

Gatebruksplan Fagernes Sentrum | Vedtatt i kommunestyret 22.11.18



Innhold



1. Innledning
2. Mål for gatebruksplan
3. Infrastruktur som base for byutvikling
4. Kvaliteter og utfordringer i dag
5. Analyse av dagens gatebruk
6. Overordnet plan for gate- og byrom
7. Foreslått ny gatebruk
8. Detaljering på gatenivå
9. Skiferplassen
10. Fasering og strakstiltak

Kolofon

1. Innledning

Norconsult har på oppdrag fra ATP-prosjektet for Fagernes/Leira, utarbeidet både en gatebruksplan og en fortetningsstudie for Fagernes sentrum.

I gatebruksplanen ligger hovedfokus på gatestruktur, transport, byrom og grønnstruktur, mens det i fortetningsstudien er mer fokus på bebyggelse og utbyggingspotensial. Gatebruksplanen og fortetningsstudien er valgt presentert som to selvstendige dokumenter, men er utarbeidet gjennom en felles prosess, og anbefalte løsninger i de to dokumentene er sett i sammenheng for å kunne fungere som ett samlet løsningsforslag.

Begge dokumentene er utarbeidet i samarbeid med kommunen, og med innspill fra lokale aktører underveis, bl.a. gjennom et arbeidsverksted den 20. mars 2018. Begge dokumentene ble ferdigstilt i november 2018.

Dette dokumentet presenterer foreslått ny gatebruksplan for Fagernes sentrum.

2. Mål for gatebruksplan

I 2015 ble det utarbeidet en Samordnet areal- og transportstrategi for Fagernes og Leira (SATS). Her kommer det frem at regionsenteret skal utvikles som en «konsentrert småby», det vil si der korte avstander og arealbruk gjør at en større andel av reiser kan gjøres til fots, med sykkel og med kollektivtransport.

Regionsenteret Fagernes – Leira har behov for langsiktighet og helhetstenkning i bruk av arealer og valg av transportløsninger for å oppnå ønsket utvikling. Hovedmålet er at regionsenteret skal fremstå som et attraktivt sted for både beboere, besøkende og gjennomreisende.

Overordnede mål for gatebruksplanen:

1. Fagernes mer attraktivt som bosted
2. Fagernes mer attraktivt for videreutvikling og etablering av næringsvirksomhet
3. Fagernes en mer attraktiv by å oppholde seg i

Gjennom gatebruksplanen og fortettingsstudien skal kommunen gjøre de utredninger og etablere det kunnskapsgrunnlaget kommunen trenger for å i etterkant kunne lage en reguleringsplan for Fagernes sentrum.



Valdresvegen/ E16 i sentrum Fagernes. Foto: Norconsult

3. Infrastruktur som base for byutvikling

Gatestrukturen har i de fleste byer og tettsteder lang historisk forankring, og har vist seg svært bestandig for endring. Mens bebyggelsen ofte har begrenset levetid og skiftes ut over tid, vil gate- og byromsnettene være det bestandige strukturerende elementet. Endringer i vei- og gatenettet vil med andre ord legge føringer for øvrig stedsutvikling langt frem i tid.

Dette ser vi at også har vært tilfelle i Fagernes. På kartet fra 1944 ser vi f.eks. at Jernbanevegen allerede da dannet hovedaksen gjennom tettstedet med dagens skiferplass som tettstedets sentrale kryss. I senere tid har det blitt anlagt en ny veg (Valdresvegen) som leder noe av trafikken vekk fra sentrum. Strukturelt fremstår fortsatt Jernbanevegen som hovedaksen gjennom Fagernes og Skiferplassen som stedets sentrale byrom.

Fremover i tid planlegges det å legge E16 i tunnel forbi Fagernes, noe som vil redusere trafikkbelastningen gjennom sentrum. Men dette vil også kunne svekke Fagernes sin rolle som destinasjon for gjennomreisende.



Fagernes 1944: Jernbanevegen som hovedaksen i byen. Kilde: Nord-Aurdal kommune.



Dagens situasjon: Sentrum er en naturlig destinasjon for gjennomreisende.



Fremtidens situasjon: Sentrum blir ikke en like naturlig destinasjon for gjennomreisende når E16 flyttes i tunnel.

4. Kvaliteter og utfordringer i dag

Sf Beliggenhet langs vannet er en av Fagernes' største kvaliteter, men ligger med "ryggen" til vannet. Dvs. at bebyggelsen langsmed fjorden i liten grad har fasader som henvender seg mot parksonen og fjorden. Ledige og lavt utnyttede tomter langs denne strekningen har et stort potensial for utvikling av attraktive sentrumsboliger med fantastiske bolig- og rekreasjonskvaliteter.

Tf Parkeringsareal dominerer uteområdene i sentrum. God tilgang på parkering er viktig for næringslivet på mindre steder, men kan samtidig være til hinder for å skape gode forhold for fotgjengere, byliv og opphold. En strategisk gjennomgang og omstrukturering av parkeringstilbudet vil kunne gi store gevinster for trivselen i sentrum samtidig som behovet for parkering ivaretas.

