

# Planbeskrivelse

Detaljeregulering «Stasjonsbyen», Fagernes  
Nord-Aurdal kommune

Plan-ID 2022007



10. 08. 2023  
Rev 06.03.24

## Innhold

<b>1</b>	<b>Bakgrunn</b> .....	<b>2</b>
1.1	Hensikten med planen.....	3
1.2	Forslagstiller, plankonsulent, eierforhold .....	3
1.3	Utbyggingsavtaler.....	4
1.4	Krav om konsekvensutredning .....	4
<b>2</b>	<b>Planstatus og rammebetingelser</b> .....	<b>4</b>
2.1	Overordna planer .....	4
2.2	Gjeldende reguleringsplaner .....	6
2.3	Tilgrensende planer .....	7
2.4	Temaplaner.....	7
2.5	Statlige planretningslinjer/rammer/føringer .....	7
<b>3</b>	<b>Planprosessen</b> .....	<b>8</b>
3.1	Oppstartmøte .....	8
3.2	Varsling og medvirkning .....	8
3.3	Merknader .....	9
<b>4</b>	<b>Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold</b> .....	<b>18</b>
4.1	Beliggenhet.....	18
4.2	Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk.....	18
4.3	Stedets karakter .....	19
4.4	Landskap.....	21
4.5	Kulturminner og kulturmiljø.....	21
4.6	Naturverdier .....	22
4.7	Rekreasjonsverdi/rekreasjonsbruk, uteområder .....	23
4.8	Landbruk.....	23
4.9	Trafikkforhold .....	23
4.10	Barns interesser.....	25
4.11	Sosial infrastruktur .....	25
4.12	Universell tilgjengelighet.....	25
4.13	Teknisk infrastruktur .....	26
4.14	Grunn- og flomforhold .....	26
4.15	Støyforhold .....	27
4.16	Annen forurensing.....	28
<b>5</b>	<b>Beskrivelse av planforslaget</b> .....	<b>28</b>
5.1	Planlagt arealbruk.....	29
5.2	Bebyggelsens plassering og utforming.....	30
5.3	Boligmiljø/ bokvalitet .....	34
5.4	Parkering .....	34

5.5 Trafikkløsning .....	35
5.6 Planlagte offentlige anlegg.....	36
5.7 Tilknytning til infrastruktur.....	36
5.8 Universell utforming.....	37
5.9 Barn og unges interesser .....	37
5.10 Uteoppholdsareal.....	37
5.11 Miljøoppfølging .....	39
5.12 Landbruk.....	41
5.13 Kulturminner .....	41
5.14 Avbøtende tiltak/løsninger ROS .....	42
5.15 Rekkefølgebestemmelser .....	42
<b>6 Konsekvensutredning .....</b>	<b>42</b>
<b>7 Virkninger/konsekvenser av planforslaget.....</b>	<b>43</b>
7.1 Overordna planer .....	43
7.2 Landskap.....	43
7.3 Stedets karakter, byform og estetikk .....	43
7.4 Naturmangfold .....	43
7.5 Rekreasjonsinteresser / rekreasjonsbruk.....	44
7.6 Barns interesser.....	44
7.7 Trafikkforhold .....	44
7.8 Økonomisk konsekvenser for kommunen.....	44
7.9 Konsekvenser for næringsinteresser.....	45
<b>8 Vedlegg: Plandokumenter.....</b>	<b>45</b>

## 1 Bakgrunn

Bakgrunnen for planarbeidet er et ønske om å legge til rette for fortetting og utbygging av et attraktivt og sentrumsnært areal som tidligere var endestasjon for jernbanen.

Etter at Valdresbanen ble lagt ned i 1988, er østre del av stasjonsområdet bygd ut med gjestegård og dagligvareforretning, mens vestre del i hovedsak er trafikkarealer – bussterminal og parkering - og framstår med lav utnyttelse.

Det er bygd mange leiligheter på Fagernes de siste åra, og det er god avsetning på disse.

Kommuneplanens arealdel er under rullering, og det er pekt på viktigheten av å skape en mer kompakt arealstruktur gjennom fortetting og omdisponering av arealer, og der aktiviteter legges sentrumsnært.

Det er en premiss for ny reguleringsplan at eksisterende innkjøring fra E16 (Jernbanevegen) videreføres som i dag, til tross for at det mangler avklaring på framtidig omlegging av E16 og eventuell endring av kryss.

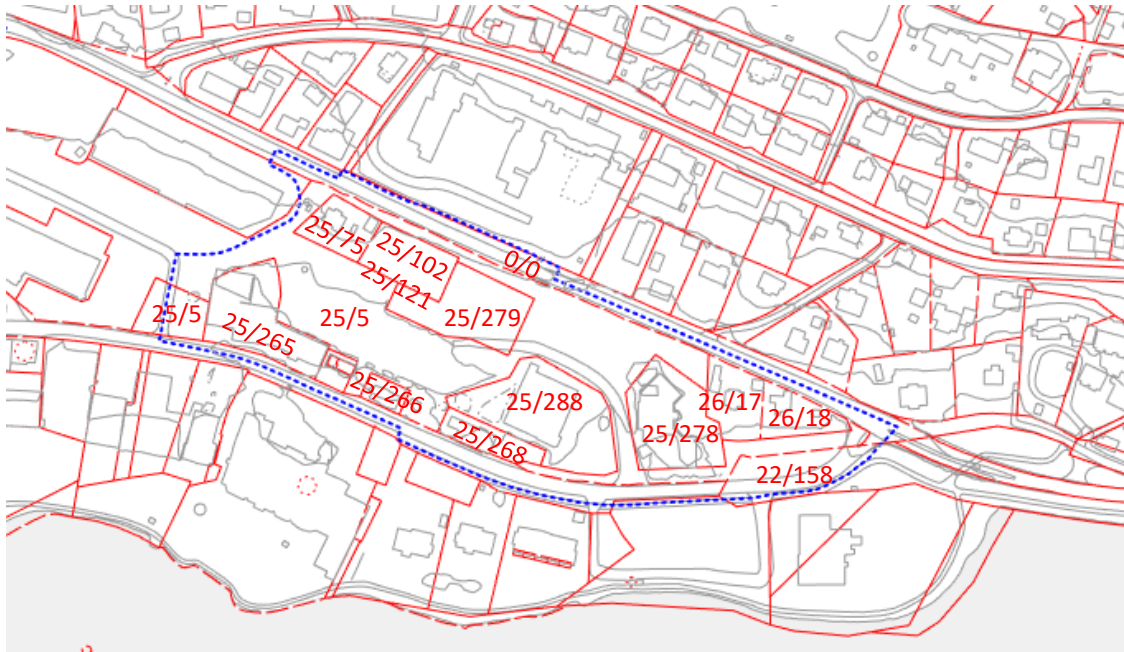
Dette er avklart med Nord-Aurdal kommune, senest i møte 20.01.23.

## 1.1 Hensikten med planen

Hensikten med planen er å regulere for konsentrert utbygging i form av leiligheter, forretning og næring med tilhørende infrastruktur på deler av arealet som tidligere var jernbaneområde.

## 1.2 Forslagstiller, plankonsulent, eierforhold

Forslagstillere er JVB Eiendom AS, AKA Eiendom AS og Fagernes Gjestegård AS. SØR Arkitekter AS er konsulent for planarbeidet.



Figur 1: Kartutsnitt fra Nord-Aurdal kommunes kart på nett som viser eiendomsgrenser, gbnr. og plangrense (blå stiplede linje)

Planområdet omfatter hele/deler av eiendommene gnr./bnr. 25/5, 25/102, 25/121, 25/75, 25/265, 25/278, 25/279, 25/288 m. fl. Tabellen nedenfor viser grunneiere.

Eiendom (gnr./bnr.)	Eiere	Areal (m2) (innenfor planområdet)
0/0	(veggrunn)	-
22/158	Bane Nor Eiendom AS	3.556
25/5	Nord-Aurdal kommune	21.691
25/75	JVB Eiendom AS	1.193
25/102, 25/121	JVB Eiendom AS	1.590
25/265	Fagernes Skystasjon AS	2.870
25/266	Privat	428
25/268	Shan Shao Rong	1.000
25/278	Fagernes Gjestegård AS Eierskifte under planprosessen.	3008

25/279	JVB Eiendom AS	2628
25/288	Fagernes Butikkeiendom AS	4206
26/17	Privat	1421
26/18	Privat	1181

Planområdet er på totalt ca. 45 daa og omfatter området mellom Jernbanevegen og E16, fra Skiferplassen og sørøstover til innkjøringen fra E16 mot Fagernes ved Shell.

### 1.3 Utbyggingsavtaler

Forhandling om utbyggingsavtale legges etter avtale med kommunen ut sammen med planforslag til offentlig ettersyn etter 1.gangsbehandling i kommunen.

### 1.4 Krav om konsekvensutredning

Ettersom arealbruken i hovedsak vil samsvare med gjeldende reguleringsplaner og kommuneplanens arealdel, som viser sentrumsformål, er det kommunens vurdering at planen ikke utløser krav om planprogram og konsekvensutredning. Det vises til forskrift om konsekvensutredning vedlegg I og II som ikke innebærer krav til konsekvensutredning for den type arealbruk som planen legger opp til.

## 2 Planstatus og rammebetingelser

### 2.1 Overordna planer

#### Samordnet areal- og transportstrategi for regionsenteret Fagernes-Leira (SATS), 2015:

Dokumentet er utviklet av samarbeidspartene Oppland fylkeskommune, Statens vegvesen og næringslivet, representert ved Visit Valdres og Nord-Aurdal kommune. Formålet med SATS er å skape et mer attraktivt regionsenter ved å se på boligutvikling, næringsutvikling, byliv og stedsutvikling med kvalitet, vegsystemet, gående og syklende, kollektivtrafikk og parkering.

Tabellen under viser hvordan planforslaget oppfyller mål satt i areal- og transportstrategien.

Mål i SATS	Planforslaget
Skape et attraktivt senter i en konkurransedyktig region.	Planforslaget legger til rette for at flere kan bosette seg i sentrum, som gir grunnlag for økt aktivitet og flere tilbud i sentrumsområdet.
Kompakt by med attraktive boliger, bomiljøer og pulserende byliv.	Planforslaget legger til rette for boliger innenfor gåavstand til sentrum og rekreasjonsområder, med gode solforhold og utsikt mot fjorden. Det legges vekt på gode uteområder, både privat og felles, samt utforming av gater og gatetun.
Regionsenteret er vekstdynamo for hele kommunen og regionen.	Planen legger til rette for økt bosetting og gode utviklingsmuligheter for næringsbedriftene.
Byliv og stedsutvikling med kvalitet.	Planforslaget legger til rette for utvikling av sentrum, med vekt på godt bomiljø, gode og trygge forhold for myke trafikanter og styrket næringsaktivitet.

Enkelt å reise til Fagernes sentrum uten unødig biltrafikk.	Planforslaget legger til rette for økt trafiksikkerhet i planområdet, flere traséer og gode forhold for gående og syklende og tilrettelegging for kollektivtilbudet.
Gående skal ha førsteprioritet i sentrumskjernen av Fagernes	Planforslaget legger til rette for gode og trygge forhold for gående, med vekt på utforming av gangveger og felles uterom. I tillegg legges det til rette for flere krysningspunkter.

#### Kommuneplanens samfunnsdel (2011-2023):

Kommuneplanens samfunnsdel er under rulling. Gjeldende samfunnsdel prioriterer blant annet å legge til rette for gode, trygge og stimulerende oppvekstmiljø for barn og unge, nyetableringer innenfor næringsutvikling, bedre forhold for myke trafikanter og styrking av kollektivtilbudet.

#### Kommuneplanens arealdel (2014-2024):

I kommuneplanens arealdel ligger planområdet innenfor arealet avsatt til sentrumformål, men under detaljeringssone H\_910 «Reguleringsplan skal fortsatt gjelde».

Relevante bestemmelser er:

#### **0.2** Byggegrense 50 m mot E16

**§1.2** For prosjekt med 8 bustader/leilegheiter eller fleire skal minimum 50% tilretteleggast for livsløpstandard.

**§1.2** Ved planlegging av konsentrert bustadbygging skal det leggast til rette for sykkelparkering.

**§1.2** Rekkefølgekrav. (...) Før det vert gjeve bruksløyve/ferdigattest for nye bustader i reguleringsområde skal felles leike- og aktivitetsområde/utearealet/friområdet vera ferdig opparbeidd i samsvar med illustrasjonsplan.

**§1.4** Det skal leggast til rette for parkering under bakkenivå ved vidare utbygging i Fagernes sentrum.

**§1.4** Min. BYA er 30% innanfor avgrensinga av Fagernes og Leira sentrum ved ny nærings-/forretnings- og bustadutbygging. (...)

**§1.4** Følgjande inngår i føremålet sentrumsføremål (...): detaljhandel, hotell- og restaurantar, bank og annan forretningsmessig tenesteyting, offentleg og privat administrasjon, kulturtilbod, parkeringsareal, torg og offentlege plassar, rekreasjon og underhaldning. Bustadar i samsvar med retningsline 1.

**§3** Det må sikrast grøntkorridorar som gjev rom for turvegar. Ved vurdering av søknad skal omsynet til fri ferdsel og sikring av hevdvunne ferdselsårer vektleggast. (...) Ved detaljplanlegging skal ein sørgja for at ein i størst muleg grad tek vare på eksisterande stiar, ev. finn gode alternativ.

Omsynssoner:

**A Støysoner.** Område der støy kan innebera ein konflikt i høve til utbygging basert på støyvarselkart utarbeidd av Statens vegvesen er vist i eige temakart. (...) Det skal gjerast meir nøyaktige støyberekningar dersom det er aktuelt med utbygging av støyømfintlege bygg innanfor sonene.

**B** Nye byggverk og tilbygg med bruksareal (BRA) over 250 m<sup>2</sup>, (...) i konsesjonsområdet for fjernvarme i Fagernes, jf. avgrensinga på plankartet, skal knytast til fjernvarmeanlegget.

Retningslinje 4 Parkeringsnormer:

Bolig/leilighet: 1,5 p-plass for bil / enhet

Forretning/dagligvare: 20 p-plassar for bil og 4 for sykkel / 1000 m2 BRA  
Kontor: 12 p-plassar for bil og 4 for sykkel / 1000 m2 BRA  
Restaurant/pub: 4 p-plasser for bil og 1 for sykkel / 1000m2/BRA  
Hotell/herberge: 0,4 – 0.8 p-plassar for bil / gjesterom

- Minimum 10 prosent av parkeringsplassene skal utformes og reserveres for mennesker med nedsatt funksjonsevne når det etableres 8 parkeringsplasser eller flere.

#### Kommunedelplan Fagernes sentrum alt gul (PlanID 3451 0542K021 vedtatt 2014):

KDP omfatter del av planområdet i øst, rundt kryss E16/Jernbanevegen samt del av området til Valdres Gjestegård. Planen legger til rette for ny trase for E16 i tunell, og i forbindelse med dette flytting av kryss Valdresvegen/Jernbanevegen ca. 60 meter vestover.

Dette samsvarer ikke med nytt planforslag for «Stasjonsbyen», som tar utgangspunkt i eksisterende vegsituasjon. Begrunnelse for at planforslaget ikke er i samsvar med kommunedelplanen når det gjelder kryss E16/Jernbanevegen, er omtalt i kap. 7.1 og 7.7.

