatt med for å kunne se på muligheten for kommunikasjon på tvers av E6 og jernbane. Bebyggelsen her er ikke i fokus, og er dermed tatt ut av de fleste analysekartene.



PLANER OG FØRINGER

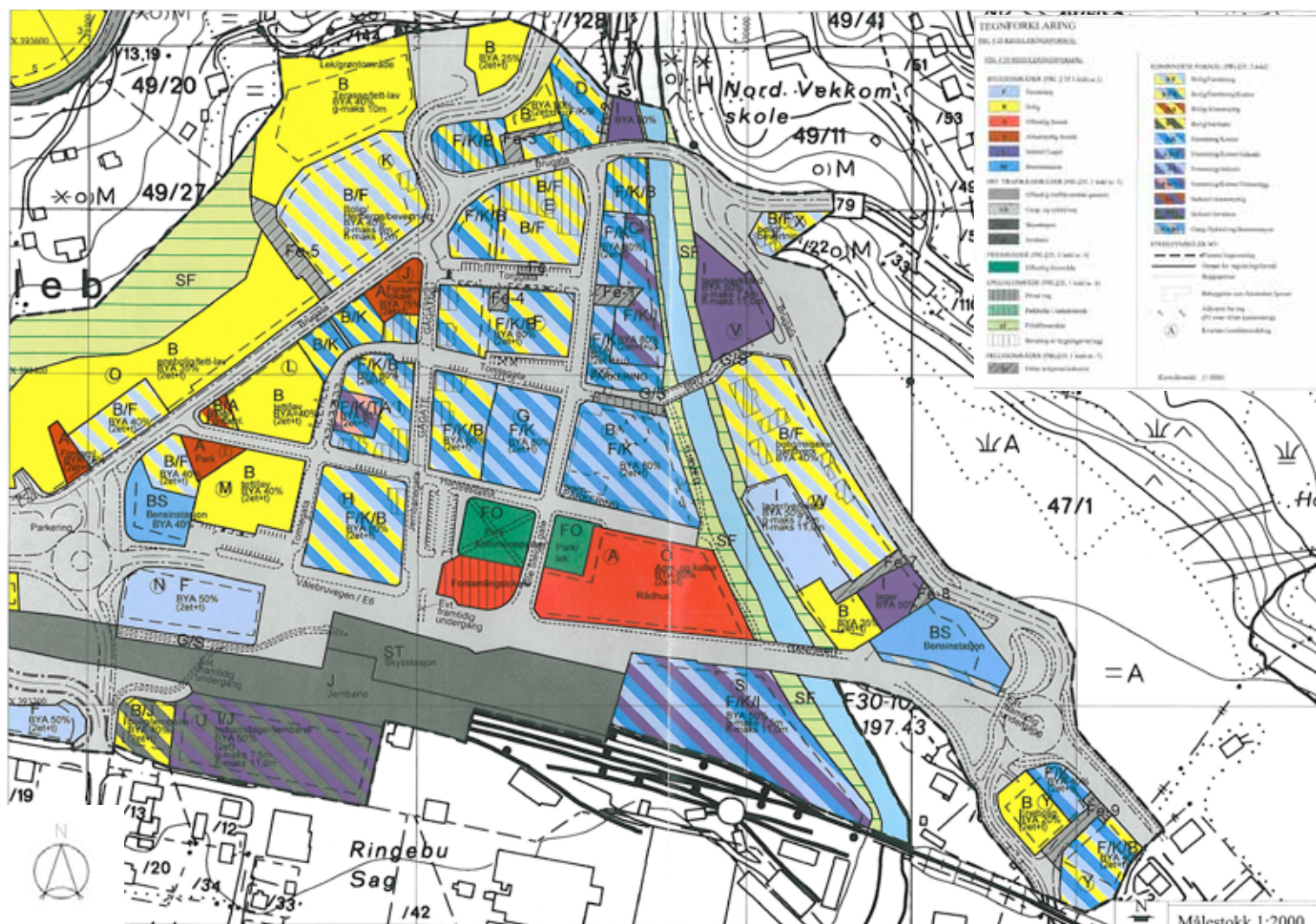
REGULERINGSPLAN FOR VAALEBRO 1890



Ambisjonsnivået for “Vaalebros” var vel stort når den første reguleringsplanen for tettstedet kom i 1890. I dag er kun delen mellom Våla og Bruvegen, den gamle hovedvegen, bygget ut i sin helhet i kvartalstruktur. Deler av Tollmoen, lengst til venstre, er også bygget etter kvartaltankegange, selv om dette er et boligområde. Den resterende kvartalstrukturen har aldri blitt fullført, slik Amtskonduktør Krum hadde tenkt.

Men planen har lagt føringer for Ringebu helt fram til i dag, og kvartalstrukturen er noe av det som kjennetegner Ringebu og som gir det identitet. Denn kvartalstrukturen er derfor noe som bør bevares, og bør ligge som et grunnlag for videre utbygging, også utenfor min områdeavgrensning.

REGULERINGSPLAN FOR VÅLEBRU 2003



KART 12

Det er flere gjeldene planer for Ringebu tettsted, men reguleringsplan for Vålebru fra 2003 dekker det aller meste av sentrumsområdet.

Reguleringsplan for Vålebru(2003). Omfatter i grove trekk areal mellom gammel og nåværende hovedvei. I tillegg er noe areal mellom Bruvegen og berget bak(Ulberg) tatt med i likhet med areal rundt jernbanen. Reguleringsplanen stemmer godt overens med sentrum slik det er i dag. Dette innebærer blant annet at store områder er regulert til parkering, men fremstår kun som store asfalterte plasser uten klar avgrensning. Denne reguleringsplanen tar ikke med områdene øst på kartet, men her er det i senere tid anlagt ny næring. Den er derfor mangelfull i sentrumsavgrensning og reguleringsformål sett i forhold til å se sentrum under et og ønsket reguleringsformål og sentrumsspredning/utvikling.

Kommuneplanen (1988) gjelder for områdene som på denne planen er hvite. Den blir helt opphevet når ny kommuneplan kommer i 2014.

OPPTREKKSARM

Ny E6-trassé er planlagt helt ut mot Lågen. Reguleringen for denne trasseen er fastsatt, også inn til sentrum. Noe av dennereguleringen lengst i nord faller inn under områdeavgrensningen. Mange forslag har fremkommet (se kart s 25) men dette er den eneste opptrekksarmen som er regulert. Planene er fremdeles under arbeid, men på grunn av arealkrevende kryss eller rundkjøring, tyder mye på at det kun blir en opptrekksarm inn til sentrum. Dette vil føre til at Ringebu sentrum blir en omveg og en avstikker fra ny E6. Opptrekksarmen blir relativt lang, uansett hvor du plasserer den. Opptrekksarmen har stor betydning for sentrumsstrukturen i Ringebu. Undersøkelser vegvesene har gjort (SSV 2003) viser at en funksjonell opptrekksarm er svært viktig for å få et velfungerende sted. Der er det påpekt viktigheten av å ha 2 opptrekksarmer for å gjenskape gjennomkjøringsmuligheten og minske følelsen av omvei.

Kryssområder tiltrekker seg i følge (Vegvesen 2009a), bensinstasjoner, kollektivstopp, vegkroer og matbutikker. Dette vil være en lite ønskelig situasjon for Ringebu, fordi det vil ta

aktivitet fra Ringebu sentrum. I tillegg vil det bli skapt en situasjon der du må kjøre bil til og fra kollektivtilbud i enda større grad enn i dag. Dette vil være lite ønskelig både i forhold til nasjonale og regionale mål, men også for innbygere i Ringebu.

Uten en bevisst holdning til dette, vil sentrum spre seg, og E6 vil da bli kommunens nye tyngdepunkt. Dette er i strid med regionale føringer for lokalisering av varehandel i Oppland (Oppland fylkeskommune 2004), og noe av argumentasjonen for hvorfor jeg har valgt å redegjøre for en alternativ E6-trassé gjennom sentrum. En opptrekksarm blir dermed også et argument som må tas med i videre vurdering av tettstedutviklingen.



KART 13

i kommunedelplan for E6 Elstad-Frya er det regulert en type opptrekksarm.

ENDRINGER I SENTRUM

FERDIGSTILTE PROSJEKTER

Jernbanegata ble i som en av de første i landet gjort om til gatetun i 1981. Det ble ikke gjort nevneverdige utbedringer av dekke eller lignende. I 1991 ble gaten gjort om til gågate, men det var først i 2008-2009 at gatedekket og opprustningen av gaten kom på plass.



Bilde 18 Ole steigsgate slutten av 1990-tallet



Bilde 20 Ole steigsgate 2013

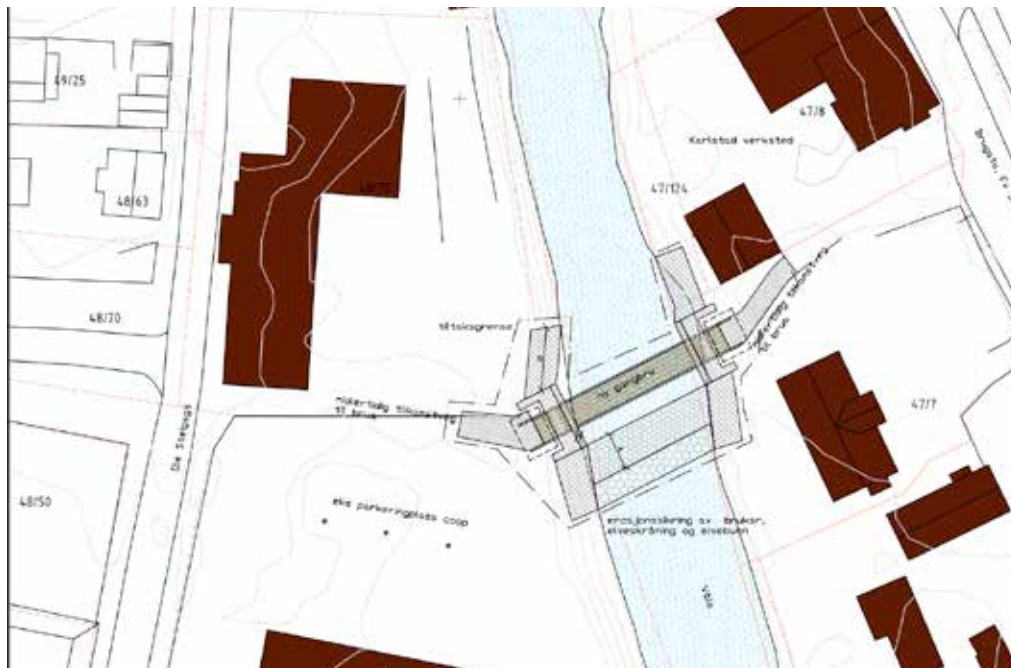


Bilde 19 Jernbanegata på slutten av 90-tallet



Bilde 21 Jernbanegata 2013

1 PÅGÅENDE PROSJEKT



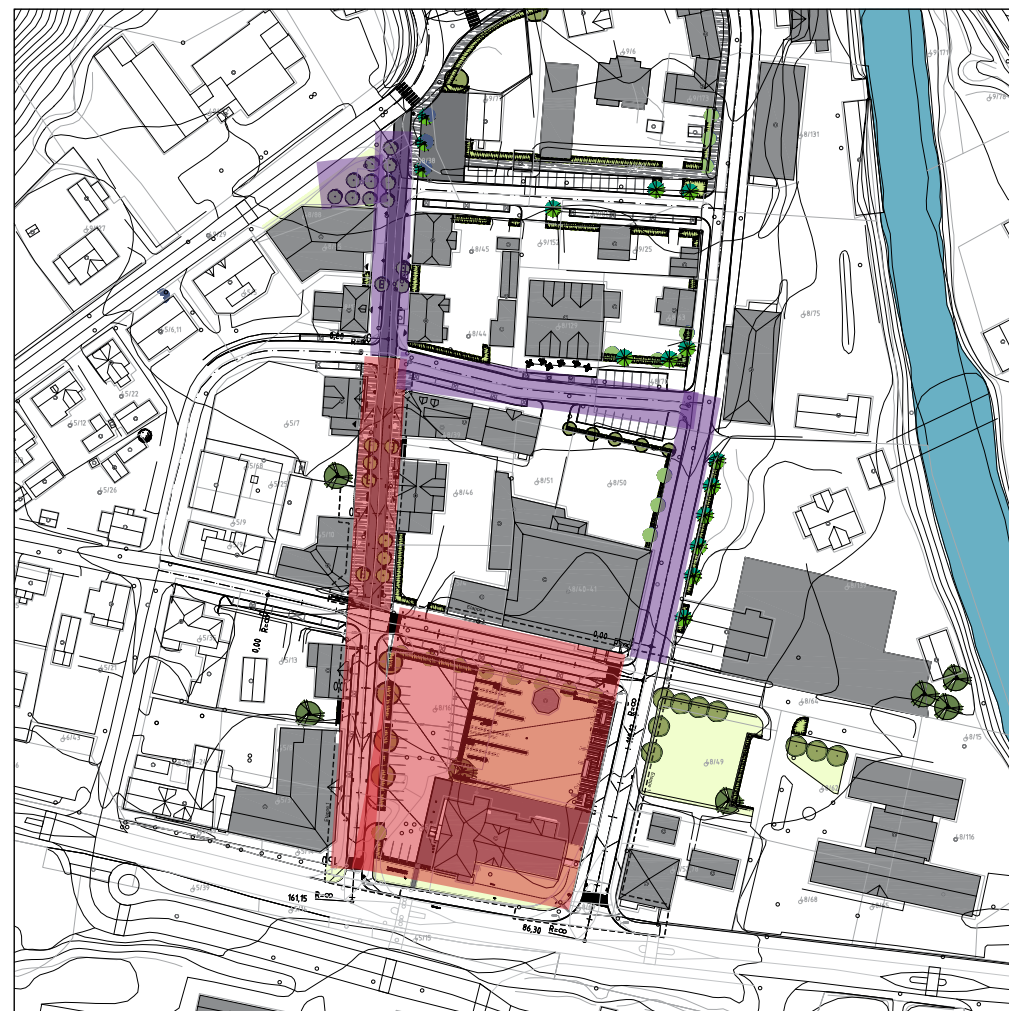
KART 14

1. I Reguleringsplanen for Vålebru fra 2003, er det regulert inn en gangbu over Våla. Høsten 2013 ble dette prosjekt satt igang. Prosjektet ligger ute på Doffin, side for all offentlige prosjekter, og forventes påbegynt i 2014

2. Grindaker Landskapsarkitekter har prosjektert sentrumsforkjøning i Vålebru sentrum. Dette ble gjort i 2011 og er her avmerket med rødt. Del 2 av denne forkjøningen begynner i 2014 og er her avmerket med lilla. Oppgraderingen som er gjort, består hovedaklig av opparbeiding av sentrumparken med blomster og benker. I tillegg har parkeringsplassen i tilknytning fått en oppgradering med beplantning.

Området har blitt mer lebart og fått en oppstramming. Gateparkeringen langs nedre del av Jernbanegata har blitt strammet opp mens det første

2



KART 15

kvartalet av gågata har fått nytt dekke, nye benker, beplantning, lykter og fastmonterte salgsbenker.

DEL 3 ANALYSER OG REGISTRERINGER
DETTE KAPITTELET OMHANDLER REGISTRERINGER AV DAGENS
SITUASJON

INNHOOLD DENNE DELEN

3 OMRÅDEANALYSE 4. TEORI OG FØRINGER

LANDSKAP

- Klima
- Ringebu i landskapsrommet
- Siktlinjer
- Gater.

IDENTITETSSKAPENDE ELEMENT

- Bruer over Våla
- Stasjonsområdet.

STRUKTURER

- Funksjonsinndeling
- Inngang til sentrum

ARKITEKTUR

- Estetisk uttrykk
- Jernbanegata
- Brugata

PROPOSJONER

- Jernbanegata
- Ole Steigsgate
- E6.

AKTIVITETER TIL FOTS OG PÅ SYKKEL

- Offentlige byrom
- Grøntområder
- Barnetråkkregistrering.
- Aktive byrom.
- Intervju med beboere i Ringebu.

AKTIVITET MED BIL

- Parkering.
- Fart.
- ÅDT.

EIENDOMSREGISTRERING.

SWOT

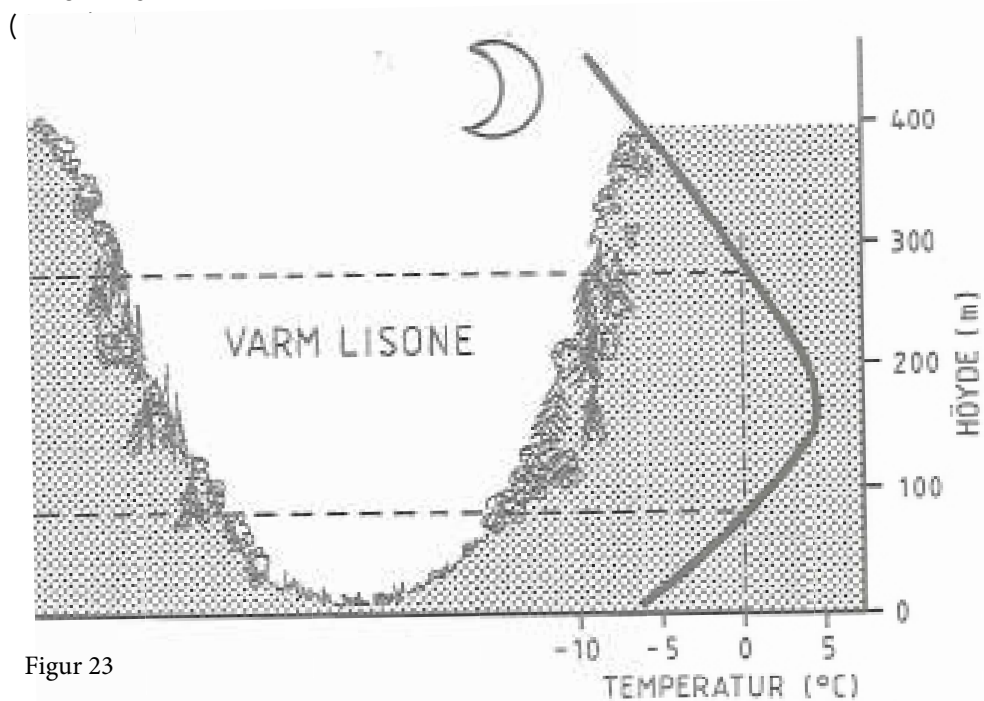
VEIEN VIDERE

LANDSKAP

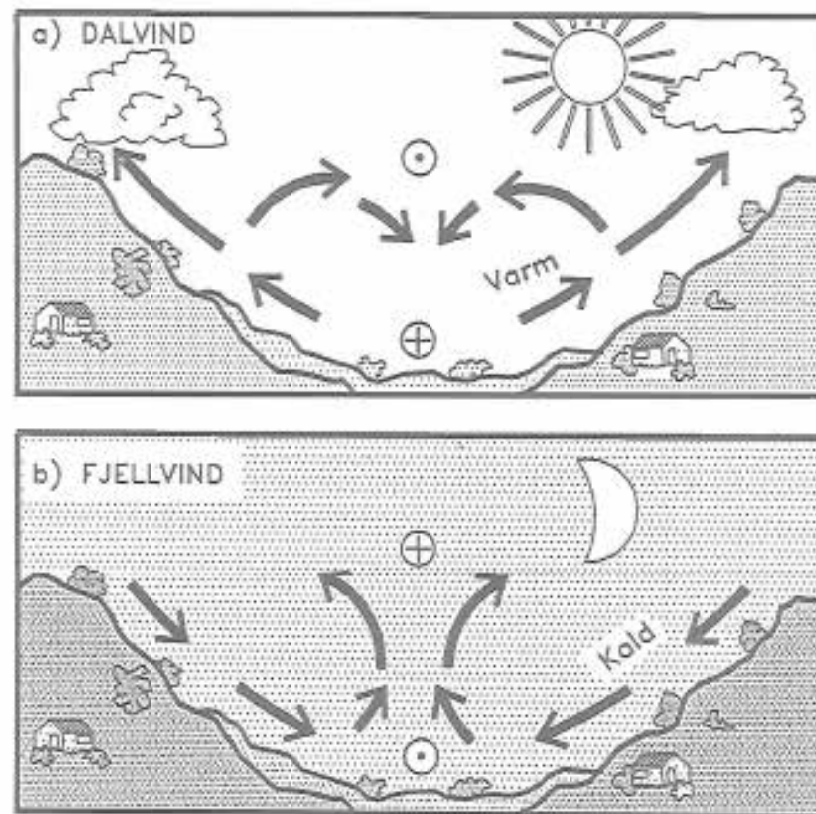
KLIMA

Området har et typisk innlandsklima, klimaet er kaldt og tørt, med lange og kalde vintre.

Lågen bringer med seg kald luft nedover dalen. Litt høyere oppe, ligger den varme lisonen. Der bosatte folk seg først, for å få best avlinger. Dette var noe de tok mer hensyn til i tidligere tider, noe en ser på Ringebu Stavkirke, gårdene og den første vegen gjennom Gudbrandsdalen. De er alle plassert i den varme lisonen for å unngå den kalde trekken nede i dalen. Et typisk innlandsklima er ikke like utsatt for vind som kysten. Men luften varmes opp på dagen, dette gjør at vi får et mikroklima



Figur 23



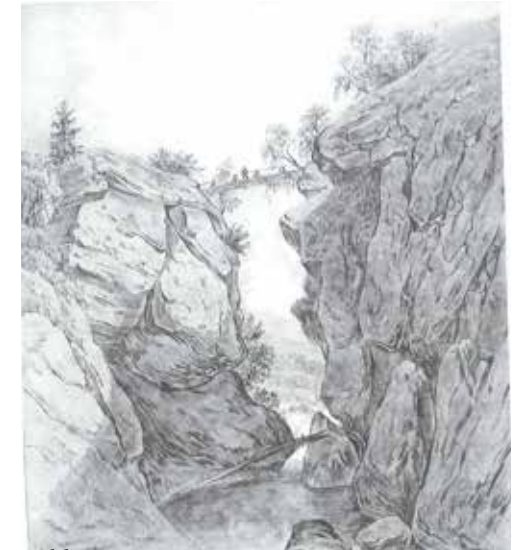
Figur 24

Mikroklimaet i Vålebru er preget av varme vinder som går opp langs fjell-sidene og oppover dalen, mens kalde vinder blåser nedover fjellsidene og nedover dalen. Siden Vålebru ligger neders på sletta i Gudbrandsdalen, vil også den kalde luften samles der.

Vurdering:

Lange vintre, men ellers lite nedbør og vind å ta hensyn til.

RINGEBU I LANDSKAPSROMMET



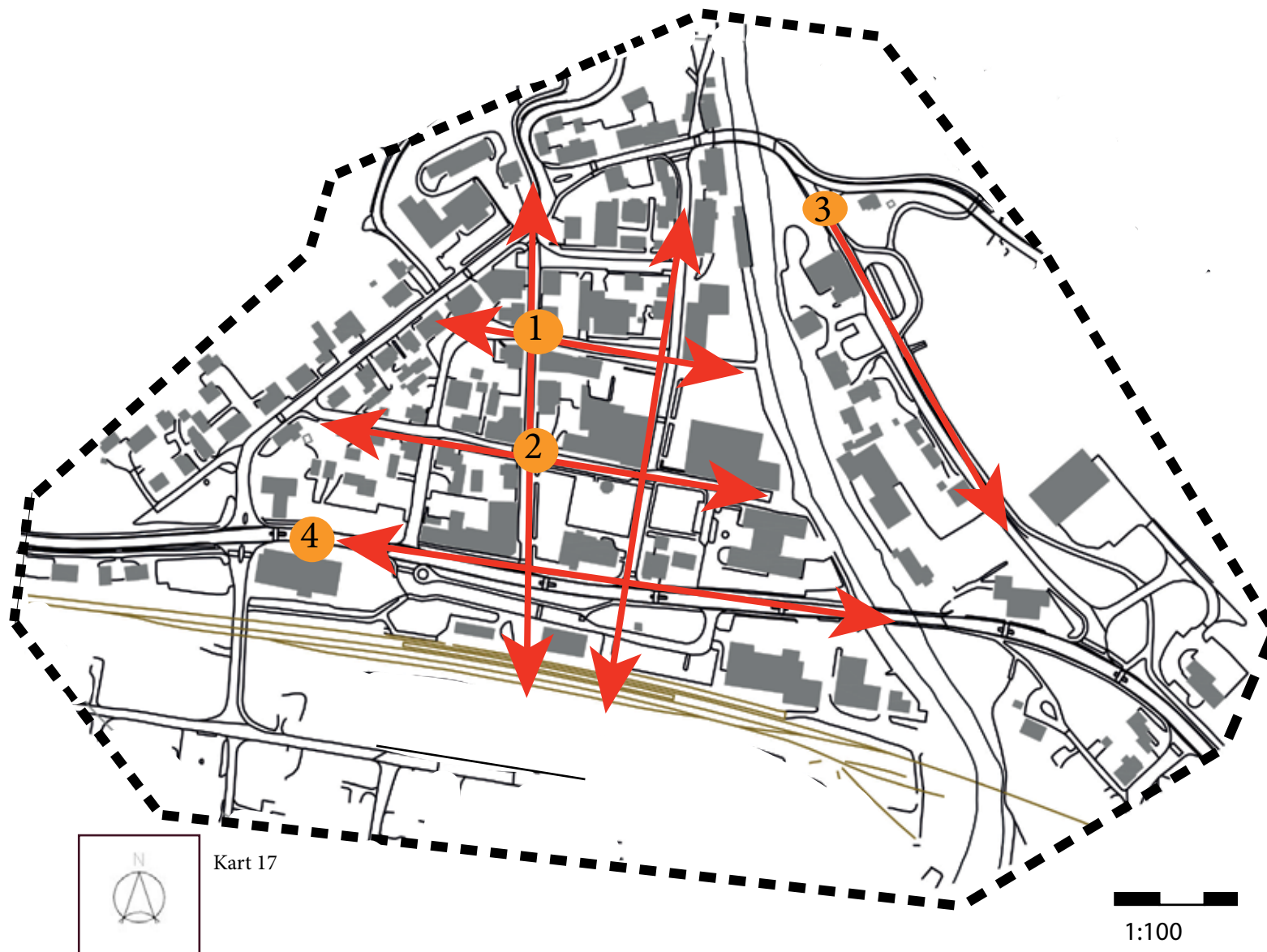
Bilde 22

I bunnen er Gudbrandsdalen brei og flat. Fjellsidene er relativt bratte, men blir brutt opp av elvedaler.

Vurdering:

Terrenget gir stedet karakter og klare avgrensninger.

SIKTLINJER



Fjellene i nord er med på å ramme inn stedet. Siktlinjer som går sørover, er med på å skape en åpen følelse. Utsikten sørover i dalen, gjør at du unngår en innelukket følelse, men heller føler at du er en del av et større landskap. Siktlinjene er derfor viktige for opplevelsen av Ringebu som tettsted i et større landskapsrom.

Vurdering:

Kvartalstrukturen har stor betydning for Ringebu som sted. Det er derfor viktig å ta vare på siktlinjene i en eventuell fortetting av området.

Kart 17

1:100

1 Nord Jernbanegata



2 Sør Jernbanegata



3 Øst Brugata

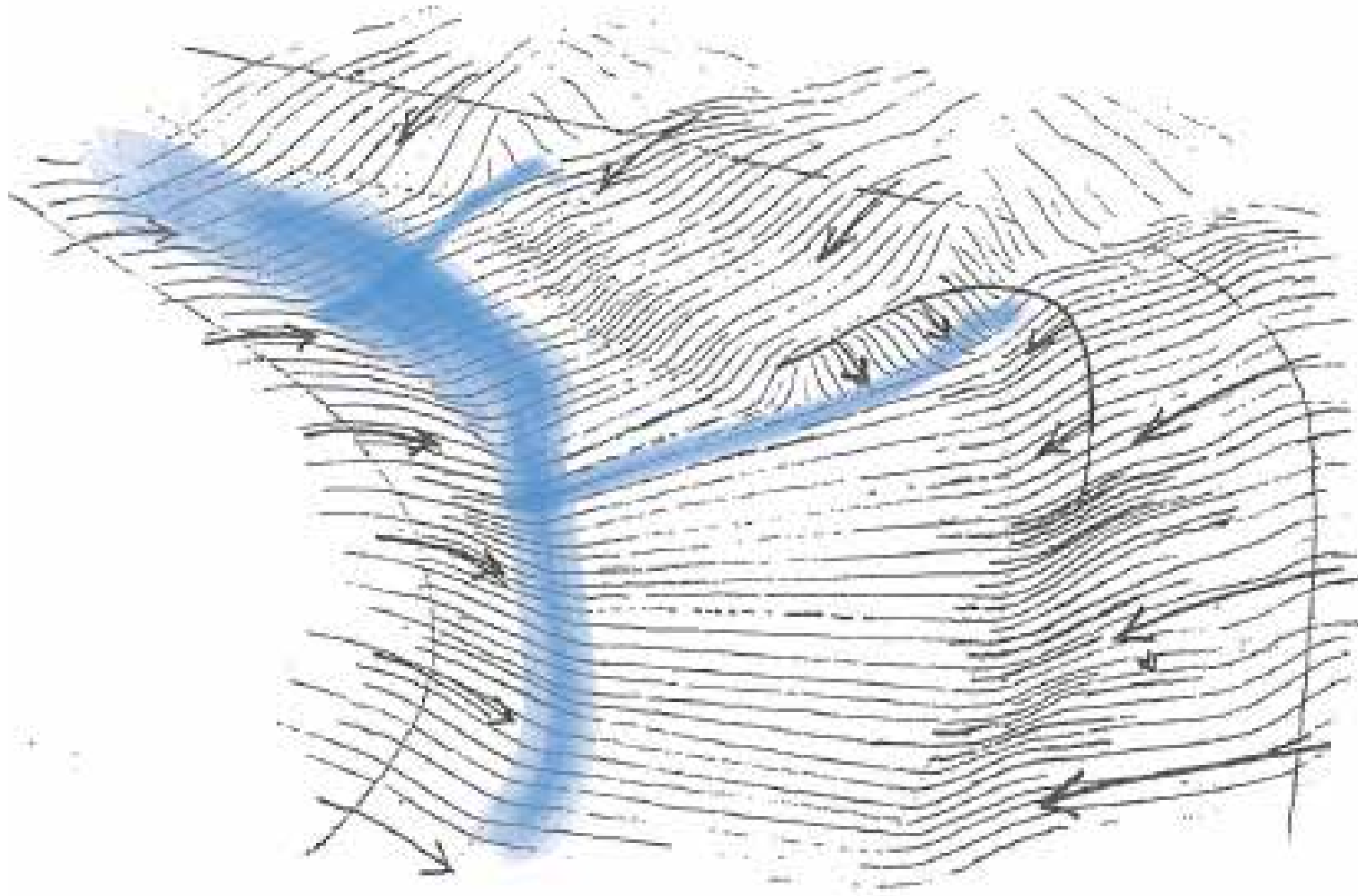


4 Vest E6



STRUKTURERENDE ELEMENT

FJELL



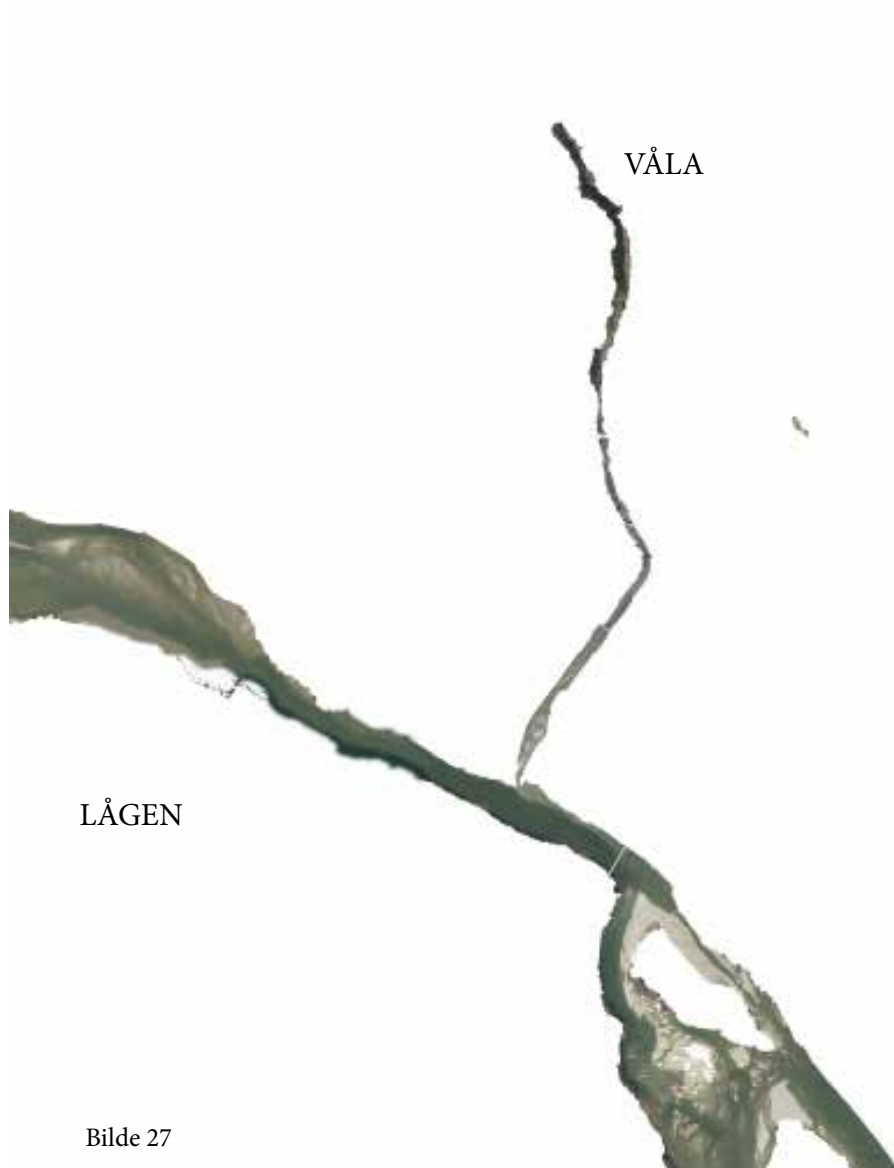
Fjellveggen buer seg noe langs dal-
siden. Bak Ringebu ligger et platå
som gir et større lanskapsrom og
danner et "hjørne" i den breie dalen.

Vurdering:

Fjellsidene danner et avgrenset
landkapsrom.