Uf Forbindelseslinjene gjennom sentrum går primært på langs, og det er få gjennomgående forbindelser på tvers. Dette gjør det vanskelig for gående og syklende å bevege seg effektivt på tvers gjennom sentrum. Eksempelvis mangler det klare og gode nok koblinger mellom skolen, omkringliggende boligområder, sentrum og fjorden.

Vf Boligtilbudet i sentrum er svært begrenset. Dette er uheldig både fordi flere leilighetsbygg i sentrum vil kunne tilby kommunens befolkning et bredere og mer variert boligtilbud for ulike livsfaser og fordi få beboere i sentrum begrenser potensiale for byliv etter butikkenes stengtid.

Ve E16 som gjennomfartsåre med avkjørsler til sentrum og gode parkeringsmuligheter støtter opp om Fagernes som regionalt handelssted, men danner samtidig en lokal barriere for fotgjengere og syklister med få krysningsspunkter og oppstykkete ganglinjer.

Xf Skiferplassen som byrom er for stort og utflytende til å fungere optimalt som oppholds- og samlingssted. Men med en så sentral plassering ligger det likevel godt til rette for at plassen kan omformes til å bli et attraktivt møtested ved at det støttes opp med mer bebyggelse og aktive fasader.



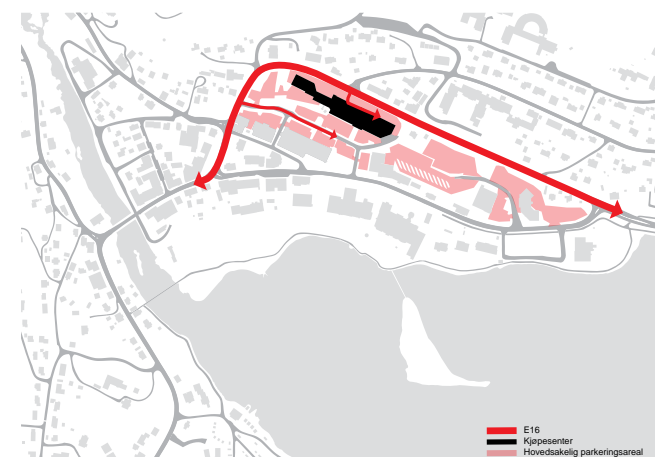
a) Byen ligger med "ryggen" mot vannet



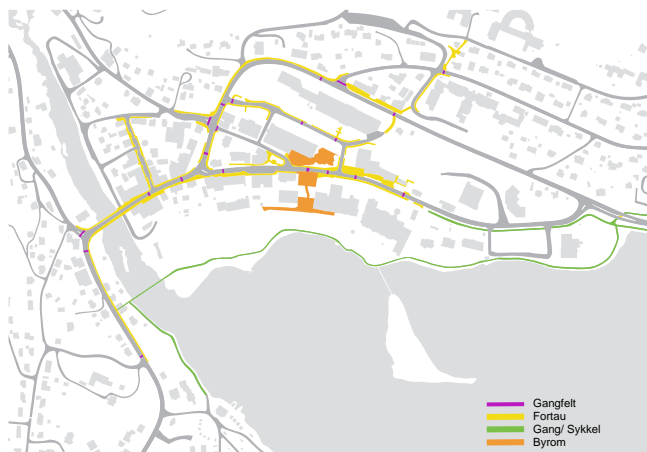
b) Parkeringsareal dominerer uteområdene i sentrum



d) Begrenset tilgang på boliger i sentrum



e) E16 støtter opp om Fagernes som regionalt handelssted, men danner barriere lokalt



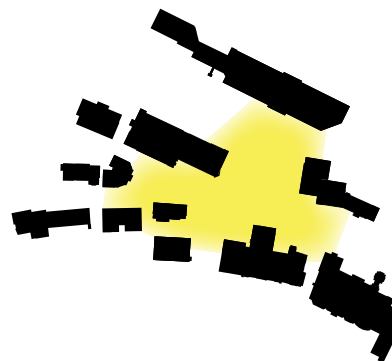
c) Mangler gjennomgående koblinger på tvers mellom skolene, boligområde, sentrum og vannet



f) Skiferplassen som sentralt byrom er for stort og lite definert med bygg og aktive fasader



Torget, Drøbak



Skiferplassen, Fagernes



Youngstorget, Oslo



Sammenligning av byrom i skala: Torget i Drøbak, Skiferplassen på Fagernes og Youngstorget i Oslo.

5. Analyse dagens gatebruk

Gatenett:

Veg- og gatenettet i Fagernes består av flere ulike vegtyper fra europaveg (E16), via flere fylkesveger og til en rekke mindre kommunale veg- og gateforbindelser.

Kjøremønster:

Med unntak av Gullsmedvegen, vegen rundt kjøpsenteret og en liten del av Skrautvålvegen, er alle gatene i og rundt Fagernes sentrum toveiskjørte.