## 2.2 Gjeldende reguleringsplaner

Planområdet overlapper og vil erstatte deler av flere eksisterende reguleringsplaner:

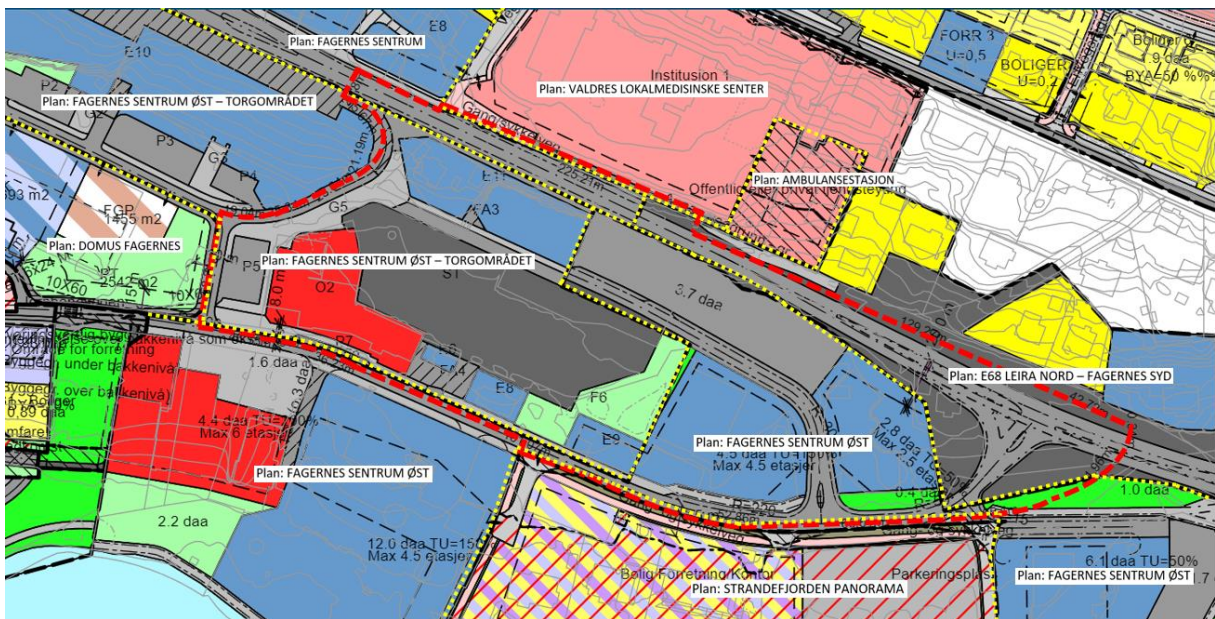
Fagernes sentrum Øst (PlanID: 3451 0542R041) vedtatt 19.08.1991

Fagernes sentrum Øst – Torgområdet (PlanID: 3451 0542R069) vedtatt 24.06.1996

Fagernes Sentrum (PlanID3451 0542R036) vedtatt 30.06.1988.

E68 Leira Nord-Fagernes Syd (PlanID: 3451 0542R042) vedtatt 12.09.1991

I gjeldende plan (vedtatt 1991) er avkjøring E16/Jernbanevegen flyttet ca. 50 meter vestover fra dagens avkjøring. Dette vil ha store konsekvenser for utnyttelsen av planområdet, da den nye innkjøringen vil beslaglegge store deler av Fagernes Gjestegårds parkeringsareal, som må erstattes. Framtidig vegløsning i Fagernes er imidlertid uavklart, og i forståelse med kommunen blir planforslaget fremmet med dagens kryssløsning.



Figur 2: Kartutsnitt fra Nord-Aurdal kommunes kart på nett som viser gjeldende reguleringsplaner. Plangrenser er vist med gul stiplet strek og plannavn. Avgrensning av nytt planområde er vist med rød stiplet strek.

### 2.3 Tilgrensende planer

Domus Fagernes (PlanID: 3451 0542R168) vedtatt 18.06.2009

Strandefjorden Panorama (PlanID: 3451 0542R184) vedtatt 25.03.2010

Valdres lokalmedisinske senter (PlanID: 3541 0542DR194) vedtatt 15.06.12

### 2.4 Temaplaner

Gatebruksplan for Fagernes sentrum (vedtatt 2018) har hovedfokus på gatestruktur, transport, byrom og grønstruktur.

Fortettingsstudie for Fagernes sentrum (vedtatt 2018) fokuserer på bebyggelse og utbyggingspotensial, med forslag til kvartalsstruktur og utbyggingspotensiale i østre del av sentrum.

Boligmulighetsstudie for Fagernes – Leira (Vedtatt av SATS 2021) fokuserer på attraktive og klimavennlige boligtomter.

Kommuneplan for trafiksikkerhet (2017-2028) oppsummerer de største trafiksikkerhetsmessige utfordringer med relevans til Fagernes:

- \*avklaring av trasé E16
- \*stor gjennomfartstrafikk med høy andel tungtrafikk
- \*utstrakt bruk av private kjøretøy
- \*stor turist- og hyttetraffic

### 2.5 Statlige planretningslinjer/rammer/føringer

Nasjonale føringer som har betydning for planarbeidet:



Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen (1995):

- synliggjøre og styrke barn og unges interesser i all planlegging og byggesaksbehandling etter plan- og bygningsloven.

Om barn og planlegging, rundskriv T-2/08:

- veileder for retningslinjer ovenfor.

Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging i kommunene (2018):

- planlegging skal bidra til reduksjon av klimagassutslipp samt økt miljøvennlig energiomlegging.

Hvordan planen ivaretar intensjonene i retningslinjene er omtalt i kapittel 5.

## 3 Planprosessen

### 3.1 Oppstartmøte

Det er holdt oppstartsmøte med kommunen 24.02.2022. Representanter for forslagstillere JVB Eiendom AS, AKA Eiendom (KIWI) og Fagernes Gjestegård var tilstede. Referat fra oppstartsmøte er vedlagt planbeskrivelsen (vedlegg 4).

Temaer som ble behandlet i oppstartsmøte er: Avklaring av veg-/avkjøringsløsning fra E16, Byggegrense mot E16, Hensynet til støy (gul- og rød støysone), Sol-/skyggeanalyse, Forholdet til landskap og bygningsstruktur, Trafikkforhold, Parkering og gode uteoppholdsarealer, Flexibilitet, Barn og unges interesser, Flom, VA og overvann, Universell utforming og tilgjengelighet.

Området er ikke berørt av aktsomhetskart for naturfare, men berøres av faresone for 200- årsflom fra Strandefjorden, som vil ha betydning for parkering under bakken. Viktige utredningstema vil først og fremst være forholdet til E16 og støy, samt sol-/skyggeforhold, barn og unge, lek og opphold, estetikk og byggeskikk, trafikk og trafikksikkerhet.

### 3.2 Varsling og medvirkning

Oppstart av planarbeidet er varslet med brev datert 05.04.2022 til naboer, grunneiere og offentlige myndigheter (vedlegg 5), og med annonse i avisa Valdres 07.04.2022 (vedlegg 6). Frist for merknader til varsling var satt til 23.05.22.

Det er holdt møte med JVB Eiendom, AKA Eiendom og Fagernes Gjestegård underveis i planprosessen.

### 3.3 Merknader

12 innkomne merknader:

Sender, dato	Sammendrag	Foreløpig kommentar
<b>Fagernes Gjestegård AS</b> 31.03.22	<p>Sendt av advokatfirma Scheibler på vegne av Fagernes Gjestegård AS.</p> <p>Viser til atale fra 2012 der FG ble sikret nødvendig parkeringsareal tilknyttet gjestegården, for det tilfelle parkering på østsiden skulle opphøre. Avtalen viser til at <i>Området bak FG er i gjeldende planer regulert til parkeringsareal, og kan kun opparbeides til dette formålet.</i> Kopi av avtale og skisse er vedlagt. Avtalen er ikke tinglyst.</p> <p>Formålet med henvendelsen er å etterspørre om det foregår regulering som omfatter det avtaledisponerte arealet, samt få en bekreftelse på at avtalen er kjent og del av grunnlagsmaterialet for et eventuelt pågående arbeid.</p> <p>Ønsker uansett å få en tilbakemelding på hvordan avtalen er ivaretatt hos kommunen, og om det kan være aktuelt for kommunen å akseptere tinglysing.</p>	<p>Avtalen er mottatt og kjent. Her vises det til at ved et opphør / innskrenking av antall parkeringsplasser mot øst, skal det opparbeides minst 70 p-plasser bak FG, som erstatning.</p> <p>Planforslag tar utgangspunkt i dagens kryss mellom E16 og Jernbanevegen, gjestegårdens parkeringsareal blir derfor ikke redusert.</p> <p>Planforslaget tar videre utgangspunkt i gjeldende parkeringsnorm for N-Aurdal kommune, som krever 20 p-plasser for bil per 1000m2 forretningsareal, eller 0,4-0,8 plasser per gjesterom for hotell.</p> <p>Nye skisser for om-/utbygging av gjestegården til forretning, viser at grunnflate vil være under 1500 m2, dvs. et parkeringskrav i hht. p-norm på ca 30 biler. I telefonsamtale 28.02.23, opplyser eier at antall parkeringsplasser om nødvendig kan reduseres noe fra dagens situasjon.</p>
<b>NVE</b> 06.04.22	<p>NVEs generelle innspill.</p> <p>NVE vil prioritere å gi konkrete innspill og uttalelser til reguleringsplaner der det bes om faglig bistand til konkrete problemstillinger.</p> <p>Viser til NVEs kartbaserte veileder for reguleringsplan, samt NVEs nettsider.</p> <p>Dersom planen berører NVEs saksområder, skal NVE ha tilsendt planen ved offentlig ettersyn. I plandokumentene må det gå tydelig fram</p>	<p>Innspillet tas til etterretning.</p>

	<p>hvordan de ulike interessene er vurdert og innarbeidet i planen. NVE prioriterer å gi innspill og uttalelser til reguleringsplaner der det bes om faglig bistand til konkrete problemstillinger. Alle relevante fagutredninger innen NVEs saksområder må være vedlagt planer som sendes på høring til NVE.</p>	
<p><b>Shao Rong Shan,</b> <b>Fagernes</b> <b>Kinarerestaurant</b> 28.04.22</p>	<p>Lurer på hvor ny adkomst for busser blir. Ønsker ikke at det bygges vei tett opp mot deres restaurant.</p>	<p>Planforslaget legger opp til ny innkjøring til busstasjonen, vest for Fagernes Kinarestaurant.</p> <p>I dag har busser og politiets biler innkjøring i samme trase som kunder og varelevering til dagligvareforretning. Ved planlagt utbygging vil dette i tillegg bli boligatkomst. Av trafiksikkerhetshensyn foreslås å etablere en ny avkjøring på vestsiden av Kinarestauranten. Denne vil kun være for busstrafikk og utrykning for politiet, og vil ha en langt mindre trafikk enn dagens innkjøring ved Kiwi. Det legges vekt på god utforming av kryss og gangarealer, slik at manøvrering skal være enkelt, og trafiksikkerheten ivaretas for myke trafikanter.</p>
<p><b>Bjørn Haugan,</b> <b>Valdresvegen 42</b> 02.05.22</p>	<p>Positivt til at reguleringsplan for Stasjonsbyen igangsettes.</p> <p>I gjeldende reguleringsplan for disponering av arealet på eiendommen er det uheldige og klare begrensninger.</p> <p>Som eier av Valdresvegen 42 vil han påpeke at grensen for eiendommen mot sørvest går flere meter inn i parkeringsplassen.</p> <p>Han er åpen for å omregulere eiendommen.</p>	<p>Det har vært dialog med grunneier i planprosessen, og det er avklart at han er positiv til at hans eiendom inngår i kombinert formål bolig/forretning/næring.</p> <p>Eiendomsgrænse må avklares privatrettslig.</p>
<p><b>Østenvikgården AS</b> 03.05.22</p>	<p>Viser til at Østenvikgården AS har rett til å benytte areal av kommunen sin eiendom som vist på vedlagt kartutsnitt. Arealet skal benyttes til seks parkeringsplasser.</p> <p>Dersom kommunen omdisponerer anvist areal til andre formål, plikter kommunen å finne egnet areal som erstatter nåværende plassering.</p>	<p>Etter muntlig dialog med Nord-Aurdal kommune, forutsettes det at Østenvikgårdens seks parkeringsplasser blir ivaretatt på alternativ kommunal parkering.</p>

<p><b>Sameiet Strandefjorden Panorama 1, Sameiet Strandefjorden Panorama</b> 13.05.22</p>	<p>Beboerne i sameiene ser positivt på at nye boligprosjekter realiseres i Fagernes sentrum.</p> <p>Peker på viktige utredningstema som er støy, trafikk og trafikksikkerhet, og viser til at det er en økt støy over døgnet fra Jernbanevegen, som påvirker bomiljøet i sameiene.</p> <p>Positivt med oppgradering og gangfelt over til Kiwi.</p> <p>Ønsker ikke «naturlige bevegelsesveger fra nord til sør og inn til Jernbanevegen», da dette vil skape mer støy, trafikk og redusert trafikksikkerhet. Minner om at Jernbanevegen er etablert som miljøgate, med tiltak for redusert trafikk og økt trafikksikkerhet.</p> <p>Ber om at kommunen beholder dagens innkjøring til Fagernes skysstasjon, mellom Kiwi og gjestegården. Denne innkjøringen gir et godt og trafikksikkert bomiljø for beboerne langs Jernbanevegen, samtidig som forutsetningene for miljøgaten ivaretas.</p> <p>Viser til Boligmulighetsstudie for Fagernes – Leira (2021), som viser store fortetningsmuligheter i Fagernes sentrum. Bl.a. på begge sider av Jernbanevegen, sør for FK-senteret, Skiferplassen. Dette vil føre til økt støy, trafikk og redusert trafikksikkerhet.</p> <p>Flytting av innkjøring til Fagernes skysstasjon nærmere sentrum samsvarer ikke med forutsetningene for et godt bomiljø. Målet må være et bysentrum med redusert biltrafikk, mindre støy og bedre trafikksikkerhet.</p>	<p>Temaet støy er utredet og omtales i ROS-analysen, og i kap. 4,15 og 5.11.1.</p> <p>Trafikk og trafikksikkerhet er omtalt i kap. 4.9 og 5.5.</p> <p>Planforslaget legger opp til ny innkjøring til busstasjonen, vest for Fagernes Kinarestaurant. Bakgrunnen er at det ved utbygging vil bli en trafikkøkning inn i planområdet. I dag kjører busser og politiets biler i samme trase som kunder og varelevering til dagligvareforretning. Ved planlagt utbygging vil dette i tillegg bli boligatkomst. Av trafikksikkerhetshensyn foreslås det å etablere en ny avkjøring på vestsiden av Kinarestauranten, noe som gir kortere intern atkomst til bussterminalen. Denne vil kun være for busstrafikk og politiet, og vil ha en langt mindre trafikk enn dagens innkjøring ved Kiwi. Det legges vekt på god utforming av kryss og gangarealer, slik at manøvrering skal være enkel og trafikksikkerheten ivaretatt for myke trafikanter.</p>
<p><b>Styret i Nord-Aurdal Høyre</b> 19.05.22</p>	<p>Gjør oppmerksom på at de juridiske enhetene og ansvarlige for selskapene må korrigeres.</p> <p>Høyre har ved flere anledninger gjort det klart at det bør utvikles en langsiktig plan for Fagernes. Det er stort behov for nye boenheter på Fagernes. N-A Høyre stiller seg positiv til et nytt prosjekt initiert av private selskaper/personer.</p>	<p>Tas til etterretning.</p>