Figur 25

ELVER

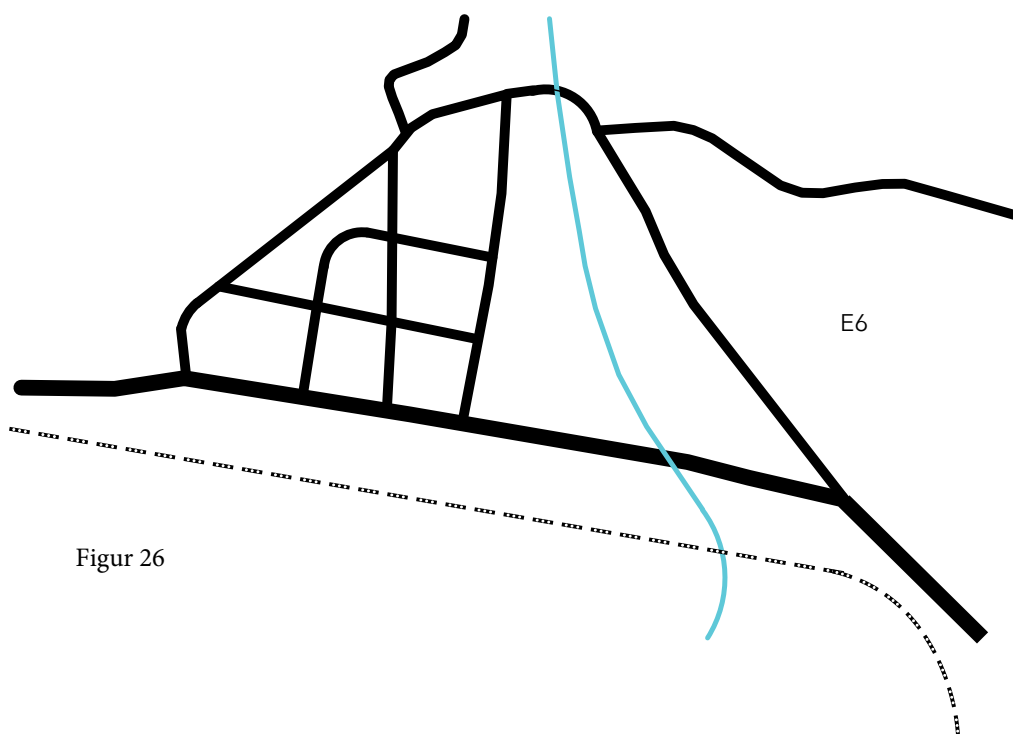


Elvene er en viktig del av identiteten til Ringebu som tettsted. Våla har vært en livsnerve til stedet, men er i dag lite fremtredende. Elvene blir store i vårflommen, og spesielt Lågen kan skape store problemer. Likevel er elvene en positiv og identitetsskapende faktor, som kan skape gode uterom i sentrum, eller være et sted for aktivitet og rekreasjon.

Vurdering:

- Lite tilrettelagt og ikke en del av sentrumbilde.
- Ligger gjemt bak vegetasjon og bebyggelsen vender elva ryggen.
- Ikke tilrettelagt for turstier som kan knytte elvene sammen
- Våla fremstår som en barriere mer enn et positivt innslag, men har stort potensiale til og utnyttes bedre.

VEG OG JERNBANE



Figur 26



Bilde 32

BRUGATA



Bilde 33

TOGSTASJONEN



Kart 18

Bilde 34

E6



Bilde 35

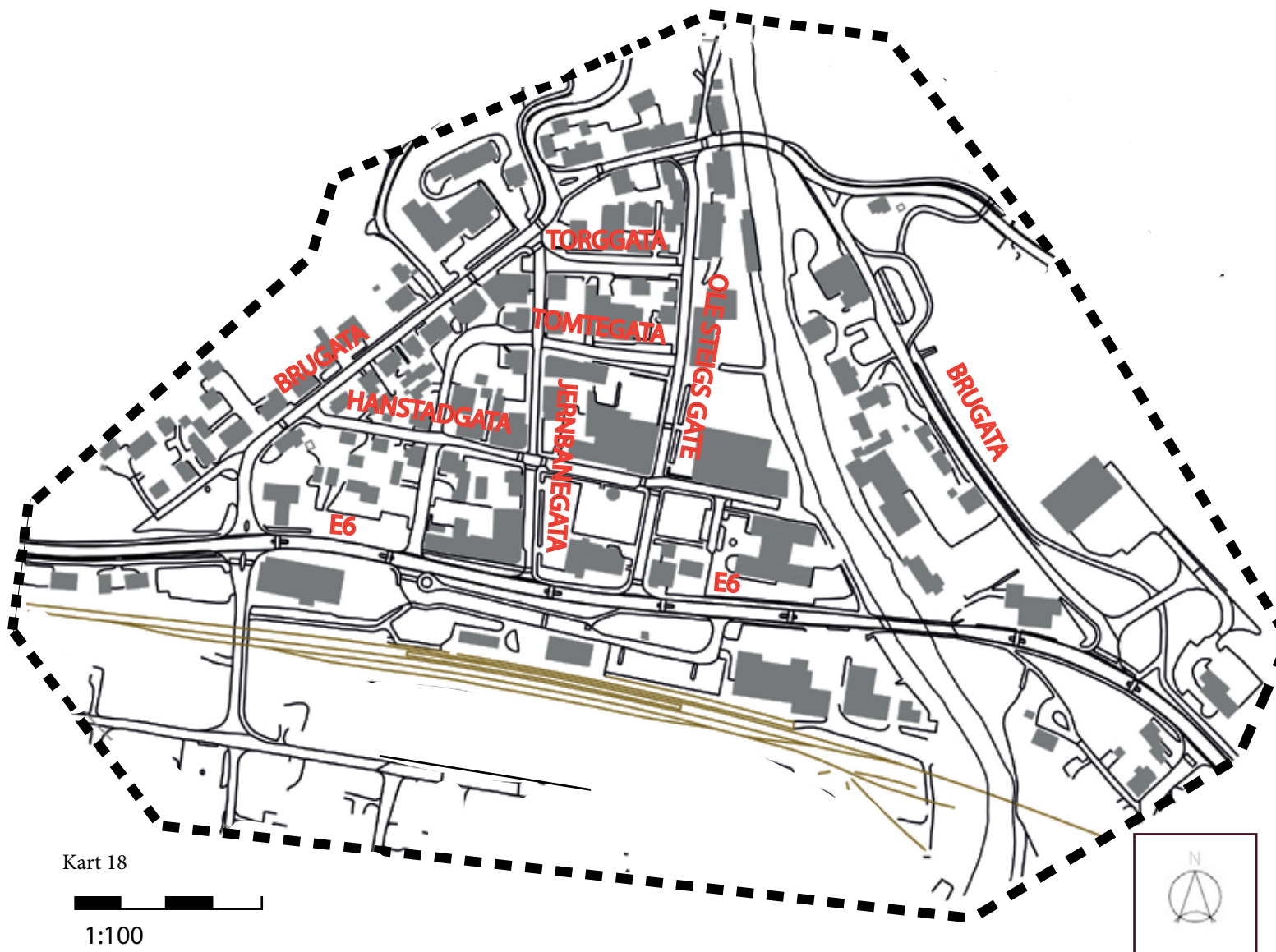
OLE STEIGSGATE

E6 og jernbaner barrierer som en må forholde seg til. Dette kan imidlertid bearbeides for å redusere barrierevirkningen. Jernbanen har mindre muligheter for omdanning enn E6, men begge kan videreutvikles for å minske barriereeffekten.

Vurdering:

- Oppgaven blir å videreutvikle gat-estrukturer, redusere E6 som barriere og integrere den og jernbanen bedre i sentrum,

GATESTRUKTUR



Kart 18

1:100

Ringebu har et en tydelig kvartalstruktur. Gatestrukturen er viktig for sentrum. I dag er øvre del av jernbanegata gågate, og det er stengt for utkjøring på E6. Alle andre gater er to-veiskjørt. Ole Steigsgate og Brugata er hovedgater for trafikk gjennom sentrum. Tomtegata har potensialer for å bringe trafikk inn i sentrum fra E6, for å kunne stenge av andre gater for bilkjøring. E6 har realtivt høy fart, mange trafikanter av alle slag og mange avkjøringer. Dette skaper et uoversiktlig bilde.

Vurdering:

- Gatene og den tydelige gatestrukturen er det som legger grunnlaget for at Ringebu framstår som et tett og konsentrert sentrum med urbane kvaliteter. E6 skiller seg ut på grunn av utforming og trafikk.

IDEENTITETSSKAPENDE ELEMENT

BRUER

Brua over Våla var selve starten på Ringebru som tettsted, men ligger i dag skjult. I dag er det ingen markant forskjell mellom brua og veien på hver side, noe som gjør at brua går relativt i ett med vegbanen. Fotgjengere er dårlig ivaretatt over brua, spesielt på vinteren. Brua er en del av den gamle Kongevegen og pilgrimsleden til Nidaros, men dette kommer svært dårlig fram. Sammen med Våla Bruk, som i dag er en kinarestaurant, dannet de en gang livsgrunnlaget for tettstedet og tyngdepunktet i sentrum. Dette får Vålebrua ingen annerkjennelse for i dag. Brua som går over Våla som en del av E6, har ikke samme historisk betydning, men har en lignende utforming. Den tar ikke vare på myke trafikanter og fungerer dårlig som en inngangsport til Ringebru sentrum.



Bilde 36

VÅLEBRUA CA 1900



Bilde 37



Bilde 38

VÅLA BRUK



Bilde 39

E6



Bilde 40

VÅLA BRU

Vurdering:

- Vålebrua er et av de historiske grunnpilarene for tettstedet og burde vektlegges i en videre stedsutvikling. Friisvegen og den gamle kongsvegen har et startpunkt i Ringebru ved Vålebrua. Dette burde synliggjøres mye bedre som en turistveg til Ringebru Stavkirke, for å binde de to stedene sammen

STASJONSOMRÅDET

Før jernbanen kom, lå tyngdepunktet i kommunen ved Vålebrua. Når jernbanen kom til Ringebu, ble sakte, men sikkert tyngdepunktet flyttet nedover mot jernbanen og stasjonbygningen. Kaupanger, datidens kommunehus, ble bygget i 1911, og førte til ytterligere styrking av området ved jernbanen.



Bilde 42



Bilde 43

KAUPANGER



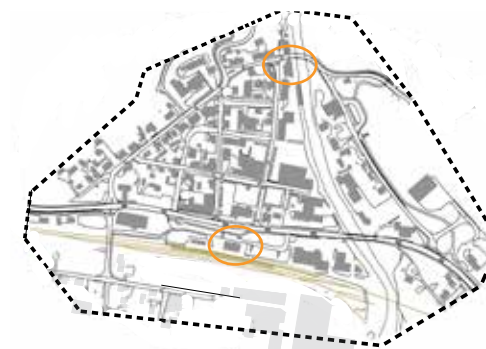
Bilde 44

E6 OG BUSSHOLDEPLASSEN



Bilde 45

STASJONSOMRÅDET



Vurdering:
Tettstedets kjerne ligger i dag mellom stasjonsområdet og Vålebrua.
Oppgaven blir å vitalisere dette området, og forhindre at sentrum sprer seg nok en gang og sprer seg ned til nye E6

STRUKTURER

FUNKSJONSINDELING



Boligbebyggelsen finnes hovedsaklig i tilknytning til Brugata. Næring er først og fremst plassert i Jernbanegata, Tomtegate og Ole Steigsgate. Jernbanegata har i stor grad bolig i 2. etg. med næring i 1. etg. De to øverste kvartalene i Jernbanegata er gågate, og bidrar svært positivt til småhandel i sentrum. Det nederste kvartalet er preget av lite aktive fasader, noe som lammer aktiviteten i denne delen av gata. Det samme gjelder i stor grad Ole Steigsgate. Lukkede fasader bidrar mindre til gatemiljøet utenfor, og gatene med mange lukkede fasader oppfattes som mindre urbane.

Vurdering:

Gågate sikrer at myke trafikanter blir ivarettatt, og er med på å gi sentrum et mer intimt og urbant preg.



Kart 19



1:100

OFFENTLIG BEBYGGELSE

- 1 Rådhus
- 2 Brannstasjon
- 3 Bibliotek
- 4 Kulturhus, Kaupanger
- 5 Jernbanestasjon
- 6 Ungdomshus
- 7 Ungdomshuset, kirke og kultur

NÆRING

- 8 Rimi
- 9 Kiwi
- 10 Coop Mega
- 11 Coop Elektro
- 12 Coop Klær
- 13 DNB Bank
- 14 Sparebank 1
- 15 Vitus Apotek
- 16 Eldris Parfumeri
- 17 Garnbutikk
- 18 G-sport, avd sykkel og ski
- 19 Kremmertorget
- 20 Jarles Blomster
- 21 Ringebu Libris med smykker
- 22 Felles Glede
- 23 La Pierre, Sko
- 24 Farge og interiør
- 25 XXL bygg
- 26 Europris
- 27 Poten Dyrebutikk
- 28 Annis Pølsemakeri
- 29 Fru Frøken, Klær

- 30 G-sport avd. klær
- 31 Stallen smykker

SPISESTEDER:

- 32 Baker Hansen
- 33 Mølla, Kinarestaurant
- 34 Konduktøren
- 35 Kebab

ANNEN NÆRING

- 36 Hårstuggu
- 37 Salong Saks
- 38 Karis salong
- 39 Hedvigs Hudpleie
- 40 Naprapat
- 41 Fysioterapi
- 42 Rob optik
- 43 GEI- elektro
- 44 Kjos verksted
- 45 Tinde Hytter

ANNET

- 46 Ringebu Asylmotak
- 47 Frelsesarmeen
- 48 Lions, Hanstadbygningen

INNGANG TIL SENTRUM



Bilde 45

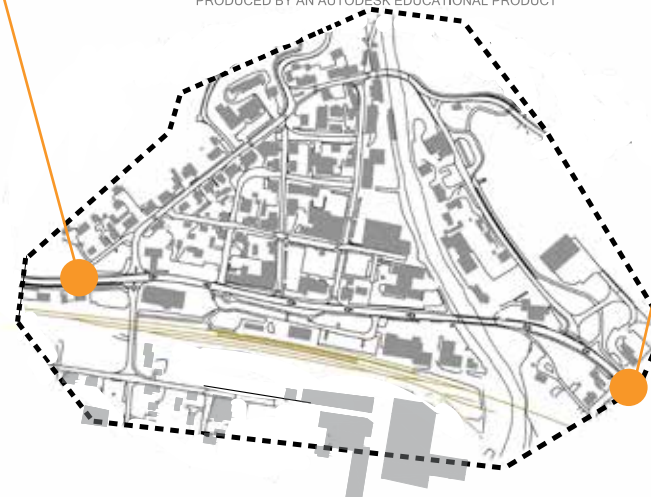
Vurdering vest
Inngangen til sentrum i vest er preget av store områder uten noe tilsiktet bruk. Noe er asfaltert, noe er gammel veibane og noe brukes som parkering av store kjøretøy. Rimi er det første tegn på at dette er et tettsted. Fartsgrensen er satt ned til 50 km/t utenfor karbegrensningen. Dette avgjør hvor sentrum begynner i dag.



Bilde 46

E6 FRA ØST

E6 FRA VEST



Vurdering øst
Tinde Hus og hytter sitt hovedkontor er nylig bygd og setter preg på inngangen, sammen med Statoil og annen spredt bebyggelse. Du får lite eller ingen inntrykk av Ringebu som sted og sentrum. I likhet med vest, er fartsgrensen satt ned til 50 utenfor kartavgrensningen, i sammenheng med et gårdstun(skjeggestad). Dette avgjør hvor tettstedet begynner, men ikke sentrum.

ARKITEKTUR

ESTETISK UTTRYKK

Fasader har stor betydning for hvordan vi opplever et sentrum. I Ringebu kan vi i hovedsak skille det estetiske uttrykket i to.

1: Den eldre bebyggelsen fra begynnelsen av 1900 er bygninger i tre med to etasjer. Mange av bygningene har smale dører og vinduer med forseggjort stil. Det er disse byggene som setter mest preg på sentrum. De er alle bygget i relativ lik stil, godt bevart, de fleste langs Jernbanegata.

2: Mange av de andre næringsbyggene er bygget på slutten av 1980-tallet og fram til i dag. De har noe ulikt estetisk uttrykk med større byggevolum. Dette fører til at flere sider blir ensidige og lite aktive. De har store vinduer og breie dører, men det er langt mellom inngangene. De større byggene inneholder større bedrifter, og trenger derfor kun en inngang.



Bilde 47

OLE STEIGSGATE



Bilde 48

OLE STEIGSGATE



Bilde 51

JERNBANEGATA



Bilde 49

E6/JERNBANEGATA



Bilde 50

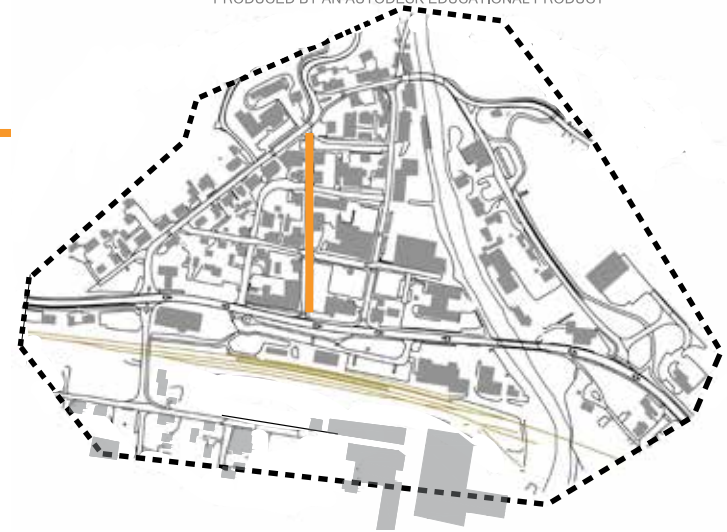
JERNBANEGATA

vurdering

- Den eldre bebyggelsen har mindre volum og mer luft mellom hver bygning enn den nyere bebyggelsen.
- Den massive fasaden gir mindre liv til gaten utenfor.

JERNBANEGATA

Jernbanegata er en av de viktigste gatene i Ringebu. Her finner du dagens gågate og hovedtyngden av butikker. Arkitekturen her er ensartet og fra relativt samme tidsperiode. Bygningene er alle i lik skala, med omlag like fasader og innganger. Avstanden mellom dem er ikke for lang, med ca to bygninger pr. kvartal. Bygningene setter et spesielt preg på Ringebu som tettsted. Det er denne gata og disse bygningene som var hovedargumentet for at Ringebu fikk Bymiljøprisen i 2011.



N JERNBANEGATA

S



Bilde 52- 59

JERNBANEGATA

BRUGATA

Brugata var hovedgata i Ringebu fram til 1950. I dag er gata kommet i skyggen av sentrum forøvrig, men er tilgjengjeld den mest trafikerte i forhold til biltrafikk. Gata danner fremdeles en ramme rundt sentrum, og i deler av den, er næringsaktiviteten fremdels stor. I Øvre del er det en del handelsaktivitet, også noe lengst vest. Det er her vi finner Ringebu sin eldste boligbebyggelse, men variasjonen av arkitektoniske stilarter og tidsperioder er stor.



∇ BRUGATA

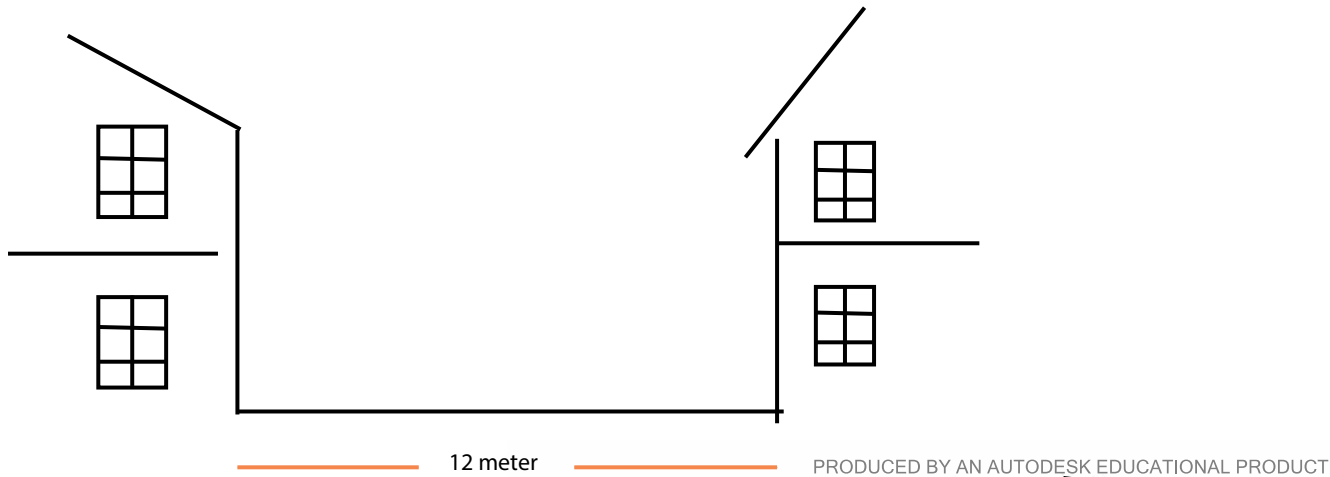


Bilde 60-67

BRUGATA

PROPORSJONER

JERNBANEGATA



Figur 27



Gatebredden er relativt smal, med tolv meter fra bygning til bygning. Hele gata er preget av småhandel, øverste del er gågate.

Vurdering:
Den smale gatebredden gjør at gata oppfattes som intim og urban.

OLE STEIGSGATE



Figur 28

Bygningene i Ole steigsgateer tilfeldig plassert. Gaten har mange tomrom og ulik høyde på husene. En lite estetisk fin bygning ligger rett overfor en gammel stall og ved siden av Våla Bruk. Dette har stor innvirkning på gaterommet. Bygningene er plassert direkte i kant med fortau, men det er store opphold mellom bygningene som fører til at gata føles breiere enn den er. Det er også en del bygninger med bolig i 1. etg. med hager i tilknytning. Fra 2014 skal gata oppgraderes fra krysset og ned mot E6. Oppgraderingen går i første rekke ut på noe beplantning og opprutsning av dekke slik det er gjort i Jernbanegata.

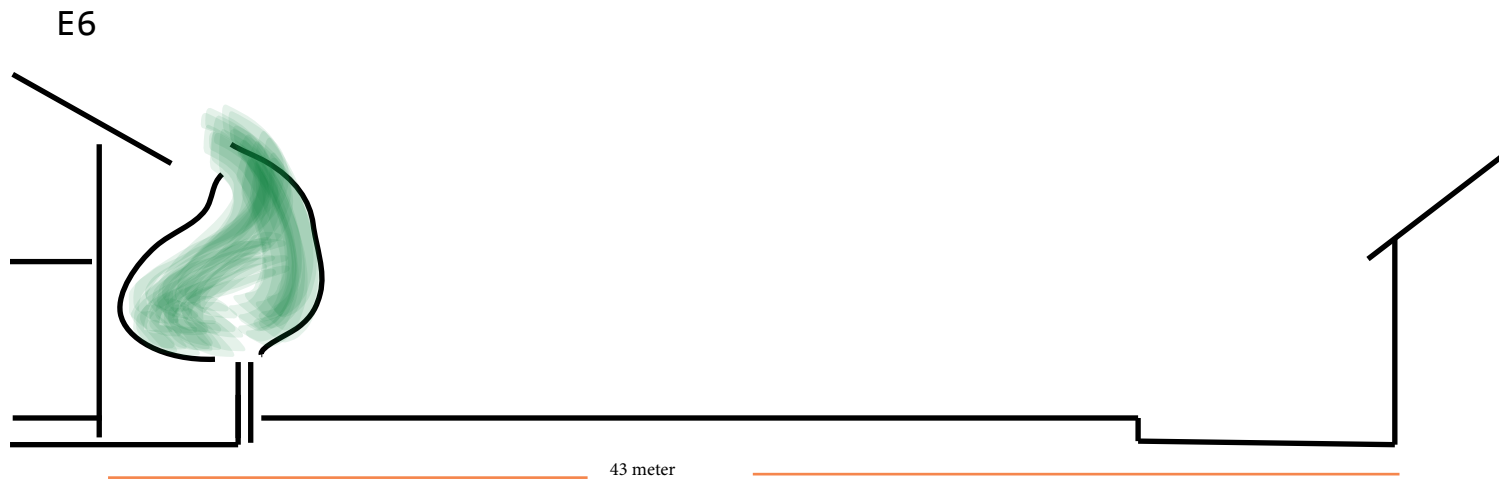


Bilde 68

Ole Steigsgate

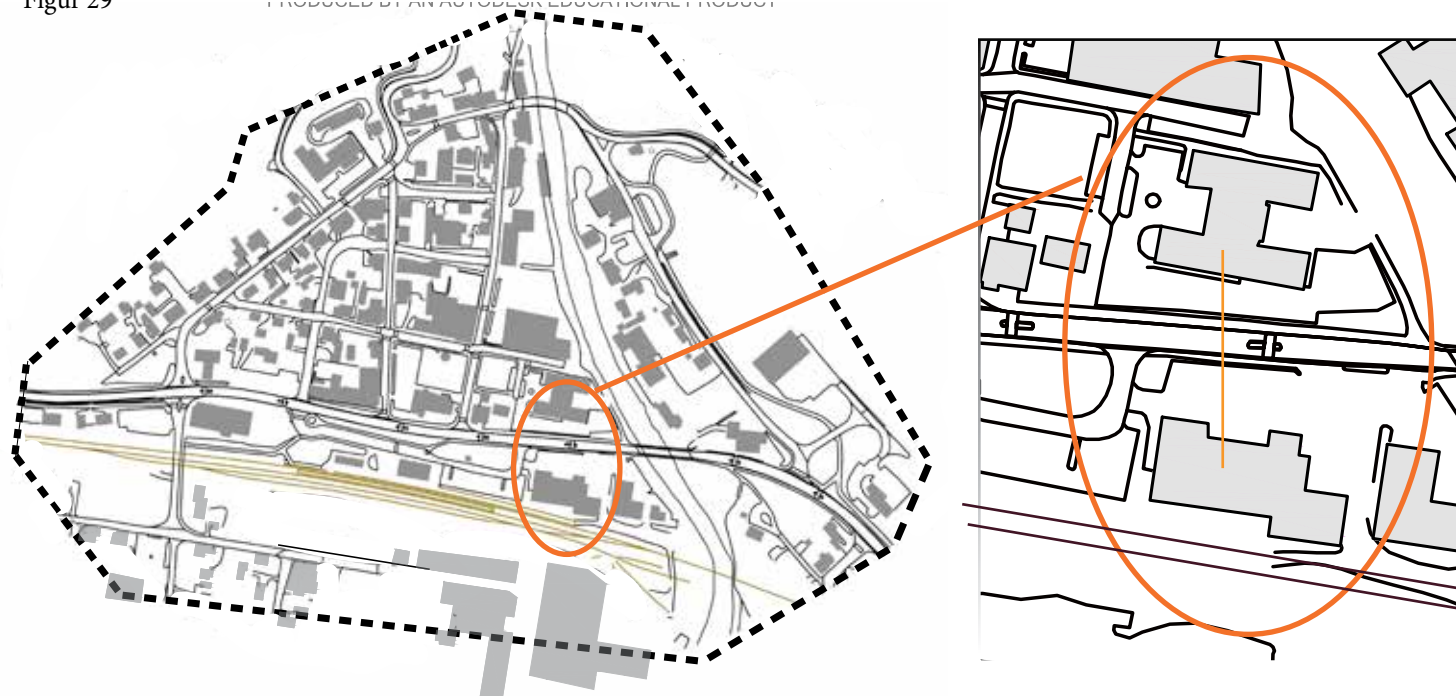
Vurdering:

Ole Steigs Gate er en av hovedgatene i Ringebu, men preges mer av biltrafikk, og oppfattes ikke som en tettstedsgate i dag. Fortetting med minimum gesimshøyde på 2 etg. og næring i 1. etg ville gjøre mye for opplevelsen av gata



Kjørebanelen på E6 er 6,5 m. Gaterommet mellom bygningene er 43 meter. Dette er mye for en sentrumsgate. Fotgjengere er ikke ivarettatt på tilfredsstillende måte, med kun smale fortau og ingen langsgående fotgjengeroverganger. Det er få og dårlig plasserte gangfelt over E6. Mange- og ikke oppmerkede avkjøringer gjør trafikkbildet uoversiktlig. Få av bygningene henvender seg mot E6. Bygningene som ligger rundt E6 er relativt store i volum, med store areal imellom. Dette påvirker gaterommet.

Figur 29



Bilde 69

E6

E6

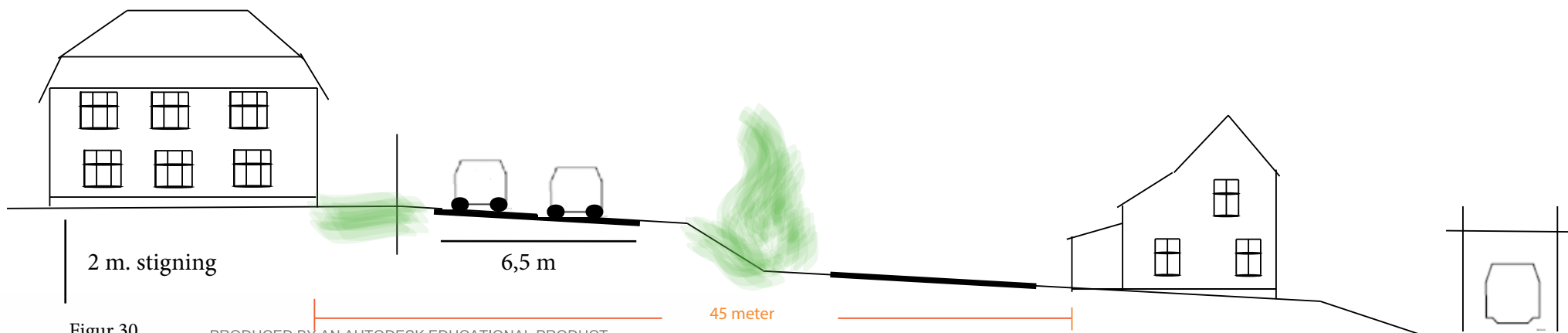
Kaupanger

E6

Bussfelt

Stasjonen

Tog



Figur 30

PRODUCED BY AN AUTODESK EDUCATIONAL PRODUCT

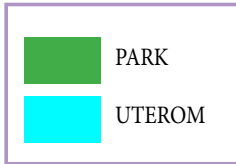


Vurdering:

- E6 er preget av et bredt gaterom.
- Arealet rundt veien er stort, og får veien til å virke mye bredere enn den er. Dette gjør også at E6 får et mer landeveispreg enn den burde ha igjennom et tettsted. Flere områder omkring E6 har få- eller ingen funksjoner og framstår som åpne.
- Dette gjør sitt til at E6 får et ytterligere større gaterom. En inskrenking av dette gaterommet vil tilføre sentrum positive kvaliteter. Sentrum forøvrig har en intim stemning, E6 skiller seg slik veldig fra resten av sentrum. E6 med et større gatepreg, kunne gjøre at veien hang bedre sammen med resten av sentrum.

AKTIVITET TIL FOTS OG PÅ SYKKEL

OFFENTLIGE BYROM



Kart 20



1:100

Ringebu har et konsentrert sentrum, med med flere opparbeidede byrom. Her registreres byrom som både park, gate og opparbeidet plass der det er naturlig å oppholde seg over noe tid.

Gågata er stedet som samler folk i sentrum. Parken i tilknytning til Kaupanger er fin og gir stedet grønne kvaliteter. Lekeparken er populær for barn. Små steder med sitteplasser er positive innslag i tettstedet.

Vurdering:
De byrom som er opparbeidet i Ringebu, er fine og er med på å gi tettstedet karakter. De øker trivselen i sentrum og kan brukes i sammenheng med mange arrangement. Men mye byroimbærer preg av asfalt eller lite planlegging. Disse arealene utgjør også en del av byrommet. En opprydning av disse arealene vil være positivt for stedet.

GRØNTOMRÅDER

FRILUFTSLIV FOR GÅENDE OG SYKLENDE

Ringebu har et lite og kompakt sentrum, midt blant jorder og fjell, med Store områder med grønstruktur rundt. Mye er kulturlandskap, og dermed lite tilgjengelig for folk flest, men det er kort avstand til fine turområder og turstier rundt sentrum. Det er lite opparbeidet gang- og sykkelnettverk gjennom sentrum. Tilknytningen til Lågen er dårlig og vegetasjonen rundt Våla, gjør elva utilgjengelig. Det er lite opparbeidet gangnett eller merking av turstier i sentrum som fører ut til grønndragene rundt sentrum. Med små forbedringer vil området rundt kunne benyttes i stor grad for folk i alle aldre og med alle behov. Det er i tillegg et stort potensiale for å lage gode forbindelser for gående og syklende både sørover og nordover i dalføre, på grunn av det flate terrenget. Området byr på flater og bakker som kan brukes for både syklende og gående. Tradisjonelt reiser mange opp til fjellet for å gå tur, men det burde og kunne være fullt mulig å ta søndagsturen fra Ringebu sentrum.



Bilde 70 grønstruktur Våla



Bilde 71 Privat Hage



Bilde 72

GRØNNSTRUKTUR I SENTRUM

Ringebu sentrum er lite og kompakt, men har relativt stor andel grønstruktur, både opparbeidet og naturlig voksende. Private hager er med på å gi tettstedet et grønnere preg. Parken utenfor Kaupanger og lekeplassen tvers over gata for parken ,skiller seg klart ut som positive element i sentrum. Her stopper ofte folk for å ta en pause på biltur. Langs Våla er det sammenhengende grønndrag, men dette er lite tilgjengelig for publikum.

OPPSUMMERING UTEROM



Bilde 73

Lekepark og Rådhus



Bilde 76

Gågata i Jernbanegata



Bilde 74

Park og Kaupanger



Bilde 75

Stasjonsområdet

Vurdering:

Byrommene i Ringebu er fine og velfungerende. Det arrangeres mange aktiviteter som tiltrekker seg mange folk. Dette er noe av det som gjør tettstedet til en landsby og et sentrum med liv i dag.