Gang og sykkel:

Store deler av det mest sentrale gatenettet i sentrum er (med enkelte brudd) tilrettelagt for fotgjengere med fortau på begge sider av gata. Her er det også forholdsvis tett mellom fotgjengerkrysningene, i motsetning til langs mindre sentrale deler av Valdresvegen og Jernbanevegen. Tilrettelegging for sykkel i form av gang- og sykkelveg finnes langs Jernbanevegen lengst øst i sentrum, samt langs fjorden i form av turvei. I begge tilfeller deles anlegget mellom gående og syklende.

Kollektiv:

Fagernes har et bussbasert kollektivsystem med skysstasjon lokalisert på den tidligere togstasjonstomten midt i sentrum. Herfra går det både regionalbuss langs E16 og lokalbuss langs Jernbanevegen.



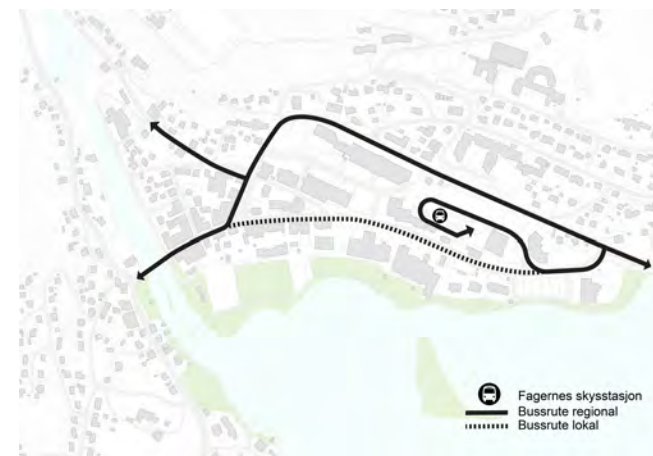
Gatenett



Kjøremønster



Gang og sykkel



Kollektiv

Fartsgrenser:

Fartsgrensene innenfor oppgaveområdet varierer fra 30 til 60 km/t og fremstår til dels som noe vilkårlige, særlig på det kommunale veg- og gatenettet. For et mer enhetlig og logisk trafikkbilde bør fartsgrensene gjennomgå, og flere steder vurderes nedsatt av hensyn til trafiksikkerhet og lokalmiljø. Dette gjelder særlig på strekninger med fartsgrense på 60 km/t.

Parkering:

Store deler av arealene i Fagernes sentrum benyttes i dag til parkering, primært i form av flateparkering på bakkeplan, noe som dominerer bybildet i store deler av sentrum. I deler av sentrum er det innført tidsbegrensning på tre timer, noe som i liten grad håndheves. De mest sentrale plassene tas derfor i bruk først og beslaglegges hele dagen - primært av tilsatte ved arbeidsplassene i sentrum. Øvrig parkering har ikke tidsbegrensning. Parkeringen er ikke avgiftsbelagt.

Gjeldende p-strategirapport (fra 2009) kartla at det dengang var ca 1100 parkeringsplasser i Fagernes sentrum, og at disse var fordelt på ca 250 korttidsplasser og ca 850 langtidsplasser. Rapporten pekte på at ca 350 langtidsplasser i Fagernes sentrum er tilstrekkelig for å dekke framtidig p-behov for arbeidsplasser. Rapporten anbefalte derfor at en betydelig andel av dagens langtidsplasser bør reguleres om til korttidsplasser og/eller reguleres om til annen type arealbruk.



Fartsgrenser



Parkering

6. Overordnet plan for gate- og byrom

1 - Skiferplassen som kompakt og sentralt byrom

Redusere Skiferplassens utstrekning ved utbygging av østre del av dagens plass. Den nye utformingen vil gi plassen en mer intim og brukervennlig utforming, avgrenset av aktive fasader.



1 - Skiferplassen som kompakt og sentralt byrom

2 - Jernbanevegen som hovedgate for handel og byliv

Jernbanevegen videreutvikles som hovedgate for handel og byliv gjennom sentrum. Gaten gis en tydelig bymessig utforming tilpasset lave kjørehastigheter med tosidig fortau, gatetrær og hyppige gangkryssninger. Egen utforming forbi Skiferplassen med mulighet for bilrestriktive tiltak inkl. sommerstenging av gata forbi selve plassen.



2 - Jernbanevegen som hovedgate for handel og byliv gjennom sentrum

3 - Koble parkbeltet langs fjorden opp mot sentrum

Etablere og styrke fysiske og visuelle koblinger mellom parkbeltet langs fjorden opp mot sentrum, samt langs Neselva. En spesielt viktig kobling er den visuelle forbindelsen mellom Skiferplassen og fjorden.