	<p>Med den store belastning Fagernes er utsatt for når det gjelder biler og parkering, forutsetter N-A Høyre at man ved en eventuell utbygging, bygger et parkeringshus i området.</p> <p>Det oppfordres til å utvikle grønne lunger med trær i området.</p> <p>Det må produseres en 3D-presentasjon på hvordan man tenker seg utbyggingen, som presenteres kommunen.</p> <p>Det kreves også en tunnel under E16 for gående/syklende.</p>	<p>Planforslaget legger opp til at boligparkering innenfor planområdet i all hovedsak skal skje i parkeringskjeller, men det er ikke lagt inn parkeringshus for ekstern parkering.</p> <p>Det blir lagt inn krav til etablering av grøntområder.</p> <p>Det er laget 3D-skisser som skal vise rammer for og potensiale for utbygging.</p> <p>Det er ikke lagt inn gangtunnel under E16, men et gangfelt som knytter «Snarvegen» til gangveg gjennom området mot sentrum. Begrunnelsen for at det er valgt gangfelt framfor tunnel, ligger først og fremst i høydeforskjellen mellom sør- og nordsiden av E16. Det vises også til at tillatt fart på E16 forbi området er 40km/t.</p>
<p><b>Valdres biovarme AS</b> 20.05.22</p>	<p><u>Avsetting av plass til hovedrør for fjernvarme.</u> Ved plassering av bebyggelse, VA og veier, bes det om at eksisterende ledningsnett og framtidige behov for framføring av hoved- og stikkledninger for fjernvarme tas med i planleggingen. Når planens hovedlinjer er klare ønskes et møte med plankonsulent for å diskutere behov for rørtraseer. Vedlagt kart viser dagens ledningsnett i planområdet.</p> <p><u>Tilknytningsplikt til fjernvarme</u> Valdres Biovarme AS er tildelt fjernvarmekonsesjon for Fagernes og planområdet ligger innenfor konsesjonsområdet. Med fjernvarmekonsesjon følger anledning for kommunen til å vedta tilknytningsplikt i reguleringsplanen i hht. PBL §27-5 og 12-7 nr 8. Kommunen kan også stille krav om tilrettelegging for forsyning av vannbåren varme i ny bebyggelse ved behandling av en plan.</p> <p>Viser til bestemmelser ang. krav om tilknytning til fjernvarmeanlegg i gjeldende arealdel til kommuneplanen.</p>	<p>Det har vært dialog med Valdres biovarme AS i planprosessen, med hensyn til behov for rørtraseer og sikring av framføring for framtidige hoved- og stikkledninger for fjernvarme. Temaet omtales i kap. 5.7.4.</p> <p>Krav om tilknytning til fjernvarme er tatt inn i bestemmelsene §2.7. Det er i bestemmelsen presisert at hele varme-/ varmtvannsbehovet skal dekkes med fjernvarme eller annen vannbåren varmekilde, i hht. innspill.</p>

	<p>Viser til erfaringer fra senere års bruk av reguleringsbestemmelser, som viser at det er tjenlig at disse er tydelige, spesielt når det gjelder varmtvann, baderomsgulv og lovhjemmel. Det vises hvordan bestemmelser bør tydeliggjøres.</p> <p>Reguleringsplanen er et mye brukt dokument for å kartlegge rammene for et område. Det er derfor mest ryddig at bestemmelse om tilknytningsplikt blir tatt inn i reguleringsplanen.</p> <p>I dette området med nærhet til hovedledninger for varme og med mye ny bebyggelse, vurderes at arealgrensa på 250 m<sup>2</sup> BRA for nybygg er noe høy. Her vil rørstrekene bli relativt korte og etableres samtidig med annen infrastruktur. Dermed vil det være lønnsomt å knytte på bygg ned i 100 m<sup>2</sup>, og det bes om at grensa reduseres til 100 m<sup>2</sup> BRA på nybygg.</p> <p>Det bes om at føresegnene får et punkt som heter «Tilknytning til fjernvarme»:  <i>Tilknytning til fjernvarme.</i>  <i>Jfr. PBL §27-5 og 12-7 nr.8 eller tilsvarende Nye byggverk og tilbygg med bruksareal (BRA) over 100m<sup>2</sup>, og eksisterande bygningar som skal byggast om vesentleg med BRA over 250m<sup>2</sup>, skal knyttast til fjernvarmeanlegget.</i>  <i>Føresegna gjeld òg for tilfelle der fleire enkelttiltak/einingar ligg samla og summen av rekka/einingane går over den nemnte arealgrensa.</i>  <i>Dei som har tilkoplingsplikt må installera internt fordelingsnett for vassboren varme og varmtvatn, slik at bygget fullt ut kan dekke heile varme- og varmtvassbehovet sitt med fjernvarme eller annan vassbåren varmekjelde.</i></p>	
<p><b>Statsforvalteren i Innlandet</b> 23.05.22</p>	<p>. Viser til og forutsetter at relevante føringer i Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019-2023 legges til grunn for planarbeidet.</p> <p>. Forventer at kommunale strategier og planer for sentrumsutvikling i Fagernes legges til grunn for planarbeidet.</p> <p>. Nord-Aurdal har over flere år arbeidet målrettet med sentrumsutvikling, og utvikling av Fagernes – Leira som regionalt senter. Det Det</p>	<p>Relevante føringer og kommunale strategier er lagt til grunn for planarbeidet.</p>

	<p>er avgjørende at dette arbeidet videreføres i reguleringsplanen.</p> <p>. Kommunen har et særlig ansvar for at barn og unge blir involvert i alle deler av planprosessen og får fremmet sine synspunkter.</p> <p>. Det må sikres nødvendige uterom og grøntarealer slik at barn kan utfolde seg trygt i sitt nærområde. For å sikre tilstrekkelig kvalitet bør det stilles krav til bl.a. solforhold og arealstørrelse i planbestemmelsene. Det er også viktig å utforme rekkefølgebestemmelser som sikrer opparbeiding av lekeområder, friområder, gang- og sykkelveier og trygge adkomster før nye byggeområder tas i bruk.</p> <p>. ved utbygging av områder med konsentrert bebyggelse bør det stilles krav om at leke- og uteoppholdsareal skal være opparbeidet i henhold til planen før det gis midlertidig brukstillatelse/ferdigattest for første bolig. Det vises til RPR for å styrke barn og unges interesser i planleggingen, med tilhørende veileder.</p> <p>. Samfunnssikkerhets- og beredskapsmessige forhold skal ivaretas i planen på grunnlag av vurderinger og risiko- og sårbarhetsanalyse. Det forutsettes at Kommunal- og moderniseringsdepartementets rundskriv H-5/18- Samfunnssikkerhet i planlegging og byggesaksbehandling blir lagt til grunn.</p> <p>. Ros-analysen skal utformes i tråd med veileder fra DSB – samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging (2017). Det må sikres at planområdet er tilstrekkelig sikret mot fare eller vesentlig ulempe, og at tiltak ikke fører til fare eller vesentlig ulempe for grunn. Det forutsettes at føringer gitt i lovverk og forskrifter blir overholdt.</p> <p>. Det skal i alle planer etter pbl gjøres rede for hvilket kunnskapsgrunnlag som legges til grunn for planleggingen. Når konsekvensene av klimaendringene vurderes, skal høye alternativer fra nasjonale klimaframskrivninger legges til grunn, jf. veiledere og i de fylkesvise klimaprofilene som er utarbeidet, jf. pkt. 4.3 i Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning. Det vises til egen veileder om klimatilpasning i planarbeidet.</p>	<p>Hensynet til barn og unge har vært særlig viktig med tanke på trafikk sikre ganglinjer og solrike, støyskjerma utearealer med plass for vegetasjon og opparbeiding av aktivitets- og oppholdsarealer.</p> <p>Alle uteområder vil ligge på sørvestsiden av bygningsmassen, og ha gode solforhold. Det stilles krav til solforhold og arealstørrelse på uteområder i planbestemmelsene.</p> <p>Opparbeiding av lekeområder, uteoppholdsområder, gang- og sykkelveier og trygge atkomster før nye byggeområder tas i bruk, er sikret gjennom rekkefølgebestemmelser (§6.4).</p> <p>ROS-analyse er utarbeidet og ligger ved planen.</p>
--	--	--

	<p>. Planforslaget må spesielt ta hensyn til nasjonale mål og føringer når det gjelder:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Tilrettelegging for medvirkning i planprosessen, jf. § 5-1 i Pbl.</li> <li>o Reduksjon av klimagassutslipp, og omlegging til miljøvennlig energi, jf. statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning</li> <li>o Tilpasning til klimaendringer, jf. statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning</li> <li>o Vurdering av virkninger for naturmangfold, jf. §§ 8 til 12 i naturmangfoldloven</li> <li>o Universell utforming av uteareal og bygninger, jf. §1-1 i plan- og bygningsloven</li> <li>o Kartlegging av og sikring mot støy, jf. Retningslinje T-1442/2021</li> <li>o Vurdering av luftkvalitet og behov for avbøtende tiltak, jf. retningslinje T-1520</li> <li>o Utbygging tilpassa landskap og omgivelser, jf. Europarådets landskaps-konvensjon.</li> <li>o God by- og stedsutvikling, jf. statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging.</li> </ul> <p>. Plankart</p> <p>Det forutsettes at plankart utformes i samsvar med KDDs lovkommentar til plandelen av pbl (2022), gjeldende nasjonal produktspesifikasjon for arealplan og digitalt planregister, samt gjeldende utvekslingsformat for SOSI Plan. Regionale myndigheter bruker kartløsningen InnlandsGIS i planarbeidet, og denne blir synkronisert mot arealplaner i kommunens kartløsning hver dag. Dei forutsettes derfor at plankartet blir lagt inn i kommunens kartløsning senest når planen legges ut på høring.</p>	<p>Samtlige tema med kulepunkt har vært utredet og lagt til grunn for valg som er gjort i planprosessen. Disse er kommentert i ROS-analysen og i planbeskrivelsens kap.5, og der det er nødvendig, sikret gjennom krav i planbestemmelsene.</p> <p>Plankart er utarbeidet i samsvar med krav.</p>
<p><b>Statens vegvesen</b> 23.05.22</p>	<p>. Svv har ansvar for at føringer i Nasjonal Transportplan (NTP), Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, vegnormalene og andre nasjonale og regionale arealpolitiske føringer blir ivaretatt i planleggingen.</p> <p>. Sektoransvar for vegnettet betyr at Svv har et overordnet ansvar for at trafiksikkerhet, klima og miljøhensyn og at helhetlig bypolitikk ivaretas i alle planforslag som berører samferdsel. Dette gir rett til å stille krav til både statlige, fylkes-</p>	



	<p>kommunale og kommunale veger, gater og løsninger for gående og syklende.</p> <p>. Viser til gjeldende planer i området, samt at kommunen har inngått forpliktende samarbeid med fylkeskommunen, Svv og lokalt næringsliv, for å samarbeide om areal- og transportstrategi for regionsenteret Fagernes- Leira (SATS).</p> <p>. En fortetting i området er i tråd med både kommunens satsning på SATS, og nasjonale planretningslinjer for bolig-, areal- og transportplanlegging.</p> <p>. Forhold til E16: Dagens E16 har i område for planforslaget ulike byggegrenser, det vises til både generell byggegrense og til formålsgrenser i de ulike reguleringsplanene. Det må sikres en byggegrense langs dagens E16 med tanke på framtidig behov for utvidelse. Generell byggegrense på 50 meter vil beslaglegge store deler av planområdet, og Svv ser at byggegrense må avklares gjennom dialog i videre planprosess. Østlig del av planområdet ligger i vedtatt kommunedelplan for E16 Fagernes nord – Hande. Utbygging av ny E16 er ikke inne i gjeldende NTP. Det er dermed knyttet usikkerhet til når utbygging av ny E16 eventuelt vil bli gjennomført. Vi er kjent med at det vurderes andre traséer for ny veg, men må forholde oss til vedtatt plan fram til det foreligger eventuell ny plan for E16 gjennom Fagernes.</p> <p>. Støy: Planområdet ligger i gul støyzone fra E16 og Jernbanevegen. Deler av planområdet i nord og sør ligger i rød støyzone. Svv viser til støyretningslinjene i T- 1442- 2021 for behandling av støy i arealplanlegging. Vi forbeholder oss retten til å komme tilbake med ytterligere merknader ved offentlig ettersyn av planforslaget.</p>	<p>Byggegrense 20 meter fra midtlinje E16 er avklart gjennom dialog med Statens vegvesen. Det er videre akseptert at beredskapsveg med 3 meter bredde kan legges utenfor byggegrense, inntil bygning. Denne blir regulert inn med bestemmelse om begrenset kjøring (beredskap, av- og pålessing, gående og syklende). Behov for parkering kan løses mellom byggegrense og E16 ved midlertidig tillatelse, men ved ev. behov for areal for utbedring av E16 blir det stilt krav om alternativt parkeringsareal.</p> <p>Det er utarbeidet støyutredning for planområdet (ApiAku Lars Oftedahl, 5.5.23). Det konkluderes med at kvalitetskriterier i T-1442/2021 er tilfredsstillende når det gjelder lydnivå innendørs, tilgang til uteoppholdsareal med tilfredsstillende lydnivå og stille side for leiligheter. Viser til vedlegg.</p>
<p><b>Innlandet fylkeskommune</b> 25.05.22</p>	<p>. Viser til at kommunen tidligere har meldt opp saken i regionalt planforum, og viser til momenter som ble diskutert der.</p> <p>. Prosjektet synes å være i tråd med nasjonale føringer for samordnet areal- og transportplanlegging, og kombinasjon bolig/forretning synes positivt for området.</p>	<p>Referat fra regionalt planforum (25.01.22) er mottatt fra Nord-Aurdal kommune. Tema fra møtet; flomhensyn, formål, støy, gode utearealer, estetikk, barn og unge, trafikkavvikling (trasé E16), gangbro over E16, flytting av innkjøring for buss.</p>

	<p>. Minner om rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen, samt rundskriv T-02/08 Om barn og planlegging, og forutsetter at det legges til rette for gode leke- og oppholdsarealer. God nærhet og trafiksikre adkomster til leke- og oppholdsarealer er viktig å sikre i reguleringsplaner.</p> <p>. Arealer og anlegg som brukes av barn og unge skal ha solrik beliggenhet og være sikret mot forurensning, støy, trafikkfare og annen helsefare. Opparbeidelsen av arealene bør sikres gjennom rekkefølgebestemmelser.</p> <p>. Retningslinje for støy i arealplanleggingen (T-1442/21) må legges til grunn for både utearealer og planlagt ny bebyggelse.</p> <p>. Det oppfordres til å tenke helhetlig, og at det legges opp til gode løsninger for atkomst, renovasjon, varelevering og parkering. Myke trafikanter bør sikres gode løsninger i og gjennom området, og det bør legges til rette for sykkelparkering både for forretning- og boligbebyggelse.</p> <p>. anbefaler at det ses på flere blå/grønne overfalter, gjerne i sammenheng med håndtering av overvann og uteoppholdsarealer. Flerfunksjonell og åpen overvannshåndtering kan være effektivt og et trivselselement.</p> <p>. Kulturvern faglig: Stasjonsbygningen sto ferdig i 1906, og er trukket fram i «Temaplan for kulturminner», der valdresbanen med stasjonsbygninger er gitt 1.prioritet. Også et lokomotiv av typen 214.112 formidler den tidligere jernbanehistorien.</p> <p>. Det forutsettes at stasjonsbygningens «spesialområde bevaring» videreføres, og det bør også settes av et areal rundt bygningen.</p> <p>. Kjenner ikke til konflikt med andre kulturminner, men minner om varslingsplikten.</p> <p>. Fylkeskommunens samferdselsfaglige interesser er i hovedsak knyttet til skysstasjonen. Det forutsettes at det avsettes areal til skysstasjon og evt. nødvendige endringer. Kollektivavdeling Innlandstrafikk må være involvert i planleggingen.</p> <p>. Ny adkomst til skysstasjonen må utformes i henhold til gjeldende vegnormaler.</p>	<p>Disse temaene er omtalt i planbeskrivelse og ROS-analyse.</p> <p>Barn og unge: Det blir lagt til rette for leke- og oppholdsarealer på solsiden av bebyggelsen. Støyforhold på arealet er utredet i støyutredning. Opparbeidelse er sikret i planbestemmelsene §6.4.2.</p> <p>Støy: Det er utført støyutredning, og anbefalinger fra rapporten er innarbeidet i planen. Krav til dokumentasjon er gitt i planbestemmelsene, §2.1.5.</p> <p>Trafikk og logistikk har vært et sentralt tema i planprosessen, med vekt på gode løsninger for myke trafikanter og funksjonelle traséer gjennom området. Det er lagt inn krav til sykkel-parkering i hht. parkeringsnorm, med plassering ved innganger.</p> <p>Blå/grønne overflater; Det vises til omtale i pkt. Uteoppholdsarealer 5.10 og overvann 5.11.4.</p> <p>Kulturvern. Bevaringsstatus for gamle Fagernes stasjon er videreført, og det er lagt inn en sone rundt bygget, som spesialområde bevaring.</p> <p>Gjennom planprosessen har det vært dialog med Svv og kollektivavdeling innlandstrafikk for god utforming av arealer til skysstasjonen/kollektivterminalen. Dette gjelder også ny atkomst til skysstasjonen for busser.</p> <p>Det er vektlagt god tilrettelegging for gående og syklende gjennom</p>
--	---	---