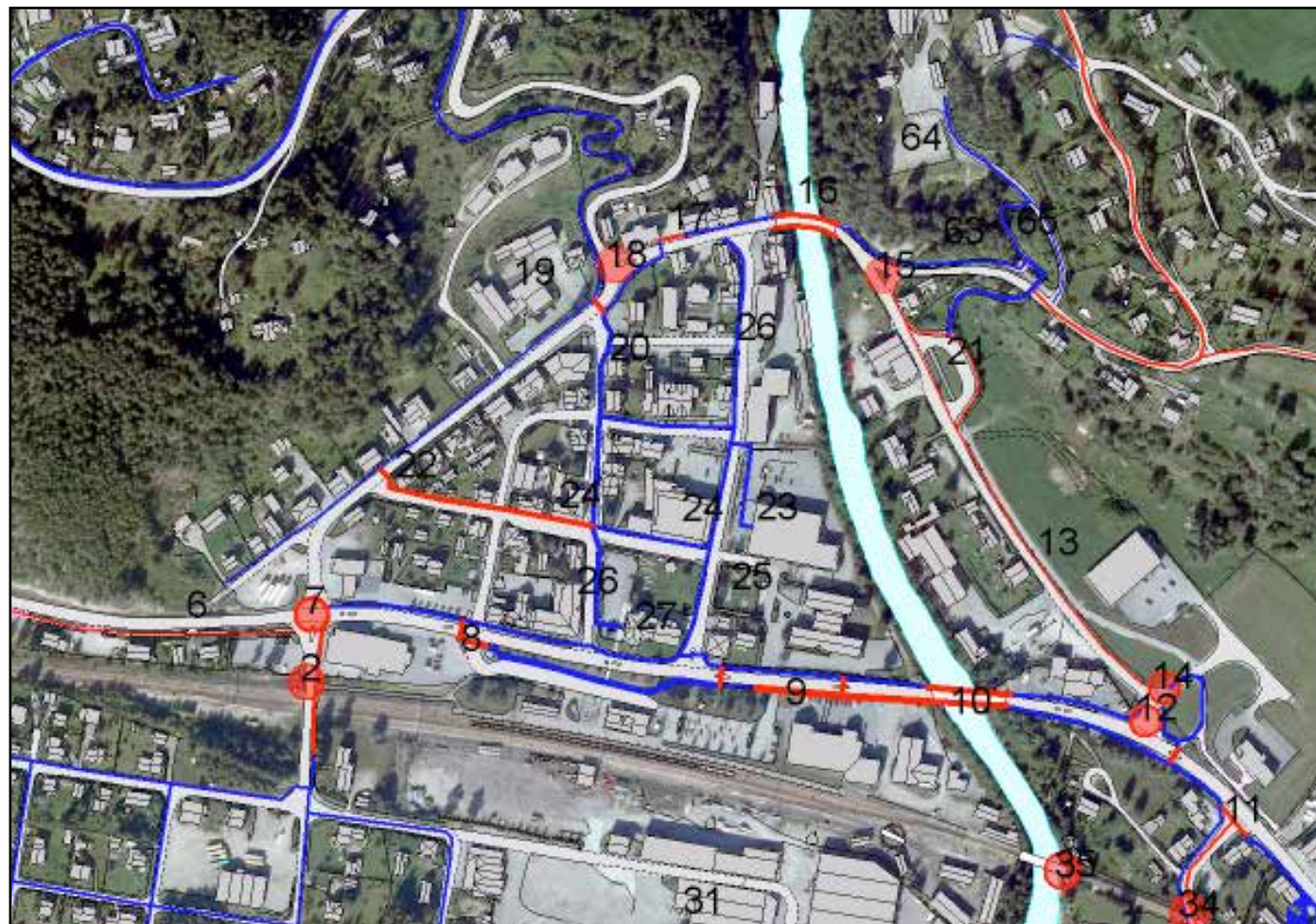
Tettstedet mangler sammenhengende gangvei gjennom sentrum, til skoler og til friområder. Den nye gangbrua vil være et positivt element for å skape sammenhenger på tvers av Våla.

Det er ingen sammenkobling av grønndragene og ingen fokus på sammenkobling av sentrum med områdene rundt.

BARNETRÅKKREGISTRERING

Sommeren 2013 jobbet jeg i Ringeby kommune. Der var en av mine hovedoppgaver å utføre en barnetråkkundersøkelse, sammen med arealplanleggere i kommunen. To 6.klasser og to 9. Klasser ble spurt. Disse aldersgruppene ses slik på som et representativt utvalg for barn og unge i kommunen. Resultatet fra barnetråkkundersøkelsen gav meg stor innsikt i hva elever i grunnskolen synes om Ringeby og hva de gjerne skulle ha forbedret.

Hovedpoenget med en barnetråkkundersøkelse, er å finne ut hvor barn og unge går og oppholder seg på fritida og på vei til skolen. De skal da differensiere mellom steder de synes er skumle og steder de synes er bra. Som vi ser av kartet over Ringeby sentrum, er mange av de skumle stedene i tilknytning til E6 eller Brugata. Det er imidlertid ikke spesifisert hva de mener med skummelt, kun hvor.





Kart 21

Skumle kryss: 7, 12, 15, 18

Skummel innkjøring: 8, 9, 11, 17

Skummel bru/ undergang: 10, 16, 34, 35



	Farlig/Skummel
	Ikke skummel

AKTIVE MØTEPlass FOR UNGDOM

I tillegg til å beskrive skolevei, skulle elvene også komme med ønsker for hva de synes manglet i kommunen. Her kom det inn alt fra nytt fotballmål til badeland og crosssykkelbane. Mange av forslagene gikk på servering av mat eller kaffe. I tillegg kom det mange ønsker på idrettsbaner med ulike funksjoner, mange innen uorganisert idrett.

Det er tidligere gitt penger til en skatepark fra en rekke organisasjoner. Plasseringen er enda ikke bestemt. I tillegg ønsket mange seg sykkelbane, Dirt bike-bane og klatrepark (dolen.no, gd.no b).

Ringebu-Fåvang idrettslag er en aktiv forening, men likevel faller en del ungdom utenfor den organiserte idretten. Dette gjør at kommunen trenger et sted der unge kan være aktive på fritida utenfor lag og foreninger.



Bilde 77

Ole

- Vurdering:
- Mange savner en møteplass der de kan "henge" og møte venner. Aktiviteter tiltrekker seg folk
- Med en møteplass som oppfordrer til aktivitet kan du skape liv i sentrum og sikre et alternativ til organisert idrett.



Bilde 78



Bilde 79

INTERVJU

Som en forlengelse av Arbeidet med Barnetråkkregistreringer, ville jeg intervju to andre aldersgrupper om det samme temaet, for å få en større bredde i tilbakemeldingen fra de som bor i Ringebu. Selv om Ringebu er avhengig av turisme og besøkende, er også kommunen avhengig av at de som bor i kommunen trives og at nye flytter til. Ringebu må være et attraktivt sted å bo.

I de eldre aldersgruppene var ikke poenget å få et representativt utvalg, men heller å få noen innspill på hva innbyggere i Ringebu synes om tettstedet og hva de synes mangler. Antall spurte er derfor ikke høyt, men er valgt ut i fra alder og hvor enkelt det var for meg å intervju vedkommende.

1. gruppe, 3 stk. intervjuet alder 25-30.

De var valgt på bakgrunn av noen forutsetninger:
- At vedkommende hadde flyttet ut for å ta utdanning, men nå frivillig valgt å flytte tilbake til Ringebu.
- Ingen barn, slik at fokuset blir på hva de selv ønsker i deres livssituasjon.
- De hadde alle bodd mere urbant i flere år.

Gruppe 2. 3. stk intervjuet

Forutsetninger:
- Alder mellom 50 og 65.
- Bodd i Ringebu i mange år.

De spurte er folk jeg personlig kjenner, og er slikt sett ikke tilfeldig trukket ut, men er likevel representative innenfor sin aldersgruppe. Intervjuene var basert på en intervjuguide, der de samme temaene som ble berørt i barnetråkkundersøkelsen ble belyst, men med mer spesifikke spørsmål knyttet til tettsted og fritid.

Alle informantene er enige om at det er nærheten til fjellet og naturen

som er det beste i Ringebu kommune. Alle benytter seg av dette i større eller mindre grad. Dette er også en stor grunn til å flytte tilbake til Ringebu. De som har flytt hjem til Ringebu, har alle også hatt familie og venner som de ønsker å være nærmere.

Positivt med Ringebu:

- Lite, oversiktlig sted, både sentrum og samfunn
- Lite mennesker
- ingen trange busser eller lignende som du må ta.
- Gågata og spesialbutikker
- trivelig sentrum
- Ikke langt til Lillehammer, hvis det er noe spesielt.
- Åpning av nytt treningssenter

Negativt med Ringebu:






- Kunne vært kjekt med nye ansikter
- Du kan ikke stikke deg bort i mengden på samme måte som i en by
- Et økt kollektivtilbud er ønskelig, men lite realistisk å få til.
- Ringebu har alt du trenger til daglig, selv om utvalget er mindre enn på større steder.

Ønsker:

- Mange savner et tilbud på ettermiddag og kveldstid der du kan kjøpe middag eller drikke kaffe.
- et sted der det kan arrangeres mer kulturelle aktiviteter. Men mange sier også at de var dårlige til å benytte seg av kulturtilbud som kino og konserter når de hadde muligheten til det, og derfor er det ikke noe stort savn.

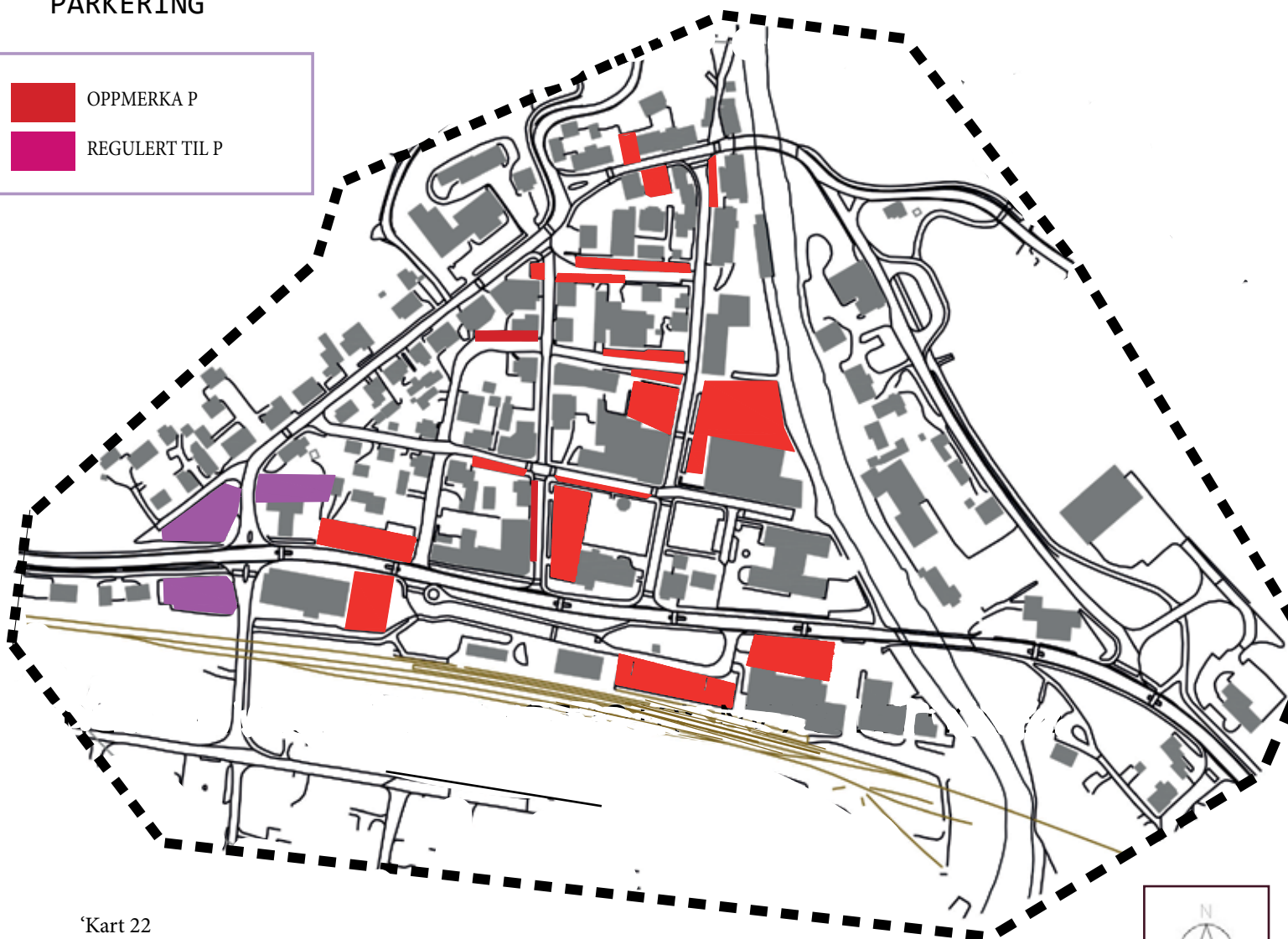
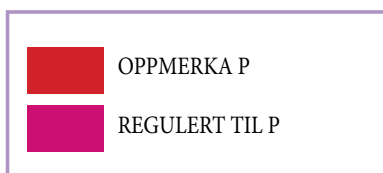
Etter å ha intervjuet 6 personer som er fastboende i Ringebu og også snakket med innehavere av noen butikker, har jeg fått et klarere bilde av hvordan fastboende opplever Ringebu som sted. Jeg har også snakket med flere som har hytte i området, om hvordan de opplever tettstedet. Deres opplevelse av stedet er relativt likt. Butikkinnehaverne sier de har økende omsetning og mange faste kunder fra turister eller langveisfra.

Vurdering

-  Nærhet til naturen
-  Trivelig sentrum
-  Gågate og spesialbutikker
-  Kulturtilbud
-  Spisested- helg og kveld

AKTIVITET MED BIL

PARKERING



Ringebu er et bilbasert tettstedet og mange områder er avsatt til parkering. Mange områder er opparbeidet til parkeringsplasser, med opptegninger eller annen utforming. Flere områder består imidlertid av asfalterte flater uten spesielt formål. Disse blir i praksis brukt som parkering. Flere av parkeringsområdene er regulert til parkering, men er ikke opparbeidet ordentlig til formålet. Samlet sett, er mengden parkeringsplasser relativt stor for å være et så lite sentrum som Ringebu. Her er områdene med oppmerking eller regulering avmerket.

Kart 22



1:100



Vurdering:
Areal som er brukt til parkering er lite gjennomtenkt og tildels svært utflytende. Det er behov for å rydde i asfalterte flater.

ANTALL GJESTEPARKERINGER



Antakk gjesteparkeringer i sentrum, kun offentlige parkeringer er telt. Parkering rundt kommunehuset er ikke medregnet, da dette først og fremst er for de ansatte. Heller ikke tydelig private områder, eller arbeidsplassretta parkering er medregnet..

Totalt antall: 429

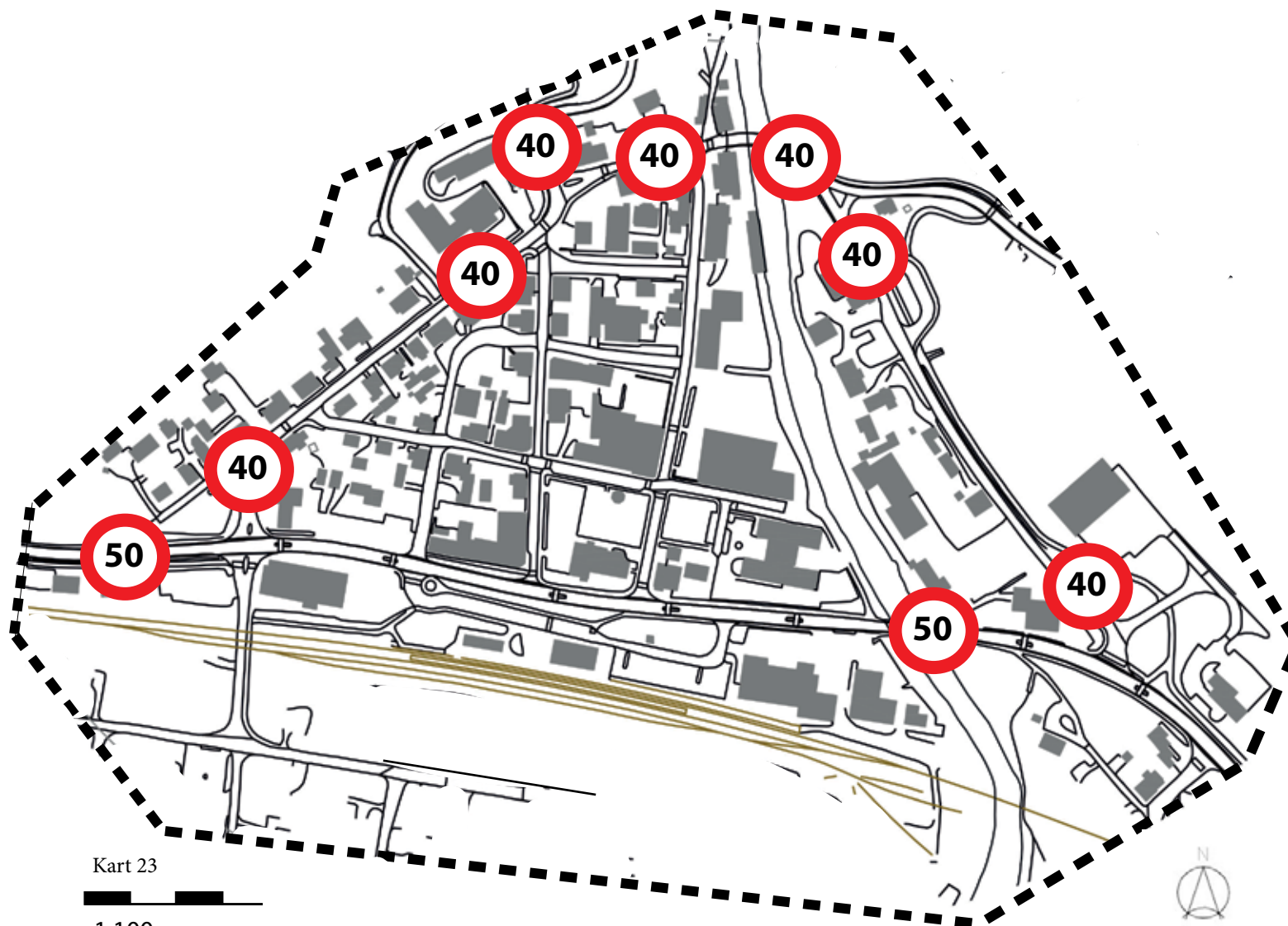
Antallet er påfallende høyt til å være et relativt lite sted. Mange parkeringsområder skyldes et bredt gateareal uten kant eller fortau for fotgjengere. En del av parkeringene er spesifikke kundeparkeringer, andre er offentlige, uten spesielle begrensninger. All parkering i sentrum er gratis, de fleste parkeringene er tidsubestemt.

Vurdering:

Ringebu har et høyt antall parkeringsplasser. Uoppmerket parkering i gatearealet, går ut over de myke trafikantene. Det er behov for å spesifisere hvor behovet er størst og differensiere antall p-plasser deretter. Pendlere, handlende og reisende trenger ulike parkeringsplasser.

FART

Hele Ringebu har 40 km/t med unntak av E6, som har 50 km/t



Kart 23



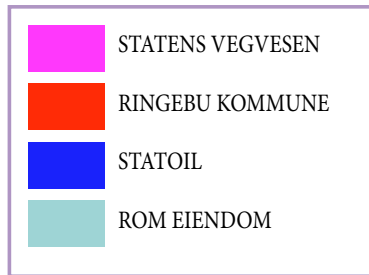
1:100

Vurdering:
For at myke trafikanter skal bli bedre ivaretatt i sentrumsområdet, kan 30 km/t være et alternativ. Saktere fart gir mindre støy og mindre sjanse for alvorlige ulykker.

ÅDT



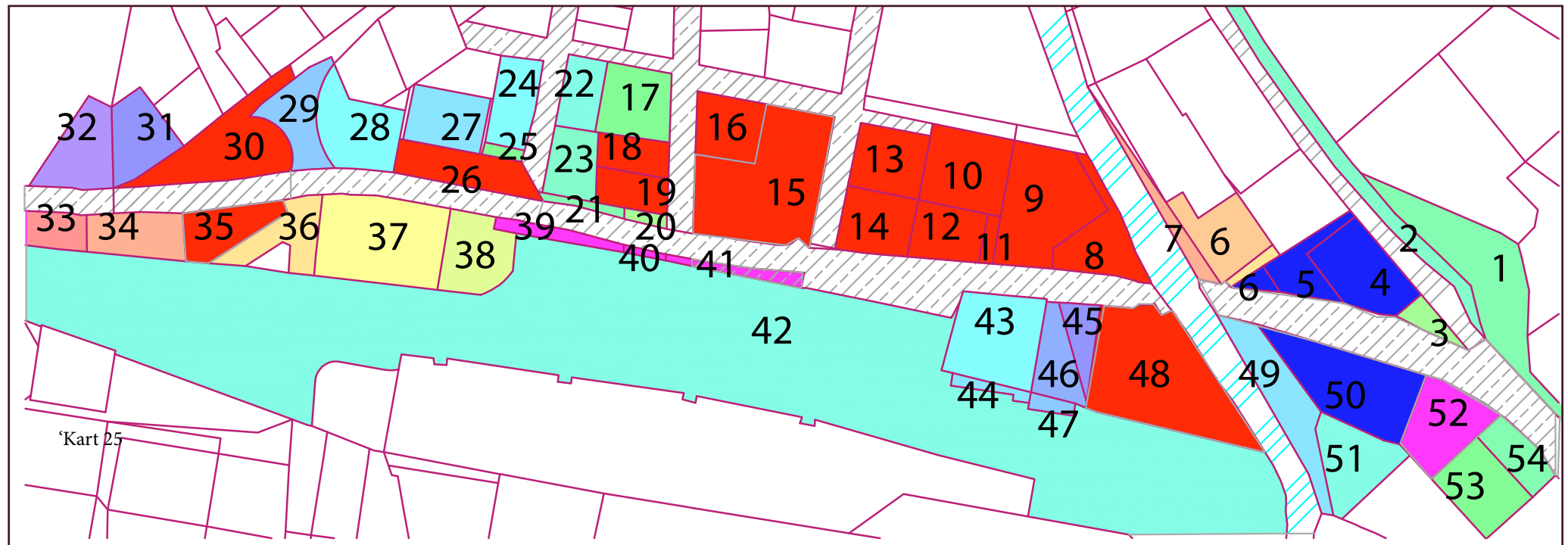
EIENDOMSREGISTRERING LANGS E6



Eiendommene langs E6 er tildels fragmentert, med noen unntak. Flere eiendommer eies av kommunen, her merket med rødt. De fleste inneholder viktige institusjoner i kommunen (8-19, bortsett fra 10-12,17) Resterende tomter er ubebygde (26, 30 og 35) eller er områder som burde utbedres (10-12). Mange av eiendommene er også eid av store

selskap som Rom eiendom (42), Statoil (4,5,6 og 60) eller Statens vegvesen (39-41, 52). Resterende av eiendommene er i privat eie. Det er få eller ingen tomter i privat eie som ligger brakk eller ikke har noen funksjon. Nesten alle tomtene inneholder næring eller bolig. Tomt 49, 1,2 og 38 er unntak, der det er potensialer for forbedring i bruk (Infoland.no).

Vurdering:
Flere tomter er eid av kommunen og står i dag tomme. Dette legger tilrette for fortetting med initiativ fra kommunalt hold. Rom eiendom eier store områder, noe som har vært bestemmende for stasjonsområdet. Et samarbeid mellom private aktører og kommunen, kan føre til at eiendommerfortettes for å styrke sentrum.



LISTE OVER EIERE

1. Privat
2. Privat
3. Privat
4. Statoil Fuel and retail
5. Statoil Fuel and retail
6. Statoil Fuel and retail
7. Privat
8. Privat
9. Ringebu kommune
10. Ringebu kommune
11. Ringebu kommune
12. Ringebu Kommune
13. Ringebu Kommune
14. Ringebu Kommune
15. Ringebu Kommune
16. Ringebu kommune
17. Privat
18. Ringebu Kommune
19. Ringebu Kommune
20. Privat
21. Priat
22. Privat
23. Privat
24. Privat
25. Privat
26. Ringebu kommune
27. Privat
28. Privat
29. Privat
30. Ringebu kommune
31. Privat
32. Privat
33. Privat
34. Privat
35. RIngebu kommune
36. Privat
37. Privat
38. Østlandske invest
39. Statens vegvesen
40. Statens vegvesen
41. Statens vegvesen
42. Rom Eiendom
43. Venabygd Næringsutvikling
44. Venabygd Næringsutvikling
45. Venabygd Næringsutvikling
46. Privat
47. Privat
48. Ringebu kommune
49. Privat
50. Statoil Fuel and retail
51. Privat
52. Statens Vegvesen
53. Privat
54. Privat

OPPSUMMERING REGISTRERING OG ANALYSE

STYRKER

- Naturen gir en tydelig karakter
- Nærhet til fjell og elv
- Menneskelig skala på bygningene
- Arkitektur med særpreg som kjennetegner stedet
- spesialbutikker
- Aktiv næringsforening
- Kompakt sentrum
- Levende gågate der det skjer mye gjennom året
- Har fått pris for godt sentrum
- Mange parkeringsplasser i sentrum
- Flere festivaler og arrangement trekker folk til sentrum, også utenfra.
- Togstasjonen: viktig for sentrum og møtested for mange
- Nærhet til kollektivnett som jernbane og buss.
- E6, Nærhet til riksvegnett
- Mange kjente turistdestinasjoner i kommunen

SVAKHETER

- Areal som er lite utnyttet i sentrum
- Manglende tilgjengelighet på tvers av jernbanen
- Høyt støyniva ved E6
- Dårlig markering av inngangene til sentrum
- Ingen skilting om Ringebru som inngangsport til fjellet
- E6 kan oppleves som en landevei av bilister og myke trafikanter
- Få steder å "henge" for ungdom
- Mangler overnattingssted i sentrum
- Mangler, pub eller kafé som er åpen på kveldstid
- Mye asfalt og harde flater
- Stasjonsområdet er stort i forhold til behov.
- Mange uoppmerkede områder som fungerer som parkeringsplasser
- Få boliger i sentrum.
- Lite kulturtilbud eller intime lokaler å møtes i.
- Lite sammenhengende grøntdrag fra sentrum og til områdene rundt.
- Dårlig overordnet plan for fortgjengere og syklist
- Vegutforming dårlig for myke trafikanter i hele sentrum
- Godt bevart rutenett fra 1890, men lite helhetlig utvikling ut over dette.
- E6- Nærhet til riksvegnett

MULIGHETER

- Tomme områder i sentrum gir rom for fortetting og utvikling
- En negativ befolkningsutvikling er begynt å flate ut
- Ringebru som landsby og "alpelandsbu"
- Mange spesialbutikker kan tiltrekke seg flere.
- Stort fokus fra regjeringsprosjekt av typen bulyst og fremtidens bygder
- Boligfelt i gåavstand til sentrum
- Ringebru sentrum som utgangspunkt til naturen rundt
- Våla og Lågen er lite utviklet som attraksjon
- Tiltrekke seg folk i enda større grad på grunn av større tilbud
- Oversiktlig sentrum
- Parkering med ladeplass for El-biler
- Pendlarparkering ved stasjonene

UTFORDRINGER

- Sykkelparkering under tak ved stasjonen
- Mer fokus på sykling med flere sykkelstativ og utleie av sykler
- Store avstander i kommunen, betyr mye fokus på bil
- Håndtering av trafikken langs E6 gjennom sentrum
- Fare for nedgang i handel ved flytting av E6
- Nåværende sentrum dør ut
- Helhetlig gang- og sykkelvegnett
- Etablering av et nytt "sentrum" ved innkjøringen til Ringebru med ny E6
- Småbutikkene legges ned til fordel for større butikker
- Særpregene til Ringebru forsvinner som resultat av ny E6
- Sammenhenger i sentrum på tvers av E6, Våla' og Jernbanen mangler
- Tyngdepunktet forskyves enda en gang på grunn av kommunikasjon

FUNN I SWOT GIR VEIEN VIDERE

Funnene i SWOT-analysen vil danne grunnlaget for hvordan løsningene videre vil bli utformet. Analysen viser at Ringebru har mange styrker å ta vare på, og bygge videre. Mange av temaene går også igjen i både svakheter og muligheter. Flere av temaene kan kombineres i felles løsninger. Det er spesielt 5 tema som resultatene i SWOT-analysen kan knyttes sammen til, for å styrke Ringebru som sted.

1. TURISTDESTINASJON

Ringebru er allerede en turistkommune, men mangler det lille ekstra for at folk skal stoppe i sentrum og bli, isteden for å reise til fjells. Fjellet er en stor ressurs for kommunen, men Ringebru kan tilby både fjell og sentrum. Stedet profilerer seg som en landsby, noe som absolutt har ført mye positivt med seg. Men kanskje burde en utvikle det enda lenger og tenke seg Ringebru som den nye alpelandshygen mot OL 2022? En urban fjellferie vil være et tilskudd til tilbudene i kommunen. Dette ville i tilfelle gagne sentrum også på kveldstid og slik kunne tilføre tettstedet noe mer. Utbedring av gang- og sykkelveier opp til fjellet og i dalen vil være en berikelse både for beboere og turister.

2. MØTEPLASSER

Gågata er et populært uterom som blir brukt av mange. Vi har sett at arrangementer tiltrekker mye folk. Bortsett fra gågata i Jernbanegata er det lite uterom der folk kan treffes. Lekeparksen er et populært møtested, men dette er et møtested med begrenset brukergruppe. Det er gitt penger til skatepark, men ikke bestemt plassering. En møteplass for flere aldre, ville gagne sentrum. Det ville skape liv i sentrum til flere tider av døgnet uavhengig av butikkåpningstid. Ringebru trenger et byrom som kan være aktivt uavhengig av arrangementer.

3. TETT SENTRUM

Et tett sentrum er noe å bygge videre på. Selv om Ringebru er konsentrert i dag, finnes store potensialer for fortetting innenfor kartavgrensningen. Mange flater i sentrum er preget av asfalt og lite gjennomtenkt bruk. Dette ville med fordel kunne bli utnyttet bedre. Det er et stort behov for bedre oppmerking av parkeringsareal. Det er et stort poeng at videre utvikling i hovedsak bør skje innenfor sentrum. Områder rundt, har store potensialer, men bør bli brukt til andre ting enn detalhandel og kulturelle møteplasser. For at stedet skal leve og vokse, er det behov for boliger i sentrum. Dette vil også på sikt, skape rom for mer næring og handel

4. BEBYGGELSE

Karakteristisk arkitektur med små butikker er en styrke for stedet. Ny bebyggelse bør derfor forholde seg i henhold til den eldre bebyggelsen når det gjelder både byggevolum og siktlinjer, men mindre i estetisk uttrykk. Den nyere bebyggelsen forholder seg kun til kvartalstrukturen, og skaper mange lite aktive fasader.

Bygningene i sentrum per i dag, inneholder mest offentlige institusjoner og småhandel. Sentrum "stenger" derfor kl 17.00. og mangler møteplasser på ettermiddag og kveldstid. Stedet har lite kulturtilbud, og mangler et spisested og en overnattingsplass. Et slikt sted ville fungere som en møteplass for folk i alle aldre, både for kommunens innbyggere og turister, og kunne slik være et fint alternativ til en offentlig møteplass i vinterhalvåret.

6. BEVEGELSESLINJER

Veien og jernbanen har alltid vært livsnerven til Ringebu og fungerer den dag i dag som viktige innfartspor til stedet. E6 har i dag mye trafikk, og sikkerheten må forbedres.

Det er viktig å kunne tone ned de negative virkningene en trafikkert vei har, men samtidig må en ikke bli redd for å tenke urbant i et lite tettsted. Ringebu var tidligere et stoppested på veien der folk kunne overnatte og slå seg til ro, mens veien i dag er preget av å være en gjennomfartsåre. Dette vil kunne øke ytterligere med en omlegging av veien.

Jerbananen er i dag vanskelig å ta seg over både for bilister og myke trafikanter. Det burde bli en bedre løsning for å minske jernbanen som barriere.

E6 går i dag gjennom sentrum, men likevel er E6 lite knyttet til sentrum. En klar begynnelse og slutt på sentrum og en klar utforming av E6 som sentrumsgate, ville gjøre E6 til en bedre miljøgate og knytte veg og sentrum tettere sammen.

Ved å la veien fortsette å gå gjennom sentrum, kan Ringebu bli en begivenhet og et positivt innslag langs E6. Det vil bli en bedre reiseopplevelse gjennom Gudbrandsdalen for reisende. E6 og Ringebu vil være positive for hverandre.

Gatenettet i sentrum for øvrig er preget av å være bilbasert, med lite helhetlige løsninger for gående og syklende. Det finnes gang og sykkelveier i utkanten av sentrum, mens det gjennom sentrum er fortau og gangfelt med varierende funksjonsnytte. En forsterking av kommunikasjonen for myke trafikanter gjennom sentrum, vil være nødvendig.

En styrking av kollektivtransporten, spesielt regionalt vil være en fordel for Ringebu som tettsted og for den regionale utviklingen.

DEL 4: DISKUSJON

I DENNE DELEN BLIR TEORETISKE BIDRAG PRESENTERT SAM-
MEN MED MULIG LØSNINGER FOR RINGEBU INNENFOR TEMAENE
LANDSKAP, BEVEGELSESLINJER, BEBYGGELSE OG UTEROM

.

INNHOOLD I DENNE DELEN- FIKS

4. DISKUSJON

LANDSKAP

- Bosted
- Destinasjon.

BEVEGELSESLINJER

- Valg av reisemål.
- Kulturlandskap som reiseopplevelse

UTEROM

- Gata som uter
- Aktive uterom

BEBYGGELSE

- Landsby.
 - Framtidens bygder
- Mulige tiltak:
- Fortetting
 - Framtidens bygder.
 - Ny arkitektur

BEVEGELSESLINJER

- Endring av E6
- Delmål 1- Sikkerhet
- Mulige tiltak
- Delmål 2- Vegen i landskapet.
- Delmål 3-

Kollektivtransport

- Mulige tiltak
- Delmål 4- Framkommelighet
- Tidligere erfaringer med omkjøringsveger.

VEIEN VIDERE

Målet med oppgaven er at Ringebru skal videreutvikles som tettsted og destinasjon, og at E6 gjennom sentrum utformes på en slik måte at veien blir en berikelse for Ringebru og møtet med Ringebru, en berikelse for E6?

Gjennom analyser, har vi sett at Ringebru har flere utfordringer, men også mange muligheter. Disse kan vi oppsummere i 5 ulike tema.