3 - Koble parkbelter langs fjorden opp mot sentrum

4 - Strategisk plassert parkering

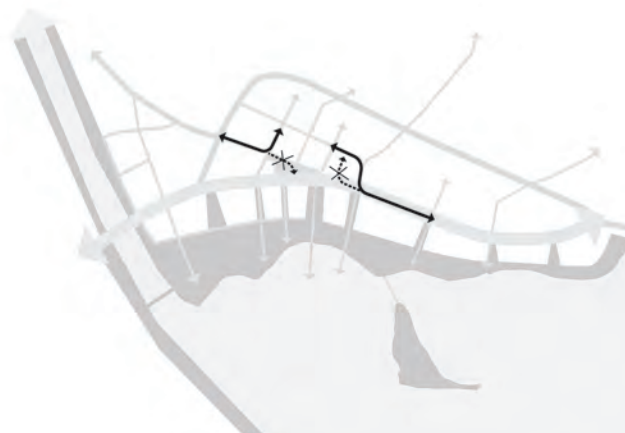
Samle publikumsrettet parkering til to større parkeringsanlegg med hovedinnkjøring fra Valdresvegen, supplert med et mulig p-anlegg sør for Jernbanevegen og en flateparkering i grønnsonen for spesielle anledninger som krever ekstra parkering. For ny boligbebyggelse bør parkeringsplasser til beboerne organiseres på egen tomt, enten i bakgården eller i et parkeringshus under bakken.



4 - Strategisk plassert parkering m/ innkjøring fra Valdresvegen

5 - Nytt kjøremønster for bil

Styrke Valdresvegen som hovedveg for biltrafikk ved å gjøre Jernbanevegen mindre effektiv for gjennomkjøring. Vurder å innføre enveiskjøring og andre bilrestriktive tiltak på utvalgte sidegater. Stenge østre del av Skrautvålvegen for bil og forlenge/flytte Skifervegen mot øst for å legge til rette for ønsket utvikling av og utbygging rundt Skiferplassen.



5 - Endringer i kjøremønster for biltrafikken

6 - Videreutvikle og etablere nye målpunkt i sentrum

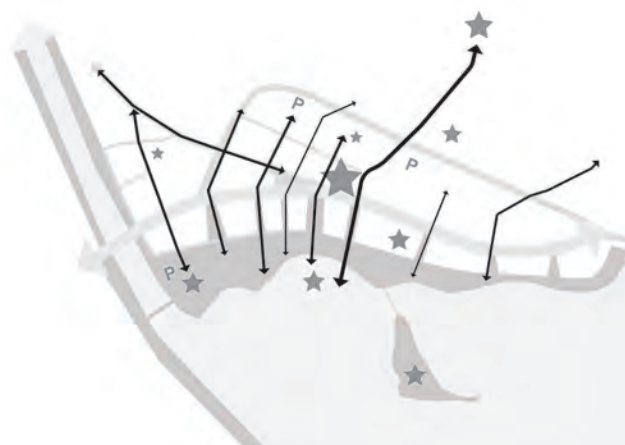
Etablere nytt kulturhus på østre del av Skiferplassen, styrke skolene som målpunkt for fritidsaktiviteter og videreutvikle parkbeltet som sentrumsnært rekreativt målpunkt.



6 - Videreutvikle og etablere nye målpunkt i sentrum

7 - Klare koblinger mellom boligområder, sentrum, fjorden og andre viktige målpunkt

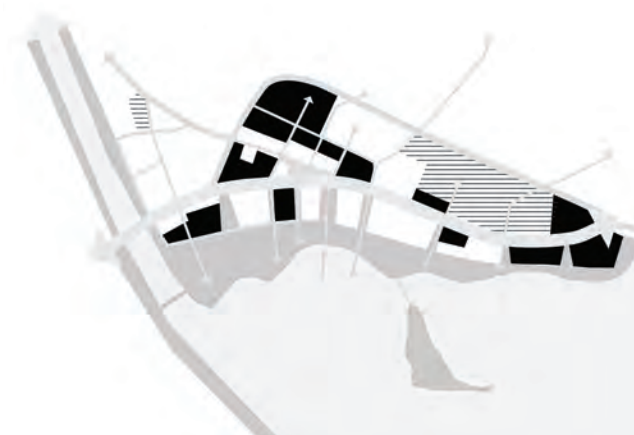
Styrke og etablerer attraktive og trafikksikre fotgjengerforbindelser på tvers, mellom målpunkt og boligområder nord for sentrum, via sentrum og ned til parkbeltet langs fjorden.