	<p>. Det er viktig med god tilrettelegging for gående og syklende, med gode gangforbindelser og nok sykkelparkering.</p> <p>. Minner om krav til universell utforming, og at reg.planen må ha bestemmelser som sikrer dette.</p>	<p>området, dette er sikret ved regulerte gangtraséer. Det er satt krav til sykkelparkering nær inngang i planbestemmelsene.</p> <p>Krav til universell utforming er satt i planbestemmelsene, under fellesbestemmelser, § 2.3.1.</p>
--	--	---

## 4 Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold

### 4.1 Beliggenhet

Planområdet ligger i Fagernes sentrum, på arealet som tidligere var endestasjon for Valdresbanen, og planen er derfor gitt navnet «Stasjonsbyen». Området omfatter bl.a. skysstasjon/bussterminal, dagligvareforretning og overnattings-/serveringstilbud, og begrenses i nord av E16, i sør av sentrumsgata Jernbanevegen, i vest av Skiferplassen / Fagernes kjøpesenter og i øst av innkjøringen fra E16 mot Fagernes ved Shell.

«Stasjonsbyen» ligger med sentrumsfunksjoner, kulturhus, parkområder, skole og medisinsk senter innenfor en gangavstand på 400 meter. Kollektivterminal, kjøpesenter og dagligvareforretning ligger innenfor planområdet og i «tøffelavstand». I tillegg til sentrumsnær beliggenhet, ligger området sørvestvendt med gode solforhold og utsikt mot Strandefjorden.

Med trafikkerte veger mot nord og sør, samt bussterminal inne på området, utgjør støy en utfordring med hensyn til etablering av boliger.

### 4.2 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk

Innenfor planområdet ligger i dag Fagernes skysstasjon, med bussterminal og offentlige funksjoner (politi). Bussterminalen, med 12 oppstillingsplasser for busser, tenkes i hovedsak videreført, men med ny atkomst direkte fra Jernbanevegen.

Med atkomst fra Jernbanevegen ligger eldre og nyere bygg for næring med tilknyttede parkeringsarealer, og mot E16 noen eldre eneboliger. Bolighus i nordvest, mot Fagernes kjøpesenter, forutsettes revet.

Selve stasjonsområdet har lav arealutnyttelse og store flater, delvis brukt som uregulert parkering.

Parkering for eksisterende virksomheter innenfor planområdet jf. Retningslinje 4 Parkeringsnorm i KP og kontrakter/avtaler er i dag:

Fagernes skysstasjon - Har 8 plasser i p-kjeller og ca 6 plasser på terreng ved bygg. Politiet har kontraktsfestet 12 p-plasser.

Av gjesteparkering ligger det 4-5 kantparkering mot Jernbanevegen, skiltet 30 minutter, og 19 plasser på parkering mot Skiferplassen, også disse skiltet 30 minutter.

Kiwi har ca 36 plasser i tilknytning til kundeinngang. Dette dekker krav i parkeringsnorm for eksisterende bygg + planlagt utvidelse. I tillegg skal det være min. 7 plasser for sykkel.

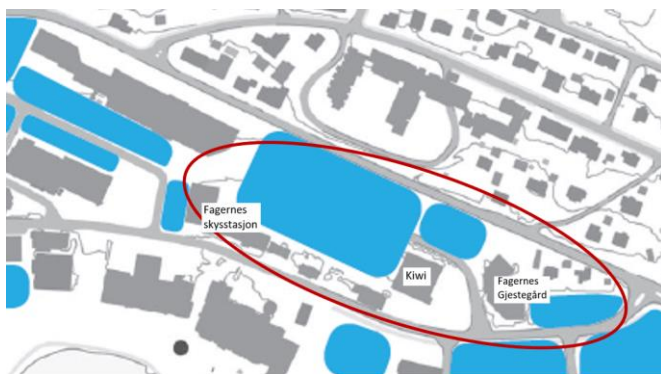
Fagernes Gjestegård har tilstrekkelig parkering øst for bygget, med avtale om erstatningsareal for min. 70 biler dersom dagens parkering opphører. Eier opplyser at parkeringskapasitet kan reduseres.

Fagernes Kinarestaurant: Har i dag 6-7 p-pl. innenfor egen tomt, som er i hht. parkeringsnorm.

Østensvikgården AS (gbn 25/36): Har avtale med kommunen om areal for 6 p-plasser innenfor planområdet. Arealen kan omdisponeres, mot at kommunen erstatter plassene.

Gamle stasjonsbygningen: Ved innlevering av planforslaget er bygget til salgs, dvs. at parkeringsbehovet er ukjent, men et område bak bygget mot skystasjonen er tidligere brukt til oppstilling av biler.

Taxi: Har direkte innkjøring og oppstillingsplasser mot Jernbanevegen. I tillegg er det oppstillingsplass for 2-3 biler mellom taxisentral/gatekjøkken og stasjonsbygget.



*Figur 3: Kartutsnitt som viser fortetningspotensialet (markert med blått) for planområdet og tilstøtende områder. Fra Strategi – areal og transport Fagernes – Leira. For en stor del er dette arealer som i dag er benyttet til parkering, og for skystasjonen oppstillingsareal for rutebusser. Planområdet er markert med rød linje.*

Planområdet grenser mot veger/trafikkområder mot nord (E16), sør (Jernbanevegen) og øst (avkjøring fra E16 og bensinstasjon). Mot vest ligger sentrumsfunksjoner med torg, kommuneadministrasjon og kjøpesenter. Området mellom Jernbanevegen og Strandefjorden er utbygd med hotell og leilighetsbygg, og har gode grøntarealer for rekreasjon mot vannet. Området på nordsida av E16 er bebygd med VLMS (Valdres lokalmedisinske senter), etablerte eneboliger i hage, samt barne- og ungdomsskole (avstand ca 250 meter).

Fra grunneiere er det et ønske om å utvikle området med sentrumsnær tett boligbebyggelse, som også er i samsvar med overordnede strategier. Eiere av næringseiendommene Kiwi og Fagernes Gjestegård har i planprosessen spilt inn sine ønsker for videreutvikling av sine eiendommer. Dette gjelder utvidelse av / ombygging til detaljhandel, som er i tråd med formål i overordna sentrumsplan.

#### 4.3 Stedets karakter

Reguleringsplanen er gitt navnet «stasjonsbyen», med bakgrunn i at dette fram til den ble nedlagt i 1988, var endestasjon for Valdresbanen. Kollektivtrafikken – i dag rutebusser – er fortsatt et identitetsskapende trekk, da Valdres skystasjon med bussterminal ligger her.



Figur 4: Foto fra hjemmesida til Fagernes skystasjon.

Innenfor planområdet ligger bebyggelsen mot Jernbanevegen. I vest ligger en mer bymessig bebyggelse med eldre bygg i liv med fortauet, og definerer på denne måten gateløpet. Mot øst ligger nyere og større frittliggende næringsbygg tilbaketrekt fra gaten, og med parkeringsarealer rundt. Internt på området ligger kollektivterminal med manøvreringsareal og oppstillingsplasser for buss. For øvrig preges området av lav arealutnyttelse og store udefinerte parkeringsflater.

Mot vest grenser området mot sentrumsbebyggelse, mot nord og nordøst mot store bygningsanlegg; kjøpesenter og lokalmedisinsk senter, mens det mot nordøst ligger eldre og nyere eneboligbebyggelse. Planlagt utbygging vil dermed utgjøre en overgang mellom flere svært ulike bygningsmiljøer.

Med trafikkerte veger på begge sider og integrert bussterminal, preges arealet i dag av trafikkstøy. Men området har også sterke sider, det er solvendt, sentrumsnært og med stort fortetningspotensiale, og nærheten til Strandefjorden er en viktig kvalitet. Høydeforskjellen til E16 oppleves som en «rygg» mot nord, som ny bebyggelse kan legges inn mot og dermed etablere gode uteområder mot sør.

Det er antydnet et ønsket antall på 65-75 boenheter, som vurderes gjennom planprosessen.



Figur 5: Utsikt mot E16, planområdet og Strandefjorden fra parkering ved VLMS.

#### 4.4 Landskap

Planområdet ligger tilnærmet flatt på ca kote 360 moh., på samme nivå som Fagernes sentrum, og med en svak helning mot Strandefjorden i sør. Dette har tidligere vært jernbanens område, og er gravd ut og planert mot europavegen i nord. Vi har derfor i dag en bratt og vegetasjonskledd skråning langs nordsiden av området, med en høydeforskjell til europavegen på opp mot 8 meter i vest, skrånende ned til 0 meter ved kryss mot Jernbanevegen.

Fra E16 stiger terrenget jevnt mot nord, med skole- og boligområder. Nærmeste nabo på denne siden, Valdres lokalmedisinske senter, ligger med planert terreng på ca kote 373,0 moh.

#### 4.5 Kulturminner og kulturmiljø

Som navn på reguleringsplanen er valgt «Stasjonsbyen», med utgangspunkt i at tidligere Fagernes stasjon lå her. Bevisstheten om jernbanehistorien og kulturmiljøet som fortsatt knytter seg til dette, er i seg selv et sterkt identitetsskapende trekk ved området, som føres videre i funksjonen skysstasjon og kollektivterminal.

Gamle Fagernes stasjon er vernet etter PBL (1900-tallet, første kvartal). Kulturminne ID: 282425. Denne er i gjeldende reguleringsplan regulert til spesialområde bevaring.

Mellom Jernbanevegen 17 og 19 står det et gammelt lokomotiv. Lokomotivet er ikke vernet, men trekkes fram i «Temaplan for Kulturminne i Nord-Aurdal», 2021, fordi det bidrar til å formidle jernbanehistorien.



Figur 6: Gamle Fagernes stasjon og lokomotivet som står i Jernbanevegen sørøst for busstasjonen. Kilde: Google maps Street View, tatt oktober 2022.

I Kommuneplanen er det avsatt en hensynssone for å ta vare på de gjenværende delene av Den Bergenske Kongevegen. Traseen er markert i Jernbanevegen forbi planområdet, men her ligger den i sin helhet under asfalt, og det er ingen synlige spor i denne delen av Fagernes.



Figur 7: Den Bergenske Kongevegen. Rød linje viser trase forbi planområdet. Utsnitt fra Geodata /Kongeveginnsyn. Gamle stasjonsbygningen er merket med rød sirkel.

#### 4.6 Naturverdier

Det er ikke registrert viktige naturtyper eller verneområder i planområdet (jf. Naturbase).

På **rødlista** over truede arter (Artsdatabanken) er artene *konglebit*, *stær* og *gråspurv* registret. Disse er i kategorien nær truet (NT). Øst i planområdet er arten *hønsehauk* registrert, som er i kategorien sårbar (VU).

På lista over **fremmedarter** er arten *rynkerose* registrert rett sør for Jernbanevegen, men utenfor planområdet. Denne er i kategorien svært høy risiko (SE).



Figur 8: Utsnitt av Artskart som viser registrerte arter i og i nærheten av planområdet. Rødlistede arter med oransje prikk, livskraftige arter med grønn prikk.

#### 4.7 Rekreasjonsverdi/rekreasjonsbruk, uteområder

Fagernes har et godt opparbeidet hierarki av nære friområder rundt sentrum, og med gode gangforbindelser til større parker og friområder. Fra planområdet er det kort gangavstand til grøntdraget langs Strandefjorden, med Vesleøye og museumsområdet.

#### 4.8 Landbruk

Planområdet berører ikke landbruksinteresser. Det er ikke registrert dyrka eller dyrkbar mark innenfor planområdet.

#### 4.9 Trafikkforhold

Planområdet har vært og er knyttet til kollektivtrafikk, tidligere tog og nå som bussterminal. Mot to sider grenser det til trafikkerte veier; langs nordsiden går E16 – stamveg Oslo-Bergen - med registrert ÅDT 7000 og 10 % lange kjøretøy. Skilta fartsgrense på E16 er 60 km/t fra øst og deretter 40 km/t fra ca midt på planområdet.

Fra Areal- og transportstrategi for regionsenteret Fagernes-Leira (vedtatt 2015):

*Størstedelen av biltrafikken på Leira og Fagernes er lokal. Gjennomgangstrafikken på E16 varierer i takt med helger og turistsesonger. Trafikken på E16 har relativt høy andel store kjøretøy; varierende med ukedag og årstid. Det har ikke vært nevneverdig trafikkvekst på E16 siste ti år.*

Framtidig vegløsning for europavegen er uavklart, om E16 vil bli lagt i tunnel forbi sentrum eller i kulvert under dagens trasé. Eksisterende reguleringsplan er vedtatt med ny avkjøring til Fagernes over østre del av planområdet, det er imidlertid svært usikkert om dette blir den endelige løsningen. Premiss for utarbeidelse av planforslaget er at innkjøring til Fagernes fra E16 blir som i dag (jf. pkt. 1 og 3.1).



Langs sørsiden av planområdet går Jernbanevegen (kommunal veg), som er hovedgate gjennom Fagernes sentrum. Jernbanevegen er definert som miljøgate, med registrert ÅDT 4400 og 10 % lange kjøretøy. Fartsgrense for Jernbanevegen er skiltet til 30 km/t, og det er skiltet gjennomkjøring forbudt for bil og lastebil fra Kiwi-innkjøringen i retning sentrum.

Avkjøringer til planområdet skjer i hovedsak fra Jernbanevegen. Bussterminalen og Kiwi har felles innkjøring, som også benyttes av politiets biler. Gjestegården med privatboliger i øst, øvrige serveringssteder samt taxisentralen, har innkjøring direkte fra Jernbanevegen. I vest er det innkjøring til parkeringsareal for Skysstasjonen og til privatbolig Valdresvegen 34 fra kommunal veg Skifervegen. Det er ingen avkjøringer til planområdet fra Valdresvegen E16.

For gående og syklende går forbindelseslinjene gjennom sentrum primært på langs. Forbi «Stasjonsbyen» er det gs-veg på sørsida, og delvis opparbeidet fortau langs nordsida av Jernbanevegen.