TURISTDESTINASJON

MØTEPLASSER

TETT SENTRUM

BEBYGGELSE

BEVEGELSESLINJER

Beboere i Ringebru trekker fram naturen og sentrum som to positive elementer i kommunen. Landskapet, spesielt fjellet, sentrum og kulturmiljø er steder turister ofte oppsøker. Store deler av Ringebru som destinasjon, er naturen som omkranser stedet. Sentrum innebærer bebyggelse og

møteplasser. I denne sammenheng kan møteplasser også innebære butikker og kulturtilbud. En turistdestinasjon for Ringebru sitt vedkommende, kan derfor deles opp i landskap og møteplasser.

Et tett sentrum innebærer ny bebyggelse og en endret bruk av eksisterende bygg. Et tett sentrum med god og gjennomtenkt bebyggelse vil underbygge Ringebru som destinasjon og være en berikelse for sentrum som helhet. Dette vil også komme beboerne i Ringebru til gode, og sikre god boligtilgang i sentrum. Tett sentrum og bebyggelse blir heretter snakket om som bebyggelse.

For å gjøre Ringebru til en destinasjon og en bra plass å bo, er bevegelseslinjene viktig, både igjennom sentrum regionalt og lokalt, men også inne i selve sentrumet. Gjennomfartstrafikk både kollektivt og med bil er viktig for å sikre god tilkomst til Ringebru som sted, og for å sikre god kommunikasjon med områder rundt. Dette vil gjøre det lettere å besøke Ringebru, og lettere å benytte seg av Ringebru som en base, selv om man jobber utenfor kommunen.

Bevegelseslinjer, spesielt for myke trafikanter gjennom sentrum, vil være en berikelse for beboere i og rundt sentrum, men også for besøkende. Det vil gjøre mulighetene for å utnytte naturen rundt større, og Ringebru vil bli mer attraktivt som startpunkt for turer i skog og mark. I tillegg vil en bedre gang og sykkelforbindelse gjennom sentrum binde sammen de ulike nærområdene rundt og knytte tettstedet bedre sammen.

Innenfor bolken bevegelseslinjer, finner vi også E6, som en av landets viktigste kommunikasjonsårer.

Denne fungerer i dag som en gjennomkjøringsvei gjennom Ringebru uten mye kontakt med resten av sentrum. I dag blir gjennomkjøringen sett på som mindre positivt med hensyn til støy, sikkerhet og framkommelighet.

Men E6 gjennom sentrum fører også til en attraksjon på E6; - en økt stoppeffekt og større sjanse for at bilister stopper og tar pauser i Ringebru

- Et klarere bilde av Gudbrandsdalen som et levende bebodd område, og ikke bare jordbrukslandskap og fjell.
- En bedre reiseopplevelse

- Ringebru hindrer tettstedsspredning, og sikrer fortsatt handel og vekst i sentrum

- Ringebru kan utvikle seg som tettsted og turistdestinasjon, med små bilbaserte handelssteder i sentrum, og ikke store bilbaserte næringsområder utenfor.

Vi sitter da igjen med temaene

1. LANDSKAP

2. MØTEPLASSER

3. BEBYGGELSE

4. BEVEGELSESLINJER

Vi skal videre se hvordan teorien stiller seg til disse temaene, og hvordan vi best kan finne løsninger for Ringebru sentrum i lys av analysene.

KULTURLANDSKAP SOM REISEOPPLEVELSE

Tettstedene og kulturlandskapet i Gudbrandsdalen er viktig for helhetsinntrykket du får når du kjører gjennom dalen. Kulturlandskapet er av nasjonal betydning, og reiseopplevelse er i seg selv et viktig argument i valg av vegtrasé. Vegvesenet har også gitt ut en fagrappport innen emne, der kulturmiljø blir vurdert ut ifra de ulike trasevalgene. Infrastruktur skal legges til rette for positive reiseopplevelser gjennom særegne natur- og kulturlandskap.

“Med kulturmiljø menes: Områder hvor kulturminner inngår som en del av en større helhet eller sammenheng” (SSV 2009b s. 11)

Kongevegen, Lågen, jernbanen og kulturlandskapet rundt, er alle områder som har satt sitt preg på omgivelsene over lang tid. Landskap og bebyggelse er bygd opp rundt slik infrastruktur.

DESTINASJON RINGEBU

I dag er det ofte de ulike spesialbutikkene som gjør at folk har Ringeby som destinasjon. Annis Pølsemakeri er viden kjent i både bygd og by gjennom sitt utsalg i Mathallen i Oslo. Dette er noe som gjør Ringeby til et ettertraktet sted med karakter. I tillegg til Annis pølsemakeri trekkes folk til blant annet La pierre skobutikk, Felles Glede interiørbutikk og klesbutikken Fru Frøken. Dette er alle spesialbutikker som er med på å gi Ringeby et særpreg.

LANDSBY

Alpene er godt kjent for sine alpelandbyer. Det som kjennetegner de 12 mest kjente stedene er at de før skiresortene kom, var små fjellandsbyer (best of the alps.com).

Det er landsbyer som er levende hele året, der turismen betyr mye, men ikke er den eneste inntektskilde. Stedene er tilknyttet et fjellområdet, har en historie å bygge på, men flere bein å stå på, ikke ulikt Ringeby.

“Best of the Alps® is synonymous with sport, events, tourism and a way of life” sier de på sin egen hjemmeside (bestofthealps 2013).

En alpelandby er en pakke der fjellet, stedet, skihistorien, folk sitt hverdagsliv og turistene smelter sammen i en rytme. Det er et reisemål, en destinasjon og en måte og være på. Det vil være svært positivt for Ringeby å knytte Kvitfjell og fjellområdene rundt bedre til sentrum. Stedet markedsfører seg allerede som en landsby, dette kan lett videreutvikles til en alpelandbytanke. Med det menes en mer helhetlig tankegang der eksterne element utenfor sentrum blir tatt med i landsbytankegangen. Det historiske preget gir mye til “pakka” i alpene, og er med på å gi turistene en større opplevelse Skidestinasjoner som Hemsedal og Beitostølen har også en mer helhetlig tankegang bak stedet som destinasjon. Dette har selvfølgelig mye å gjøre med skibakkens beliggenhet, men også hvordan markedsføringen er gjort. Beitostølen markedsfører seg som en fjellandsby, men mangler det

historiske preget du ønsker i en landsby. Ringeby har slikt sett mye mer å by på i sentrum.

OL 2022 OG “ALPELANDSBY”

Oslo kommunes befolkning har sagt ja til å sende OL søknad om OL I 2022. En av arenaene under OL er tenkt plassert i Ringeby, ved gjenbruk av Kvitfjell olympiske anlegg fra 1994. Et nytt OL kan dermed potensielt være 9 år unna i Ringeby. 9 år er ikke lenge i et planleggerperspektiv. Juli 2015 blir det bestemt om Norge og Oslo får OL2022. Et OL kan gi den kickstarten som Ringeby virkelig trenger for å blomstre enda mer, og starten på Ringeby som “alpelandby” (OL22 2013).

UTEROM:

GATA SOM UTEROM

Her presenteres tre teoretikere som alle er viktige bidrag for å skape gode uterom i en urban setting.



Bilde 81

JANE JACOBS

Amerikaneren Jane Jacobs var opprinnelig økonom, men har hatt stor betydning for den moderne planleggingen. Hennes velkjente "the death and life of great american cities" fra 1961, kritiserer den modernistiske og funksjonsdelte planleggingen. Siden hun verken er arkitekt eller planlegger av yrket, hennes teori er mer basert på observasjoner og sunn fornuft, enn målretta

forskning. Dette har hun også blitt kritisert for i ettertid. Hun kom opp med fire grunnpilarer som hun mener må være tilstede i ethvert byrom for at dette skul fungere optimalt.

1: Sammensatte funksjoner og rom som tiltrekker ulike typer mennesker er det som skaper liv i et byrom og holder de vitale. Målet er å lage uterom der ulike typer mennesker bruker byrommet til forskjellige tider av døgnet.

2. En blanding av gamle og nye bygninger sikrer en diversitet av næring og estetisk uttrykk i byen. Dette hindrer kun store kjeder i å etablere seg, noe som også vil ha betydning for typen mennesker som beveger seg i området. Dette er en klar motreaksjon på de mange saneringsprosjektene som ble planlagt på 60- og 70-tallet.

3. Korte og åpne gateløp, skal sikre en sikker og lesbar by. Lange gater virker store og utrygge. Det er viktig at gatene har mange bevegelsesruter

4. Ved å etablere boliger i

sentrum, vil det bli en fortetting av mennesker på stedet. Dette sikrer en tilstrekkelig mengde mennesker som beveger seg i området, i tillegg til et næringsgrunnlag for bedrifter som kan etablere seg.

Hennes kjente uttrykk "Eyes on the street" er på mange måter Jacobs kjennemerke. Menneskene som bor eller arbeider i gata, er de beste vaktene du kan tenke deg. Åpne fasader er derfor viktig, for å skape en kobling mellom inne og ute. Uten åpne fasader, blir byen upersonlig og farlig.

Hun har senere blitt kritisert for å være en romantiker uten faglig tyngde. I det virkelige liv, er det markedskreftene som rår, og utviklere planlegger ofte store områder av gangen, der økonomisk gevinst står i fokus. Men likevel finner vi mange av hennes ideer i senere teoretikere, som for eksempel Jan Gehl.

JAN GEHL



Bilde 82

Den danske arkitekten videreførte på mange måter Jacobs ideer, men satte de inn i et system. Han la vekt på den menneskelige skala og på fotgjengerbasert planlegging.

For å føle at det er behagelig å gå rundt i en by, må også skalaen på bygninger og gater være tilpasset mennesket.

Spennende aktiviteter eller butikkvinduer tiltrekker folk. Aktivitet gjelder derfor ikke bare mellom mennesker ute på gata, den gjelder også mellom gate og bygg.

Gehl(2011) mener man kan dele opp aktiviteter i et tettsted i tre. Det

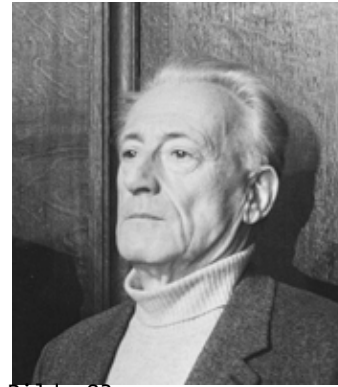
som må gjøres, for eksempel gå til jobb eller handle mat på butikken, eller det du kan velge å gjøre, hvis omstendighetene ligger til rette for det, for eksempel gå på kafe eller kino. Det siste er den sosiale møteplassen. Dersom uterommet er av god kvalitet, bruker folk dette for å møtes uten noen bestemt mening (Gehl 2011). Hvis et tettsted har alle disse tre typene av uterom, er forholdene lagt til rette for at folk skal oppholde seg lengre i tettstedet.

Kafeer eller butikker er typiske eksempler på steder folk møtes i et tettsted. Utendørs er idrettsplasser, parker eller historiske steder noe som tiltrekker folk. Dette er ofte steder der venner og bekjente møtes og er slik sett viktig for det sosiale liv i et tettsted. Slike sosiale møteplasser er viktige i et lokalsamfunn (Gehl 2011).

Rytme:

Lefebvre (Juul 2009) skiller mellom byen og det urbane. Med det urbane mener han hvordan gaten mellom husene oppleves, hvilken rytme stedets beboere har. Alle har hver sine gjøremål i dagliglivet. Sammen utgjør de stedets puls eller atmosfære. Det urbane livet preges av en raskere rytme med flere

HENRI LEFEBVRE



Bilde 83

gjøremål satt til det offentlige rom.

Urbanitet er mer enn de strukturelle forutsetningene, det er også livet, pulsen og hverdagsvanene til de som bor og oppholder seg der. Hans hovedverk "Critique of everyday life", skrevet i 1947, poengterer at det urbane er en erfaring som bygger på opplevelsen av byen. Segregering og adskillelse er uheldig for det sosiale livet.

De daglige gjøremål er en del av det sosiale livet du lever sammen med det kulturelle livet du oppsøker. En slik urban atmosfære kan også iscenesettes ved å arrangere musikkfestivaler eller

andre tilsteldninger som foregår i gatene. Gågata i Ringebu er et slik eksempel. Da er tettstedet stappfullt, og får dermed en annen puls og atmosfære enn det vil være på en vanlig onsdag i april. Byen er slik sett bare rammen, der infrastrukturen og opplevelsen er det som gjør det til et tettsted med urbane kvaliteter (Juul 2009).

AKTIVE BYROM

I Ringeby er folk fornøyd med:

- Nærheten til natur og fjell
- Byrommene i sentrum
- Gågata og butikkene

Ringeby sentrum er:

- Et tessted med få gang- og sykkelveier og lite helhetlig vegnett for å komme seg ut i skog og mark.
- Lite byrom som inspirerer til aktivitet av seg selv.
- Få plasser der folk i alle aldre kan møtes.

Mennesker som bor i sentrum trenger områder som er lett tilgjengelig, og som innbyr til lek, trening og rekreasjon. Det grønne rundt - og i sentrum, er områder som burde oppgraderes og inspirere til bruk.

INSPIRERE TIL AKTIVITET

Undersøkelser viser i følge Butenschøn(2012) at det er det uforutsigbare som oppleves som den største kvaliteten med et byrom, det er det uventede som gjør at mennesker er spennende å se på. I en stor by er det mange mennesker som farer forbi, i Ringeby vil

dette være betraktelig mindre. Et alternativ vil derfor være å lage et samlingssted i tilknytning til et uterom. Samlingssteder av typen skatebane, spisested eller butikker som trekker mye folk.

Lekeplassen er et viktig samlingspunkt i Ringeby, der både innbyggere og turister stopper opp. Ringeby er for mange et stoppested på vegen, der en kan puste, spise og leke. Et slikt stoppested er noe som beriker en biltur, og er et viktig innslag i bybilde,

Lekeplasser er ifølge Gehl(2011) et eksempel på byrom som fungerer som en møteplass både mellom barn og voksne. Sjansen for å møte andre på slike plasser er stor, noe som gjør at flere mennesker tiltrekkes av slike steder. Uterom med aktivitetstilbud er derfor ofte å foretrekke hvis stedet ikke har et tydelig utsiktpunkt eller et annet landemerke.

Undersøkelser gjort av helsedirektoratet(Reinfjord 2013) viser at ungdoms i økende grad velger å stå utenfor den organiserte idretten. Flere og flere velger andre fritidsaktiviteter, mange av dem stillesittende. Dette gjør at ungdom beveger seg mye mindre enn før, i likhet med befolkningen for øvrig. Folkehelse er et økende problem, noe også planleggingen burde ta tak i. Folk må derfor aktiviseres i større grad gjennom anlegg som oppfordrer til aktivitet i nærmiljøet. For å få dette til, er det viktig å legge til rette for at fysisk aktivitet kan foregå på hver enkeltes premisser i nær tilknytning til der du bor. Selv om Ringeby har fjell like i nærheten, er det behov for daglig aktivitet i umiddelbar nærhet til sentrum og der størstedelen av befolkningen i Ringeby bor. PLUG N PLAY i Danmark er et slikt aktivt uterom, med mål om å skape liv for alle

PLUG N PLAY I DANMARK

PLUG N PLAY er et temporært idrettsområde i Ørestad Syd i København. Området er i en utbyggingsfase, men i mellomtiden skal PLUG N PLAY skape liv gjennom kultur og fritidsaktiviteter.

Prosjektet PLUG N PLAY ble startet som et midlertidig eller temporært byrom for å skape liv i et område som var under utvikling. Slike midlertidige tiltak brukes strategisk i byutvikling for å skape urbane kvaliteter og byrom i et område der dette foreløpig ikke finnes.

Ambisjonen til By & Havn, som er initiativtaker til stedet, er at tiltaket skal "...understøtte bylivet for beboere og besøkende i Ørestad, samt sette bydelen på københavnerens mentale landkort som en oplevelsesrig og spændende bydel."(Hausenberg 2010 s. 8)

PLUG N PLAY er en bylivsgenerator som, sammen med andre element skal trekke brukere til bydelen og slik skape et positivt inntrykk av stedet som helhet. Anlegget kom i stand i 2008, skal vare fram til 2014, og har vært en viktig del av å skape liv i et ny bydel.

Et slikt type byrom, vil oppfordre til lek og aktivitet, og være et møtested for folk i alle aldre. Mange av aktivitetene er skapt i samarbeid med representanter fra forskjellige idrettsgrener. Vi vet at blant annet skategruppa i Ringebu er svært aktiv for å få et sted å være i sentrum, men det kan være naturlig å samarbeide med flere ulike grupper for å få et mer sammensatt område. (Hausenberg 2010, By &Havn 2013)



Bilde 84-87

FLERBRUKSELEMENT

Norge er et land der det ikke føles komfortabelt å sitte ute på benker store deler av året. Tomme benker virker ofte mot sin hensikt ved at stedet ser mer øde ut enn de er.

Et alternativ for Ringebu når nye uterom skal lages, vil være å plassere innretninger i uterommet som kan ha flere funksjoner. Den blå steinen i Bergen er et godt eksempel på noe som fungerer som kunst og sitteplass.



Bilde 88

Andre eksempler er lekeapparat som kan brukes som sitteplasser ved behov eller treningsinnretninger som fungerer som hvileplasser for de som ønsker.

PARKOUR

Vinteren 2012 sto Furuset Parkour-park ferdig som Norges første. Stedet er en del av Groruddalssatsinga og er et samarbeid mellom arkitekter fra Danmark, Bymiljøetaten og medlemmer fra Furuset Parkour. Her er ulike element satt sammen til en hinderløype. Disse elementene kan også tenkes å brukes til sitteplasser eller lekestativ for mindre unger, området skaper slik en møteplass for flere aldersgrupper. På Furuset er parkour-parken en del av et større grøntområde der benker, frukttrær og griller er satt ut for allmenn benyttelse.

Parkour kommer fra parcours de combatans, fransk for militære hinderløyper. Parkour er en idrettsform der det gjelder å komme seg raskest mulig fra A til B på den mest vanskelige, men grasiøse måten. Franskmannen Raymond Bell utviklet sporten på bakgrunn av de militære hinderløypene. Han og flere av hans venner flyttet istedet treningen til det urbane miljøet og lot seg inspirere av elementer som allerede fantes. Senere har slike

løyper blitt bygd opp, som for eksempel på Furuset i Oslo (Reinsfjord 2013).

Byromsidrett er voksende, og sprer seg til å bruke urbane element på stadig nye måter. Skating og skikjøring er velkjente fenomener, men dette er bare noe av det trapper, vegger og gjerder kan brukes til. Denne typen idrett er lystbetont og har ikke først og fremst konkurranse i sikte. Parkour er en mestringsorientert idrett. Du må utfordre frykten før høyder, ha fysisk styrke og presisjon nok til å stole på egen ferdigheter (DN 2013, Reinsfjord 2013)

Uterom blir i økende grad tatt i bruk til trening av forskjellig type, kanskje mer i utlandet enn i Norge. I Kina er morgentrimmen i parken et velkjent fenomen, mens boot camp og andre typer fellestreninger lenge har vært populært i norske urbane parker. Utfordringen i Ringebu blir å få en mer urban tankegang, der også "byen" kan være et sted der en får fysisk aktivitet og rekreasjon på lignende måte som på fjellet. For lite tid, er i følge Helsedirektoratet (Reinsfjord 2013) den største grunnen til at folk i Norge ikke

benytter seg av helsetilbud, enten organisert eller på eget initiativ. Er aktivitetstilbudet der folk bor lett tilgjengelig, vil dette hinderet bli mindre for folk flest.

Avstand til området vil være avgjørende for om folk tar i bruk stedet eller ikke. Forskning fra Danmark (Reinsfjord 2013) viser at bor du:

300 m unna = 2,7 ganger i uken,
500m unna, = 1.0 ganger i uken.

Med en økning i antall boliger i sentrum av Ringebu vil mange av boligene ligge i en radius på 300-500 m. Dette vil også bety større fokus på urbane og bymessige tilrettelegging, selv i et lite tettsted som Ringebu (Reinsfjord 2013).



Bilde 89-92



BEBYGGELSE

LANDSBY

Landsby som fenomen er utbredt over hele verden, men har ikke vært vanlig å bruke i norsk språk. Det kjennetegnes i utlandet ved å være et lokalsamfunn med en samlet bebyggelse og en viss grad av fellesskap som felles beiteområde eller annen gjensidig ytelse(snl.no)

Fenomenet landsby fungerer mest som et markedsføringstrekk for å skille seg ut. En landsby i norsk målestokk i dag, er en type tettsted med konsentrert bebyggelse som gjør at det har urbane kvaliteter, til tross for sin størrelse. Et sted som fungerer som et knutepunkt, er på mange måter et urbant sted. Likevel er det flere elementer vi synes må være med, for at et sted skal føles urbant. Det må foregå tilstelninger som gjør at vi føler en tilhørighet til tettstedet og til det utbane som foregår. Stedets sosiale liv er en forutsetning for at et sted skal føles urbant.

Jeg har introdusert begrepet "alpelandsbby" i denne oppgaven for å understreke at Ringeby er en sportsdestinasjon på

linje med tilsvarende reisemål i Alpene. Ringeby er hovedsaklig en vinterdestinasjon i dag, men stedet og landskapet omkring har potensialer i seg til også å kunne bli en sommerdestinasjon. På den måten vil Ringeby få flere bein å stå på og bli mer bærekraftig. En kan tenke seg Ringeby som en "Grønn destinasjon" med lokal mat, gå- og sykkelturner, fiske, Sport og trening sommer som vinter.

FRAMTIDENS BYGDER

Fremtidens bygder er et eksempel på prosjekt som faller innenfor Kommunal- og regionaldepartementets bulystsatsing. Med denne satsningen ønsker de å legge til rette for at distriktskommuner blir mer attraktive som bosted. Lokalt engasjement, sammen med sentral støtte, kan gjøre en stor forskjell for et lite lokalsamfunn. Bulystsatsinga begynte i 2009 og har vært en del av Distriktsløftet som kom i gang i 2005(Regjeringen 2013a, Regjeringen 2013b).

Fremtidens bygder er et samarbeidsprosjekt mellom Zero, Trefokus og NAL, og fokuserer på

stedsutvikling basert på innovasjon og bruk av lokale råvarer, som tre eller stein. Et bevist forhold til energibruk, både under transport og i bruk av materialer er viktig. Prosjektet har 7 pilotprosjekt som er geografisk spredt utover landet, og prøver å løse ulike utfordringer tettstedene står ovenfor. Prosjektene har også ulikt miljøfokus, for slik å få størst bredde på prosjektenen.

Prosjektet, varer ut 2015 og har fire fokusområder.

1. Areal og transport skal bidra til bærekraftig arealplanlegging der fortetting og kort vei til daglige gjøremål står i fokus. Verdifull natur skal tas vare på i tillegg til å fremheve stedlige kvaliteter.
2. Byggeri. Med fokus på arkitektur og byggeprosess som ivaretar klima, har prosjektet høye miljøambisjoner med lavt energibehov.
3. Energi: Ved å stimulere til økt bruk av fornybar energi og nytenkende energiløsninger har prosjektene som mål å fremme utnyttelse av lokale ressurser.
4. Bokvalitet: Promotering av

lokale kvaliteter går som en rød tråd gjennom hele prosjektet, helt fra arkitektur og utforming til klima og tilpasning i landskapet. Ved å bruke tradisjonelle materialer og bygge på tradisjoner på stedet, får prosjektene bedre tilhørighet i lokalsamfunnet. Fremtidens bygder har også urbane preg. Det er stort fokus på møtesteder og uterom ved å involvere naturlige elementer i prosjektene. Som sum skal det fokuseres på attraktive bygder og gode opplevelser. De sju pilotprosjektene skal bidra til kunnskap og inspirasjon til stedsutvikling på mindre steder. Her fokuseres det gjennomgående på miljø og klima. Boligene bør ligge nær sentrum for å hindre utstrakt bilbruk og slik sikre tilgang til hverdagslige gjøremål. Tre er et naturlig materiale i Norge og som dermed ikke trenger å fraktes mer enn nødvendig. Det skal slik bli lett å leve klimasmart også i rurale områder, der bilbruk ofte har hatt stor fokus. Framtidens bygder har derfor som mål å vise at bygdene kan gå foran med et godt eksempel i miljødebatten(Arkitektur 2013 a,b,c,d,e, Distriktsenter 2011)

MULIGE TILTAK

FORTETTING

Selv om Ringeby ikke er noen by i forhold til antall innbyggere, har tettstedet tidvis et bymessig preg, den klare kvartalsstrukturen og den tette sentrumskjernen sørger for dette. Det er også derfor vi kan behandle Ringeby som en by i litteraturrens betydning. Vekst i Ringeby må behandles på samme måte som vekst i urbane strøk.

Fortetting av kjernesentrum, mellom E6 og Brugata:

Et mål vil være å benytte areal på en fornuftig og bestemt måte, der ingen åpne plasser mangler formål. En fortetting av sentrumsområdet, vil føre til at flere gater får et tett og utbant preg.

I reguleringsplan for Ringeby (2003)

står det at

“Bebyggelsen skal gis en god, nåtidig utforming, men plassering og hovedform skal være i prinsipiell overensstemmelse med de bestående bygninger og anlegg fra perioden 1900 - 1940. Stil-kopiering er imidlertid ikke ønskelig”.

(Ringeby kommune 2003 s.2)

De nyeste næringsbyggene bryter med gammel arkitektur i bygningsvolum og fasadelengde. Skalaen mellom husene er beholdt i sentrumsgatene og i høyden, men ikke i bredden på bygningene. Stilmessig skiller de seg derfor relativt mye fra den eldre bebyggelsen. Dette fører til et annet inntrykk i gater med mye ny bebyggelse, kontra gater med eldre bebyggelse. Ny bebyggelse burde derfor innrettes etter den eldste arkitekturen i byggevolum mer enn i stil.

Fortettinga av E6

For å gjøre veien om til en gate, må veirommet forminskes og myle trafikanter få større betydning. Som vi tidligere har sett, er bredden på E6 til tider nesten tre ganger så brei som Jernbanegata. Et mål vil være å redusere inntrykket av bredden på veien, enten med bebyggelse eller beplantning. Mye av den eksisterende bebyggelsen langs E6 er viktige sosiale institusjoner som stasjon, kulturhus, rådhus og brannstasjon. Fortetting mellom disse byggene, må derfor ikke gå på bekostning av arealet som disse byggene krever rundt. E6 har derfor stor betydning for å skape et hehetlig inntrykk av hele strekningen innenfor områdeavgrensningen.

Mange områder har store fortetningspotensialer som vil gi et mer hetlig inntrykk av Ringeby tettsted og bringe den intime romfølelsen ned til E6.

FRAMTIDENS BYGDER

Hvor man bygger og hva, er viktig for hvordan man opplever et sted. Det å bygge bærekraftig for slik å skape attraktive og gode lokalsamfunn er fremtidens bygders fokus, og kan også være Ringebu sitt fokus. Fremtidens bygder har fokus på identitet og nyteknung, Bygdene kan bli foregangssteder for å bruke kortreiste materialer og lokal energi i stedsutvikling. Dette vil også fremme lokal identitet og engasjement og være med å bygge opp stedet også kunnskapsmessig.

I Ringebu er tettstedet allerede konsentrert, men mye plass gjenstår å bli brukt innenfor kartavgrensningen. Det ville være en fullstendig feil avgjørelse å ta i bruk areal utenfor denne avgrensningen før en fortetter Innenfor områdeavgrensningen, både med tanke på miljø og i forhold til tettstedsspredning. En vekst i tettstedet vil ikke bety i utstrekking, men i vekst innenfor sine rammer. Det vil enda være mange år til Ringebu vil ha behov for å gå utenfor disse rammene på jakt etter nye areal til næring eller bolig i tettstedsnære strøk.

Et slikt prosjekt ville være kjempebra for Ringebu å ta del i, nettopp fordi det tar hensyn til stedets identitet, men også er framtidsrettet og nyskapende.

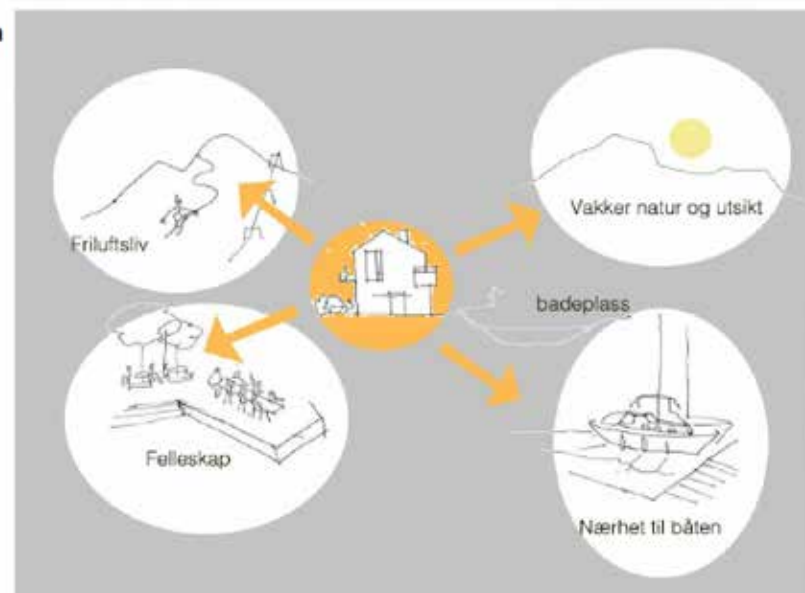
Det finnes flere eksempler en kan dra nytte av fra de 7 pilotprosjektene som inngår i Fremtidens bygder, men mulighetsstudiene fra Granvin, innerst i Hardangerfjorden er et prosjekt som i stor grad kan brukes som inspirasjonskilde for hva som er mulig å få til på en liten plass som Granvin og også Ringebu. Mulighetsstudiene er gjort av tre ulike firma, med tre ulike fokus og konsept. Men felles for dem alle, er at de tar mulighetene som stedet har og videreutvikler det slik at det går en ny tid i møte.

Granvin ligger innerst i Hardangerfjorden. Tettstedet preges i dag det nedlagte stasjonsområdet langs kaia. Men området har store potensialer og mye natur. Alle de tre bidragene fokuserer på vann som et premiss for utbygging, ved å ta elva mye mer inn i sentrum. I tillegg kobles kulturlandskap og grøntstruktur sammen med gang og sykkelveier eller annen grøntstruktur.

Det er en klar tankegang bak bevegelseslinjer og bebyggelse som gjør at stedet for en helhet og et bedre utnyttede uterom Flere identitetsskapende elementer fra den tida det gikk tog ned til tettstedet, blir brukt i en ny setting. Det blir fokusert på lokale og miljøvennlige materialer som tre. Program som tar vare på alle aldersgrupper er også i fokus. Dette gjør at alle de tre bidragene kan inspirere til bedre utnyttelse av områder også i Ringebu (Arkitektgruppen Arkitektgruppen CUBUS 2012, ATSITE 2012, OPA FORM 2012)



Boligdrømmen i Granvin



Bilde 93-94

NY ARKITEKTUR

Et sted med ambisjoner, trenger et kulturhus. I Ringebu fungerer i dag Kaupanger som forsamlingslokale, bygdekino og tilholdssted for kulturskolen. Kaupanger er et flott bygg med mange kvaliteter, men er preget av tiden det er bygd og funksjonene det ble bygget for. Bygget har mange funksjoner, men det kan ikke brukes til alt. Et bygg en nyere kinosal som også kan brukes til større møter og teater kan være et nyttig bidrag til kommunen. I tilknytning kan det også være restaurant eller kaffe der folk kan møtes på kveldstid. Det er lite aktiviteter etter normal arbeidstid i sentrum. Et slikt bygg, kan tiltrekke seg mer tilstelninger innendørs og legge til rette for andre typer arrangement enn det det er i dag.

Dette er noe som krever satsning og som ikke er gjort over natta, men et bygg med stolthet og gjennomgående miljøtanke, kan sette Ringebu på kartet på flere måter. Dette kan også være en form for å promotere Ringebu som et framtidseta sted. Flere små steder har satsset på slike bygg, med stort hell.

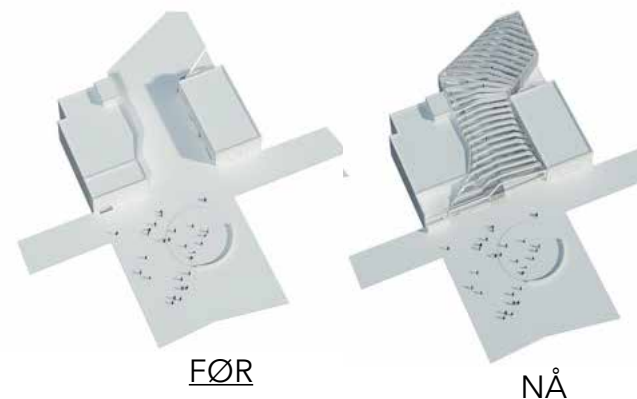
Dette er bygg som kan romme mange funksjoner, alt ettersom det er behov for i kommunen.

BIBILOTEKET I VENNESLA

Biblioteket i Vennesla er slik sett et foregangsbygg og er etter hvert blitt mye omtalt som et bygg for fremtiden. Bygget ble vinner av Statens byggeskikkpris i 2012 og har vakt mye oppmerksomhet både i inn- og utland.

Bygningen bidrar i følge juryen til arkitektonisk innovasjon og bidrar til stedsutvikling og gode offentlige rom. Bygningen er flettet mellom to eksisterende bygninger på en flott måte, og faller derfor godt inn i stedets skala og bevegelsesmønster. Arkitektene Helen & Hard viser at tre kan brukes til å skape god arkitektur som også er svært miljøvennlig. Bygget er flott å se på, og har en viktig funksjon som samlingssted i Vennesla.

Det mest imponerende er likevel at et så "lite" sted som Vennesla, har bygget et så "stort" bygg. Selv om Vennesla har nesten 12 000 innbyggere i tettstedet, har stedet fått en nytt omdømme etter at biblioteket kom på plass. (Arkitektur 2013)



Bilde 95-98



Bilde 99

Både i Granvins mulighetsstudier og i biblioteket i Vennesla, ser vi at tre er et gjennomgående tema. Tre passer godt inn i omgivelsene i Ringebu og i miljøtankegangen til Fremtidens bygder. Tre er et flott materiale som kan gi bringe den eldre trebebyggelsen i Ringebu inni en ny tid.