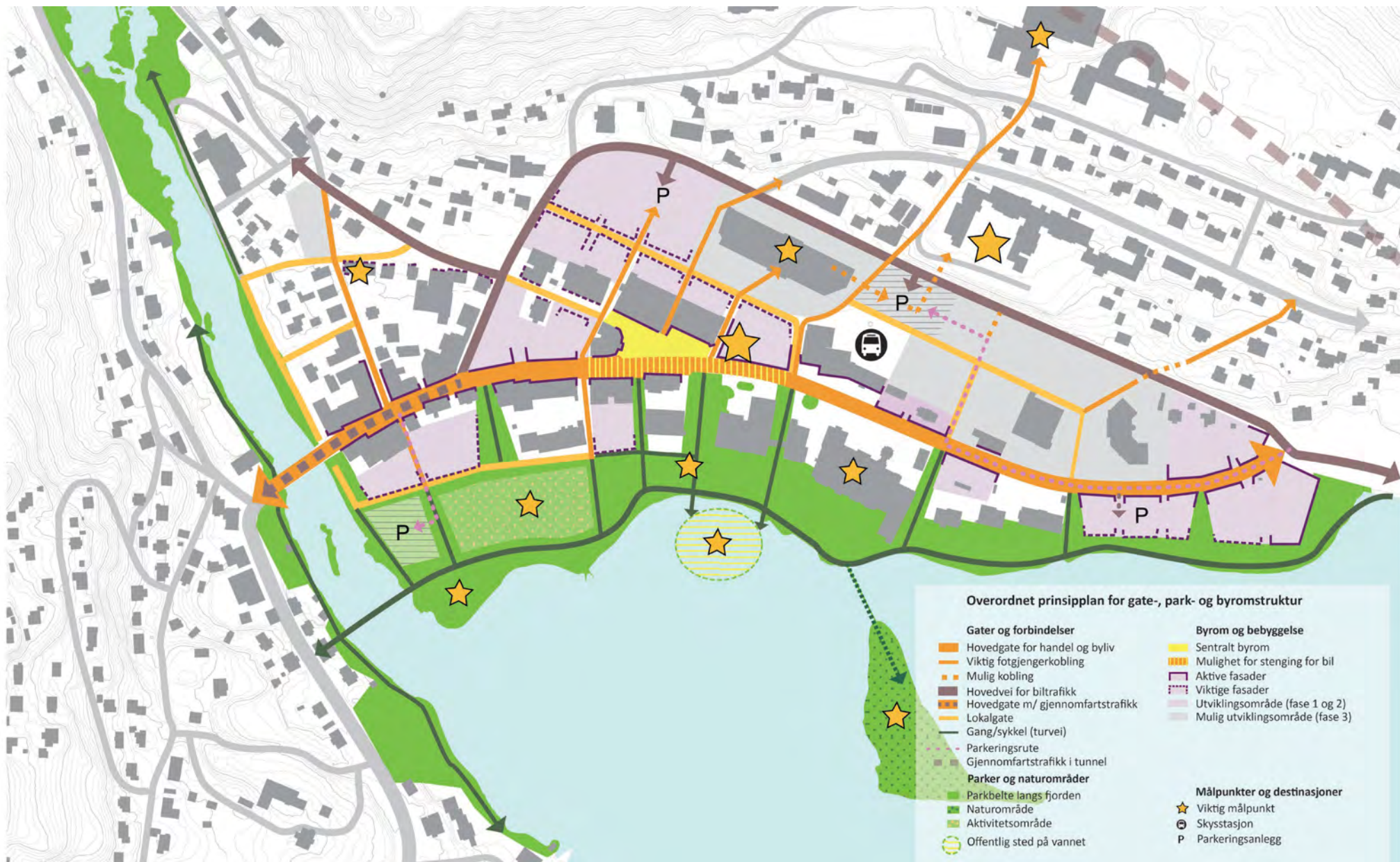
7 - Klare koblinger mellom boligområder, sentrum, fjorden og andre viktige målpunkt

8 - Utviklingspotensial for ny bebyggelse

Utnytte utviklingspotensialet for ny bebyggelse rundt Skiferplassen, langs Jernbanevegen, ned mot parkbeltet, langs Skifervegen og ved inngangsportene til sentrum. Ny bebyggelse langs sentrumsgatene skal henvende seg mot gateløpet og støtte opp om dette som et levende byrom. Ny bebyggelse ned mot parkbeltet skal legge til rette for rekreasjon og ferdsel langs fjorden.



8 - Utviklingspotensial for ny bebyggelse i sentrum



Overordnet gatebruksplan for Fagernes sentrum



Fugleperspektiv over et framtidig Fagernes sentrum i tråd med gatebruksplanen.

7. Foreslått ny gatebruk

Gatenett:

Når E16 flyttes i tunnel utenom sentrum, blir Valdresvegen (dagens E16) gjort om til fylkesveg. Det etableres en kvartalstruktur i østlig del som ny bebyggelse må forholde seg til (byggelinje). I parken og langs Neselva etableres det tydeligere gateløp.

Kjøremønster:

Flytting av torget medfører at deler av Skrautvålvegen stenges for kjørende. Mulighet for å stenge Jernbanevegen langs nytt torg og parkplassen i sommerperioden. Deler av det kommunale gatenettet vest i sentrum kan enveiskjøres for å bedre forholdene for gående og syklende, inkl. nye gateløp ned mot parksonen.

Kollektiv:

Ingen betydelige endringer sammenlignet med dagens situasjon. Dagens skystasjon og rutetilbud opprettholdes. Mulighetene for et mer kompakt knutepunkt med tilhørende potensiale for fortetting kan vurderes.