Det er etablert hevet fotgjengerovergang på E16, som forbinder Skifervegen/kjøpesenteret med gangveg forbi VLMS og videre mot skolen. Men det mangler gjennomgående forbindelse på tvers gjennom planområdet, for å fange opp myke trafikanter fra «Snarvegen», som tar av på nordsida av E16. E16 oppleves nok her som en barriere, men opptråkket sti viser likevel at det er mange som tar seg videre gjennom parkerings- og bussarealene.

I Jernbanevegen er det etablert to fotgjengeroverganger på strekningen forbi planområdet; ved taxisentralen i vest og i forbindelse med avkjøringen til Kiwi lenger øst.



Figur 9: Gange og sykkel (utsnitt fra Gatebruksplan Fagernes). Planområdet og «Snarvegen» markert med rødt.

Fagernes har et bussbasert kollektivsystem, med skysstasjonen/bussterminalen innenfor planområdet. Herfra går både lokalbusser og region-/ekspressbusser med rute nord- og sørover dalen. Lokalt går «bybuss Fagernes – Leira» hver halvtime.

Følgende tall er anslått for trafikk på bussterminalen (kilde JVB):

	Skole	Hverd.	Lør	Søn/hell.	SUM
Antall dager	190	59	52	63	364
Bybuss	46	46	16	0	108
Skolebusser	20	0			20
Regionbusser	11	11	7	7	36
Ekspressbusser	11	12	6	9	38
Turbusser	1	1	0,5	0,5	3
SUM pr dagtype	89	70	29,5	16,5	205
Sum pr. år	4628	3640	1534	858	10660

På skoledager vil det stå 4-5 busser samtidig på terminalen flere ganger om dagen, og skoleutkjøringene har opp mot 12 busser samtidig. Dette er makskapasitet. Første avgang er på skoledager 06:45, lørdager 07:45 og søndager 08:00. Siste ankomst er de fleste dager kl. 21.00. Enkelte avganger, spesielt fredager og søndager, kan passere så sent som kl. 23.00.



Figur 10: Skystasjon sett fra sørøst mot Fagernes kjøpesenter.

#### 4.10 Barns interesser

Området er i dag ikke benyttet av barn og unge, med unntak av som kunder og busspassasjerer. Vi går ut fra at det også er barn og unge blant dem som krysser parkeringsarealer på vei fra skole og boligområder til sentrum. Det er friområder for lek og aktivitet langs Strandefjorden, med gangavstand ca 200 meter fra planlagte nye bygg.

#### 4.11 Sosial infrastruktur

Nord-Aurdal barne- og ungdomsskole ligger i luftlinje ca 300 meter nord og opp for planområdet. Samme avstand er det til nærmeste barnehage. Valdreshallen og Blåbærmyra idrettsanlegg ligger innenfor en avstand på 500 meter og Fagernes kulturhus med kino, konsertsal og bibliotek ligger i sentrum, med ca 250 meter gangavstand.

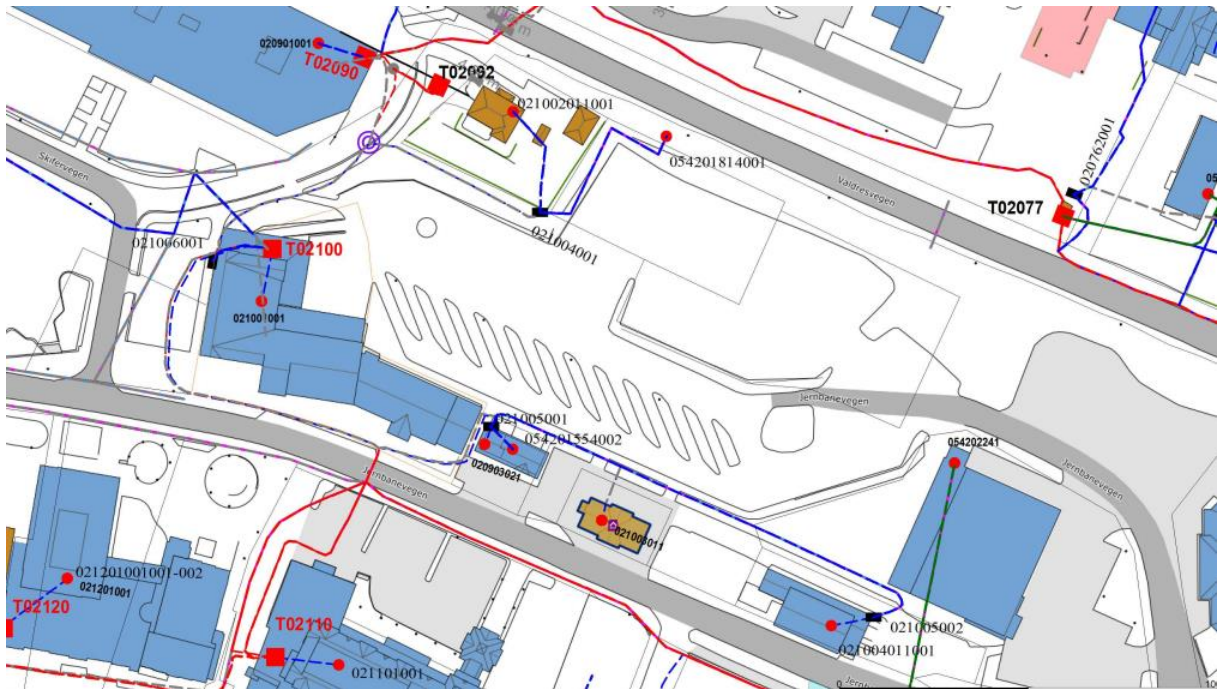
#### 4.12 Universell tilgjengelighet

Planområdet er relativt flatt og er et godt utgangspunkt for å tilrettelegge for universell utforming.

#### 4.13 Teknisk infrastruktur

Eksisterende VA-ledninger ligger langs plangrensen, unntatt langs den strekningen av E16 som grenser til VLMS.

Høyspentkabel og lavspentkabel. Området er forsynt av nettselskapet Griug AS (tidligere Valdres Energi Nett). Eksisterende ledninger vises på kartutsnitt på fig.11.



Figur 11: Oversiktskart over kabler og nettstasjoner i og rundt Fagernes skystasjon. Kartutsnitt fra Griug AS

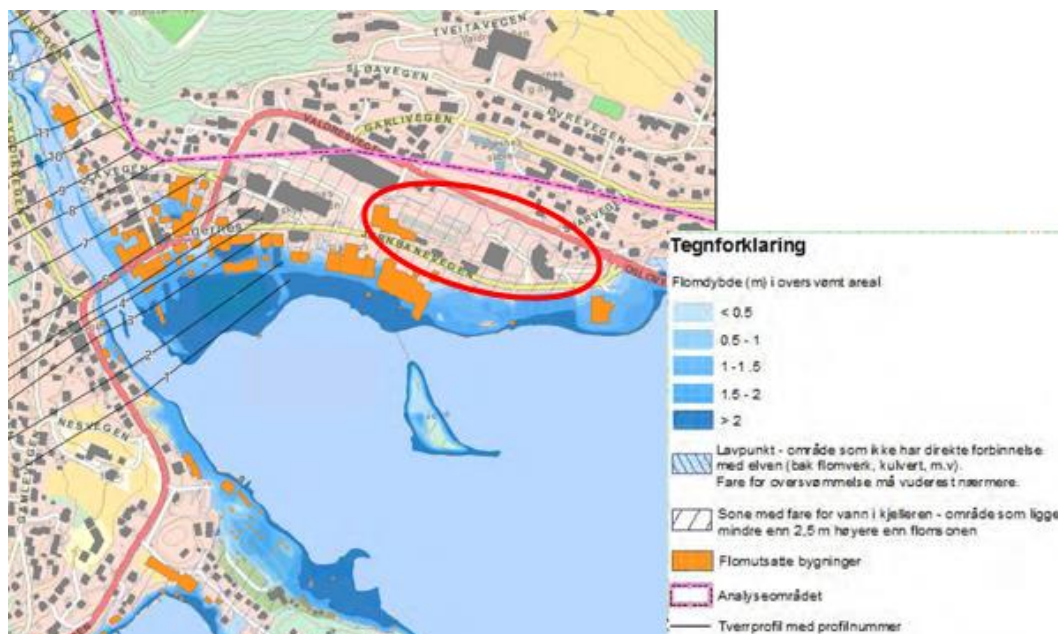
Eksisterende fjernvarmeledning. Planområdet ligger i konsesjonsområde for fjernvarme i Fagernes, og det ligger ledningsnett gjennom området. I henhold til gjeldende KPA skal nye bygg over 250 m<sup>2</sup> BRA knyttes til fjernvarmeanlegget.

Renovasjon. I hht veileder og retningslinjer for Valdres Kommunale Renovasjon IKS (VKR) kan det avsettes areal for containere eller nedgravd ordning. Nedgravd ordning må kostes av utbygger, men kan hentes av VKR. Plassering i garasjekjeller krever en innvendig høyde på 4,2 meter, samt nødvendig manøvreringsareal for renovasjonsbil.

#### 4.14 Grunn- og flomforhold

Planområdet ligger over marin grense. Løsmassekart (NVE 2022) viser tykk morene i området. Grunnrapport utarbeidet av Statens vegvesen i 1992 i området øst for kryss med E16, viser fast lagrede morenemasser med noe stein. Det er boret til 3-5 m uten å påvise fjell.

I følge Flomsonkart for Fagernes (2014), var flomhøyde 359,6 moh (200-årsflom + 30 cm). Planområdet ligger utenfor område for 200-årsflom, men i sone med fare for vann i kjeller (skråskravur).



Figur 12: Utsnitt fra Flomsonekart Fagernes 2014: Flomsonekart med 200-års gjentaksintervall sentrum Fagernes. Planområdet avmerket med rødt.

#### Ny rapport/beregnet ny flomhøyde.

Under ferdigstilling av reguleringsplanen, kom flomrapporten *Strandafjorden – Flomvannstander 20- og 200-årsflom*, utarbeidet av Norconsult AS på oppdrag av Nord-Aurdal kommune. NVEs veileder 1-2022 åpner for at flomberegninger kan ta høyde for at vassdrag er regulert, og rapporten legger til grunn at Begnavassdraget er regulert og med manøvreringspraksis innarbeidet over lang tid. Rapportens beregner flomvannstand for Strandefjorden (200-årsflom inkl. sikkerhetsmargin) til 358,40 moh, som er 90 cm lavere enn tidligere gjeldende flomhøyde.

#### 4.15 Støyforhold

Størstedelen av planområdet ligger innenfor gul støysone fra E16 Valdresvegen og sentrumsgate Jernbanevegen, på Statens vegvesens støysonekart. Områdene nærmest veien ligger innenfor rød støysone. Kartet er basert på trafikkprognoser framskrevet til 2040, og beregningshøyden er 4 meter over terreng. Det vil også være trafikkstøy fra intern parkering og bussterminalen.



Figur 13: Kartutsnitt som viser gule og røde støysoner fra E16/Valdresvegen i nord og Jernbanevegen i sør. Fra vegvesen.maps, støysoner for riks- og fylkesveger. Planområdet markert med stiplet linje.

#### 4.16 Annen forurensing

Planområdet er registrert som et område med særlig høy grad av aktsomhet for radon i NGU sitt kart.

## 5 Beskrivelse av planforslaget

Planområdet er på totalt ca. 45,5 daa.

Planforslaget er i tråd med overordna plan, kommuneplanens arealdel, der området er avsatt til sentrumsformål. Samtlige formål i forslag til reguleringsplan (bolig, næring, forretning samt samferdselsanlegg), inngår i planformål sentrumsformål (§1.4 KPA).

Ved etablering av sentrumsnære boliger og utnyttelse av utbyggingspotensialet i østre del av sentrum, følger planen opp bl.a. Areal- og transportstrategi for regionsenteret Fagernes-Leira, Samordnet areal- og transportstrategi (SATS) og Fortettingsstudie for Fagernes sentrum

Planforslaget er ikke i overensstemmelse med gjeldende reguleringsplan og kommunedelplan, da forslaget viser innkjøring til Fagernes fra E16 videreført med dagens plassering. Dette er i tråd med kommunens ønske, som ser det som viktig at nyttbart utbyggingsareal kan brukes til utbygging framfor til vegformål.

Formål i eksisterende planer mot Jernbanevegen videreføres i det alt vesentlige som kollektivterminal og næringsformål. Mot nord foreslås at eksisterende formål forretning og

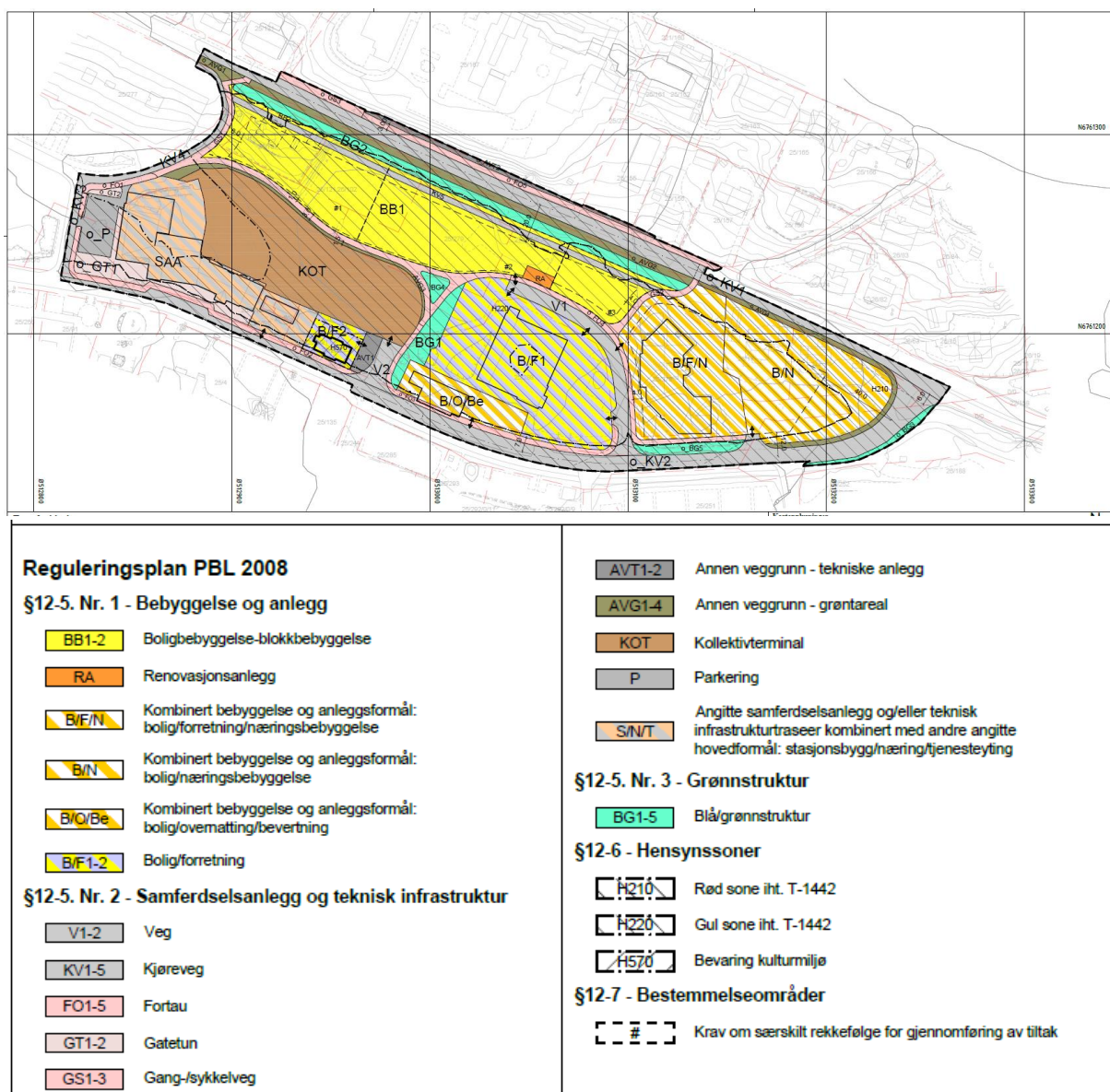
parkeringsplass reguleres til boligformål/blokkbebyggelse. Dette inkluderer eksisterende eneboligtomt i nordvest. Arealet øst i planområdet, der gjeldende regulering viser ny innkjøring til Fagernes, reguleres som kombinert formål bolig/ forretning/næring.