Et alternativ for Ringebu kan være å ta i bruk ny tankegang der miljøet står i fokus. Dette kan gjøres med Framtidas bygders tankegang som bakgrunn og en arkitektkonkurranse



Bilde 100



Bilde 101



Bilde 103



Bilde 102

ARKITEKTUR OG UTEROM

- En møteplass, kan også være innendørs. Fellesinnretninger som restaurant, kulturhus, bibliotek er eksempler. En møteplass innendørs, kan være en løsning for å underbygge stedet som destinasjon.
- BUEN KULTURHUS OG BØLGE PARKEN I MANDAL.
- Bølgeparken i Mandal er et eksempel der uterom har blitt utformet i sammenheng med kulturhuset. Dette har gjort at området har flere aspekt å spille på for å tiltrekke seg publikum. Lekeparken og kulturhuset trekker dermed nytte av hverandre og dannes sammen et flott område. Parken har klart å bli en spennende lekeplass for barn og en sosial møteplass for alle aldre midt i en urban atmosfære. Selv om arkitekturen er modernistisk, tar den igjen element fra omgivelsene og er med på å underbygge identitet til Mandal som en by ved havet (landskapsarkitektur 2013f, Ramboll 2013).

BOLIG OG NÆRING

Jane Jacobs (1961) mener en blanding av gamle og nye bygninger er å foretrekke for å skape liv i et tettsted. Her er først og fremst tanken at ulike næringslokaler fremmer ulike bedrifter som igjen kan trekke ulike folk til et sentrum. Med ny bebyggelse og fortetting i sentrum, kan vi øke tilveksten av spesialforretninger, hvis en legger til rette for små butikker, heller en store.

Med et planleggerperspektiv er dette den riktige vegen å gå. Det som imidlertid styrer mye av utviklingen i byer og tettsteder i dag er økonomi og utvikleres vilje til å satse. For at en utvikler skal være villig til å bygge nye bygg, må det være en visshet om fortjeneste. Å bygge bolig, koster penger. En utvikler vil derfor ikke være villig til å satse på et prosjekt uten vissheten om at han får noe igjen. Å bygge næringsareal koster nesten det samme, men fortjenesten og usikkerheten er mye større. Derfor er bygging av blanda næring og boligformål mye mer jobb for en utvikler og eier, og vil derfor bli nedprioritert i forhold til rene boligområder med

rekkehus eller lignende (Aftenposten 2013).

Et problem for Ringeby kan være at ROM eiendom eier mye av det mest sentrale arealet rundt stasjonsbygget og dermed mange av tomtenes det kan være aktuelt å fortette på.

ROM eiendom er en stor aktør i norsk eiendomsbransje (Romeiendom 2013). Rom Eiendom bygger i Bjørvika og Drammen, hvorfor skal de bry seg om å bygge i Ringeby, der fortjenesten på bygg mest trolig er veldig liten? Problemet for et sted som Ringeby er at byggekostnadene er relativt konstante, uavhengig av hvor du bygger. Tomtepriser varierer mye, men selve bygget koster omtrent det samme å sette opp i Oslo eller Ringeby. Problemet er derfor at gevinsten av å bygge i Ringeby blir så liten at både private aktører og aktører som ROM velger bort å investere i Ringeby.

Jan Ludvig Andreassen, sjeføkonom i Eika Gruppen Stiller spørsmålet: Koster boligene nok til at det lønner seg å bygge dem? (Aftenposten 2013)

En kvadratmeter enebolig koster omlag 20.000 kroner pr. meter, inklusive tomt. Om lag 17.500 kroner pr. meter utenfor hovedstaden. Bygging av leilighet koster noe mer.

En utbygger burde da ha igjen 20.000 - 25.000 kroner pr. kvadratmeter for en eksklusiv opparbeidet tomt med en ferdig utrustet enebolig, og omlag 30.000 kroner pr. kvadratmeter for en leilighet med tidsmessig standard. Dette pluss tomtekostnader.

Den triste sannheten er at å bygge bolig i distriktene er ofte et tapsprosjekt.

Det ropes stadig i norsk presse om høye boligpriser, men dette gjelder mest leiligheter sentralt i store byer. Den jevne enebolig på landsbygda, er relativt billig, sammenlignet med hva du faktisk får.

I denne oppgaven er det poenget mange ganger at bygg med næring i 1. etg og bolig i 2. Etg. vil være beste alternativ for sentrum. For at en utbygger skal være villig til å bygge et slikt bygg med blanda formål, må han være sikker på

at det er marked for å leie ut både næringsareal og bolig. Utbyggere sikrer seg derfor ofte leiekontrakter på spesielt næringsforetak før de bygger. Ringeby kommune uttaler at det er kamp om næringsarealer i Ringeby, men likevel står flere næringslokaler tomme. Det kan derfor være vanskelig å få tak i næringer som vil leie slike eiendommer. Da er det lettere for en utvikler å bygge rene boligbygg, noe som vil ha svært negativ effekt på gatestructur og gateliv i tettstedet.

Når boligmarkedet nå spås en mørk tid i vente, er det enda mer viktig for utviklere å få igjen penger på det de bygger. Fokuset vil derfor ligge på å bygge boliger i områder der salgsprisene er høye uavhengig av svingninger i markedet. Til og med i Oslo, er dette et økende problem. Statssekretær i kommunal og regionaldepartementet uttaler at: "I Oslo er der ferdig regulerte tomter til 22.000 boliger, men de ligger på feil sted av byen. Utbyggerne vil ikke bygge der tomtenes er, for der er det ikke nok fortjeneste. De vil bygge i Asker og Bærum, for der er fortjenesten mye høyere, sier statssekretæren." (NRK 2013)

BEVEGELSESLINJER

For at folk skal bringes til tettstedet, trengs det veier og kommunikasjonsårer. Veg, gate og gangveger gir struktur til byer og tettsteder, og binder stedene sammen. Dette danner kollektive knutepunkt for jobb- og fritidsreiser. Med gode bevegelseslinjer, blir stedet lettere en destinasjon. Bevegelseslinjer kan deles inn i store og små. Store bevegelseslinjer er her først og fremst E6 og jernbane, mens små bevegeplseslinjer er gater og veier for bilister, syklende og gående inne i sentrum. Vi begynner med de store linjene.

Endring av E6

Endringer av de store bevegelseslinjene krever mye forarbeid i form av utredninger, rapporter og planer. En av de som skal sikre en en helhetlig tankegang bak hele strekningen gjennom Gudbrandsdalen er KU1-Konseptvalgutredning for Gudbrandsdalen og Mjøsregione. Den er basert på mål fra Nasjonal transportplan, og ble laget i 2007. Det overordna målet er

“En livskraftig Gudbrandsdal der trafikkikker transport, legger til rette for positiv utvikling innen befolkning og sysselsetting.” (Advansia 2008)

Denne målsetningen er helt i trå med målsetningen for denne oppgaven. Det som imidlertid er ulikt, er konklusjonen om hvordan best oppnå denne målsetningen. Konklusjonene fra Statens vegvesen sine rapporter er også forskjellige, likevel er det en løsningstype som er gjennomgående.

Det største fokuset ligger på strekningen mellom tettstedene og hvordan et kryss fra veg til tettsted skal utføres. Tettstedets fremtidsutsikter, blir ikke fokusert på i løsningene. Det poengteres at en tettstedespredning er uønsket, og at en må forsøke å forhindre en tyngdepunktsforkyving av tettstedet (SSV 209a) Men samtidig påpekes det 9 Fagrapport for næringsvekst (SSV 2003) at næringsresultatet har gått opp i kommunen totalt, på steder der veien er blitt lagt om. Denne næringsøkningen skyldes nettopp sentrumsfosyvinger og nyetableringer ved veikrysset.

Hensynet til trafikkikkerhet, gjør at vegen gjennom Gudbrandsdalen får en standardklase opp, i forhold til hva ÅDT skulle tilsi. Dette tilsier at det skal være fysisk midtdeler på hele strekningen, for å minske faren for møteulykker. Denne faren er imidlertid størst der det er høy fart, noe som ikke skulle tale mot E6 gjennom sentrum. E6 legger viktige føringer for hvordan veksten skal skje i Gudbrandsdalen framover. Finner det alternative løsninger framfor en omlegging?

E6 er, og har alltid vært en viktig transportkilde inn til Ringebu sentrum. Et sted som Ringebu er avhengig av besøkende, for at næringsgrunnlaget skal holdes ved like. Næring skaper arbeidsplasser, og slik kan Ringebu bli et sted i vekst.

4. DELMÅL FOR NY E6

1. Økt sikkerhet . Veien har vært preget av høye ulykkestall med stor alvorlighetsgrad. Målet er en vei med null ulykker, en nullvisjonsvei.
2. Veien skal tilpasses landskapet
3. Det skal legges til rette for kollektivtransport.
4. Framkommeligheten skal bli bedre for alle trafikantgrupper med lik vekt på gående, syklende, biler og tungtransport (SSV 2013)

Delmål 1- Sikkerhet

E6 må bli sikrere. De mange dødsulykkene, viser at dette må prioriteres. Regjeringen har som mål at ingen skal omkomme i trafikken, den såkalte nullvisjonen. I Stortingsmelding nr. 26 , 2014- 2023, (regjeringen 2012) ble det besluttet at perioden skal ha som delmål å halvere antall drepte og hardt skadde i vegtrafikken til maksimalt 500 innen 2024.

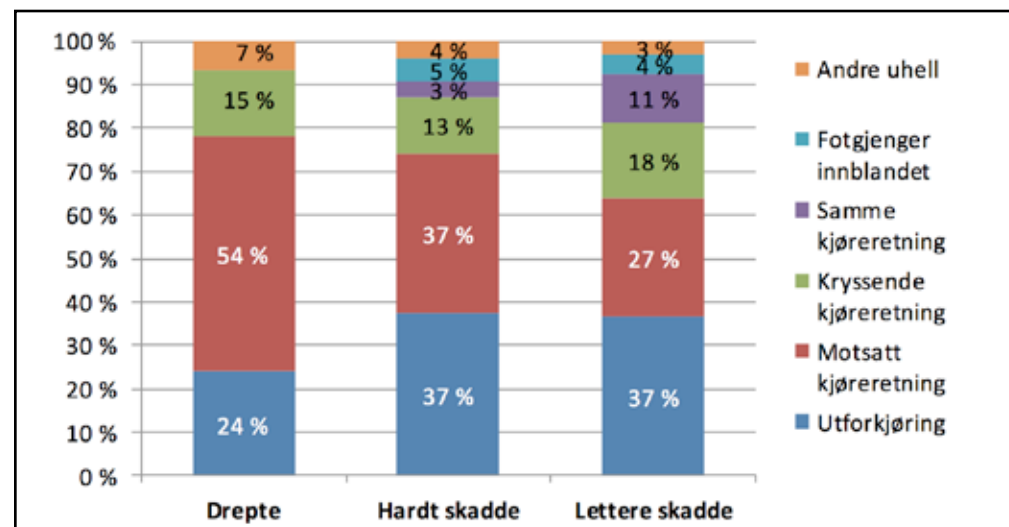
I 2012 var det 145 døde og 699 hardt skadd i Norge. Et prøveprosjekt ble gjennomført mellom Lillehammer og Øyer I perioden 2003-2006. Strekningen fikk fysisk midtdeler og gjennomsnittsmåler. Dette ført til færre drepte og hardt skadde. Det totale antallet er nesten halvert fra 2000 - 2012 (Oppland fylkeskommune 2013).

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Drepte	24	21	21	24	12	18	15	28	11	6	13	18	8
Hardt skadde	97	64	74	53	77	62	61	67	56	60	52	47	48
Lettere skadde	473	448	491	359	403	424	351	454	368	363	348	291	241
Drepte og skadde	594	533	586	436	492	504	427	549	435	429	413	356	297

Figur nr. 33 Antall drepte, hardt skadde og lettere skadd i Oppland fra 2000-2012.

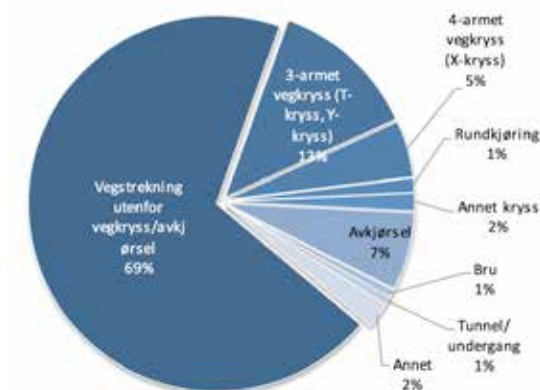
Prognoser for framtidig trafikk på ny E6 tilsier at standard klasse 4 skal legges til grunn. Det betyr i korte trekk at det antas å være en ÅDT på 4000-8000. Fartsgrensen skal settes til 80 km/t ,med en vegbredde på 10 meter og bredt midtfelt (SSV 2003, SSV2009a).

Imidlertid anbefales det å oppgradere til klasse 5 på grunn av høy sommerdøgntrafikk, SDT, som er 30-40% mere enn vanlig ÅDT. Dette er allerede gjort på den allerede omtalte prøvestrekningen mellom Lillehammer og Øyer, med gode resultater(SSV 2009a).

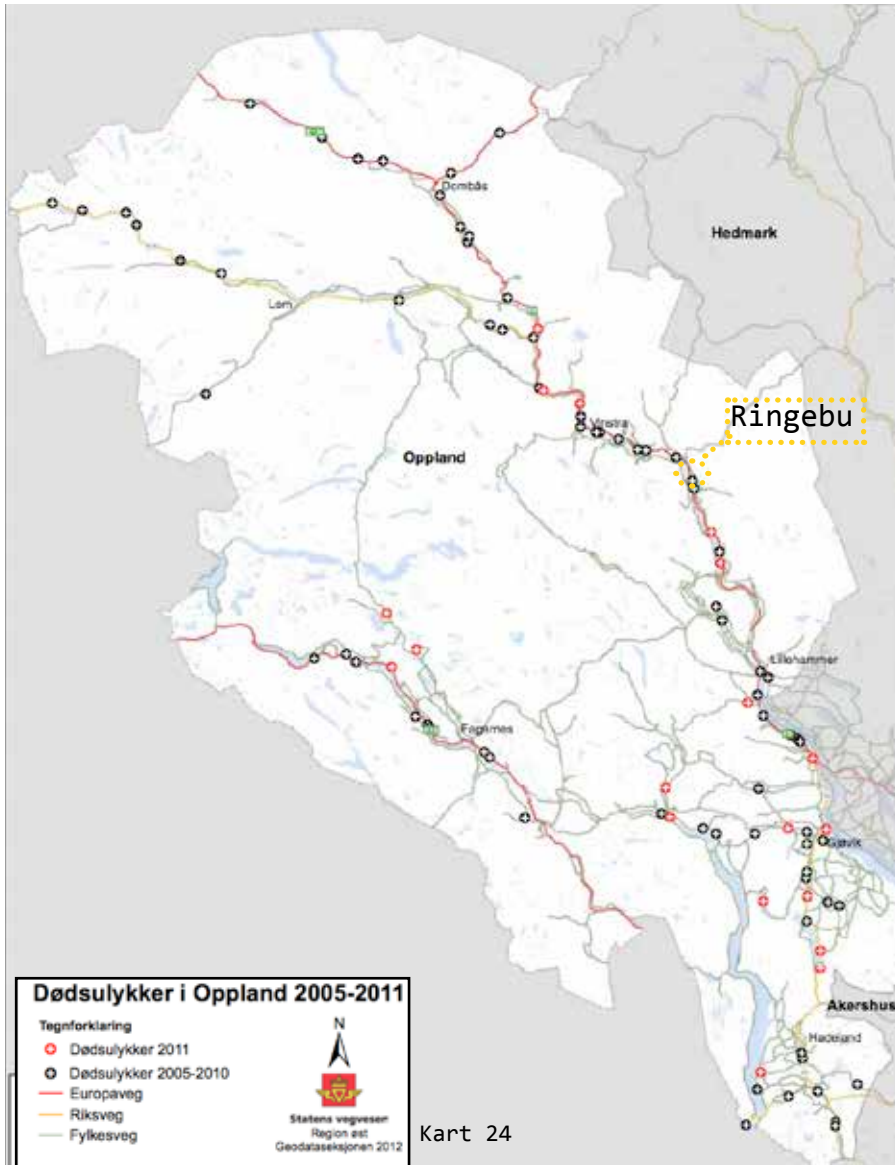


Figur nr. 34: Drepte, hardt skadde og lettere skadde fordelt på ulykketyper i Oppland.

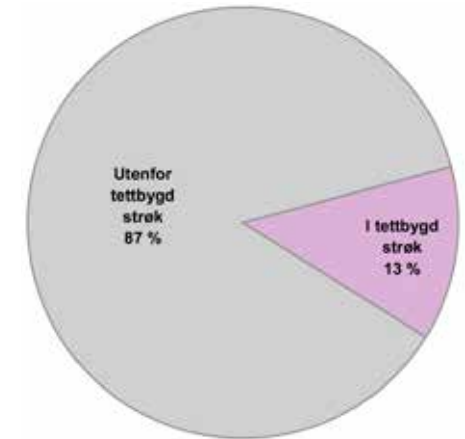
Som vi ser av statistikken, dominerer møte- og utfor kjøringssulykker. Den store andelen store kjøretøyer på vegen, øker gjerne alvorlighetsgraden, spesielt på møteulykker ut mellom personbil og lastebil. Tungtransporten utgjør så mye som 18 % av den totale trafikken. Når farten er høy, er et fysisk skille nødvendig for å hindre møteulykker, men dette behovet blir mindre med mindre fart. Mindre fart betyr færre ulykker, her vist i forhold til kryss eller vegstrekninger.



Figur nr. 35: Personskadeulykker etter stedsforhold, Oppland 2009- 2012



Som vi ser, har ingen av ulykkene vært i Ringebu sentrum, men snarere før ,og etter, der farten er høyest. Tettbygd strøk sto kun for 13 % av ulykkene fra 2005-2009. Vi har sett en nedgang av ulykker utenfor tettbygd strøk siden da, så forholdene er sannsynligvis mindre nå, men vi kan likevel se en klar tendens. Fart er en gjennomgangsfaktor ved ulykker. Høyest fart har vi på på strekninger mellom vegkryss eller på typiske transportetapper.



Figur nr. 36: Drepte og hardt skadde i personskadeulykker i- og utenfor tettbygd strøk i Oppland 2005- 2009.

Dette skulle tilsi, at til tross for sikrere veg, vil flere ulykker skje der farten er høy og der sjansen for utforkjøring eller møteulykker er størst. Dette taler for at en vei gjennom et tettsted er tryggere.(trygg trafikk 2008, Statens vegvesen ??).

Det er relativt få ulykker på sidevegnettet til dagens E6. Antall drepte på denne delen av vegnettet var 2 stykker i samme periode. Ser man på alle ulykker på strekningen E6 Ringebu (Elstad)-Otta, er i alt 13% av ulykkene med personskader relatert til sidevegene i 2011. I forhold til den delen av sidevegnettet til dagens E6 som vil være en del av framtidig lokalvegnett har det ikke vært registrert ulykker med personskader på fv. 387, fv. 388, fv. 401, fv. 402, fv. 403, fv. 417 og fv. 418 de siste 6 år.(Vegvesen 2013, avlasta vegnett)

MULIGE TILTAK DELMÅL 1

MILJØGATE

En miljøgate er en veg der gjennomkjøring er tillatt, men hvor vegen er bygget om slik at den innbyr til lav fart, høy oppmerksomhet og hensyntaken til lokaltrafikk. Miljøgater fører til lavere fart og det vil derfor være lettere å innlemme denne gaten i en tettstedsstruktur på bedre måte enn tidligere (TOI 2010).

Biltrafikken i miljøgater foregår på lokalmiljøets premisser. Gatas utforming gjør hastigheten lav og jevn og trafiksikkerheten er større for alle trafikantgrupper. Det er også viktig at gata blir vakrere og triveligere, gjerne med beplantning og endring av gatedekket. Miljøgater blir ofte utformet for å dempe støy og ubehag som denne vegen måtte bidra til. Miljøvirkningene av miljøgater avhenger av hvordan slike gater virker på fart og trafikkmengde. Lavere og jevnere fart, medfører vanligvis mindre støy og mindre avgassutslipp (SSV2004).

Miljøgater fører til redusert fart for gjennomgangstrafikk gjennom et tettsted. Dersom farten f. eks reduseres fra 50 til 45 km/t over en strekning på 500 meter, tilsvarer det 4 sekunder økt kjøretid. 500 m er en strekning som ikke er så lang at det vil redusere framkommeligheten i stor grad. Men en fartsreduskjon i 500 m gjennom et tettsted vil føre til et bedre miljø for mange trafikanter.

Miljøgata i Brumunddalen er her et eksempel til etterfølgelse. Mange trafikanter er ivaretatt på innsiden av parkeringen med brede fortauer. Det er her et tydelig skille mellom trafikantene. Gateparkering sikrer rask og enkel parkering for gjennomreisende. Dette sammen med vegetasjonen sikrer at veien blir en gate. Tydelig markering av gangfelt, sikrer gode forhold for gående.

Offentlige opprustninger, og spesielt en forbedring av uterom, vil føre til at dette område som før kun har vært et sted man går når man må, nå blir et sted man kan være. Skolebarna fra barnetråkkundersøkelsen understreker behovet av å lage en skolevei der fokuset på mange trafikanter er større enn i dag.

Erfaringer fra miljøgateprosjekt tidligere, er at folk oppholder seg lengre i sentrum enn tidligere og næringslivet opplever økt omsetning. Økt trivsel fører til økt handel. (Vegdirektoratet 2003, SSV 2003, SSV 2004)

Trafikk er en av de mange negative elementene du opplever i en by. Men samtidig er det også dette som sikrer liv og næringsgrunnlaget i en by. Det vil ikke være noe annerledes i Ringebu. Folk i byen er vant til trafikk, men folk i Ringebu er også vant til trafikken på E6. Trafikkmengden er ikke større enn at det lar seg gjøre å omforme vegen til en tettstedesgate, slik at det negative med trafikkmengden vil bli nedtonet.



Bilde 104

FRA RIKSVEG TIL GATE

Fra 1995 og i flere omganger har Vegdirektoratet hatt miljøgateprosjekt gående i flere norske byer og tettsteder. I alt 16 små og store steder har hovedvegen blitt bygd om til miljøgate.

Prosjektene er evaluert av Vegdirektoratet i 2003, der det kom fram at kjørehastigheten har gått ned, fotgjengere og syklister har fått bedre framkommelighet og gatene har blitt triveligere. På mange av stedene var konfliktene mellom bilister og myke trafikanter store. Et av hovedmålene var derfor å bedre trafiksikkerheten for alle trafikanter. Samtidig var det ønskelig å oppnå et bedre miljø og rydde opp rent estetisk, slik at gata kunne være pådriver for stedsutviklingen av tettstedet. Samlet sett, har myke trafikanter fått det mye bedre, og bilistene synes fremdeles det er god framkommelighet, til tross for mye lavere fart. Dette skyldes trolig et ryddig gatebilde og gode parkeringsforhold. Utformingen skulle skje på stedets premisser, noe de langt på veg har lyktes med.

Flere steder har informanter uttrykt at stedet opplever økt "stoppeffekt" etter opprustningen av miljøgata. Dette har ført til en økt omsetning for næringslivet i tettstedet. Det mest interessante er imidlertid effekten miljøgatene har hatt på planlagte omkjøringsveger. I noen av prosjektene var miljøgateprosjektet en del av et bøtende tiltak for steder der omkjøringen allerede er anlagt. I mange av tilfellene er miljøgatene anlagt i påvente av omkjøringsveg. I over halvparten av prosjektene er resultatet blitt så vellykket at planene om en omkjøringsveg enten er utsatt eller stoppet helt. Dette er et viktig argument i forhold til å beholde E6 gjennom sentrum som hovedtrasé (Vegdirektoratet 2003).



Bygdegate i Os i Hedemark. Utbedringer gjort på stedets premisserlaget, som en del av prosjektet "Fra vei til gate" Styrket identiteten og senket bilenes hastighet. (Bilde 105)

EKSEMPEL 1-

STRYN SENTRUN- et supplement til naturen.

Riksveg 15 går gjennom Stryn sentrum, som er kommunens viktigste handelssenter, og fører trafikk fra Otta til Nordfjordeid. Bebyggelsen langs gata er i hovedsak bymessig i 2-3 etasjer.

Gata var preget av store, åpne og asfalterte plasser

Målet var å øke komforten for myke trafikanter og få en mer levende sentrumsgate. Møteplasser og mer kontrollert parkering sto i fokus.

Positive element fra Stryn:

- Oppstramming av kryss, som gjør det mer oversiktlig for bilistene som en moment å ta med videre.
- Brede fortau og parkering langs gata, kan føre til mer liv på fotgjengernes premisser.
- alternative sykkelruter.
- Farten ble senket til 30 km/t.
- Det har etter inngrepene blitt mye større interesse for aktivitet og fortetting i Stryn.
- Det har blitt mye større interesse for aktivitet og fortetting i Stryn etter inngrepene.

EKSEMPEL 2-

RAKKESTAD- likest i ÅDT og lengde på gate.

- 3500 av kommunens 7000 innbyggere bor i sentrum,
- Riksveg 105 Storgata er forbindelse mellom Sarpsborg og Halden i sør, og Askim og Mysen i Nord. Bebyggelse i 2-3 etg. Deler av gata har iblanding av åpen villabebyggelse.

Gata var preget av utflytende asfalterte områder, og dårlig framkommelighet for myke trafikanter. Farten var høy, spesielt siden gata er en viktig handlegata og var en ulykkesbelastet. Målene var å bedre sikkerheten til myke trafikanter betraktelig, og bedre framkommeligheten for alle trafikanter. Forsteke stedets identitet og heve kvaliteten på sentrumsområdet generelt.

Positive element fra Rakkestad:

- Anlagt rundkjøring i en ende og fartsgrensen ble satt ned til 30 km/t i den bymessige delen av gata.
- Resten av strekningen har fremdeles 50 km/t. Forkjøringsretten ble fjernet,

- Gata ble strammet opp, med en kjørebane på 6,5 m. Parkeringslommer ble anlagt langs hele strekninger,
- Rundkjøringa fremstår som en naturlig del av bybildet
- Nye torg er positive innslg som har ført til et større bymessig preg (Vegdirektoratet 2003).

STØY

I følge SINTEF(SVV 2009a), reduseres støyen kraftig ved senket fart. Dette er nok et argument for at bilene burde senke farten helt ned til 30 km / t i miljøgater, da støyen reduseres betraktelig. Jevnere fart, betyr også mindre støy. Mindre fart, betyr mindre stopp og start i kryss og lignende. En rundkjøring lager mindre støy enn et kryss (SVV 2009a).

50 km/t= 61Db
40km/t = 59Db
30 km/t= Db

En senkning på 8-10 Db, vil tilsi en halvering av støynivået.

SHARED SPACE

En fellesfaktor som skiller miljøgater og shared space fra en vanlig vei, er fart. Med lavere fart blant bilistene, kan myke og harde bilister gå bedre overens. Tettstedsmiljøet blir på denne måten bedre.

Men Shared Space blir på mange måter også et motstykke til miljøgaten. Mens miljøgaten skal snevre inn gateløpet for farten, skal vi her gjøre det motsatt for at bilistene skal føle utrygghet i forhold til myke trafikanter. Mens miljøgate vil skille myke og harde trafikanter i enda større grad, vil shared space blande. Begge løsninger har sine fordele og ulemper.

Shared space er et konsept som først ble tatt i bruk i Nederland (Rambøll 2010) Prinsippet er en motreaksjon på hvordan vi deler trafikanter inn i myke og harde, og utformer gatene deretter. V (Rambøll 2008)

For at Shared space skal fungere optimalt, må det være like mye biler som mennesker i gatene samtidig. Shared space vil derfor fungere best i gater som ikke fungerer som rene transportåre. E6 vil ikke være spesielt egnet for Shared Space. Selv om trafikkmengden er langt mindre på sidegatene, vil det være flere biler enn mennesker. Dette gjør at Shared Space på nåværende tidspunkt vil være uegnet i Ringebu sentrum.

Men elementer fra Shared space kan likevel være aktuelle å bruke.

-Setter fokus likt på alle trafikanter
-En forutsetning er at farten er svært lav blant bilistene. Dette skaper er mer oversiktlig miljø for alle trafikanter, og et triveligere sentrumsmiljø for myke trafikanter.
- Beplantning og utsetting av benker fører til at gatene får et torgpreg. Dette gjør at bilistene senker farten.
-Ufordrer de vanlige gatenormene med veibane og fortau.
Med en gateutforming i steden for vei gjennom sentrum, legger vi andre kriteriner til grunn for sikkerhet og framkommelighet (Rambøll 2008)

Shared space har flere elementer som vi kan bruke. I St. Gallen i sveits bruker de bevisst gaterommet som en del av destinasjonen.



Bilde106

Der har de utviklet gatenettet med tanke på en økonomisk vinning for byen. Gater som oppleves som annerledes, fremstiller byen i et positivt lys, og er med på å trekke folk til området. Dette brukes svært bevisst for å trekke turister til byen. Dette ser vi også i Ringebu, med gågata. Denne tankegangen burde i større grad gjelde hele sentrum, og ikke bare to kvartal i en Jernbanegata

DELMÅL 2- VEGEN I LANDSKAPET

I formingsveilederen til ny E6 gjennom Gudbrandsdalen heter det

“Vegen skal så langt som mulig underordnes landskapet og gis en best mulig tilpasning til landskap og terrengform” (SSV 2011).

Gudbrandsdalen ved Ringebru har et tydelig dalgulv, med klar overgang mellom bunn og sidekanter. Mens vegen før gikk oppi fjellsida, er den nå lagt ned i overgangen mellom fjell og gulv. En vei som er lagt hvor som helst i dalbunnen vil innordne seg etter terrenget. Men, jernbanen kom først, og den går både på østsida, vestsida og midt i dalen. Det vil si at E6 på mange punkter må enten under eller over jernbanen hvis den skal følge et annet mønster enn den gjør i dag. I Ringebru vil dette være enten en bru over eller en undergang under jernbanen. Ei bru vil bli et blikkfang i terrenget, mens en undergang vil være veldig utsatt for flom.

Dalbunnen er relativt flat, og i de senere år har det vært mye flom og store ødeleggelser på grunn av dette. Som vi ser av bildet, er vegen

det eneste som ligger over vannføringa gjennom hele dalen i dag. Selv om vegen også på noen steder har blitt oversvømt, vil en beliggenhet nærmere lågen, noe som vil være tilfelle med en omkjøring rundt Ringebru, forsterke denne sjansen ytterligere. En undergang i nær tilknytning til Lågen vil være veldig utsatt for flom. Det ser dermed ut til at det vil bli en bru over både jernbane og Våla, i nær tilknytning til hverandre.

E6 skal ligge på flomsikkert nivå, ca 1,5 m over terrenget. Overgangsbru blir dermed liggende minimum 7,5 meter over terrenget. En overgang vil dermed rage høyt i terrenget og nærmest bli et blikkfang i en lang dal. Ei bru vil riktignok gi utsikt til Ringebru sentrum, men det vil ellers virke forstyrrende i landskapet. Hvis en bru utformes som en rundkjøring, anbefaler vegstandarden en rundkjøring på 45-60 meter. Dette vil bli et enormt anlegg, uansett hvor det vil bli plassert. (Vegdirektoratet 2008, SSV 2009a)



Bilde106

I følge (SSV 2009a) vil et planskilt kryss virke mer og mer dominerende jo lenger ut mot elvekanten det plasseres. I Ringebru er det tenkt at det skal ligge i området der Våla renner ut i Lågen, og vil slik ikke følge terrengformasjonen i særlig grad. Vegkryss av den dimensjonen vi her snakker om, vil uansett virke forstyrrende i landskapet, enten vi snakker om bruer, underganger eller rundkjøringer. I Statens vegvesen sin vurdering vedrørende kryssalternativ gjennom Gudbrandsdalen, vurderes det dithen at kryssutformingen i seg selv trolig vil ha innvirkning på hvordan inntrykket av landskapet vil arte seg. En rundkjøring i sammenheng med en bru, vil ha store påvirkninger på landskapsrommet slik vi kjenner det i dag (SSV 2009a).

Konklusjonen er at vegen kommer til å bli et stort landskapsanlegg for at vegen skal bli mer framkommelig. Mulighetene for å forene perspektivene kan imidlertid være større med en E6 gjennom sentrum. Da blir både delmål 2 Landskapstilpasning og delmål 3, kollektivtransport bedre ivaretatt.

DELMÅL 3- KOLLEKTIVTRANSPORT

Et mål for ny E6 er å bedre forholdene for kollektivtransport. Vil dette bli forbedret for folk flest ved å flytte knutepunktene ut av sentrum? Hovedpoenget med å styrke kollektivtrafikken i følge nasjonal transportplan (kilde), er å gjøre det attraktivt for folk å reise kollektivt. I et bilbasert samfunn, spiller ikke 500 meter fra eller til noe, i forhold til hvor vi går på bussen. Men hvis vi tar mål av oss på å bli et samfunn der du i større grad kan gå eller sykle for å reise videre med kollektivtransport, vil plasseringen av kollektivknutepunkt spille stor rolle.

En ekspressbuss vil ha stadig større krav til å komme fort frem fra A til B. Dette innebærer at bussene ikke lenger kjører inn til sentrum, der de større vegene er flyttet utenfor. Skysstasjonen blir flyttet ut til veikryss i forbindelse med bensinstasjoner eller andre stoppesteder langs hovedvegen. Dette har skjedd mange steder til nå, det er ikke noen grunn til at noe annet skal skje i Ringeby? Et eksempel fra nærmiljøet er Fåvang. Der er det i forbindelse med OL' 94 bygd planskilt kryss for å ta trafikken til sentrum og østsida/Kvitfjell.

I dette krysset er det bygget en bensinstasjon og også en kro. I senere tid har også sentrum krøpet nedover mot dette krysset.

Dette er en typisk reaksjon på flytting av vegen ut av sentrum. Resultatet er ofte en sentrumsspredning heller enn en tettstedsutvikling, slik vi ønsker i Ringeby. Jernbanen må nødvendigvis ligge der den ligger i dag, hvis ikke store endringer skulle skje. Dette gjør at det kollektive knutepunktet blir delt.

En intim og trivelig atmosfære basert på menneskelig skala og miljøvennlig transport, vil trolig bli byttet ut med en bilbasert område med noen viktige institusjoner som bensinstasjon, matvarehandel og kanksje en skysstasjon. Konklusjonen tas på den bakgrunn at busstoppen for Ringeby flyttes ut av sentrum, noe som er svært tenkelig. En omlegging av E6 utenom Ringeby vil derfor neppe legge til rette for mer kollektivbruk. Hvis kollektivtilbudet ikke lenger går gjennom sentrum, vil tettstedet ha klart mindre kollektivtilbud til sine beboere og folk som kommer til stedet.

“Et kollektivtransportsystem med høy kvalitet må først og fremst ha god framkommelighet og høy frekvens.” (TØI 2010)

I tillegg må kollektivtilbudet ha en pris og gå med en slik frekvens at den kan sloss med den hovedfiende, bilen.