Gang:

Jernbanevegen tilrettelegges som hovedakse for gående gjennom sentrum med bredt tosidig fortau, supplert med et finmasket nettverk av godt tilrettelagte forbindelser, med særlig fokus på etablering av nye sammenhengende tverrforbindelser. Disse bør som hovedregel tilrettelegges med tosidig fortau eller som rene GS-forbindelser. Sekundærruter bør ha fortau på minimum én side. Dagens GS-tilbud langs vannet videreutvikles og utvides som et supplerende rekreativt tilbud. Kompakte kryss og smale kjørefelt gir økt trafikksikkerhet for myke trafikanter, og gir bedre plass til gatemøblering, opphold og byliv.



Gatenett



Kjøremønster



Gang og sykkel



Kollektiv

Sykkel:

Jernbanevegen vil fortsatt være hovedaksen for syklende gjennom sentrum. Lav fartsgrense medfører at syklende kan benytte kjørefeltene sammen med kjørende. I parken videreføres felles traseer for gående og syklende (GS-veg).

Fartsgrenser:

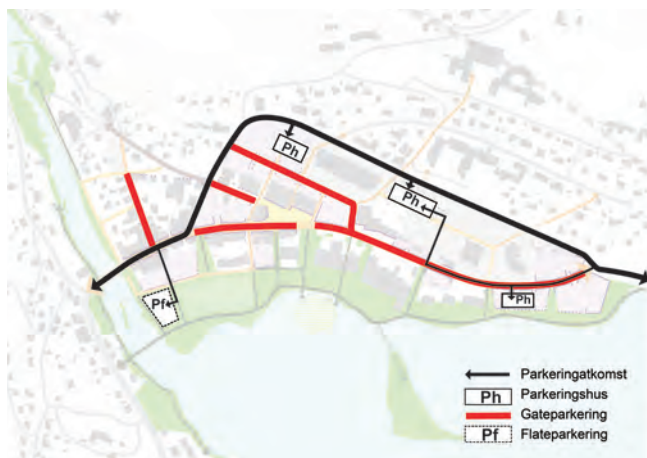
Fartsgrensen foreslås satt ned til 30 km/t gjennom sentrum, inkludert Valdresvegen i fra fv. 204 og over Fagernes bru. Dette for å sikre et godt lokalt gatemiljø for handel, byliv og opphold. For resten av Valdresvegen, fv. 204, fv. 51 og Tyinvegen opprettholdes dagens fartsgrense på 50 km/t.

Parkering:

Dagens parkeringstilbud opprettholdes av hensyn til handel og næring, men flyttes i stor grad til utvalgte lokaliteter i utkanten av sentrumskjernen med enkel tilgang fra E16. Dette for å frigjøre sentral gategrunn så vel som å begrense bilbruk lokalt. I tillegg legges det til rette for gateparkering i utvalgte sentrumsgater.



Fartsgrenser



Parkering

8. Detaljering på gatenivå

Jernbanevegen

Jernbanevegen utpekes som hovedgate for handel og byliv, og er en viktig forbindelse for fotgjengere og syklister gjennom sentrum.

Dagens utforming har et noe rotete gateløp med ulikt innhold og utforming langs strekningen.

Ny foreslått utforming skal bidra til å gi økt sammenheng og gjenkjennelighet gjennom hele gata, samtidig som den gir mer plass til fotgjengere, opphold og møblering. Vinkelrett gateparkering erstattes med langsgående kantsteinsparkering plassert i en egen tosidig parkerings-/ møbleringssone som, avhengig av behov, kan benyttes til ulike formål i ulike deler av gata (bilparkering, gatetrær, sykkelparkering, uteservering osv.). Smalere kjørefelt og langsgående gateparkering har en fartsreducerende effekt, samtidig som brede fortau, gatetrær og annen møblering bidrar til økt attraktivitet og trygghet for fotgjengere. I tillegg vil foreslått fortetting langs strekningen bidra til et mer definert og intimt gateløp.

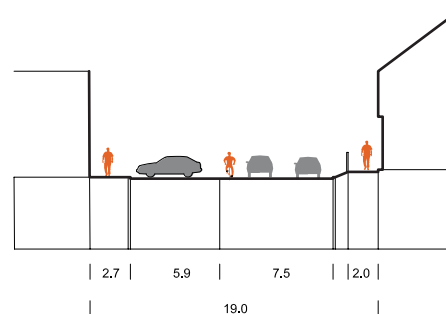
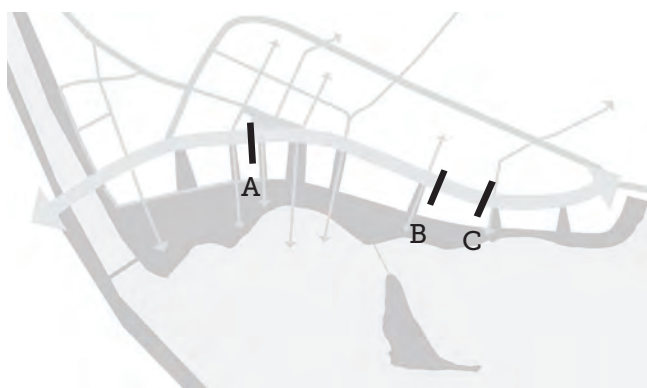