Der det er formålstjenlig, er tilgrensende gater tatt inn i planen for å sikre atkomst, oppgradere siktforhold og legge til rette for fortau og kryssing.

## 5.1 Planlagt arealbruk

Området utvikles med høy arealutnyttelse og urbane kvaliteter i tråd med navnet «Stasjonsbyen». Dagens parkeringsareal på terreng reduseres ved å planlegge for parkeringskjeller. Frigitt p-areal brukes til fortetting med sentrumsnære boliger og attraktive uterom.

### 5.1.1 Reguleringsformål og hensynssoner



<b>Arealformål</b>	
§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg	Areal (daa)
1113 - Boligbebyggelse-blokkbebyggelse	7,6
1550 - Renovasjonsanlegg	0,1
1800 - Kombinert bebyggelse og anleggsformål (2)	8,6
1801 - Boligforretning (2)	5,5
<b>Sum areal denne kategori:</b>	<b>21,8</b>
§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	Areal (daa)
2010 - Veg (3)	1,3
2011 - Kjøreveg (4)	5,9
2012 - Fortau (3)	2,4
2014 - Gatetun (2)	0,8
2015 - Gang-/sykkelveg	0,2
2018 - Annen veggrunn - tekniske anlegg (2)	0,8
2019 - Annen veggrunn - grøntareal (4)	1,8
2072 - Kollektivterminal	4,7
2080 - Parkering	0,6
2900 - Angitte samferdselsanlegg og/eller teknisk infrastrukturtraseer kombinert med andre angitte hovedformål	3,0
<b>Sum areal denne kategori:</b>	<b>21,4</b>
§12-5. Nr. 3 - Grønnstruktur	Areal (daa)
3002 - Blå/grønnstruktur (5)	2,2
<b>Sum areal denne kategori:</b>	<b>2,2</b>
<b>Totalt alle kategorier:</b>	<b>45,4</b>

<b>Hensynssoner</b>	
§12-6 - Hensynssoner	Areal (daa)
210 - Rød sone iht. T-1442	13,3
220 - Gul sone iht. T-1442	29,1
570 - Bevaring kulturmiljø	0,4
<b>Sum areal denne kategori:</b>	<b>42,8</b>
<b>Totalt alle kategorier:</b>	<b>42,8</b>

## 5.2 Bebyggelsens plassering og utforming

Områdene benyttes til formål innenfor bolig, forretning, næring, kontor og tjenesteyting med tilhørende anlegg samt videreføring av eksisterende bussterminal.

Det er lagt vekt på at området ligger i en urban sammenheng, og at bebyggelsen skal bygge opp under eksisterende gatestruktur, så langt dette er mulig innenfor de rammene som områdets form, krav til byggegrenser m.m. gir.

Området ligger tett på sentrum, og i samsvar med føringer i overordna planer og politiske signaler, legges det til rette for høy utnyttelse, med tillatt maksimalt seks etasjer over parkeringsgarasje i deler av området (jf. Pkt. 5.2.1). Blokkbebyggelsen legges i overgangen mellom planert flatt tidligere stasjonsområde og stigende terreng mot nord, der Valdres lokalmedisinske senter ligger som nabo med planert terreng på ca kotehøyde 173,00 moh. Europaveg E16, med gjennomgangstrafikk gjennom Fagernes, ligger langs nordsiden av planområdet, med en stigning på ca 8 høydemeter fra øst til vest. Bebyggelsen planlegges med størst høyde i vest, og trappes ned mot øst. Figur 15 viser et typisk prinsippsnitt gjennom terreng og planlagt bebyggelse i bestemmelsesområde #1, vest i planområdet.

Bebyggelsen tillates ikke plassert under flomhøyde inkludert klimapåslag, som er definert til 358,40 moh. For den vestligste bebyggelsen tillates parkeringskjeller delvis under terreng, slik at 1.boligetasje vil ligge hevet over terreng på sørsiden av bebyggelsen. Parkeringskjeller tillates med takterrasse for privat/felles uteareal, på de deler som ikke overbygges med boligbygg.

Nedkjøringen til parkeringsanlegg skal ikke ligge under høyde 358,4 moh. Dersom gulvet i parkeringsanlegget skal ligge lavere enn dette, skal parkeringskjeller konstrueres slik at den tåler belastningene av en flom.

Nye bygg lengst øst (B/F1, B/F/N og #3), skal legges med 1.etasje på terreng, og med tillatt takterrasse.

Rapporten *Strandafjorden – Flomvannstander 20- og 200-årsflom*, utarbeidet av Norconsult AS på oppdrag av Nord-Aurdal kommune (2023), beregner flomvannstand for Strandefjorden (200-årsflom inkl. sikkerhetsmargin) til 358,4 moh. Dette er 90 cm lavere enn tidligere gjeldende flomhøyde.



Figur 14.1 og 14.2: Volumskisser som viser planlagt blokkbebyggelse mot E16, med eksisterende bebyggelse for VLMS bak. Bygg foran, mot Jernbanevegen, er eksisterende skysstasjon.

Ny bebyggelse er vist med gul farge. Bygg er ikke prosjektert, og skisen visualiserer kun høyde og antall etasjer. Takterrasse over parkeringsgarasje tillates for privat og felles uteoppholdsareal.



### 5.2.1 Bebyggelsens høyde

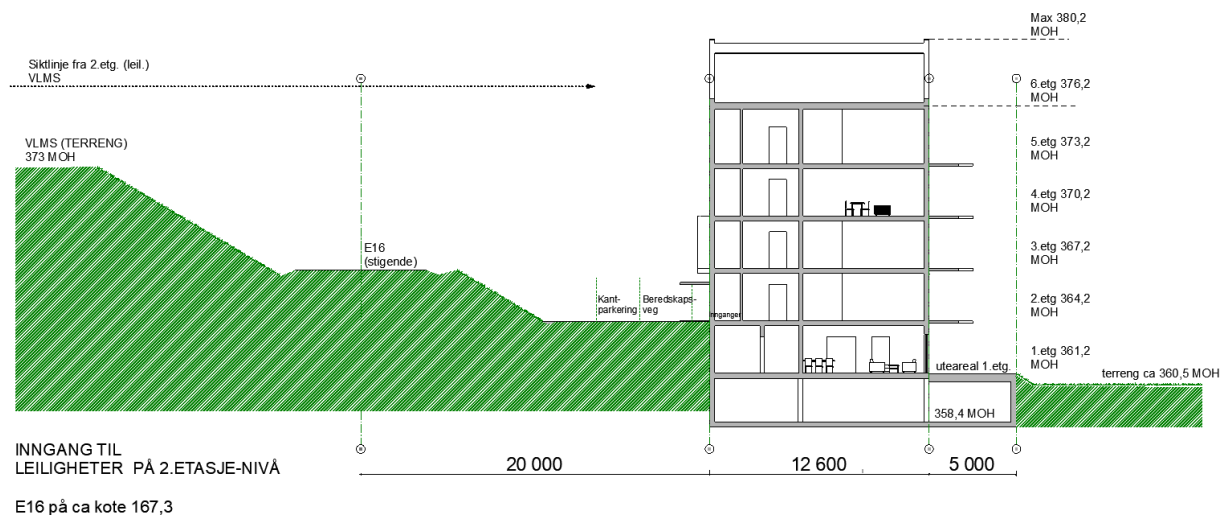
Ny bebyggelse tillates med 6 etasjer mot vest, nedtrappet til 3 etasjer i den østligste delen av området. Mot vest (mot Fagernes kjøpesenter) vil nye bygg få en høyde opp mot 19,6 m over dagens terreng på stasjonsområdet. Mot E16 ligger bebyggelsen mot skrånende terreng, slik at det mot nord vil være ca 8 meter høydeforskjell mot planert terreng på VLMS. Situasjonen er illustrert i fig. 14 og 15.

Det har vært et ønske å planlegge for en tett og urban utvikling av en sentrumsnær tomt. Nabo-bebyggelsen mot nord og vest (VLMS og kjøpesenteret) utgjør store bygningsvolum, og ligger høyere i terrenget. Derfor er det vurdert at området tåler bebyggelse på opptil 6 etasjer i nordvestre del. Oppdeling i enkeltvolum ivaretar siktlinjer fra VLMS mot Strandefjorden.

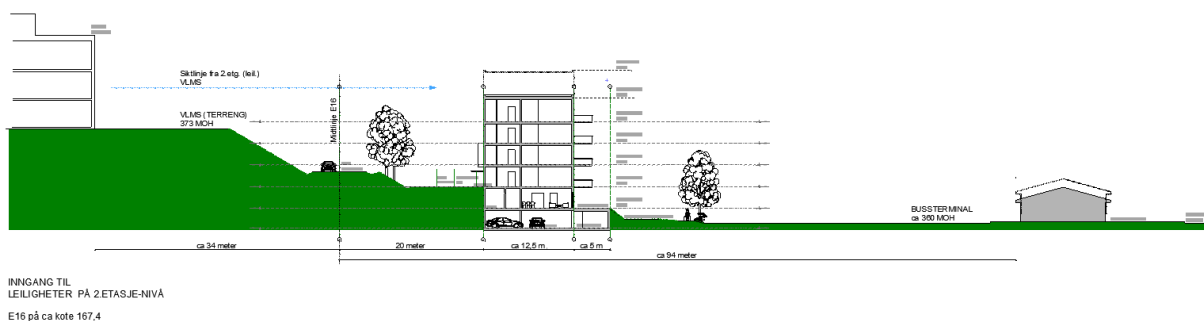
Eksisterende bebyggelse i planområdet østre del er relativt lav, og med mindre høydeforskjell til terreng på nordsiden. Derfor er det vurdert at byggehøyde på ny bebyggelse i denne delen av planområdet bør begrenses til 3 etasjer.

Ny bebyggelse vil ramme inn og skjerme sørvendte uteoppholdsområder mot trafikkstøy.

Retningslinje 1 til KPA: «Utfyllende retningslinje ved utarbeiding av reguleringsplaner» definerer i pkt. 20 tillatt maks mønehøyde til mellom 9 og 14 meter for de ulike tomtene innenfor planområdet. Med bakgrunn i urban lokalisering (sentrum), terreng (stor høydeforskjell) og naboskap (store bygningsvolum) er det vurdert at det i dette tilfellet vil være ønskelig med en større høyde på bebyggelsen.



Figur 15.1: Typisk snitt av boligblokk i formålsområde BB, maks tillatt høyde lengst vest (bestemmelsesområde #1). E16 stiger til ca kote 168.00 i vestre plangrense.



Figur 15.2: Samme snitt inkludert VLMS mot nord og busstasjonen / Skysstasjonen mot sør.

For bygg lengst øst i planområdet er maks høyde satt til 375,1 moh (formål B/F/N) og 372,0 moh (formål B/F og B/N).

### 5.2.2 Grad av utnytting

Utnyttingsgrad er beregnet ut fra planlagt utbygging for de ulike formålsområdene.

Utnyttelsesgrad er satt til 50 % BYA for område BB, 45 % BYA for område B/F/N og 60 % BYA for B/F1. For øvrige arealformål som eksisterende situasjon. Gjeldende kommuneplanens arealdel har krav om *min. BYA 30 % innfor avgrensinga av Fagernes sentrum ved ny nærings-/forretnings- og bustadutbygging.*

### 5.2.3 Antall boliger

Planforslaget legger til rette for at det med foreslått utnyttelse og byggehøyder kan etableres inntil 75 boenheter innenfor arealområde BB og tilbygg med 2 boligetasjer i tilknytning til eksisterende forretningsbygg innenfor BF. Dette utgjør ca 85 boenheter (som genererer et krav til 94/13 p-plasser for bil.)

Innenfor område B/F/N ligger det i dag to eneboliger. Det tillates fortetning med kombinert formål og 3 etasjes bygg. Men det foreligger ikke per i dag planer om utbygging av boliger, og det er ikke stipulert antall.

### 5.2.4 Utforming

Det tilrettelegges for en utbygging som skal forsterke sentrumsstrukturen, og samtidig ha en egen områdeidentitet. Utbyggingen er ikke prosjektert, derfor har det vært viktig at rammene skal sikre urbane kvaliteter og god estetisk utforming uten å detaljstyre.

Det er i bestemmelsene satt krav til terrengtilpasning, plassering mot gater, høydeplassering og maks høyde på nye bygg. Nye bygg skal gis et moderne uttrykk som harmonerer med naboområdenes bygningsmiljø med hensyn til rytme, skala og fargesetting og med tiltalende fasader mot tilgrensende gater og mot interne uteområder. Det er stilt krav til at ny boligbebyggelse skal ha farger. Fargene skal være avdempet, med en fargepalett av jordfarger eller naturlige trefarger. Dersom bygninger skal ha flate tak, så skal disse bygges som blågrønne tak.

Lange fasader skal deles opp for å gi variasjon og siktlinjer på tvers.

Det åpnes for at enkeltbygg og grupper av bygg innenfor samme delområde kan ha en variasjon i form og høyde, men det skal være en harmonisk helhetlig utforming med hensyn til bygningsvolum, materialer, takform og farge.

For publikumsrettet virksomhet skal fasaden i første etasje vende seg mot gaten og ha en stor del vinduer og innganger. Videre skal ubebygde deler av tomten gis en tiltalende utforming og beplantning, og der det bygges delvis nedgravd garasjekjeller, skal vegger over terreng behandles som fasader med hensyn til materialbruk, oppdeling og skjerming.

### 5.3 Boligmiljø/ bokvalitet

Planområdet ligger med kort avstand til gode og varierte grøntområder langs Strandefjorden. Siktlinjer fra nye bygg og uterom styrker nærheten til fjorden. Det er planlagt gang- og sykkelinjer gjennom området, som gjør det enklere å bevege seg fra boligområdene på nordsiden av E16 til sentrum. Uteområdene er definert å tilhøre det enkelte arealformål, og skal utvikles som uteoppholdsområder og møteplasser først og fremst for beboerne i området.

Samtlige uteområder ligger mot sør/sørvest, og med gode solforhold. Planlagt bebyggelse vil skjerme mot trafikkstøy, og gi gode oppholdsarealer inn mot fasade, på private balkonger eller takterrasse over garasjekjeller. Det tillates å bygge garasjekjeller også utenfor fotavtrykket til boligblokkene. Dette vil gi terrasserte uteområder, med en avstand til trafikk og offentlig ferdsel.

Det stilles krav til opparbeidelse av trygge lekeplasser med gode solforhold, som også kan fungere som møteplass i lokalmiljøet. Det stilles videre krav til at minst 50 % av leilighetene skal kunne bebos av brukere med rullestol eller rullator.

### 5.4 Parkering

Arealer for parkering på bakkeplan reduseres, og det stilles krav til at hovedtyngden av nye leilighetsbygg bygges med parkeringskjeller. Minimum 1 biloppstillingsplass per boenhet skal legges i kjeller eller under tak.