Kollektivtransport, og da spesielt tog og jernbane, har hele tiden vært viktig i Ringeby, både for godstrafikk og persontrafikk. Når vi snakker om kollektivtransport i Ringeby, gjelder dette hovedsakelig regionale eller nasjonale ruter, som går mellom Oslo-Trondheim eller Oslo-Nord-Vestlandet. Med et økt kollektivtilbud, kan det bli lettere å unngå bilbruk ved lengre arbeidsvei og enklere for pendlere eller besøkende å ta i bruk kollektivtransport på kortere avstander. Det er svært viktig å beholde togtilbudet og styrke det til ytterligere å bli et regionalt tilbud.

En økt togbruk mellom Lillehammer og Otta, ville være en stor fordel for trafikken langs E6. arbeidsliv og bosetting i Ringeby. Mye av trafikken på E6 kan betegnes som lokal og regional på grunn av arbeidsplasser som er lokalisert i de større byene.

Ringeby er et sted der bilen er viktig, spesielt på lokal- og regionaltrafikk og til og fra kollektivtransport. Det må legges til rette for fortsatt bilbruk i ordnede former. Skal Ringeby bli et sted med vekst, må det legges til rette for gode parkeringmuligheter nær stasjonsområdet. Flere boliger i sentrum av Ringeby vil styrke tettstedet som knytepunkt.

Veien har fungert som en viktig transportåre inn- og gjennom sentrum. Tog og Buss mellom Oslo og Trondheim har stor betydning for kommunikasjonen med omverdenen til Ringeby. Det same gjelder ekspressbussavganger til Nord-Vestlandet og Sogn.

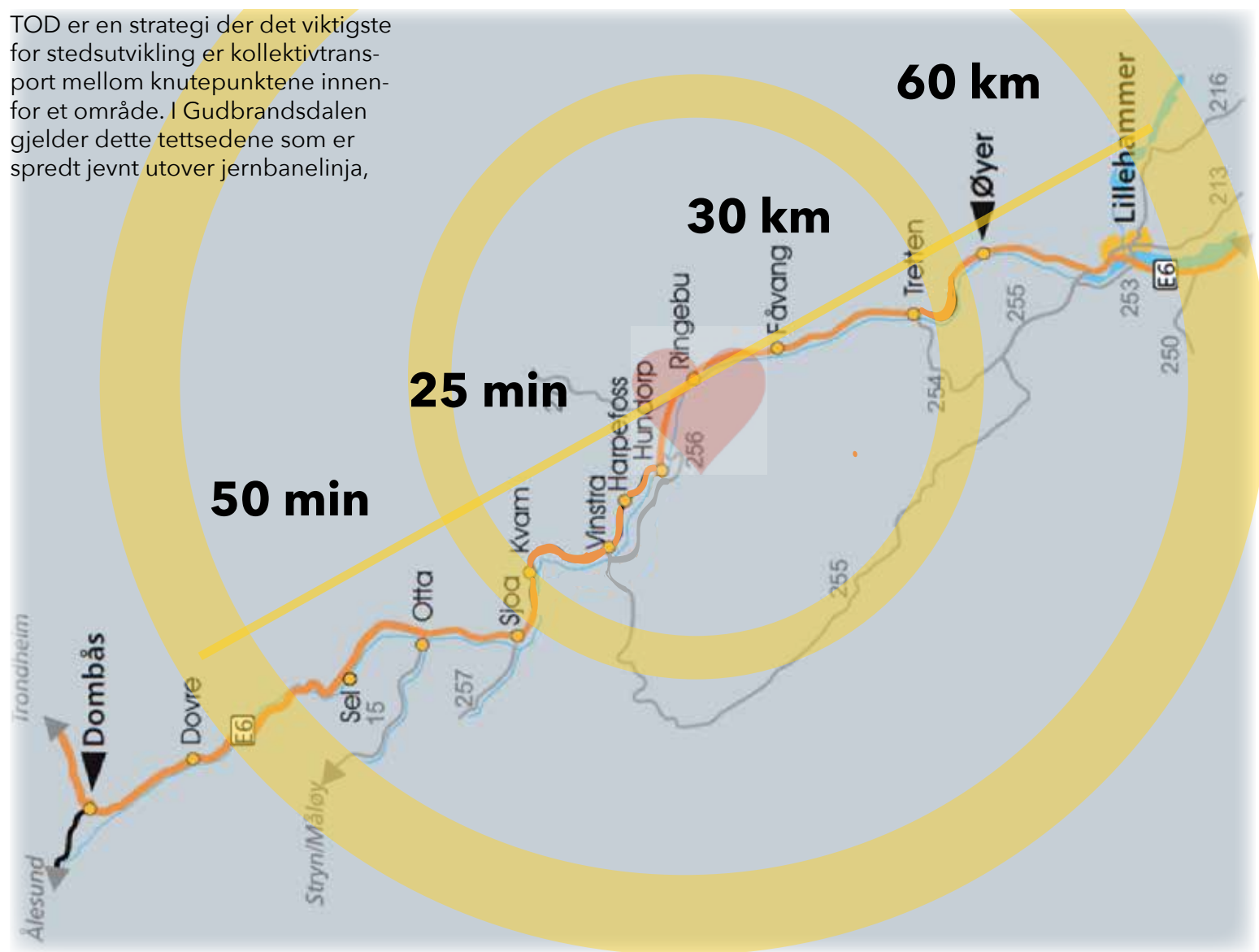
MULIGE TILTAK DELMÅL 3

TOD

Transit orientated development er en av flere strategier som bygger på miljøvennlig transport.

Trafikken vokser stadig, og forsøk på å utbedre køer ved å bygge nye motorveier, har vist seg å kun føre til mer kø er flere steder i verden (www.transitorientateddevelopment.org). Gudbrandsdalen er et bilbasert distrikt, og dermed er bilen viktig. Det er da en selvfølge at en skal ha trygge og gode veier å bruke. Denne oppgave dreier seg eller ikke om ny E6 eller ikke ny E6. Men et viktig poeng her, er å tenke over hvem vi lager ny vei for, og hvem som vinner på en omkjøring rundt Ringebru. Som vi tidligere har nevnt er det 18 % tungtransport som kjører gjennom Gudbrandsdalen. Et viktig tiltak for å bedre miljø og sikkerhet, ville derfor være å styrke jernbanen for også å frakte godstrafikk i større grad enn i dag. En oppgradering av jernbanen, ville ha ført til økt kollektivtransportbruk og mindre tungtransport på veiene. Dette ville være en vinn- vinn situasjon i større grad enn en omkjøring rundt sentrum slik det er tenkt i dag. (TOD 2013)

TOD er en strategi der det viktigste for stedsutvikling er kollektivtransport mellom knutepunktene innenfor et område. I Gudbrandsdalen gjelder dette tettstedene som er spredt jevnt utover jernbanelinja,



Kart 27

I tillegg vil du kunne gå til til de sentrumsnære boligfeltene på ca 20 min. Med en bedre tilrettelegging for sykling til og fra kollektivknutepunktet, vil storparten av Ringeby tettsted kunne benytte seg av kollektivtransport i mye større grad enn i dag.

TOD legger imidlertid vekt på å redusert parkering i kollektivknutepunktet for å fremme vekst på de gåendes premisser. Selv om det er viktig å legge til rette for myke trafikanter til og fra kollektivknutepunkt, vil Ringeby forbli et bilbasert sted. I Ringeby må en derfor heller legge til rette for parkering ved kollektivknutepunktet, slik at kollektivtransport blir brukt på lenger reiser.



Kart 28

Det er flere faktorer som gjør at strategier som TOD kan bli tatt i bruk.

TOD går ut på å utvikle punkter langs en kollektivlinje. Hvis vi ser på Gudbrandsdalen som en slik linje av kollektivknutepunkt, er Ringebu strategisk plassert mellom Lillehammer og Otta, og kunne slik fungere fint som et styrket knutepunkt på vegen. En styrking av den eksisterende skysstasjonen ville derfor være et ledd i retningen av en kollektivtransportsatsing både innad i Gudbrandsdalen, men også til de større byene nord og sør.

Tanken i TOD er at jernbanelinjen skal danne et hjerte i tettstedet eller byen. Med 10 minutters gange, skal du nå de aller viktigste elementene i et tettsted. Du skal ha et såkalt "mixed use" der man har både butikker, boliger og kontorer innenfor samme område. Alle skal henvende seg ut til gata, for få trygge gater for myke trafikanter. Ringebu har ett tett sentrum, med ca. 10 minutters gange fra vest til øst i kartavgrensningen. Dette legger forholdene til rette for økt kollektivbruk



Kart 29

DELMÅL 4- FRAMKOMMELIGHET

Vegvesenet sier:

“Målet med utbyggingen av E6 Øyer-Tretten har vært å bedre trafiksikkerheten og framkommeligheten, og gi de som bor i området bedre miljøet” (Vegvesen.no xx).

Trafiksikkerhetshåndboken definerer framkommelighet slik:

Generell betegnelse for hvor fort eller lett det er å forflytte seg i trafikken, for eksempel tidsforbruk per avstandsenhet; kvaliteten på trafikkavviklingen. Trafikkens gjennomsnittsfart (Trafiksikkerhetshåndboken s??).

Vi ser her at både kvalitet, fart og tid er ord som er koblet til framkommelighet.

Ordet framkommelighet defineres som **farbar** i norske ordbøker (Ordbnett.no), men det er et stykke fra det vi kan kalle farbar til det vi i dag legger i ordet framkommelig.

KVALITET

Framkommelighet kan forstås som flere grader av kjørbarhet, der kvaliteten på veien i stor grad bestemmer hvor framkommelig vi synes at den er. Det vi i dag legger i ordet framkommelighet er hvor raskt og effektivt det er å komme seg fra A til B. Framkommelighet er altså ikke synonymt med kjørbar, som du i større grad kan måle fysisk, men mer en følelse av kjørbarheten eller hvor rask du har kjørt i forhold til forventningene. Framkommelig kan etter denne definisjonen skilles i fra måleenheter som tid og fart og kobles sammen med forventninger, reiseopplevelse og mål for turen. Kanskje kan framkommelighet skilles helt fra kjørbarhet, så lenge veien synes å være framkommelig?

FART

Fart er en viktig bestanddel av framkommelighet. Likevel er det som vi har sett hovedfaktoren ved ulykker, og senket fart gir triveligere miljø for myke trafikanter. Fart er slik en av hovedløsningene når myke og harde trafikanter skal blandes. Kunsten er imidlertid å senke farten på en slik måte at bilistene ikke synes det går nevneverdig ut over framkommeligheten. En strekning på 500 meter med 30 km/t vil i denne sammenheng være tålbar for bilister. Ytterligere 500 meter i for eksempel 50 km/t, kan også være tålbar. Ut over en strekning på 1 km, vil det imidlertid gå ut over framkommeligheten i stor grad (Einar Lillebye 2013). En løsning som er tålbar for bilister og ønskelig for myke trafikanter, vil derfor være den beste. Lav fart har mange positive virkninger:

- Lavere fart gir færre og mindre alvorlige ulykker.
- Lavere fart gir mindre støy og luftforurensning.
- Lavere fart gir god trafikkavvikling på grunn mindre stans og bedre flyt i kryss.
- Lavere fart øker trivsel og handel. (SSV. trafikkeikkerget)

TID

E6 gjennom Gudbrandsdalen er bestemt at skal legges utenom samtlige tettsteder og ellers gå mye i tunnell. Framkommeligheten vil nok bli bedret betraktelig, og tiden det nå tar fra Otta- til Lillehammer og Oslo vil trolig kortes ned noe. Spørsmålet er da hvem vi lager vei for og hvem som skal prioriteres. Lager vi vei for pendlere og tungtransport, vei for hverdagskjøring eller vei for turister? Alle disse gruppene har ulikt mål med turen og derfor ulike ønsker. De har alle det til felles at de vil ha en sikker og god vei med høy standard, men innebærer dette en vei der du kan kjøre raskest mulig fra A til B, og hvor stort hinder vil i tilfelle en gjennomkjøring gjennom Ringebu sentrum gi? Hvor mye er vi villige til å betale for noen minutter raskere kjøretid, og hva er vi villig til å ofre?

TIDLIGERE ERFARINGER MED OMKJØRINGSVEIER

Multiconsult har utarbeidet en fagrapport som omhandler 9 steder i Norge der riksvegen tidligere har blitt lagt utenom tettstedet. Disse stedene er: Dokka, Gol, Vågåmo, Melhus, Grong, Brumunddal, Raufoss og Orkanger. Flere av disse stedene har felles trekk med Ringebru på en eller flere måter. Omleggingen har skjedd mellom 1975 og 2007. I dette tidsrommet har store endringer skjedd, for eksempel en detaljhandeløkning på 70 %, mange av tilfellene kan derfor ikke direkte sammenlignes. Ingen av de 9 kommunene skiller seg ut som turistmagneter, men Gol og Vågå er typiske hyttekommuner. Flere av stedene var det stor motstand mot en flytting av veien

I rapporten er nøkkelpersoner intervjuet fra ulike stedene. I tillegg er personer fra bedrifter i Ringebru intervjuet, for å finne ut hvordan de ser på en endring av E6.

I rapporten henvises det til at tunge trender de siste 10-20 årene, har vært at hovedveien skal flyttes t av sentrum for å bedre framkommelighet for bilistene og skape bedre miljø i tettstedene.

På Gol skjedde allerede veiendringen i -79, så spørsmålet er om det ikke er på tide å tenke mer framkommelig i form av miljøvennlig transport og tettsted, og at tanken om framkommelighet med fokus på fartsetapper og tungtransport egentlig er litt forbi? Men hvilke muligheter har en omlegging skapt på de andre stedene?

BOLIGBYGGING OG SENTRUMSGATE

De fleste steder er det etablert nye boligområder i sentrum, men det er uvisst om dette er et direkte resultat av at riksvegen er flyttet. Grong, Dokka, Brumunddal og Raufoss har fått en miljøgate, men svært mange av de andre stedene er vegen forblitt lik som da den var riksveg. I Askim og Dokka er tungtransporten borte, og sentrum har slik blitt triveligere for fotgjengere. Likedan er det i Melhus der 80 % av varetransport inn til Trondheim passerte gjennom sentrum. Melhus ble også knyttet nærmere til Trondheim med ny E6.

Ingen steder var de mer negative til en omlegging av veien enn i Vågå. Her kjører fremdeles 2/3 av trafikken på den gamle vegen. Spørsmålet er da om en omlegging har vært vellykket? I likhet med Ringebru er dette et sted de har jobbet bevisst med stedsutvikling over lang tid. Den høye ÅDTen gjennom tettstedet kan insinuere at folk fremdeles velger å kjøre igjennom, noe som er bra for tettstedet Vågå, men som på den andre siden gjør at den nye vegen blir noe overflødig.

BOLIG- OG NÆRINGSBEBYGGELSE

Det er kun Askim og Raufoss som peker på områder med økt tilgjengelighet som følger av en ny veg eller opptreksarm tilknyttet til denne. Dette har vært et stort diskusjonsemne i Ringebru, i håp om at industriområdene sør for jernbanen skulle få en ny vår. Det som imidlertid har skjedd de fleste stedene er noe annet enn det vi ønsker oss i Ringebru.

Flere steder er det anlagt en del ny industri og næringsandelen har vært på stedet hvil eller økt. For Ringebru sin del, vil tungindustri bli plassert på Frya industriområde lenger nord. Selv om dette er en positiv utvikling for kommunen som helhet, ville dette ikke gange sentrum og tettstedet spesifikt.

Det store poenget her er, hvilken type næring er det snakk om og hvor er disse næringsarealene plassert i forhold til tyngdepunktet i sentrum?

Næringen har totalt sett ikke gått ned, fordi nye kjøpesentere er anlagt. Etablering av kjøpesentere er i seg selv et sterkt motargument for å flytte vegen i Ringebu. Et kjøpesenter er bilbasert og bryter dermed målene i NTP 2014-2023.

DETTE HAR SKJEDD

Gol, en bilforretning kom til, noe som forventes at har økt omsetningen fra områder rundt. Raufoss, Melhus og Grong har fått et kjøpesenter på den tidligere omkjøringsvegen. Orkanger, et kjøpesenter og en bilforretning ved innkjøringen til sentrum. Dette har gjort at tyngdepunktet i alle tettstedene har forskjøvet seg. Denne typen bedrifter, anlagt ved innkjøringen til tettstedet, vil være starten på en sikker nedgang for sentrum i Ringebu. Askim har fått en storhandel midt i sentrum med flere kjente og store kjedebutikker. Hvis noe tilsvarende skulle skje i Ringebu, vil Ringebu miste det som gjør stedet interessant og som gjør at folk oppfatter det som en destinasjon.

Et kjøpesenter med butikker som Din sko og bik bok har alle steder, men Ringebu har egen slakter og desigsko fra Italia. Dette er det viktig å være bevist i en videre utvikling

De fleste av næringene som er etablert i ettertid, er det vi kan kalle bilbasserte næringer, som bilbutikker, byggmakker og lignende. Små foretak har blitt kjøpt opp av større foretak, slikt sett har kommunen ikke mistet noe handel. Men dette tilsier likevel at næringer med større kapital har måttet komme inn for å redde mindre butikker utenfor kjedene. I Grong har det vært noe utskifting av næring. I Gol har noen små næringer blitt lagt ned, en lokal møbelbutikk ble erstattet av Bohus. Det er nettopp små butikker som er Ringebus stolthet, og uten disse, vil noe av særpreget til Ringebu bli borte.

De fleste steder, er nyanlagt næring i tilknytning til et kjøpesenter eller et varehus. Svært sjelden er det videreutvikling av tettstedet på grunnlag av økt andel småbutikker.

STOPPEFFEKT

En veg gjennom et tettsted, gjør at stedet får en høyere stoppeffekt enn med en vei utenom.

BILTRAFIKK

I Gol ble veien lagt utenom allerede på 70-tallet. Fremdeles kjører de fleste av hyttefolkene gjennom sentrum, men en del av tungtransporten er flyttet ut av sentrum, selv om noe fremdeles går igjennom. Sentrum i Gol er svært delt, basert på to kjøpesentere og Pers hotell i øvre del og noe spredt næring i nedre del. Sentrum har allerede to avkjøringer, men ønsker seg en tredje. Det samme er gjeldene for Orkanger. Dette sier at en avkjøring til sentrum som fungerer optimalt vil være svært viktig for å bevare sentrum som tyngdepunkt. Ingen av de tidligere eksemplene har bare

en innkjøring til sentrum. Det er her omtalt at avkjøringer som føles som en "omveg" fungerer dårligere enn inn og utkjøringer som fører deg raskt inn i tyngdepunktet av sentrum. Her poengteres det fra samtlige steder, at en markering av innkjøringen til tettstedet er svært viktig. Dette er med på å avgjøre om avkjøringen fungerer godt. I mange av tilfellene, er markeringen dårlig eller lite spesiell for stedet.

RINGEBU

Det er uenighet om betydningen av E6 i dag og hvorvidt en flytting vil ha noen betydning. Tidligere eksempler viser at bensinstasjoner, vegkroer og campingplasser er svært utsatt for flytting av veg. For disse bedriftene betyr en tilknytning til E6 mye. Flere vil nok også merke en omlegging av vegen, fordi mange velger å handle andre steder langs vegen.

Flere av bedriftene i Ringebu uttaler i rapporten (SVV 2003) at en omlegging av E6 ikke vil ha så stor betydning for bedrifter som ikke ligger direkte i tilknytning til E6. Disse butikkene har i hovedsak faste kunder.

“Turister og andre tilfeldige kunder spiller liten rolle, da få av de som kjører langs E6 tar avstikkeren inn i sentrum” (SSV 2003b)

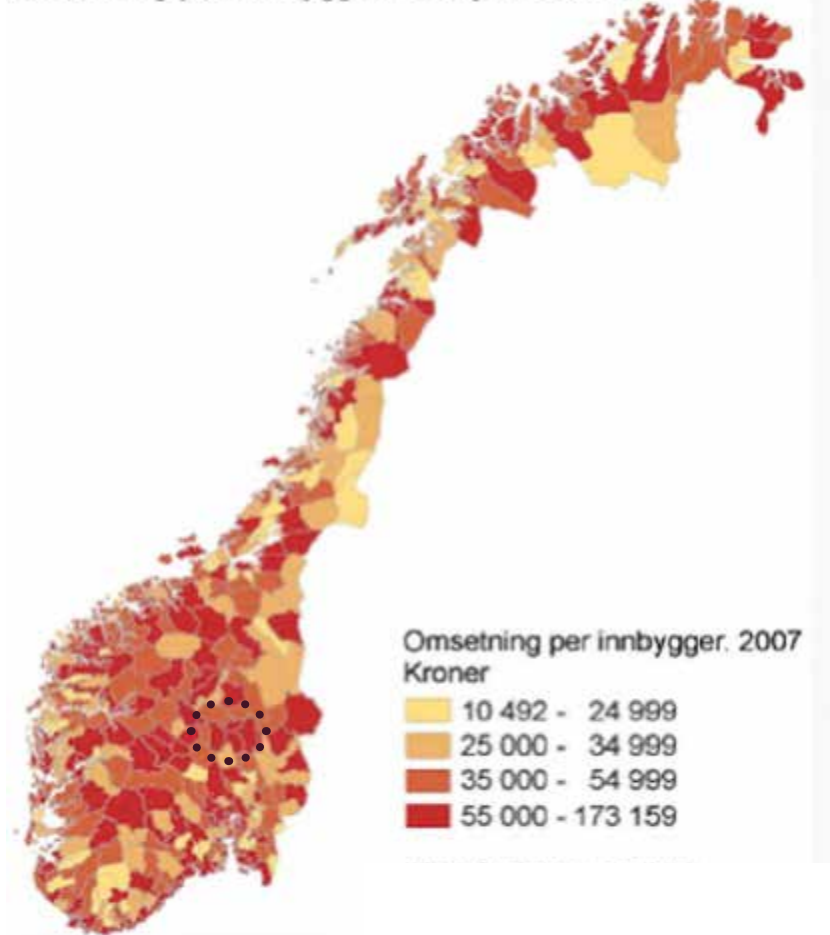
Her ser vi et tydelig mål, det må være enklere å stoppe i Ringebru når du kjører på E6, dette blir enda vanskeligere med en omlegging. De som nå stopper vil i større grad kjøre forbi hvis veien legges lenger utenfor sentrum, men kan i større grad stoppe med en endring av dagens E6 gjennom sentrum.

DETALJHANDEL

Detaljhandel er svært viktig for Ringebru, markert med mørkest rødfarge på kartet. At Ringebru er markert med mørke rødt indikerer at det handles for mellom 55 000 og 173 159 pr. innbygger i kommunen. Dette må tolkes dithen at det er en stor andel ikke-lokale som handler i Ringebru.

Som vi tidligere har sett, er turisme en av de viktigste inntektskildene til Oppland.

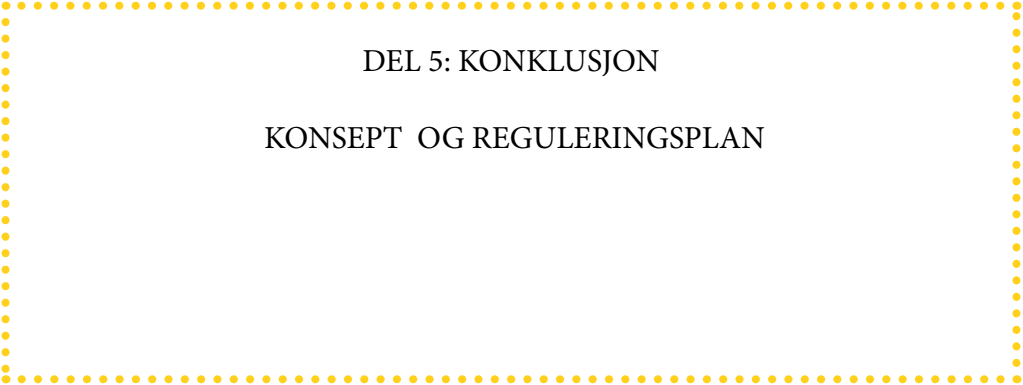
Omsetning per innbygger. Detaljhandel. 2007



Kart 30

Det er vanskelig å spå hvor stor innvirkning flytting av E6 vil få for næringsgrunnlaget. Noen mener det ikke vil påvirke, mens andre mener det kan virke positivt inn. Dagligvarebutikkene er de som er mest skeptiske til en flytting.

I Ringebru føles bredden på gågata fin for gående. Den er innsnevret med benker og salgsboder uten at dette kommer i veien for varetransport og utrykningskjøretøy. Dagens E6 vil måtte ha en litt annen framkommelighet for både myke og harde trafikanter, men likevel er denne følelsen av bygata et mål å strekke seg etter i ny utforming. Veien har hele tiden vært en grunnstein i tettstedet, og utviklingen har nettopp foregått rundt veien. Det store gjennombruddet for Ringebru som tettsted, kom med jernbanen i 1897, og utviklingen har etter det foregått mellom veien og jernbanen. En ny utforming av dagens E6 vil kan føre til en transformasjon av områdene omkring veibanen. Rundt veien finnes store, brakke områder som ikke har blitt utnyttet på grunn av et lite hyggelig utemiljø i nær tilknytning til E6.



DEL 5: KONKLUSJON
KONSEPT OG REGULERINGSPLAN

INNHOOLD I DENNE DELEN

INTRODUKSJON

4 KONSEPT:

1. PARKERING OG SONEDELING

- Diferensiert parkering
- Sone1
- Sone2
- Sone 3
- Sone4

2. FORTETTING

3. JERNBANEGATEAKSEN

- Torg
- Kollektivknutepunkt

4. AKTIVE UTEROM

- Grønne Uterom
- Parkour og skatepark

REGULERINGSPLAN

KONKLUSJON

KILDER

INTRODUKSJON TIL DEL 5

Ut fra teori og eksempler beskrevet i del 4, skal vi nå over til konkrete løsninger for Ringebru tettsted.

Mål:

1: Ringebru som tettsted og turistdesinasjon skal videreutvikles.

2. E6 skal integreses i tettstedet, og tettstedet skal være en berikelse for E6

For å besvare dette har 4 tema vært gjennomgått i forhold til eksisterende kvaliteter og hvordan disse kan videreutvikles.

LANDSKAP:

MØTEROM

BEBYGGELSE

BEVEGELSESLINJER

Vi har sett ulike eksempler fra andre steder. Inspirasjon fra dette er tatt med videre. Sammen med det teoretiske grunnlaget, har dette dannet 4 konsept:

PARKERING OG SONEDELING

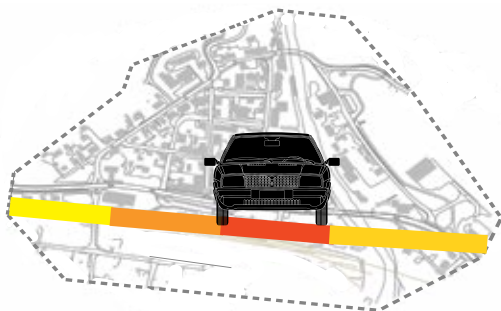
FORTETTING

JERNBANEGATE.AKSEN

AKTIVE UTEROM

4 KONSEPT

PARKERING OG SONEINNDELING



E6 tar i dag lite hensyn til myke trafikanter. Ved å utvikle området rundt selve vegbanen, vil veien bli en bedre sentrumsgate og bedre for myke trafikanters framkommelighet. Myke trafikanter vil få gode areal å benytte og gateparkering vil tilføre positive element til sted og gate. En krysning vil bli etablert i tilknytning til jernbanestasjonen for å øke pendlerparkeringen.

FORTETTING



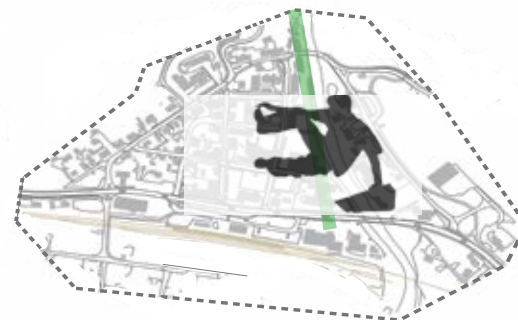
Ringebu har mye ubenyttet areal i sentrum. Ved å rydde opp i parkeringsareal og asfalterte flater, kan en få en bedre arealbruk som ikke går på bekostning av antall parkeringsplasser eller grøntområder. En fortetting i sentrum vil lage bedre uterom og ramme inn park og gate i større grad. I tillegg vil fortetting rundt vegbanen gi et klarere vegbanerom, og en mer urban gate.

JERNBANEGATE-AKSEN



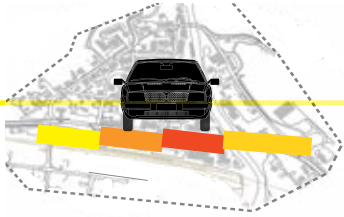
Tre av Ringebus viktigste element ligger i umiddelbar nærhet av hverandre, men er ikke knyttet sammen i særlig grad. Gågata i Ringebu er blant de mest positive elementene tettstedet har. Kaupanger, er et kulturhus, et møtested og et viktig identitetsskapende element. Stasjonene danner grunnlaget for stasjonsbyen og er et kollektivknutepunkt. En styrking av hele Jernbanegate-aksen vil trekke stasjoneneområdet mer sammen med resten av sentrum og lage en fin forbindelse på tvers av E6. En avslutning av gågata i et torg, vil lage det tettstedsrommet og den kjernen som knytter sammen alle de viktige elementene Ringebu har.

AKTIVE UTEROM



Ringebu mangler en helhetlig tankegang for myke trafikanter. Dette gjelder både gang- og sykkelveier som kommunikasjonsårer og trygge skoleveger, og områder som kan brukes til rekreasjon for alle aldre. Ved å koble de grønne områdene sammen med grøntdraget langs Våla, blir områdene utenfor sentrum knyttet bedre med hverandre, og myke trafikanter får et område laget på deres premisser.

Et grøntområdet i sentrum, der aktiviteter kan foregå hele døgnet, vil gi ungdom og andre et sted å møtes og mer liv i sentrumsområdet. Ved å gi en park en klarere funksjon, blir den også mer brukt.



KONSEPT 1: PARKERING OG SONEINNDELING

INNEBÆRER:

1.PARKERING:

Ved å differensiere parkeringen etter bruksbehov, oppnår vi en mer tilrettelagt og praktisk parkering.

2.SONEINNDELING

SONE 1:

Overangssone inn til sentrum med inngangsportal.
50 km/t

SONE 2:

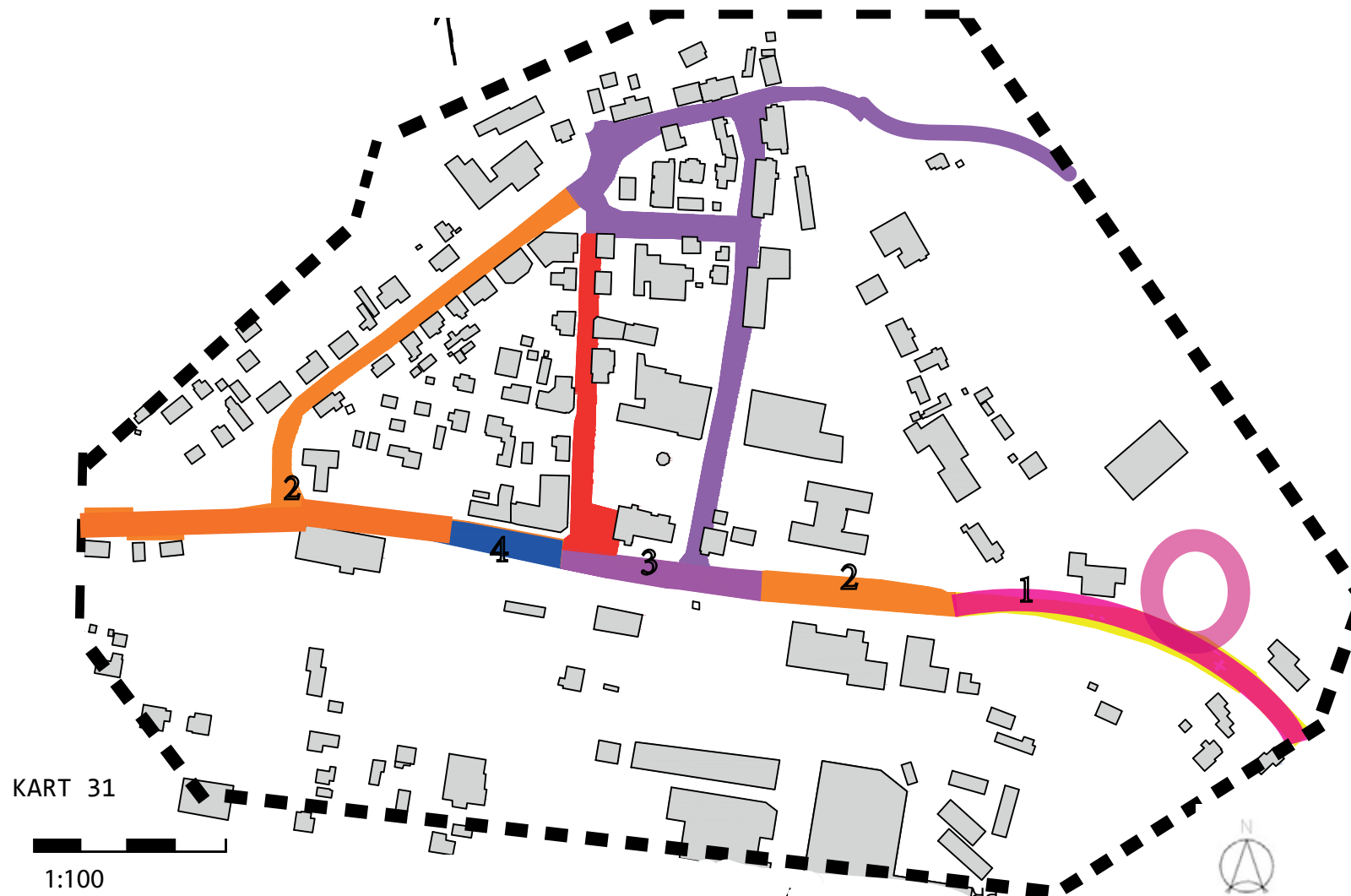
Gate med parkering med gang -og sykkelvei.
30 km/t

SONE 3:

Sone som kobler sammen torgene på hver side. Myke trafikanter i fokus med tydelig markering av sentrumsgatene.
30 km/t

SONE 4

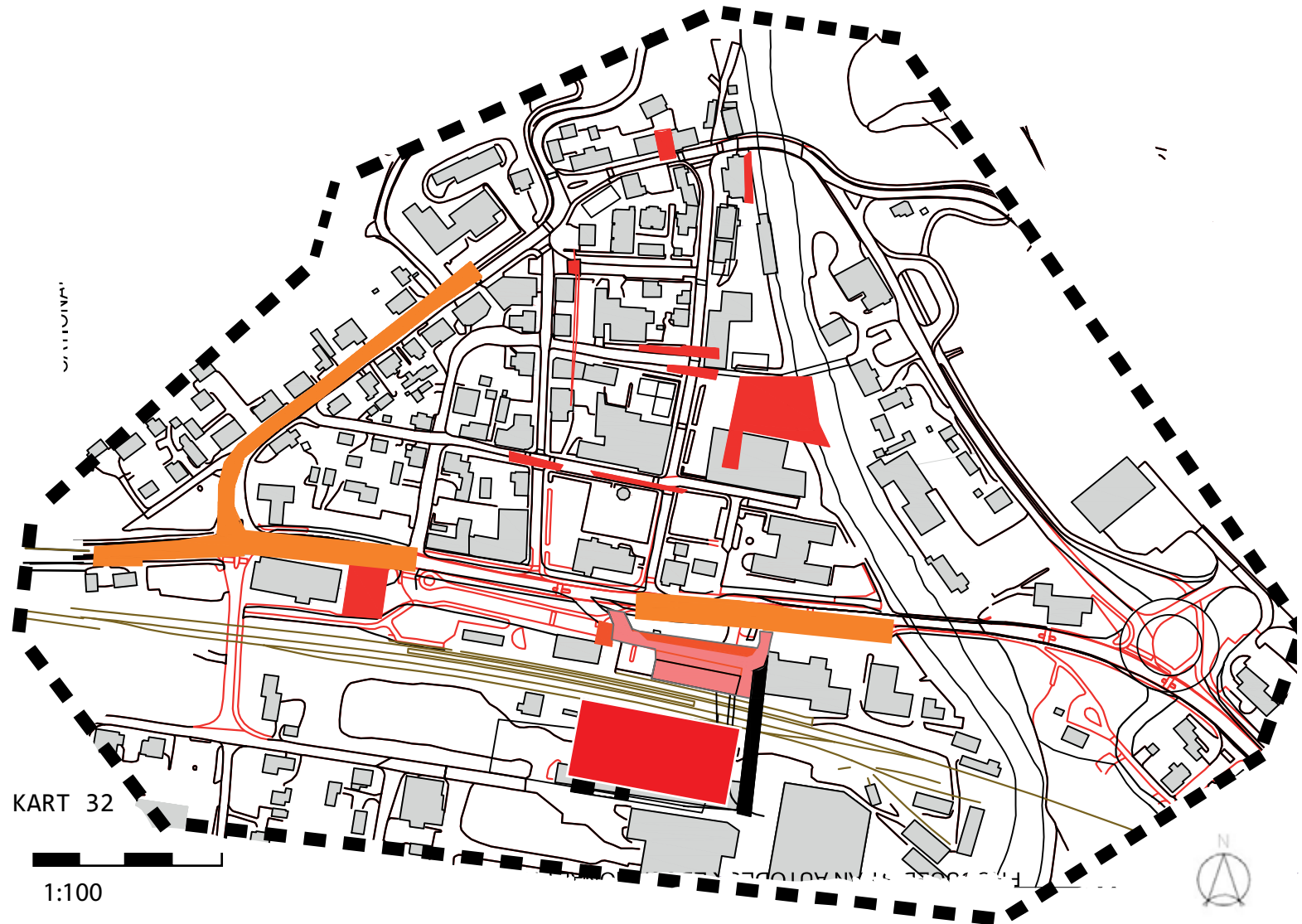
Gate med brede fortu.
30 km/t



OVERORDNA LØSNING: DIFFERENSIERT PARKERING

ORANGE:
Gateparkering.
Dette blir videre beskrevet som
en del av sone2

RØDT:
Dette viser de eksisterende
parkeringsplassene som er valgt
beholdt og nye som blir etablert.