Jernbanevegen i dag. Foto: Nord-Aurdal kommune

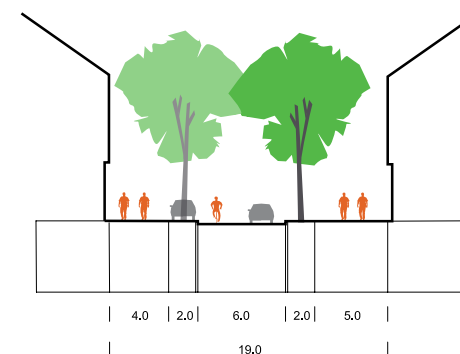


Claude Monet Allé i Sandvika. Foto: Norconsult

Snitt A



Dagens snitt Jernbanevegen

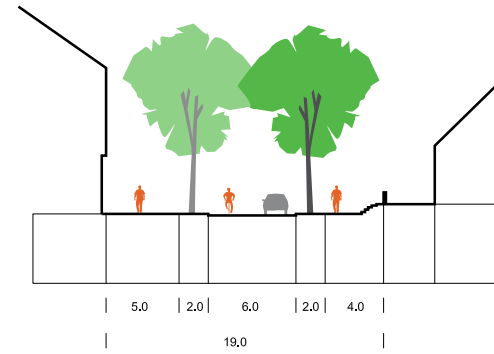


Forslag nytt snitt Jernbanevegen

Snitt B

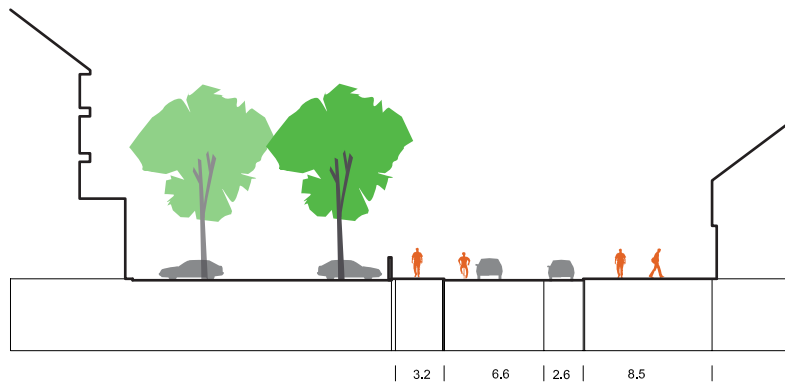


Dagens snitt Jernbanevegen

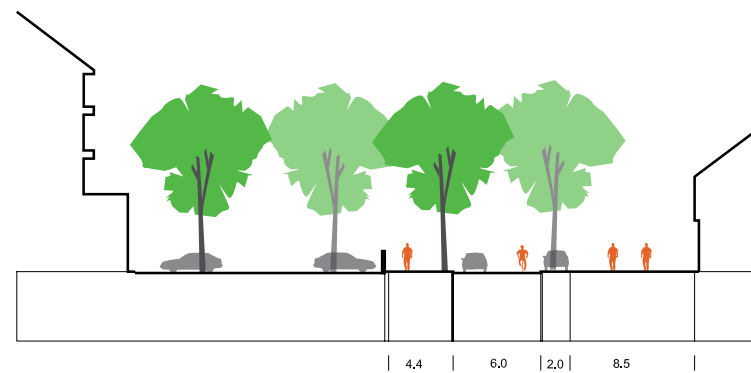


Forslag nytt snitt Jernbanevegen

Snitt C



Dagens snitt Jernbanevegen



Forslag nytt snitt Jernbanevegen



Eksempler på parkerings-/ møbleringssone i Stryn, Amsterdam, Århus og Voss. Kilde: Norconsult og Google maps.

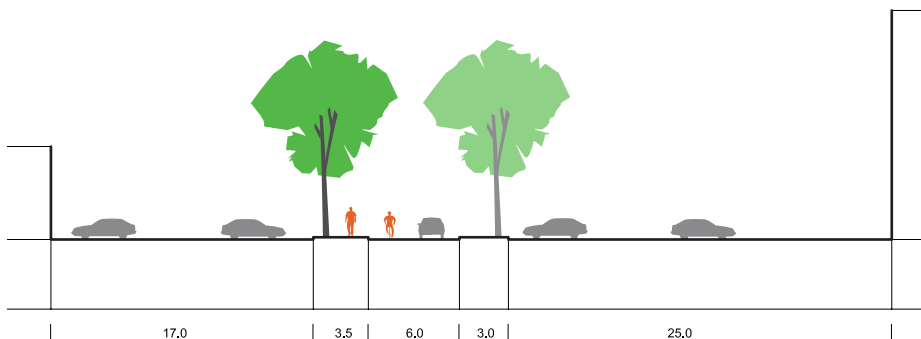
Skifervegen

Skifervegen ligger midt i Fagernes sentrum, men er omkranset av store parkeringsflater på alle kanter.