Det stilles krav til parkering i hht. gjeldende parkeringsnorm, med unntak av parkeringsdekning for boliger, som er redusert til 1,25, mot parkeringsnormens 1,50. Dette begrunnes i nærheten til sentrum og kollektivtilbud. Skissert løsning for utbygging viser at det kan være behov for en mindre andel parkeringsplasser på terreng. En gunstig plassering vil være i tilknytning til renovasjon, sentralt i området. I tråd med parkeringsnormen stilles det krav til at 10 % av p-plasser skal dimensjoneres for HC og legges nær inngang/heis.

Skysstasjonen har kontraktsfestet 12 plasser for leietaker Politiet. De har i dag 8 plasser i parkeringskjeller og 6 plasser langs bygget på terreng. Dette opprettholdes.

Kantparkering mot Jernbanevegen opprettholdes.

Parkering mot Skiferplassen opprettholdes med 18 oppstillingsplasser + to HC-plasser.

Gjestegårdens parkering opprettholdes som i dag, men parkeringskrav stilles i hht parkeringsnorm.

Kiwi har tilgjengelig parkering som tilfredsstiller parkeringsnormens krav for dagens forretning pluss planlagt utbygging.

## 5.5 Trafikkløsning

### 5.5.1 Kjøreatkomster

Planen tar som utgangspunkt at avkjøring fra E16 mot Fagernes sentrum blir opprettholdt på samme sted som i dag.

o\_KV2 Jernbanevegen er offentlig kjøreveg og atkomst til planområdet. Veggen er regulert i samsvar med gatebruksplan for Fagernes sentrum, med avstand 3 meter fra midtlinje veg til formålsgrænse mot fortau på vegens nordside.

I tillegg til eksisterende avkjøringer som opprettholdes (V1 og avkjøring mot B/F/N), etableres det en ny avkjøring (V2) for bussterminal og politiets kjøretøy. Dette for å skille busstrafikk fra bolig- og handletrafikk på V1. Ny avkjøring er regulert med god bredde, og må utformes i dialog mellom kommune, busselskap og Innlandet fylkeskommune.

o-KV4, Skifervegen er offentlig kjøreveg og atkomst til planområdet fra vest. Veggen er envegskjørt fra nord ned til avkjøring V3. V3 er atkomst til arealområde BB, og er også atkomst til gs-veg, GS2.

### 5.5.2 Intern trafikk

For område for blokkbebyggelse (BB) etableres ny atkomst fra øst (V1). GS1 kan nyttes som atkomst til parkeringsanlegget under BB når det foregår anleggsarbeid i byggeperioder.

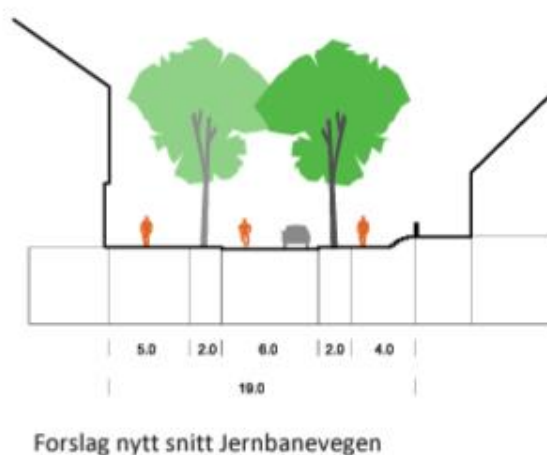
Kollektivterminal/Skysstasjon får ny atkomst direkte fra Jernbanevegen, for øvrig opprettholdes interne atkomster/intern trafikk som i dag. Det blir stilt krav om at det ved utbygging mot E16 innenfor område B/F/N, etableres beredskapsveg med innganger mot nord.

### 5.5.3 Utforming av veger

Det stilles krav til at alle avkjøringer, interne veger, gang- og sykkelveg, fortau og parkering skal opparbeides i tråd med Statens vegvesens vegnormal N100 og i samsvar med gjeldende kommunale normaler. Dette gjelder også midlertidige samferdselsanlegg.

Interne veger skal dimensjoneres med tanke på utrykningskjøretøy/brannbil.

Byggeplan for opparbeidelse av regulerte kjøreveger, fortau, torg og gatetun skal være i henhold til de krav som Statens vegvesen stiller.



Figur 16: Fra Gatebruksplan for Fagernes sentrum/2018.

#### 5.5.4 Tilgjengelighet for gående og syklende

Etablering av gangforbindelse som ivaretar gående gjennom og på tvers av området blir sikret gjennom rekkefølgekrav i bestemmelsene.

Det skal etableres sykkelparkering i henhold til parkeringsnorm for kommunen, for nye boliger skal disse være nær inngang, under tak og belyst.

#### 5.5.5 Kollektivtilbud

Boliger og næring har kort avstand til kollektivknutepunkt, som ligger integrert i planområdet. Dette er stoppeplass for både lokal- og regionalruter.

#### 5.6 Planlagte offentlige anlegg

Det må vurderes om ny adkomstveg (V2) og fortau (F1-3) skal etableres / overtas som offentlig anlegg. Dette avklares gjennom forhandlinger om utbyggingsavtale.

#### 5.7 Tilknytning til infrastruktur

Planbestemmelsene tillater etablering av nødvendig infrastruktur, som trafo, innenfor det enkelte arealområde.

##### 5.7.1 Vann og avløp

Planområdet er forsynt av kommunal vannledning og avløpsnett med kapasitet for utvidelse. Planbestemmelsene stiller krav til VA-plan og overvannsplan som skal leveres ved søknad om tiltak.

##### 5.7.2 Slokkevann

Planområdet er koblet til kommunalt vann og avløpsnett. Det er 160 mm vannledning i Jernbanevegen, som kan dekke slokkevann på 20 l/s. Dette regnes som tilstrekkelig for småhusbebyggelse, men ikke for annen større bebyggelse. Det er tilgang til kommunal vannledning på 280 mm i nærheten, som kan dekke et større slokkevannsbehov, men det må utføres en nettberegning før det etableres en 225 mm vannledning i byggeområdet. Brannvesenet foretrekker brannhydranter framfor brannkummer, da disse er enklere å lokalisere og raskere å betjene. Plassering av disse må beregnes og dokumenteres ved byggesøknad, da planbestemmelsene stiller krav til dokumentasjon av tilstrekkelig kapasitet, jf. Planbestemmelsene §2.1.2.

##### 5.7.3 Elektrisitet

Det vil være behov for en kapasitetsvurdering i forbindelse med utbygging, og sannsynligvis behov for ny nettstasjon for å forsyne planlagte leiligheter. Det er aktuelt at evt. ny nettstasjon plasseres innendørs, f. eks. i parkeringskjeller.

Planbestemmelsene stiller krav til teknisk plan for el-forsyning, krav til at kabler og ledninger legges i bakken, og sikrer hensyn til el-infrastruktur i anleggsfasen.

##### 5.7.4 Fjernvarme

Det stilles krav om tilknytning til fjernvarmeanlegg for nye bygg og tilbygg med BRA over 100 m<sup>2</sup>, og ved ombygging av eksisterende bygninger over BRA 250 m<sup>2</sup>.

Det presiseres at ved tilkoblingsplikt må det installeres internt fordelingsnett for vannbåren varme og varmtvann, slik at bygget fullt ut kan dekke hele varme- og varmtvannsbehovet sitt med fjernvarme eller annen vannbåren varmekilde.



Figur 17: Fjernvarmeledninger vises i lilla farge på utsnitt fra illustrasjonsplan.

## 5.8 Universell utforming

Området er relativt flatt, og det ligger til rette for at prinsipp for universell utforming legges til grunn for en god utforming av arealet.

Leilighetsbygg skal bygges med parkeringskjeller og heis til boligetasjer.

Beredskapsveg med atkomst til innganger bør ha en maks stigning på 1:15. For kortere strekninger under 3 m kan stigningen være maksimum 1:12.

## 5.9 Barn og unges interesser

Det stilles krav i planbestemmelsene til opparbeidelse av lekeplass sentralt i ny boligbebyggelse, med gode solforhold og skjermet for støy og biltrafikk. Det skal etableres trafikksikre gangforbindelser gjennom området, som blir koblet til gangforbindelser videre til sentrum, skole og boligområder. Videre ligger planområdet i gangavstand til godt tilrettelagte aktiviteter i parkområdet nede ved Strandefjorden.

## 5.10 Uteoppholdsareal

### 5.10.1 Inngangspartier

For områdene BB og B/F/N foreslås det lagt inn beredskapsveg på nordsiden av boligbebyggelse mot E16. Denne kan brukes som inngangsområde for nye leilighetsbygg, med tilknyttet sykkelparkering og korttidsparkering for f.eks. hjemmesykepleie, samt mulighet for av- og pålessing og tilgang for beredskapskjøretøy. Inngangsareal ligger i gul eller rød støyzone, og er ikke regnet som uteoppholdsareal.

For boligbebyggelse over 1.etasje i område B/F1, plasseres inngang med trapp og heis sammen med parkering på 1.etasjeplan.

### 5.10.2 Leke- og oppholdsarealer

Innenfor område BB skal det opparbeides felles småbarnslekeplass på min. 150 m<sup>2</sup> for planområdet. Lekeplassen skal opparbeides i henhold til godkjent situasjonsplan, og skal inneholde 3 relevante lekeutstyr i tillegg til sitteplasser/bord-benk.

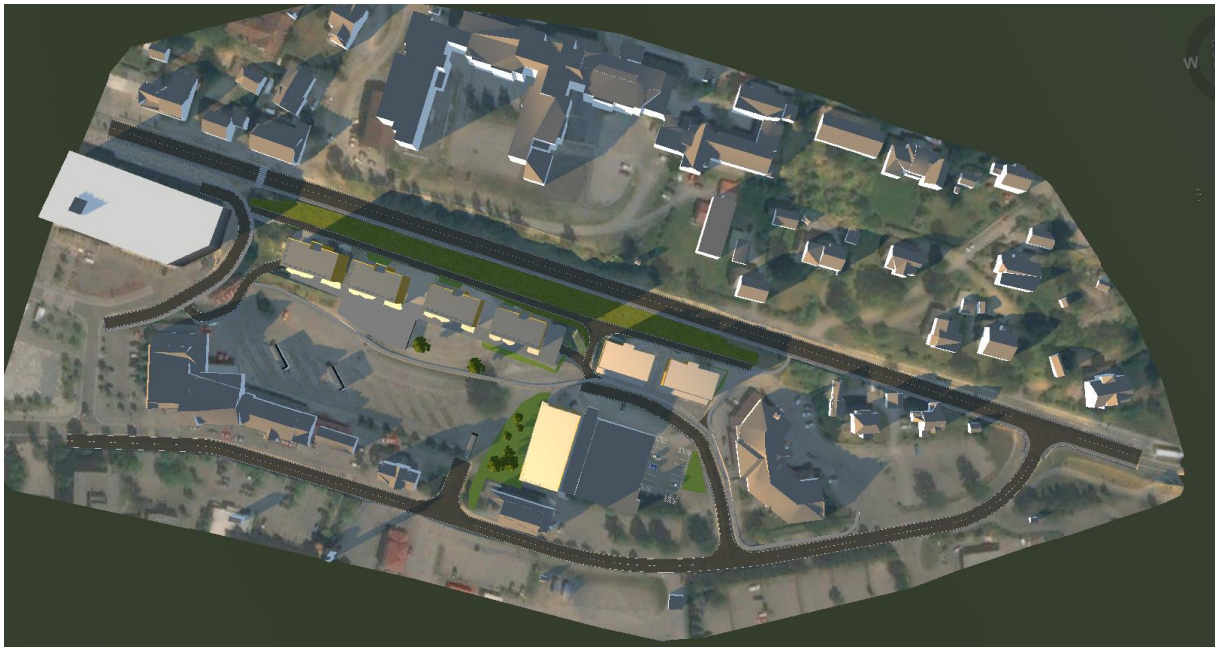
### 5.10.3 Balkonger / terrasser

Det stilles krav til at alle boenheter skal ha direkte utgang til privat balkong eller terrasse på minimum 10 m<sup>2</sup>. Støyutredningen viser at balkonger og terrasser mot sør / sørvest igger i stille sone, men det anbefales tett glassrekkverk pga. beliggenheten med mulig forstyrrelse fra bussterminal, forretninger og uteliv.

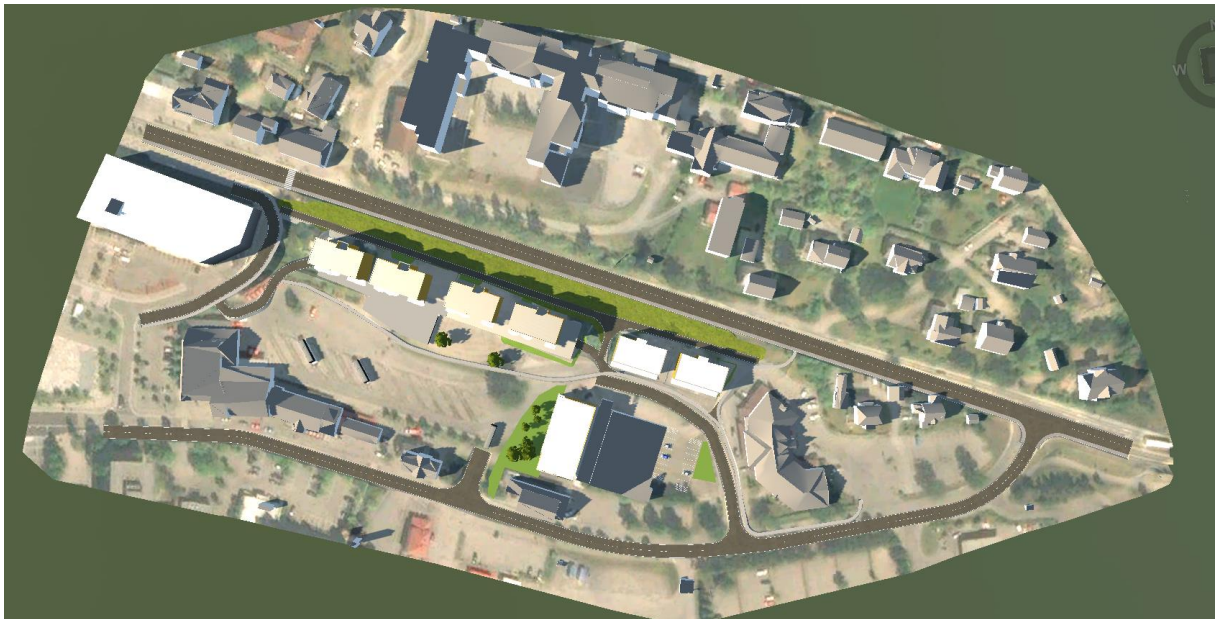
For leilighetsbygg i område BB#3, B/F1 og B/F/N tillates det etablert uteoppholdsareal på takterrasse, forutsatt at krav til sol- og støyforhold er ivaretatt.

### 5.10.4 Parkområder

Det stilles krav til parkmessig opparbeidete felles uteoppholdsarealer som har gode solforhold, slik at alle boliger har tilgang til felles uteareal av god kvalitet. Område BG1 på plankartet er tenkt som offentlig tilgjengelig grøntområde og buffersone mellom kollektivterminal og leilighetsbygg. Det foreslås parkmessige opparbeidelse av området og krav til bevaring av eksisterende trær eller planting av nye trær.



Figur 18: Sol/skygge vår-/høstjevndøgn kl. 17.



Figur 19: Sol/skygge midtsommer kl. 17.

#### 5.10.5 Utomhusplan

Det stilles krav til situasjonsplan ved søknad om tiltak, denne skal vise blant annet trafikkarealer, terrengendringer, disponering av felles og privat uteareal inkludert lekeplass, og plassering av renovasjon.