OVERORDNA LØSNING: DIFFERENSIERT PARKERING

God parkeringsløsning er viktig for Ringebru som sted. En klarere parkeringsstruktur vil rydde opp i dagens uoversiktlige arealbruk.

For å sikre dette, er det delt inn i 4 differensieringer av parkeringer

1. NØDVENDIGE ÆREND

Målgruppe:

Innbyggeren i Ringebru som skal handle mat og gjøre nødvendige ærend, det Gehl kaller må-mål.

Mål:

Parkering som sikrer den hverdagslige rytmen mellom jobb og ettermiddag. Dette er parkeringer som gjør det lett og enkelt å gjøre sine ærend, uten ekstra opphold.

Plassering:

MEGA
KIWI
RIMI
HANSTADGATA
TOMTEGATA

2. ØKT "STOPPEFFEKT"

Målgruppe:

Turister og gjennomreisende

Mål:

Parkering lengs hovedvegene sikrer lettere parkering for gjennomreisende og turister. Dette vil omdanne dagens E6 til en gate med sentrumspreg. Gateparkeringen vil sikre en jevnere strøm av mennesker rundt E6 i tillegg til å fungere skjermende for fotgjengerne innenfor.

Gateparkering fungerer også i en viss grad som et utrygghetsmoment for den kjørende, noe som er med på å senke farten. Det er viktig at ikke gateparkeringen er plassert for nært kryss eller overganger for fotgjengere, for å skape en konflikt mellom gående og bilister. Gateparkering vil gi en høyere stoppeffekt i tillegg til et klart signal om at det er noe å stoppe for i Ringebru

Plassering:

E6 OG BRUGATA
(Sone1)

3. DAG- ELLER LANGTIDSPARKERING

Målgruppe:

Turister i Ringebru eller innbyggere som vil bruke tid i sentrum eller reisende med kollektivt

Mål:

En sentrumsnær parkering med god kapasitet som ikke er tar for mye areal inne i sentrum. En arealendring av eksisterende parkeringer vil gi nye muligheter, en ny parkering må være en erstatning for parkeringen utenfor Kaupanger og utenfor stasjonen og sikre tilstrekkelig parkeringsmuligheter for opphold i kortere eller lengre perioder. Sikrer Ringebru som et kollektivknutepunkt og bryter ned jernbanen som en barriere. Sikrer også god tilgang til området sør for jernbanen.

Det man oppnår på den positive siden med å fortette og lage torg, er vil være så positivt, at en flytting av hovedparkeringen vil gagne sentrum i sotr grad. delvis vil også parkeringsplassene bli erstattet av gatparkering.

Plassering:

SØR FOR JERNBANEN

4. PARKERINGSAREAL BOLIG OG JOBB

Målgruppe: Beboere i Ringebru sentrum

Mål:

Rydde opp i parkeringsstrukturen og sikre gode parkeringsforhold for beboere i Ringebru. Tydelig merking av parkeringsareal rundt næring, bolig og arbeidsplasser, hindrer en utflytende gatestruktur. Parkering i underetasjer der terrenget legger tilrette for dette, vil sikre en effektiv arealbruk. Parkering på bakkeplan rundt bolig, vil gi attraktive boliger., Tidsbestemt parkering for næring og jobb, sikrer bruk på andre premisser etter arbeidstid.

Plassering:

Fortettingsområder mot jernbane, under bakkenivå, men adkomst fra gammel overgang over jernbanen. Resterende parkeringer på parkeringsareal som eksisterer i dag og rundt fortettingsområder.

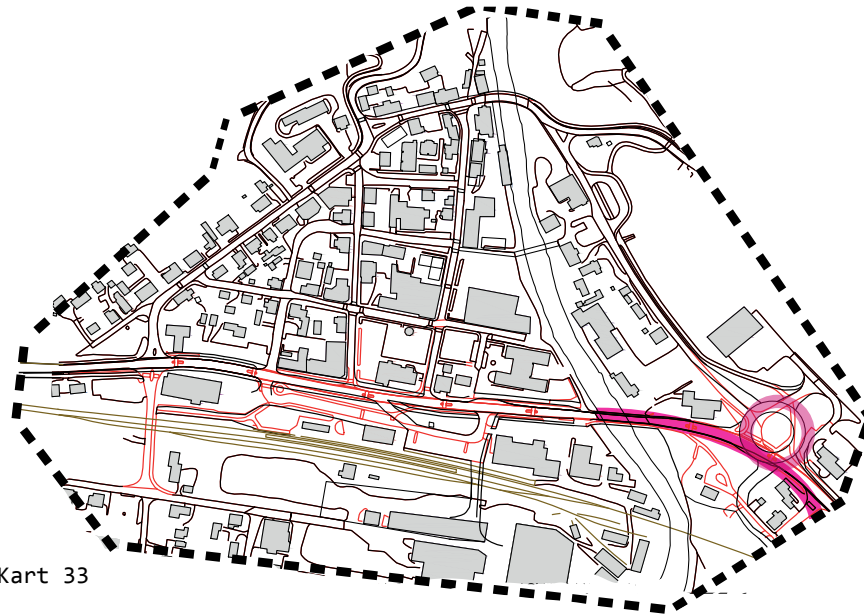
SONE 1

Markerer overgangen fra tettsted til sentrum, og danner slik et tydelig skille til sentrum ved sonenslutt.

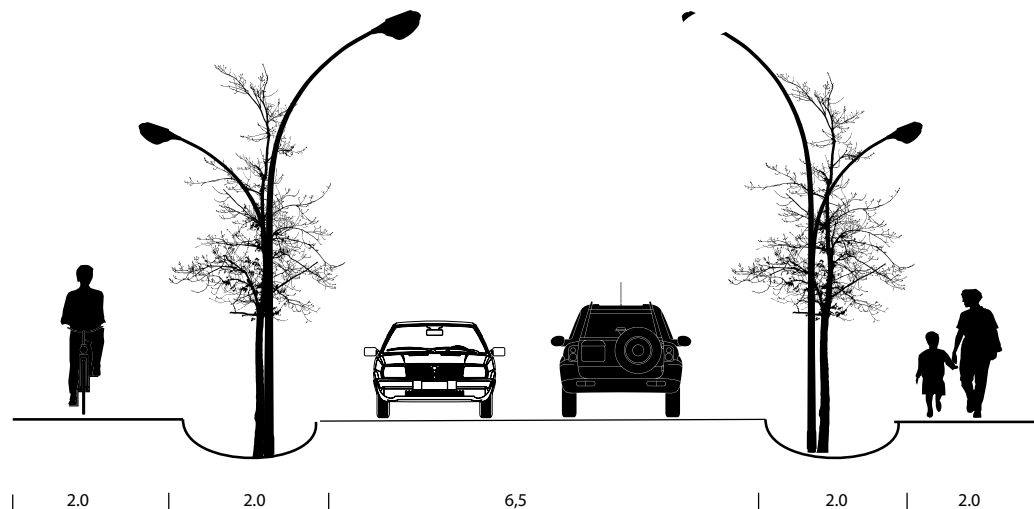
Midt i sonen er det lagt en rundkjøring som samler innkjøringer og gjør at farten automatisk må senkes.

Sonen slutter ved Våla. Dette danner grunnlag for en bru over Våla som en inngangsportal fra øst inn i sentrum.

LØSNING 1: MILJØGATE



Kart 33



FIGUR 37

Miljøgate sone 1 lengst øst fungerer som en bremstesone eller overgangssone mellom tettstedsstart og sentrumsstart. Her er myke og harde trafikanter tydelig adskilt på grunn av en fartsgrense på 50 km/t. Tettstedesstarten er markert med 50 km/t. Denne strekningen har hovedsaklig spredt boligbebyggelse i tillegg til gårdstun. Ved sonestart endrer bebyggelsen seg til spredt næringsbebyggelse, sentrumsbebyggelse.



Bilde 108 Miljøgata i Sokn-Ørgenvika



Bilde 109

LØSNING 2: RUNKJØRING

For å bedre sikkerheten til bilister og myke trafikanter, er det behov for å rydde i innkjøringer til E6.

En rundkjøring sikrer:

- En sikker fordeling av avkjøringsveier
- Senker farten inn i sentrum

En rundkjøring er allerede regulert i reguleringsplan for ny E6. Rundkjøringen er flyttet litt ut fra disse reguleringene for å få en femte arm på rundkjøringen opp til Kvitfjell. Dette sikrer en bedre tilkomst til Kvitfjell og baksida.

Tekniske Minimumskrav:

hovedveg (Stor rundkjøring):

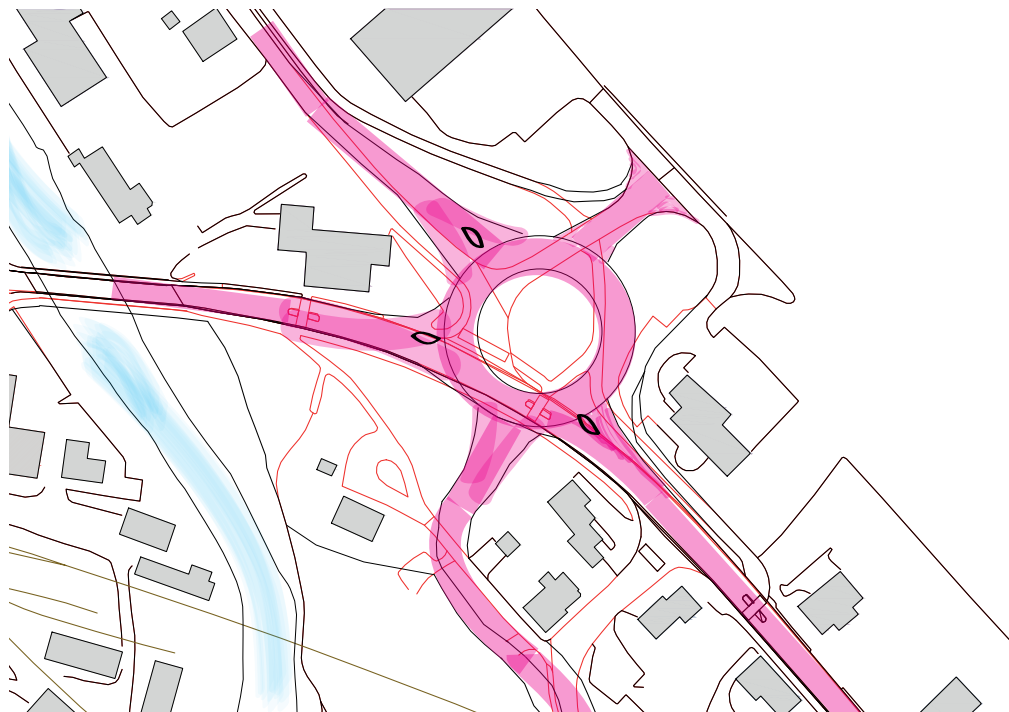
30 m. i D

Mellomstor: 31-45 m D

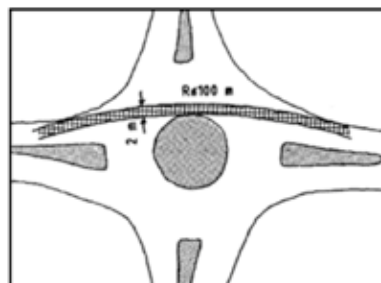
Sentraløy +/- 10 m.

Her: 36 m i diameter ytterkant, sentraløy på 20 m i diameter, 8 m vegbane, men bredere tilkomst inn i rundkjøring for å sikre bedre framkommelighet.

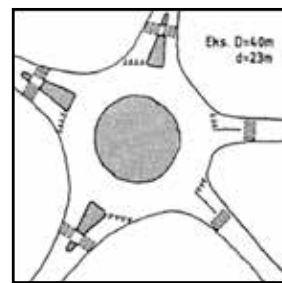
Tofeltstilkomst i hovedtraséene.



Kart 34 Rundkjøring: Røde streker er tidligere vegstruktur. Tegningen er kun ment til demonstrasjon for å vise plass og størrelse og må ikke tas som en teknisk tegning for utforming. vbøyningen er noe skarp og burde rettes opp.



OPTIMAL AVBØYING



DIFFERENDIERING SKAPER OVERSIKT

FIGUR 38-39



Bilde 110



Bilde 111



Bilde 112

LØSNING 3: BRU SOM INNGANGSPORT

Sentrum mangler inngangmarkering fra begge sider. Fra vest er sentrumsbebyggelsen mer konsentrert, dette gjør at bebyggelse kan være nok for å markere start av sentrum. Fra øst er tettstedsbebyggelsen langstrakt, med lite tydelig sentrumsbegynnelse. Det er store areal brukt til vegformål som hindrer en markering av sentrum gjennom tett bebyggelse. Elva markerer grensa for en tydelig sentrumsstruktur, og burde slik også være en inngangsportal til sentrum. En ny bru ville markere inngangen til sentrum. på en fin måte. Denne må ha eget gangareal for myke trafikanter for å sikre god framkommelighet or alle trafikanter.



Bilde 113



Bilde 114

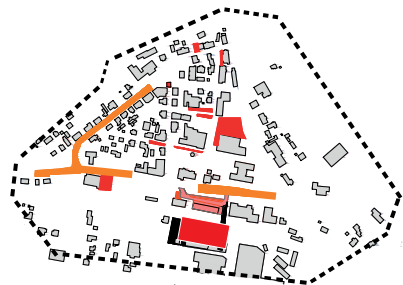


Bilde 115



Bilde 116

SONE 2



Markerer starten på sentrum.

Gateparkering vil minske gaterommet og føre til et mer rban uttrykk.

Fartsgrensen er satt ned til 30 km/t for større sikkerhet for myke trafikanter og sikre en jevnere trafikkstrøm gjennom sentrum

Etablering en kryssing av jernbanen for å sikre god framkommelighet på tvers av denne. Nedkjøringa vil bli den samme som fungerer som nedkjøring til stasjon sør i dag

LØSNING 1: JERNBANEKRYSSNING



Bilde 117

Arealet mellom husene er stort, gateparkering, vegetasjon og fortau vil endre oppfattelsen av veien. Nedkjøringa på bildet vil bli nedkjøring til kryssing av jernbanen



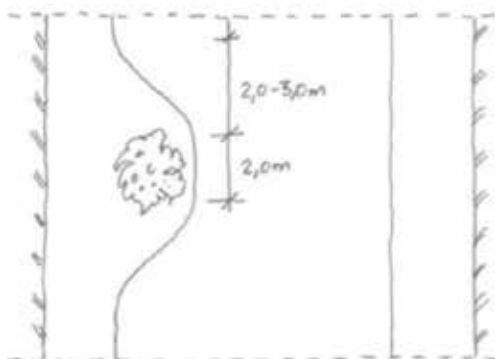
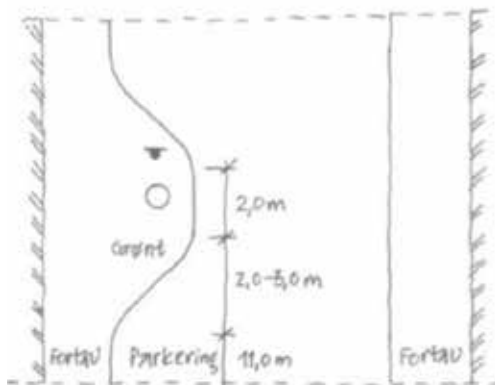
Bilde 118

I dag finnes ingen planfri kryssing av jernbanen. E6 og jernbanen ligger så tett, at det vil være vanskelig å få til en planfri kryssing på nåværende kryssted. På avmerket sted vil det være gunstig med en kryssing. Dette vil være ønskelig for å styrke stasjonsområdet, hindre gjennomfartstrafikk i boligområdet lenger vest. Her er det lengst mulig avstand mellom jernbane og E6, som sikrer minst mulig stigning. En undergang er ikke mulig på grunn av stigningsgrad slik E6 ligger i dag. Det må derfor løses med bro. En bru i stil med bru over Våla vil være å foretrekke.

LØSNING 2: GATEPARKERING

Gateparkering sikrer lett og god parkeringsstilgang for reisende og besøkende for korte perioder

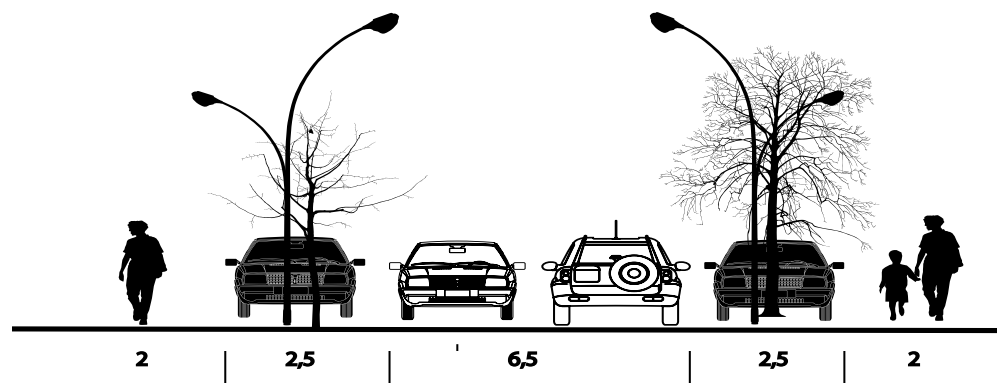
Gateparkering fungerer som en buffer for gående på fortauet og kan kombineres med vegetasjon



Snitt gateparkering.
Eksempelet viser gateparkering på en side av veien.



Figur 40



Figur 41



Bilde 119
Gateparkerig i England

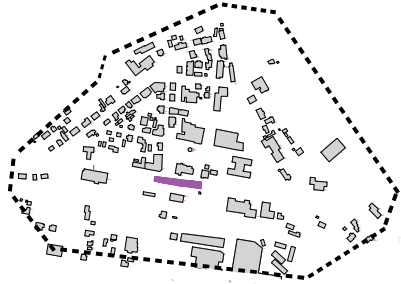


Bilde 120



Bilde 121 Miljøgate i stryn

SONE 3: VEGKRYSSING



Viktig med tilrettelegging for mye trafikanter på tvers av kjøreretning. Dette vil binde stasjonsområdet til resten av sentrum.

Tydlig merking av Jernbanegata og Ole Steigsgate i dekket på E6 sikrer en visuell sammenkobling av stasjonsområdet og sentrum.

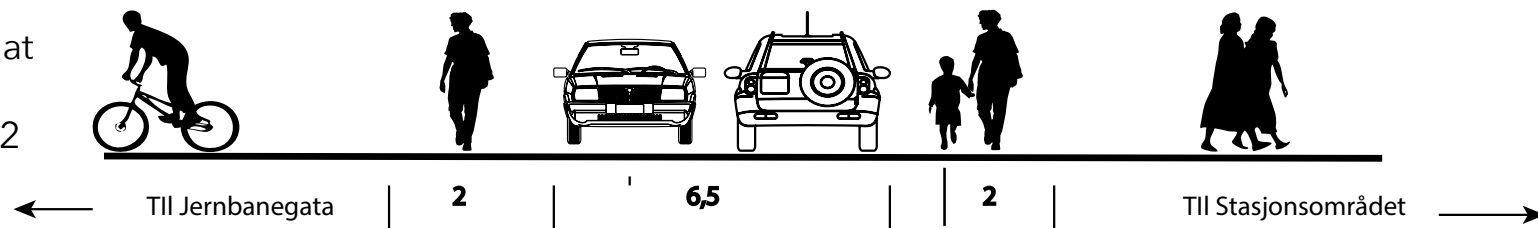


Bilde 122



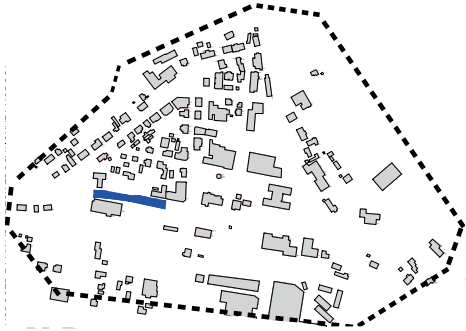
Bilde 123 Gateparkering med tydelig avmerking av vegkryssing

Vegetasjon vil sikre at veirommet ikke blir bredere enn i sone 2



Figur 42

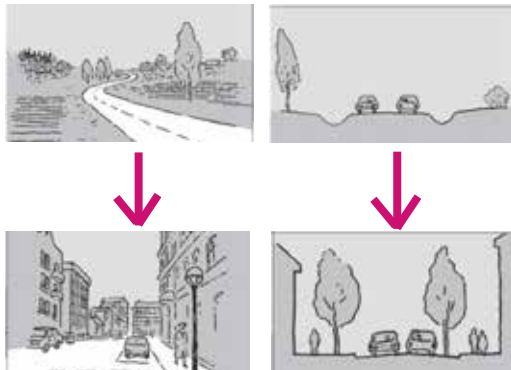
SONE 4: URBAN HANDLEGATE



Bredt fortau med bebyggelse på siden gir et urbant inntrykk.

Tar vare på myke trafikanter

Gir rom for å utvikle E6 som en handlegate i større grad enn i dag.



Figur 43



Bilde 124 Oxford Street, London



Bilde 125



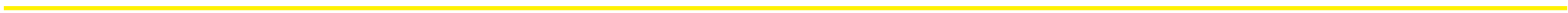
Bilde 126 Oxford street, London



Figur 44



Bilde 127 A1, Upper street



KONSEPT 2: FORTETTING



INNEBÆRER:

Sikrer urbane gaterom

Gir flere boliger og tettere sentrum

Videreutvikler sentrum innenfor avgrensningen

Danner nye byrom

Strammer opp kvartalstrukturen



KART 35



FUNKSJON

1 og 2. Områdene har i dag ingen tydelig funksjon, men framstår som en ubrukt og åpen plass. Begge er eid av kommunen. Området er det første du møter når du kommer inn i sentrum fra vest, er sentrumsnært, og burde vært utnyttet for å skape et tydelig inngangsparti til sentrum. Tomt 1 er relativt liten, men den kan utvides til å gjelde deler av innkjøringen til nåværende jernbaneovergang. Tomt 2 er noe større, og har en viktig rolle for å tydeliggjøre inngangen til Brugata. Innkjøringen til Brugata er nå utydelig og utflytende på grunn av det åpne arealet rundt.

3. Den nedlagt bensinstasjonen har gått ut på dato, og kan med fordel rives. Hvis en ser denne eiendommen i sammenheng med den kommunalt eide naboieiendommen, vil området har et stort fortettingspotensiale og være viktige for å skape en kvartalstruktur i krysset mellom Brugata og E6 og en fortettets urban handlegate (Sone4). Tomta ved siden av er regulert til parkering, men behovet for parkering er ikke tilstedet uten næring i umiddelbar nærhet. Den øker veirommet, og

burde brukes til fortetting for å skape et urbant byrom for E6.

4. I dag er området mellom Rimi og stasjonsbygningen en flystripe for ekspressbusser. Området er en prairie av asfalt som venter på å få en mening. Med innkorting av bussforbindelsen gjennom stasjonsområdet, ville dagens asfalterte området bli snevret betraktelig inn. Området mellom kollektivfeltet og jernbanen har stort potensiale som næring, overnatting eller kontor.

5. Sørsiden av jernbanen er ikke et fokus i denne oppgaven, men området ligger innefor områdeavgrensningen. Dette området vil fungere som en forlengelse av boligområdet i vest. Disse områdene burde være attraktive som boligtomter og kunne lett skjermes en del fra jernbanen med vegetasjon.

6. I dag er parkeringsplassen viktig for handel og besøk i sentrum, Ved å erstatte disse parkeringsplassene med gateparkering langs E6 og

Brugata, vil antall parkeringsplasser ikke gå betydelig ned, men bli spredt rundt sentrum isteden for å være et midtpunkt. Dette vil være en fordel for sentrumsmiljøet og gi nye muligheter for arealbruk. Dette området tenkes å brukes til et torg i sammenheng med et nytt flerbrukshus. Dette vil gi nytt liv til sentrum og være plassert så det kan benyttes i sammenheng med Kaupanger. Tyngdepunktet i sentrum vil ikke forskyves, men isteden bli ytterligere styrket. Et nytt bygg vil ramme inn parken på en fin måte.

7. En tomt i kjernesentrum, unten tydelig formål. Et åpent område ødelegger for gatestrukturen og tettheten mellom innganger og fasader. En fortetting, ville fullføre kvartalet, og styrke kvartalstrukturen.

8a. Ved endt levetid av nåværende bygning, burde området bli fortettet med en bygning som viderefører toftesgate ned mot den fremtidige gangbrua og rammer inn parkeringsplassen på bedre måte. Bygningen må ta hensyn til grøntarealet mot Våla, men ellers fylle kvartalet i større grad enn nåværende bygning.

8b. I forbindelse med gangveien langs Våla, må bygningen bli vurdert revet eller inkorporert i grønstrukturen som et oppholdsareale. Den må da kunne benyttes som et offentlig møterom, i forbindelse med en Parkorutbygging eller lignende. Kanskje kan bygningen være en kunstutstilling du går og sykler igjennom eller et åpent treningsrom?

9. Her er det i dag delvis jordbruk, delvis oppsamlingsplass. Dette er et område der det i senere tid har blitt bygget nærings- og kontorlokaler. Næring som i stor grad er bilbasert, kan i noe grad bli plassert her, men området burde i stort mulig grad bli benyttet som bolig og/eller kontorområde for å hindre uønsket tettstedsspredning. Brugata sør for våla, bærer i dag lite preg av å være en sentrumsgate, Det er å foretrekke at bebyggelsen blir videreført langs begge sider av veien.

KONSEPT 3: JERNBANGATEAKSEN

LØSNING 1: TORG



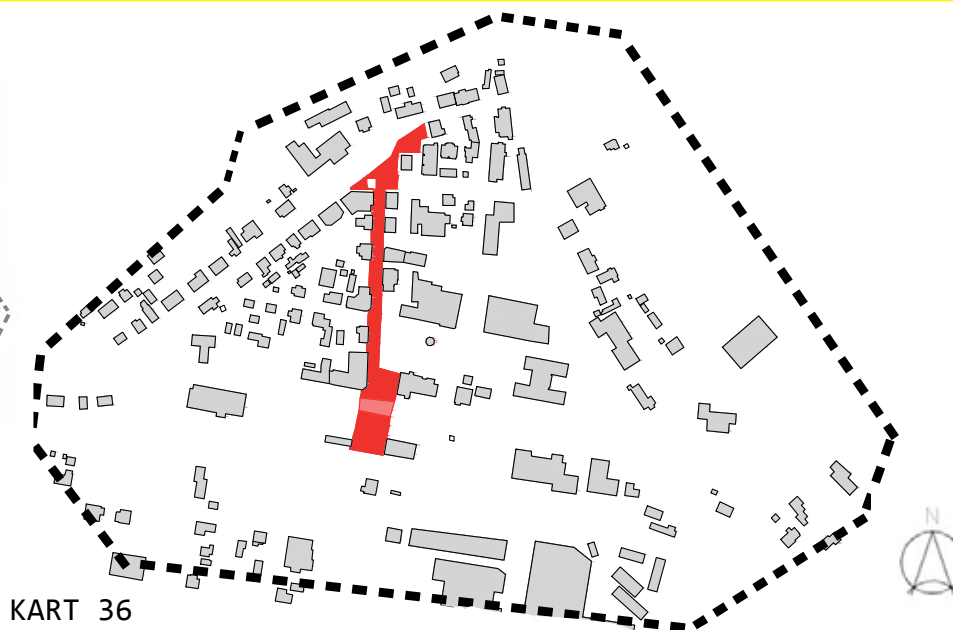
INNEBÆRER:
Gågate hele Jernbanegata

Torg utenfor kaupanger

Tydlig avmerking av Jernbane-Aksen over Jernbanen

Fortetting i forbindelse med torg og park, vil skape en bedre ramme for begge uterommene

Opprustning av stasjonsområdet og flytting av busstoldeplassen for å koble området sammen med Jernbanegata.



KART 36

Et torg vil styrke Kaupanger og gågata som tyngdepunkt i sentrum. Ved bruke beplantning langs Jernbanegata, beholder du gatestrukturen. Dekket fra jernbanegata føres ut- og over E6 slik at det blir en sammenheng mellom Jernbanegata og stasjonsområdet. Jernbanegata stenges for biltrafikk.



BILDE 128 Eksempel på trapp fra E6 til stasjonen



BILDE 129. TORGET FORANN KAUPANGER ETTER FORTETTING.

LØSNNG 2: KOLLEKTIVKNUTEPUNKT og PENDLERPARKERING

Et konsentrert kollektivknutepunkt styrker Ringebu som sted

Et avgrenset område, frigis andre areal til fortetting.

Ved å få en planskilt overgang over jernbanen, styrkes stasjonsområdet og jernbanen som barriere nedtones.

En pendlerparkering er anlagt på motsatt side av jernbanen. Da må et lagerbygg ofres, men til gjelgjeld får Bygg Max en bedre tilkomst.



Området er i dag parkeringsplass for tilreisende, men med etablering av parkering og kryssing av jernbanen lenger øst, vil denne parkeringsplassen fungere som et kollektivområde. Det vil være mulig å slipe av og hente folk fra kollektivtransport, men ellers ikke være mulig å parkere. Inn- og utkjøring vil være fra samme avkjøring som kollektivtransporten, her merket med lilla pil. Innkjøringen lenger vest vil kun være for buss og taxi, her merket med rød pil. Det vil da være gjennomkjøringsmulighet for kollektivtransport, men ikke for privatbiler. Dette vil føre til lite trafikk i avkjøring mot vest, og vil slik ikke være til sjenanse for Sone 3, og fokuset på myke trafikanters kryssing av veien. Rød sirkel er stasjonsbygningen.

KONSEPT 4: AKTIVE UTEROM

LØSNING 1: SAMMENHENGENDE GANG- OG SYKKELVEGNETT



INNEBÆRER

Opprustning av området langs Våla til Gang- og sykkelveg.

En "hinderløype" langs Våla kan brukes som sitteplasser eller treningsapparat, og gir gang- og sykkelvegen et innhold.

Tydelig markering av et sammenhengende gang- og sykkelveger for å sikre et funksjonelt nettverk for myke trafikanter.

Et nytt aktivitetsområde for skating, parkour og basketball vil gi liv til sentrum.



Vdd å legge til rette for gående og syklende langs E6, sikrer vi god framkommelighet øst-vest. Grøntarealet langs Våa, sikrer sammenhengen mellom Barneskole(Vekkom) og Ungdomsskolen(Åmillom) og er en god måte å komme seg nord-sør gjennom sentrum. Denne er også med på å binde sentrum sammen med grøntarealene videre nedover langs Våla og oppover mot skogsområdene nord for sentrum. Gatene utformes med tydelige og brede fortau for å sikre god framkommelighet.

En ny gangbru over Våla sikrer forbindelser på tvers i sentrum, sammen med tomtegata.. Jernbanegata vil være gågate hele veien, og fungerer, spesielt for gående, som en transportetappe mellom E6 og gang- og sykkelveien opp mot Kjønnås(Ulberg, Kolflata og Gunstadskogen)



Bilde nr 130

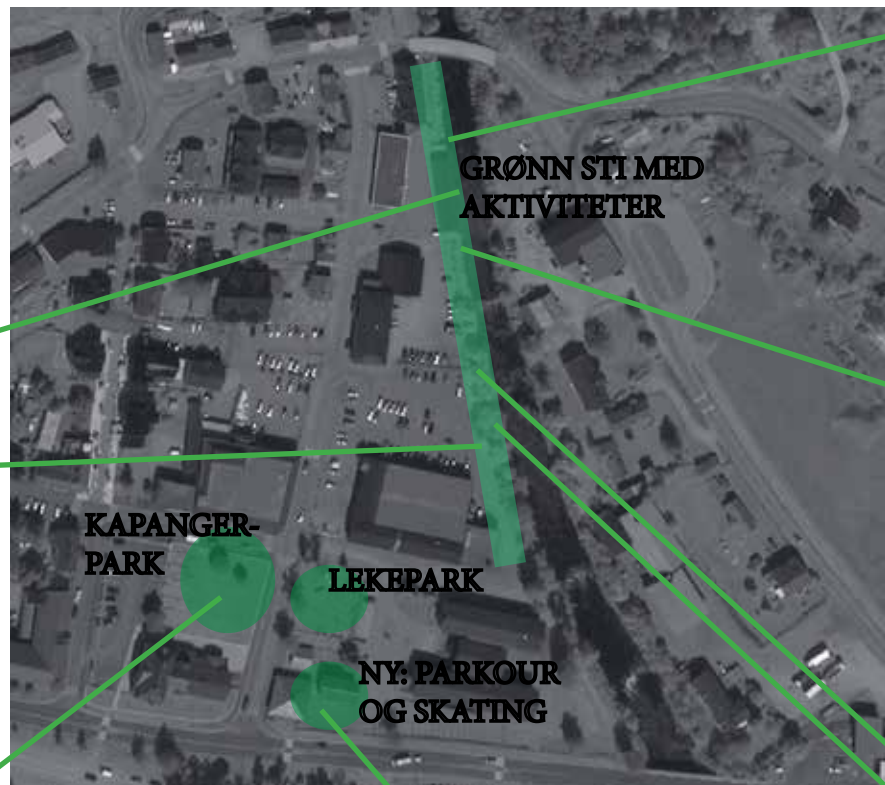
LØSNNG 2: GRØNNE UTEROM MED INNHOLD



BILDE 131 Ut plassering av naturlige treningsapparat langs stien



Bilde nr 132



Opparbeidet sti Bilde nr 136



Benk for å nyte elva Bilde nr 137



Bilde nr 133



Volleyballbane og klatrestativ

Bilde nr 134



Bilde nr 135



Bru over Våla.

Bilde nr 138

LØSNING 3: PARKOUR OG SKATEBANE



KART 39. Parken vil kunne bli bedre brukt med bedre sammenhenger mellom lekeparks, Kaupangerparken og et nytt grønt- og aktivitetsområde



Bilde nr 139. Parkoursti



Bilde nr 140 Skatepark



Bilde nr 141 Parkour



Bilde nr 142 Skulptur og sitteplasser



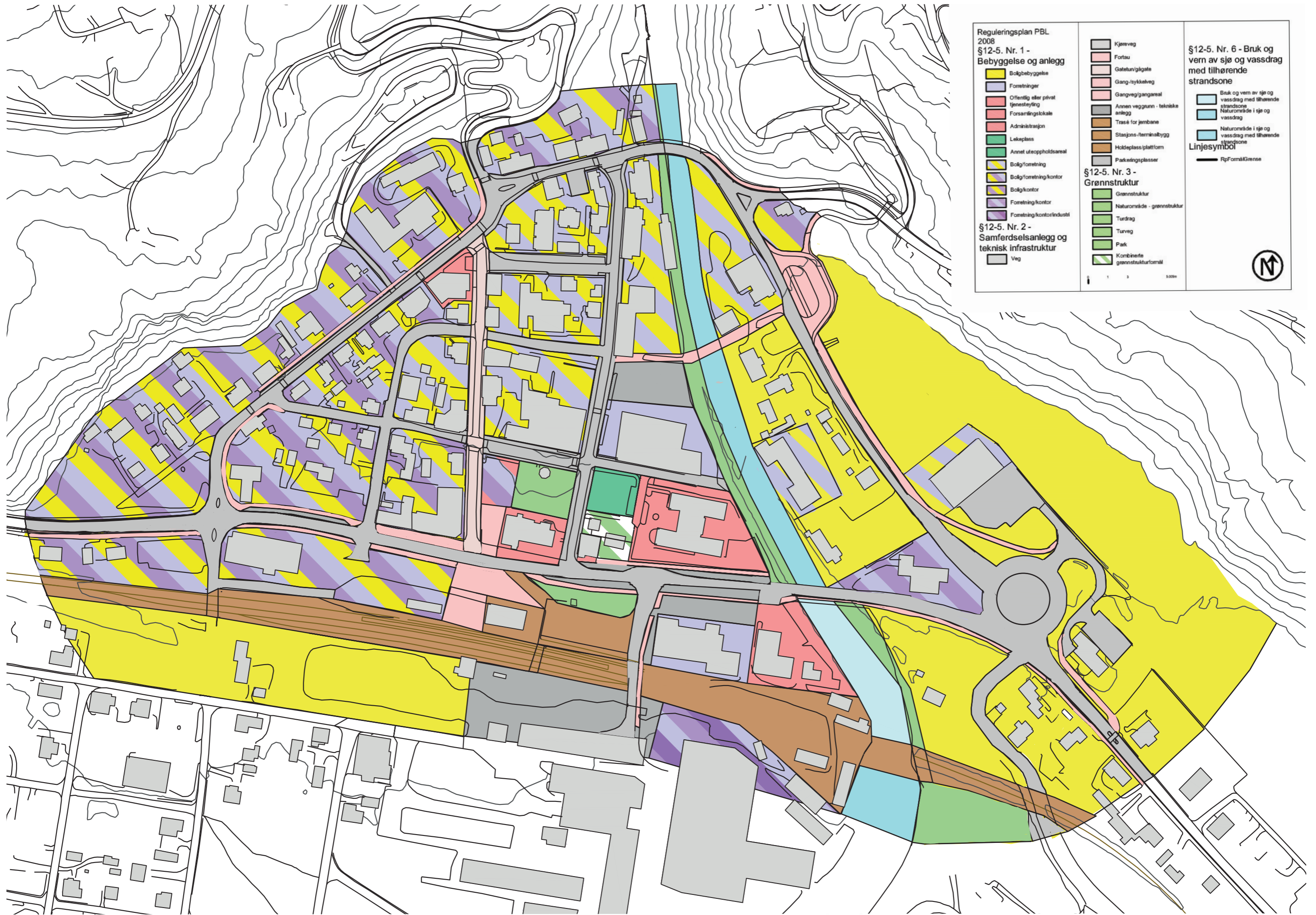
Bilde nr 143 Parkourstativ



Bilde nr 144 Urbane skapte-element

REGULERINGSPLAN

Reguleringsplanen for VÅlebru fra 2003 var regulert etter slik sentrum er i dag. Denne reguleringsplanen er regulert slik jeg mener det er ønskelig at sentrum blir.



Reguleringsplan PBL 2008
§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg

- Boligbebyggelse
- Forretninger
- Offentlig eller privat tjenesteyting
- Forsamlingslokale
- Administrasjon
- Lekeplass
- Annet utleppholdsareal
- Bolig/forretning
- Bolig/forretning/kontor
- Bolig/kontor
- Forretning/kontor
- Forretning/kontor/industri

§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

- Veg

§12-5. Nr. 3 - Grønnstruktur

- Grønnstruktur
- Naturområde - grønnstruktur
- Turdrag
- Turveg
- Park
- Kombinerte grønnstrukturformål

§12-5. Nr. 6 - Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone

- Bakk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone
- Naturområde i sjø og vassdrag
- Naturområde i sjø og vassdrag med tilhørende strandsone

Linjesymbol

- RøFormålGrense

Kjøreveg
Fortau
Gafetun/gågate
Gang-/sykkelveg
Gangveg/gangareal
Annen vegg grunn - tekniske anlegg
Trasé for jernbane
Stasjons-/terminalbygg
Holdeplass/plattform
Parkeringsplasser

§12-5. Nr. 6 - Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone

Linjesymbol

RøFormålGrense

1 3 5000



KONKLUSJON

Ringebu har i dag et fint sentrum og er blant de stedene som har gjort det beste ut fra sitt utgangspunkt, skal vi tro juryen for Statens Bymiljøpris fra 2011. Ringebu har derfor mye å bygge videre på i utviklingen av tettsted og sentrum. Et OL i 2022 vil være et konkret mål å strekke seg etter for videreutvikling av landsbykonseptet. En alpelandtby vil skape en destinasjon som trekker til seg folk.

Det behøves en tydeligere tankegang rundt hele sentrum, slik at de positive elementene smitter over på hele sentrum som helhet. Ved å legge til nye element som aktive byrom, og ny bebyggelse, vil sentrum få en ny vår.

Men den første endringen som kommer, er spørsmålet om endring av E6 trasé. Denne oppgaven har forsøkt å peke på hva som kan skje med et sted som Ringebu dersom veien blir lagt utenom, ved å trekke parallell fra lignende tilfeller tidligere. Det er et overveldende forskningsarbeid som viser at utflytting av vei rundt sentrum, ikke vil gagne sentrum i særlig grad. Kommunen som helhet vil på kort

sikt ha muligheter til å få ny næring som etablerer seg i forbindelse med et nytt veikryss. I det lange løp tyder mye på at tettstedet blir den lidende part i et stadig ønske om å komme raskere fram fra A til B.

Som oppgaven har forsøk å bevise, er sikkerhet ikke et aktuelt argument for omkjøring. Vi står da tilbake med framkommelighet, kollektivtransport og myke trafikanter. Myke trafikanter, vil etter en omgjøring til miljøgate, få et mye bedre miljø. Kollektivtransporten vil definitivt ha fordel av en vei gjennom sentrum. Det faller da tilbake på framkommelighet.

Fremkommelighet er slik sett vanskelig å argumentere mot, fordi det i mange sammenhenger avhenger av hva vi veier tyngst. Reiseopplevelse og tettstedsutvikling, eller rask vei med lite som skjer mellom start og mål. Dette blir en prioriteringssak. Alt tyder på at sistnevnte argumenter veier tyngst i vegvesenets forarbeid for ny E6.

Målet for denne oppgaven var å utrede en del av en diskusjon som etter min mening er hoppet bukk over i tidligere utredninger av E6. Det er gjort flere utredninger av hvilke effekt en utflytting av veien har for tettsteder og hva effekten av miljøgateprosjekter er. Flere av miljøgateprosjektene nevner nettopp at en omlegging av veien er satt på vent til behovet foreligger.

Det er ikke sikkert løsningen som er beskrevet her, vil være den beste løsningen om 15 år eller 25 år. Hvis trafikken fortsetter å vokse, er flytting av veien et uungåelig resultat. Men det er ikke det samme som å si at den skal flyttes nå. En mulighet vil være å ruste opp vegen gjennom sentrum som en mellomfase. Da har tettstedet i mellomtiden fått den veksten det er behov for, for å stå sterkere, og slik forhindre at livsgnisten forvinner ut av tettstedet.

KILDER

LITTERATUR

Advansia AS, Det Norske Veritas AS, Samfunns- og Næringslivsforskning AS(2008) Kvalitetssikring av konseptvalg for transportsystemet i Gudbrandsdalen og Mjøsregionen. Rapport nr 2008-1900. Oslo: Finansdepartementet/ Samferdselsdepartementet.

Arkitektgruppen Cubus (2012)Mulighetsstudie, Granvin.

Asplan Viak(2013) Invitasjon til lek i Arkitektur N 04- 2013 s 60-63

ATSITE(2012)Granvin, Mulighetsstudie. Stavanger: ATSITE

Butenschøn, Peter(2012) Folk på gaten i Norske gater og plasser. Oslo: Forlaget Press

Engen, Arnfinn.(2009) Skysstell og skysstasjoner i Gudbrandsdalen. Lillehammer: Bruket forlag.

Gehl, Jan (2011) Life between buildings, Using public space. London: Island press

Gehl, Jan(2010) Cities for People. London: Island Press

Hausenberg (2010)Evaluering af PLUG N PLAY, En midlertidig og multifunktionel bylivsgenerator i Ørestad Syd. København: By & Havn

Haverstad, Abjørn. «Landets minste by i Ringebu.» I Årbok for Gudbrandsdalen, 95-112. Otta: Dølaringen og Gudbrandsdal historielag, 2011.

Helle, Knut, Einn-Einar Eliassen, Jan Eivind Myhre, og Ola Svein Stugu (2006) Norsk Byhistorie, Urbanisering gjennom 1300 år. Oslo: Pax Forlag A/S

Hovdhaugen, Einar(1976) Bygda vår. Ringebu historielag.

Jahr, Christoffer, Knut Ekern, og Roger Eidstad. «En samfunnsøkonomisk analyse av Lillehammer-OL 1994.» Diplomoppgave, Handelshøyskolen BI, Bærum, 1998.

Elstad, Kristine. «Minner fra gamle Vålebru .» I Hemgrenda, av Ringebu Historielag.Ringebu: Ringebu Historielag, 2008.

Kamfjord, G, H S Moum, H Lykkja (1999) Landkspaet og reiselivsproduktet trinnll. Ressurskartlegging for miljøbasert reiselivsutvikling I Lofoten og Vesterålen. NIJOS-rapport.

Knutsen, Sverre. Veien til modernisering. Oslo: Pax Forlag, 2009.

Langdalen, Erik. «Rondanere regionen.» I Fjellbygd og feriefjell, av Axel sømme med fler., 70-90. Oslo: Cappelens forlag, 1965.

Løkken, Ove. «Fra tradisjonell steredrift til hotell, hytter og turisttrafikk.» I Venabygdsfjellets vel 50 År, av Venabygdsfjellets vel. Ringebu, 2011.

Onsager, Knut(2009) By- og småstedsregionene I innlandet. Kompetanse innovasjon og utvikling.Oslo: NIBR

OPA FORM(2012) Gamalt nytt. Utvikling av Eide i Granvin.

Oppland Fylkeskommune(2013) Handlingsplan for trafikksikkerhet I Oppland 2014-2017. Lillehammer: Oppland fylkeskommune

Oppland Fylkeskommune (2004) Regionale føringer for lokalisering av varehandel i Oppland. Lillehammer: Oppland fylkeskommune

Raubakken, Erling. «Samferdsel og kommunikasjon.» I Ringeby kommune 1837-1987. Ringeby, 1987.

Reinsfjord, Espen Evensen (2013) Bevegelse og aktivitet I en urban framtid i Arkitektur N 04- 2013 s 64- 71

Rambøll (2008), Shared space: Erfaringer med «shared space» ved kryssutforming, utarbeidet for Statens vegvesen

Regjeringen(2012) Nasjonal transportplan, Stortingsmelding nr.. 26. 2014-2023. Oslo

Ringeby kommune(2003) Bestemmelser, reguleringsplan for Vålebru. Ringeby: Ringeby kommune

Ringeby kommune(2013) Møte I nasjonalt landsbynettverk 20. og 21. Juni 2013. Beskrive landsby med aktivitet og samhandling. Innlegg fra Britt Åse Høyeseven.

Ringeby kommune (2012a). Faktasamling. Kommuneplanens sammfunnel 2012-2024 Ringeby: Ringeby kommune

Ringeby kommune(2012b)Kommunal planstrategi 2012-1015. Ringeby: Ringeby kommune

Statens Vegvesen (2008) Kommunedelplan-Silingsrapport E6 Ringeby sør.

Frya.

Statens Vegvesen (2009a) E6 Ringeby- Otta Planskilt kryss eller rundkjøring
Statens Vegvesen (2009b) Kommunedelplan E6 Ringeby sør-Frya, fagrapport Kulturmiljø

Statens vegvesen(2003) Kommunedelplan E6 Ringeby sør-Frya, fagrapport næringsutvikling

Statens vegvesen(2011) Formingsveileder E6 Lillehammer- otta.

Sømme, Axel. «Fjellbygd og Feriefjell.» I Fjellbygd og Fjellferie, 9-24. Oslo: Cappelen Forlag, 1965.

Tvete, Lars. «Venabygdsfjellet og reiselivet.» I Venabygdsfjellets vel 50 ÅR, av Venabygdsfjellets vel. Ringeby, 2011.

Utaaker, Kåre(1991) Mikro og lokalmeteorologi, Det atmosfæriske miljø på liten skala. Bergen: Alma mater

Vegdirektoratet (2003) Fra Riksveg til gate- Erfaring fra 16 miljøgater. Oslo

Vegdirektoratet (2008)Håndbok 017. Veg- og gateutforming.

Åsmundstad, Per (1999) Vålebru 100år- Landets minste by. Ringeby: Ringeby Historielag

FORELESNINGER

Børrud. Elin. Universitetet for Miljø og biovitenskap(22.08.2012) Bymorfologisk Ordliste. Forlesning LAA350. Ås

Røsnes, August. Universitetet for Miljø og Biovitenskap (22.02.2012)
Fellesinretninger. Forelesning APL350. Ås

INTERVJU

Ane Furusæter 21.09.13

Eva Krömeke 21.09.13

Hans Ola Kampen 04.10.13

Hans Ola Furusæter 21.09.13

Inger Furusæter 21.09.13

Marie Sandbu 04.10.13

Nettsider

Aftenposten(2013)http://www.aftenposten.no/meninger/debatt/Taller_eller-tall-om-boligmarkedene-7384960.html (Lesedato 24.11.2013)

Arkitektur(2013a) <http://www.arkitektur.no/navarsete-lofter-frem-framtidens-bygder> (lesedato 18.10.13)

Arkitektur(2013b) <http://www.arkitektur.no/pilotprosjekter>, (lesedato 18.10.13)

Arkitektur(2013c) <http://www.arkitektur.no/kvalitetskriterier2>, (lesedato 18.10.13)

Arkitektur(2013d) <http://www.arkitektur.no/om-framtidens-bygder>, (lesedato 13.10.13)

Arkitektur(2013e) <http://www.arkitektur.no/om-framtidens-bygder>, (lesedato 03.10.13)

Arkitektur (2013f)<http://www.arkitektur.no/vennesla-bibliotek-og-kulturhus>m, (lesedato 03.10.13)

Best of the alps. <http://www.bestofthealps.com/en/shortcut-menue/about-us/> (lesedato 12.10.13)

By & Havn:<http://www.dac.dk/en/dac-life/copenhagen-x-gallery/cases/plug-n-play/> (lesedato 15.10.13)

Dagens Næringsliv(DN) <http://www.dn.no/d2/article2223799.ece>, (lesedato 13.10.13)

Dolen.no(2013)<http://www.dolen.no/index.php/siste-saker/2129-det-blir-skatepark> , (lesedato 09.08.13)

Distrikssenteret (2011)<http://distriktssenteret.no/2011/05/fram->

tidens-bygder/ , (lesedato 08.09.13)

Forskningsrådet(2013 a): Turisme (<http://www.forskningsradet.no/servlet/Satellite?c=Nyhet&pagename=reiseliv%2FHovedsidemal&cid=1233557995250>) (lesedato 12.10.13)

Forskningsrådet (2013b): Turist <http://www.ssb.no/nasjonalregnskap-og-konjunkturer/artikler-og-publikasjoner/oslo-og-akershus-de-storste-reiselivsfylkene> (lesedato 12.10.13)

www.gd.no(2013a) a <http://www.gd.no/nyheter/article6984135.ece> (Lesedato 15.11.13)

www.gd.no (2013b)<http://www.gd.no/nyheter/article6123231.ece> (lesedato 11.11.13)

www.gulesider.no (lesedato 06.09.13)

Infoland.no (lesedato 23.09.13)

Landskapsarkitektur (2013) <http://landskapsarkitektur.no/data/prosjekter/bolgeparken?preview=0> (lesedato 18.11.13)

www.Lillhammer.com(Lesedato 17.11.13)

Midt-Gudbrandsdal Næringsforening(MGNF) <http://www.mgnf.no/Artikkel/tabid/239/articleid/386/regional-plan-rondane-soelnkletten-hva-med-reiselivsnaeringen.aspx> (Lesedato 18.09.2013).

(Miljøverndepartementet Miljøverndepartementet. Pressemelding. 17 09 2013. <http://www.regjeringen.no/nb/dep/md/pressemelder/pressemeldinger/2013/miljoverndepartementet-har-godkjent-regi.html?id=735675> (Lesedato 18.09.2013).

NRK (2013) http://www.nrk.no/rogaland/_-bygger-boliger-der-de-tjener-

mest-1.8311987 (lesedato 28.11.13)

OL22(2013)

<http://www.ol22.no/no/veien-videre/tidslinje-mot-2022/> (lesedato 16.10.13)

Rambøll(2013)<http://www.ramboll.no/projects/viewproject?projectid=3DA69A3D-5EB6-4CD5-B9E3-6C9A3982AC9D>(2013) (lesedato 02.11.13)

Regjereingen.no a

<http://www.regjeringen.no/nb/dokumentarkiv/stoltenberg-ii/md/Nyheter-og-pressemeldinger/nyheter/2008/erik-solheim-vitja-stavkyrkje-i-ringeby.html?id=524195> (Lesedato 15.08.13)

Regjeringa (2011)

<http://www.regjeringen.no/nb/sub/framtidensbyer/aktuelt-2/nyhetsarkiv/nyheter-2011/ringeby-vant-statens-bymiljopris-2011.html?id=648392> (lesedato 18.10.13)

Regjeringen (2013)

<http://www.regjeringen.no/nb/dep/krd/pressesenter/pressemeldinger/2010/Bulystmidlar-til-prosjektet-Midt-i-Gudbrandsdalen.html?id=610496> (lesedato 11.10.13)

Regjeringen(2013a)<http://www.regjeringen.no/nb/dep/krd/tema/regional-og-distriktpolitikk/levende-og-attraktive-lokalsamfunn/bulyst.html?id=585749> (lesedato 18.10.13)

Regjeringen (2013b)http://distriktssenteret.no/wp-content/uploads/2013/09/130916_Status-2013-Bulystprosjekta_Arbeidsnotat-Distriktssenteret1.pdf (Lest 09.09.13)

[www. Romeiendom.no/organisasjon](http://www.Romeiendom.no/organisasjon) (Lest 27.09.13)

SSB. 2013

<https://www.ssb.no/statistikkbanken/SelectVarVal/saveselections.aspx>(Lesedato 28.09.2013).

Store Norske leksikon. (SNL). Landsby

<http://snl.no/landsby> (Lesedato 09.09.13)

Statistisk Sentralbyrå., SSB.(2013 a).. Sentrum

<http://www.ssb.no/a/metadadata/conceptvariable/vardok/2598/nn> (lest 20.09.13)

Statistisk Sentralbyrå, SSB.(2013b). Tettsted

<http://www.ssb.no/a/metadadata/conceptvariable/vardok/141/nb> (lest 20.09.13)

Statistisk Sentralbyrå (2011) (SSB).Turistkonsum

<http://www.ssb.no/nasjonalregnskap-og-konjunkturer/artikler-og-publikasjoner/oslo-og-akershus-de-storste-reiselivsfylkene> (Lest 09.11.13)

SSV(2013)

<http://www.vegvesen.no/Europaveg/e6biriotta/Mal> (Lest 23.09.13)

TOI(2010)<http://tsh.toi.no/doc651.htm>, (Lest 15.11.13)

TOD(2013) <http://www.transitorienteddevelopment.org> (Lesedato 14.11.2013)

BILDER

- 1 Michael B Ulstrup
- 2 Michael B Ulstrup
- 3 NRK.no <http://www.nrk.no/aarsrapport/2011/assets/images/flom.i.gudbrandsdalen.jpg>
- 4 Edda Ane S Stubberud
- 5 Norskmat.com
- 6 Kari Marte Haugstad
- 7 Kari Marte Haugstad
- 8 Åsmundstad, Per (1999) Vålebru 100år- Landets minste by. Ringebu Historielag
- 9 Åsmundstad, Per (1999) Vålebru 100år- Landets minste by. Ringebu Historielag
- 10 Åsmundstad, Per (1999) Vålebru 100år- Landets minste by. Ringebu Historielag
- 11 Åsmundstad, Per (1999) Vålebru 100år- Landets minste by. Ringebu Historielag
- 12 Kari Marte Haugstad
- 13 Kvitfjell.com
- 14 Ringebu stavkirke: <http://www.miljostatus.no/Tema/Kulturminner/Bygningsarven/Stavkirker/Ringebu-stavkirke/>
- 15 Kari Marte Haugstad
- 16 Kari Marte Haugstad
- 17 Kari Marte Haugstad
- 18 Asplan Viak(2002)Regulering av Vålebru sentrum delrapport stedsanalyse. Lillehammer: Asplan Viak
- 19 Asplan Viak(2002)Regulering av Vålebru sentrum delrapport stedsanalyse. Lillehammer: Asplan Viak
- 20 Kari Marte Haugstad
- 21 Kari Marte Haugstad
- 22 Flatmoen, Arne. (2007) Turist i Gudbrandsdalen på 1800-tallet Oslo: Cappelen
- 23-26: Kari Marte Haugstad
27. Satellittbilde fått av Gunnar Tenge, modifisert i photoshop
28. Åsmundstad, Per (1999) Vålebru 100år- Landets minste by. Ringebu Historielag
29. Kari Marte Haugstad
30. gd.no <http://www.gd.no/nyheter/article6691098.ece> (lesedato 17.09.13)
31. <http://www.ringebu.kommune.no/artikkel.aspx?MId1=4&AId=1375> (lesedato17.07.13)
- 32-35 KARI MARTE HAUGTAD
- 36 .Åsmundstad, Per (1999) Vålebru 100år- Landets minste by. Ringebu Historielag
37. Satelittbilde fra Gunnar Tenge, modifisert i illustratør
- 38-40 Kari Marte Haugstad
41. Ringebu stasjon <http://digitaltmuseum.no/things/persontog-og-reisende-p-ringebu-stasjon/NJB/JMF021264>
42. Satelittbilde fra Gunnar Tenge, modifisert i illustratør
- 43-45 Kari marte Haugstad
- 46-51 Kari marte Haugstad
- 52-59 Kari marte Haugstad
- 60-67 Kari marte Haugstad
- 68 Google Earth
- 69-71 Kari Marte Haugstad
72. Ringebu kommune (2013a). Møte I nasjonalt landsbynettverk 20. og 21. Juni 2013. Innlegg fra Britt Åse Høyvesveen.Beskrive landsby med aktivitet og samhandling.
72. Kari Marte Haugstad
- 72-76 Kari Marte Haugstad
77. <http://www.planetminecraft.com/project/minecraft-parkour-ragequit-tower/>
78. http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Seattle_-_skateboarding_-_May_2008_-_131415.jpg

79. <http://idlis.deviantart.com/art/Parkour-Vault-83015207>
80. Satelittbilde Gunnar Tenge. Modifisert I illustrator av Kari Marte Haugstad
81. <http://www.biography.com/people/jane-jacobs-9351679>
- 82 http://www.usablemakeover.com/jan_gehl.html
83. http://pt.wikipedia.org/wiki/Henri_Lefebvre
- 84-87. <http://www.landezine.com/index.php/2013/03/plug-n-play-by-kragh-berglund/plug-n-play-by-kragh-and-berglund>
88. www.skyskrapervity.com
- 89-92 Kari Marte Haugstad
- 93-94 Arkitektgruppen Cubus (2012)Mulighetsstudie, Granvin.
- 95-98 <http://www.arkitektur.no/vennesla-bibliotek-og-kulturhus>
99. <http://erik.blog.binusian.org/category/news/page/2/>
100. http://www.kystskogbruket.no/artikkel.cfm?ID_art=141
101. <http://www.adressa.no/tjenester/bildeserier/article1140877.ece>
- 102 Bilde: <http://landskapsarkitektur.no/data/prosjekter/bolgeparken?preview=0>
103. <http://tomrer-thomas.no/referanser/>
- 104 Vegdirektoratet (2003)
- 105 Google Streetview
- 106 www.begegnungszonen.ch
- 107 <http://www.nrk.no/aarsrapport/2011/assets/images/flom.i.gudbrandsdalen.jpg>
- 108 <http://www.ringblad.no/nyheter/article6734414.ece>
- 109 Vegdirektoratet 2003
- 110: Vegdirektoratet 2003
111. <http://www.photosight.org/photo.php?photoid=106294>
- 112 <http://www.nrk.no/nordland/fylkesleksikon/index.php/Fauske>
113. Google Streetview
114. <http://www.sweco.no/no/norway/tjenester/Bygg--og-konstruksjonsteknikk-/Brukonstruksjoner/>
115. Ingun Bruskeland amundsen
116. <http://www.forskning.no/artikler/2008/desember/202773>
117. Imaps. Modifisert i illustrator
118. Kari Marte Haugstad
- 119 <http://aseasyasridingabike.wordpress.com/2012/08/13/cycle-tracks-and-on-street-parking/>
- 120 Google Street view
- 121 Google Streetview
122. Imaps. Modifisert i Illustrator
123. <http://www.regjeringen.no/nb/sub/stedsutvikling/june/gamle-sider---til-sletting-eller-ombruk/gode-eksempler/stedsutvikling-fylkesvis/oppland-fylke/miljogate-dokka-.html?id=525123>
124. Google Streetview. Modifisert i illustrator
125. <http://www.osloprosjekt.no/index.php?sideID=369&ledd1=367>
126. Google Streetview
127. Einar Lillebye
128. <http://www.jernbaneverket.no/no/Nyheter/Nyhetsarkiv/2012/Gjovikbanen-far-ny-holdeplass/>
129. KARI MARTE HAUGSTAD.
130. <http://www.kristiansand.kommune.no/no/ressurser/Nyheter/Nyhetsarkiv/Ny-gang--og-sykkelvei-pa-Tveit/>
131. <http://www.boex.co.uk/projects/outdoor-green-gym-national-trust>
132. <http://www.boex.co.uk/projects/outdoor-green-gym-national-trust>
133. <http://www.myhousecallmd.com/bump-set-ouch-preventing-volleyball-injuries/>
134. <http://www.boex.co.uk/projects/outdoor-green-gym-national-trust>
135. <http://www.boex.co.uk/projects/outdoor-green-gym-national-trust>
136. <http://www.lommekjent.no/ruter/1348627>
137. <http://www.norskdesign.no/moebeldesign/dialog-utebenk-og-avfallsbeholder-article13954-289.html>
138. <http://www.lommekjent.no/ruter/1348627>
139. Kari Marte Haugstad
140. <http://skateparks.com/blog/category/inc-skate-parks/page/2>
141. Kari Marte Haugstad

142. ATSITE 2012

143. Kari Marte Haugstad

144. http://www.neighborhoodnotes.com/news/2009/05/ed_benedict_skate_plaza_opens_in_powellhurstgilbert/

FIGURER

1 og 2

Wikipedia.no

<http://en.wikipedia.org/wiki/Oppland>

<http://en.wikipedia.org/wiki/Ringebu>

(Lesedato 13.11.13)

3. Wikipedia.no :<http://en.wikipedia.org/wiki/Oppland>

Lillehammer.com: <http://www.lillehammer.com/no/Aktiviteter-Attraksjoner/Aktiv-ferie/Fiske-og-jakt-/>

Modifisert i photoshop.

4

Dovre

<http://www.moskusfilm.no>

OL

http://netdna.webdesignerdepot.com/uploads/2009/03/1994w_emblem_bjpg.gif

Vinstra:

<https://www.maineboats.com/online/maine-events/february-2009>

Pillarguri

http://www.vgskole.net/grafikk/personer/pillarguri_web.gif

Ringebu

http://farm4.staticflickr.com/3296/3140884627_b2775cbe18_z.jpg?zz=1

Modifisert i illustrator

5.Statens Vegvesen, SVV, (2008) Prinsippskisse for planlegging og finansiering

E6 Lillehammer - Otta s 6

6. Statens Vegvesen,SSV.(2008) Kommunedelplan-Silingsrapport E6 Ringebu sør. Frya. Ringebu kommune. S. 1- Modifisert i Illustrator

7.Vegvesen.no

<http://www.vegvesen.no/Europaveg/e6biriotta>

8. Tyngdepunkt I tettstedet

<http://www.infobilder.com/bilde-a-fargelegge-kirke-i23136.html>

<http://tromp.no/?p=1442>

<http://www.colourbox.com/image/silhouette-of-a-dog-sitting-on-the-roof-of-the-image-2307813>

Modifisert i illustrator

9-15 Historiske kart Ringebu

Asplan Viak(2002)Regulering av vålebru sentrum delrapport stedsanalyse. Lillehammer: Asplan Viak

Modifisert i illustrator med Inspirasjon fra Åsmundstad (1999)

16. http://netdna.webdesignerdepot.com/uploads/2009/03/1994w_emblem_bjpg.gif

Figur 17 Atraksjoner i Ringeby
Laget i illustrasjon

18: Kart Kvitfjell
Kvitfjell.com

19: Aktivitet I Ringeby
Ringeby kommune a. Møte I nasjonalt landsbynettverk 20. og 21. Juni
2013. Innlegg fra Britt Åse Høyvesveen. Beskrive landsby med aktivitet og
samhandling.

20-22 Statistikk Ringeby kommune
Ringeby kommune (2012a). Faktasamling. Kommuneplanens
sammfunnedel 2012-2024
Ringeby: Ringeby kommune

22-23 Klima
Utaaker, Kåre(1991) Mikro og lokalmeteorologi, Det atmosfæriske miljø på
liten skala. Bergen: Alma mater

25 Asplan Viak(2002)Regulering av vålebru sentrum delrapport
stedsanalyse. Lillehammer: Asplan Viak

26 Barrierer. Kari Marte Haugstad

27: SNITT Kari Marte Haugstad

28 SNITT Kari Marte Haugstad

29 SNITT Kari Marte Haugstad

30 SNITT Kari Marte Haugstad

31. www.Lillehammer.com

32 <http://www.ssb.no/nasjonalregnskap-og-konjunkturer/artikler-og-publikasjoner/oslo-og-akershus-de-storste-reiselivsfylkene>

33. <http://www.tryggtrafikk.no/filestore/MicrosoftWordsberetningTryggTrafikkOppland2008.pdf>

34. <http://www.oppland.no/PageFiles/2679/Handlingsplan%20for%20trafikksikkerhet%202014-2017.pdf>

35. http://www.vegvesen.no/_attachment/412929/binary/708933?fast_