### 5.11 Miljøoppfølging

#### 5.11.1 Støy

Nesten hele planområdet er utsatt for støy fra E16, Jernbanevegen og busstasjonen, slik at størstedelen av planområdet ligger innenfor gul støysone, med områdene nærmest veien innenfor rød støysone. Beregninger viser at støy fra busstasjonen påvirker planområdet i liten grad, og det er derfor støy fra vegtrafikk som vil være dimensjonerende.

I volumskisser som legges til grunn for reguleringsplanen, brukes bebyggelse for å skjerme uteområdene mot støy. Dette for å redusere behov for støyskjermer, som vil passe dårlig inn i sentrumsområdet og hindre gateutforming av god kvalitet med aktive fasader.

Innenfor gul og rød støysone er lydnivå i utgangspunktet over anbefalt grenseverdi for boliger og uteområder, det er derfor utført beregning av støy fra vegtrafikk, for å vise hvordan planlagt utbygging møter gjeldende grenseverdier.

Sammendrag fra støyutredning, utført av ApiAku Lars Oftedal, datert 05.05.23 (vedlagt):

*«Kvalitetskriteriene i støyretningslinjen T-1442/2021 er tilfredsstillt:*

- *tilfredsstillende lydnivå innendørs (lydisolasjonskrav vurderes senere)*
- *tilgang til egnet uteoppholdsareal med tilfredsstillende lydnivå*
- *stille side (uten tiltak) - forutsetter gjennomgående leiligheter*

*Utendørs oppholdsarealer og bolighus nærmest veien ligger i rød/gul støysone. Disse husene har en stille side uten støyskjermer. Utearealer mot syd får tilfredsstillende lydnivå under anbefalt*



grenseverdi på 55 dB Lden. Balkonger/verandaer mot syd ligger i hvit støysone med tilfredsstillende støyforhold (støykilde veitrafikk). Pga. beliggenheten mot bussterminal, forretninger og utelivsbedrifter anbefales tett glassrekkverk (tett mot gulv/brystning, stolper og gelender). Lydisolasjonskrav til vinduer og yttervegger må vurderes/beregnes ved igangsetting/byggesak.»

Støyutredningen konkluderer med at alle boligbygg, bortsett fra tilbygg til dagligvarebutikken i område B/F1, har stille side uten støydempende tiltak i 4 m høyde, mens alle støyutsatte bygg har stille side på bakkeplan. Lekeplass og andre felles uteoppholdsarealer kan fint plasseres i stille sone, og private uteområder mot syd får også gode støyforhold.

Boligene i planen er ikke prosjektert, men det anbefales i støyrapporten at rom for støyfølsom bruk primært må ligge mot stille fasade. Det vil også være nødvendig med fasadetiltak mot støy eller dempet fasade for at innendørs lydnivå skal overholde krav i NS 8175 i alle rom til støyfølsom bruk. Det settes derfor krav i planbestemmelsene til at nødvendige bygningsmessige skjermingstiltak som må gjennomføres for å tilfredsstille støykrav i oppholdsrom, balkonger og uterom, må dokumenteres ved byggesak.



Figur 20: Støysonekart 1,5 m over terreng. Fra Støyutredning utarbeidet av ApiAku Lars Oftedahl 05.05.2023.

#### 5.11.2 Flom

I hht. nylig utarbeidet flomrapport, er flomhøyde (200 årsflom + 30 cm klimapåslag) i planen satt til 358,40 moh. (Norconsult 2023). Innenfor planområdet skal topp grunnmur for nye bygg ligge over kote 358,40. For de deler av planområdet der det tillates garasjekjeller, er dette satt som gulvhøyde for kjeller.

#### 5.11.3 Renovasjon

Renovasjonsløsninger skal være i samsvar med Valdres Kommunale Renovasjon IKS' gjeldende retningslinjer. Det kan anlegges nedgravd avfallsøsning, dypoppsamler, eller containeroppsamling.

Avfallskontainere skal bygges inn, og plassering av renovasjonsløsning skal vises på situasjonsplan og teknisk plan.

#### 5.11.4 Overvann

Klimaendringer med forventet økte nedbørsmengder og nedbygging av permeable flater kan lede til økt press på eksisterende overvannsnett/-system. Hovedprinsippet med overvannshåndtering skal være å mest mulig unngå impermeable flater med avrenning til offentlig avløpsnett. Utbygging skal skje slik at nedbøren fortrinnsvis infiltreres og fordrøyes. Vann fra harde flater skal føres til vegetasjonsarealer, og vann på overflaten skal fordrøyes i form av regnbed eller grøfter. Det vil være en fordel om stier og parkeringsarealer er opparbeidet med delvis permeable overflater som sørger for infiltrasjon, for eksempel drenerende grusdekker eller gressarmert dekke. Trær er viktige for vannhåndtering og biodiversitet. Busker, hekker og annen stedegen vegetasjon bidrar også til bærekraftig overvannshåndtering.

Planbestemmelsene stiller krav til plan for håndtering av overvann ved søknad om tiltak, der det dokumenteres at tilstrekkelig kapasitet er ivaretatt og hvordan overvannet ledes trygt fram helt til resipient. Ved opparbeidelse av utearealer, skal det sikres at overvann fordrøyes og infiltreres på egen grunn, før det avledes trygt til vassdrag via overvannssystem.

#### 5.11.5 Energi

Siden det ikke foreligger konkrete planer om utbyggingsprosjekter, er det ikke utredet alternative energikilder som en del av planarbeidet. Men det er i samsvar med KPA satt krav til tilknytning til fjernvarme for nye bygg over 250 m<sup>2</sup>.

Oppgradering av eksisterende bygg med tiltak som enten sparer energi eller begrenser behov for energiforbruk bør også vurderes.

Planbestemmelser stiller krav til redegjørelse for lavt energibruk, fornybare energikilder og bruk av materialer med liten miljøbelastning.

#### 5.12 Landbruk

Ikke relevant.

#### 5.13 Kulturminner

Gamle Fagernes stasjon er vernet etter PBL, Kulturminne ID: 282425. Gjeldende hensynssone, spesialområde bevaring, blir videreført, og utvidet med et areal rundt bygningen.

Det er ikke registrert automatisk fredete kulturminner i planområdet. Varslingsplikten er innarbeidet i planbestemmelsene.

Lokomotivet nevnt i kapittel 4.5 er ikke foreslått regulert til bevaring, men det blir fortsatt plass til dette i området, enten i nærheten av stasjonsbygget innenfor formål AVT2, eller i grøntområde innenfor formålet BG1.

#### 5.14 Avbøtende tiltak/løsninger ROS

Det er utført Risiko- og sårbarhetsanalyse for planområdet. Analysen viser at planen generelt ikke er risikopreget. Forhold som krever en vurdering av tiltak er:

- Flom. Det stilles krav i fellesbestemmelsene § 2.6.1 til nødvendige flomsikringstiltak for ny bebyggelse lavere enn kote 358,4 moh, som samsvarer med flomhøyde for 200-årsflom + klimapåslag (Norconsult 2023).
- Overvann. § 2.6.2 i planbestemmelsene stiller krav til utarbeidelse av overvannsplan ved søknad om tiltak.
- Slokkevannskapitet. Planbestemmelsene §2.1.2 stiller krav til at tilstrekkelig slokkevannskapitet dokumenteres i forbindelse med søknad om tillatelse til tiltak.
- Støy. §4.1.1 og §4.1.2 stiller krav til dokumentasjon av at støy er innenfor gjeldende støygrenser ihht retningslinjer fra Miljøverndepartementet (T-1442/2021).
- Radon. Risikoen ivaretas av byggeforskriftene.
- Anleggstrafikk. §2.1.6 stiller krav til utarbeidelse av plan for anleggsperioden ved søknad om tiltak.

#### 5.15 Rekkefølgebestemmelser

##### Utbyggingsrekkefølge

For alle områdene sikrer bestemmelsene etablering av atkomst, garasjekjeller og øvrig infrastruktur, inkludert trafikksikker gangtrasé gjennom området og leikeplass, før tiltaket kan tas i bruk. Det samme gjelder etablering av kommunaltekniske anlegg, energianlegg samt teleanlegg. Det skal være gjennomført nødvendige tiltak i hht. støy før det gis ferdigattest.

Det stilles også krav til utbyggingsrekkefølge, ved at utbygging innenfor område BB starter fra vest (bestemmelsesområde #1). Første byggetrinn må være ferdigstilt med tekniske anlegg og uteareal før andre byggetrinn igangsettes, osv.

For området lengst mot øst (B/N og B/F/N) stilles det krav til rammesøknad for hvert enkelt område, som viser planlagt bebyggelse, utbyggingsrekkefølge og plassering av parkering, gang-sykkelveg/fortau, areal for renovasjon, lekeareal, grøntareal mv.

## 6 Konsekvensutredning

Det er gjort en vurdering etter forskriftens §6, §8 og §10. Det er konkludert med at prosjektet ikke vil få vesentlige virkninger for miljø og samfunn, og at det ikke er behov for KU etter forskriften eller utarbeidelse av planprogram.

ROS-analyse er utarbeidet av SØR Arkitekter (se vedlegg 8). Behov for avbøtende tiltak og foreslåtte løsninger er beskrevet i kapittel 5.14.

Vurderinger av planens virkninger er gitt i kapittel 7 nedenfor.

## 7 Virkninger/konsekvenser av planforslaget

### 7.1 Overordna planer

Planforslaget er i tråd med overordna plan, kommuneplanens arealdel, der området er avsatt til sentrumsformål. Samtlige formål i forslag til reguleringsplan inngår i planformål sentrumsformål (§1.4 KPA).

Planforslaget er ikke i tråd med kommunedelplan Fagernes sentrum alternativ gul, som legger til rette for ny avkjøring fra E16, knyttet til uavklart framtidig tunnel for E16. Som omtalt i pkt. 5, har det vært en avklart premiss for planforslaget å beholde dagens kryss.

### 7.2 Landskap

Utbyggingen skjer mot nord på området, i overgangen mot stigende terreng. Området er tidligere planert for trafikkformål, og landskapet vil ikke vesentlig endres som følge av planen.

### 7.3 Stedets karakter, byform og estetikk

Området ligger ved innkjøringen til Fagernes sentrum, men framstår i dag med lav arealutnyttelse og store flater, delvis brukt som uregulert parkering. Planen legger til rette for en fortetting som vil forsterke sentrumsstrukturen og gi området en urban karakter. Planlagt utbygging vil skje som en rygg mot nord, med en utforming i volum og høyde som harmonerer med nabobebyggelse på begge sider av E16, og nyere blokkbebyggelse mot Strandefjorden.

Planbestemmelsene stiller krav om gatefasade for framtidig bebyggelse mot Jernbanevegen.

### 7.4 Naturmangfold

Forholdet til naturmangfoldloven §§8-12 er vurdert på følgende måte:

#### § 8 Kunnskapsgrunnlag

Det er gjort søk i Miljødirektoratets innsynside «naturbase.no» og innsynssiden «artsdatabanken.no». Flere rødlistearter er registrert observert i planområdet. Disse inkluderer fugleartene hønsehauk (sårbar), konglebit, gråspurv og stær (nær truet). Det er nedbygging av landbruksområder og skog som mest påvirker tilstanden ifølge Artsdatabanken.

Det er også gjort vurderinger av historiske flyfoto med hensyn til vegetasjon, og det er innhentet historiske opplysninger om stedet. Det aller meste av arealet er betydelig bearbeidet tidligere.

Det har ikke kommet fram opplysninger som tyder på at det kan være arter eller naturtyper i området som ikke er fanget opp av Miljødirektoratets databaser. Kunnskapsgrunnlag om naturmangfold i området vurderes som tilfredsstillende.

#### §9 Føre var – prinsipp

Utbygging er planlagt på et avgrenset område som er avsatt til sentrumsformål i kommuneplanens arealdel. Området har tidligere blitt brukt til formål tilknyttet jernbanedrift. Kunnskapsgrunnlaget vurderes som tilstrekkelig, slik at det er liten fare for at tiltaket vil ha store og ukjente konsekvenser for naturmangfold.

#### §10 Økosystemtilnærming og samlet belastning

Planlagt utbygging er i samsvar med arealbruk som er vedtatt gjennom kommuneplanens arealdel. Planområdet er et urbant område som er planert og delvis bygd ut.

Bruk av variert vegetasjon, hekk og trær i opparbeidelse av uteområder vil bidra til et godt miljø for fugler.

Utbygging vurderes ikke å medføre konsekvenser for naturmangfoldet utenfor/i nærheten av planområdet.

§11 Kostnader ved miljøforringelse  
Planforslaget medfører ikke naturforringelse.

§12 Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder  
Det settes krav til utarbeidelse av en anleggsplan, som redegjør nærmere for gjennomføring av byggefasen. Byggefasen forsøkes holdt mest mulig til utbyggingsområdet, og der det er behov for terrenginngrep må dette gjøres mest mulig skånsomt. Det er ikke grunn til å tro at planlagt utbygging/anlegg vil medføre negative konsekvenser for naturområdet og naturmangfold utenfor/i nærheten av planområdet.

### 7.5 Rekreasjonsinteresser / rekreasjonsbruk

Det er lagt inn gangveger som sikrer allmennhetens frie ferdsel gjennom området. Disse knytter sammen boligområdene på nordsiden av E16 med sentrum og rekreasjonsområdene langs Strandefjorden.

### 7.6 Barns interesser

Planen legger til rette for et godt, sentrumsnært bomiljø, med krav til opparbeidelse av lekeplass og uteoppholdsområder.

Det planlegges for trygg og trafikksikker kryssing av området, som ligger strategisk mellom sentrum, skole/boligområder og rekreasjonsområder langs Strandefjorden.

### 7.7 Trafikkforhold

Premiss for planen er at eksisterende avkjøring til Fagernes sentrum fra E16 opprettholdes.

Planforslaget er derfor i strid med gjeldende overordna plan. Premisset er avklart med kommunens planavdeling.

Forslaget legger til rette for konsentrert boligbebyggelse, og vil føre til større trafikk inn i området. Den fører også til økt trafikksikkerhet for myke trafikanter, ved at det blir tilrettelagt for fortau og trafikksikre ganglinjer internt i og gjennom området, og sikret gangforbindelse mellom eksisterende boligområder og skole til sentrum og til friområder ved vannet.

Atkomster til planområdet videreføres som i dag. I tillegg tilrettelegges det for ny innkjøring til bussterminalen, slik at busser og politiets biler skilles fra kundetrafikk og trafikk til ny boligbebyggelse.

### 7.8 Økonomisk konsekvenser for kommunen

Behov for kommunale tiltak i forbindelse med realisering av planen vil bli vurdert i 1. gangs politisk behandling. Forhandling om utbyggingsavtale vil varsles parallelt med at planen blir lagt til offentlig ettersyn.

### 7.9 Konsekvenser for næringsinteresser

Planen er utarbeidet etter initiativ fra grunneiere, som også er næringsdrivende innenfor området, og som ønsker muligheter for utvikling.

## 8 Vedlegg: Plandokumenter

1. **Plankart** datert 10.05.23 Rev 29.06.23 Rev.01.03.24
2. **Planbestemmelser** datert 10.05.23
3. **Illustrasjonsplan** datert 09.05.23 Rev.29.06.23 Rev.2 01.03.24
4. **Referat fra oppstartmøte** datert 24.02.22
5. **Varslingsbrev** datert 05.04.22
6. **Avisannonse** datert 07.04.22
7. **Innspill til varslingsbrev**
8. **Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS)** datert 09.05.23
9. **Vurdering av behov for konsekvensutredning**
10. **Støyrapport** datert 05.05.23