Arealutnyttelsen på omkringliggende tomter er lav og området fremstår som svært lite attraktivt for annet enn bil og parkering.

Ny foreslått utforming beholder eksisterende kjørebane for bil, etablerer tosidig fortau og parkerings-/møbleringssone på begge sider av kjørebane som, avhengig av behov, kan benyttes til ulike formål langs strekningen (bilverk, gatetrær, sykkelparkering, uteservering osv.). Samtidig foreslås en fortetting med ny bebyggelse langs gateløpet slik at området får en høyere utnyttelse og mer variert bruk.

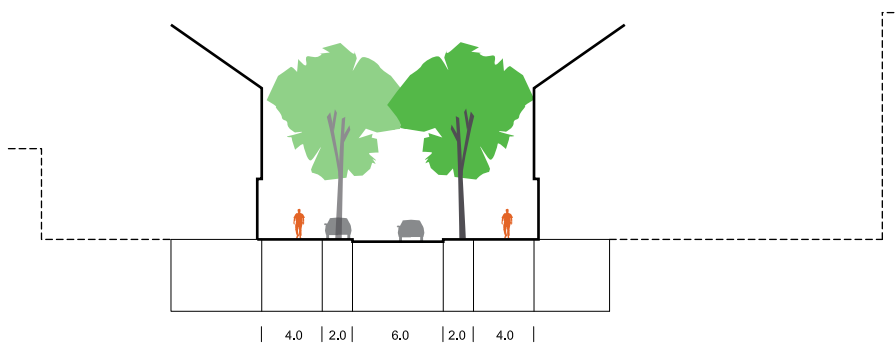
Eksisterende parkering flyttes til egne parkeringsanlegg.



Dagens snitt Skifervegen



Foto: Nord-Aurdal kommune



Forslag nytt snitt Skifervegen



Foto: Norconsult



Valdresvegen

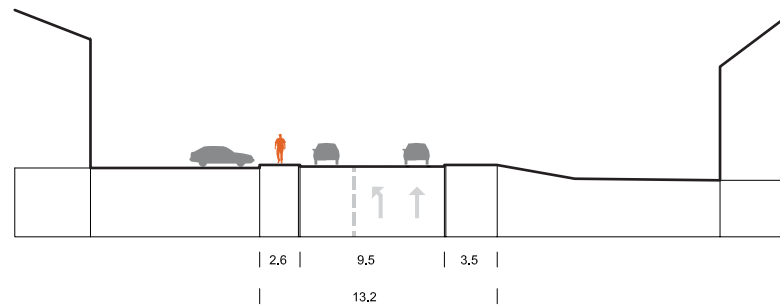
Valdresvegen har en viktig funksjon som gjennomfartsåre for biltrafikk. I tillegg fordeler vegen trafikk til sentrum med avkjøring til blant annet kjøpesenteret via Skiferveien. Disse funksjonene opprettholdes i ny foreslått løsning. Dette fordi transportmodeller viser at ca. 60% av trafikken vil bli liggende igjen i Valdresvegen selv om E16 legges utenom Fagernes i tråd med vedtatt kommunedelplan.

Snitt A) Området rundt dagens bensinstasjon foreslås fortettet for å oppnå et mer intimt gatebilde. Dagens venstresvingfelt beholdes. Brede fortau med gatetrær gir gode forhold for fotgjengere, handel og byliv.

Snitt B) Tilgrensende areal på sentrumsiden har potensiale for fortetting. Ved å benytte høydeforskjellen mellom vegen og sentrum kan det etableres et p-hus med innkjøring fra Valdresvegen og gangadkomst fra Skiferplassen. Samtidig vil dette bidra til å avgrense gatebilde og legge til rette for bedre forhold for myke trafikanter.

Snitt C) Nytt p-hus foreslås etablert på sørsiden av vegen med gangforbindelse til Valdres lokalmedisinske senter (VLMS) via ny GS-bru.

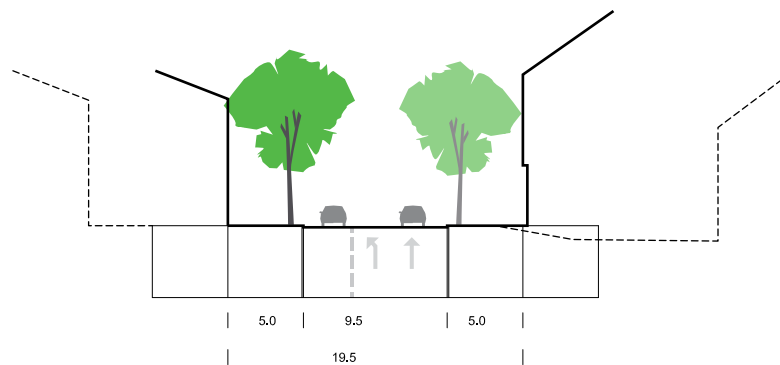
Snitt A



Dagens snitt Valdresvegen



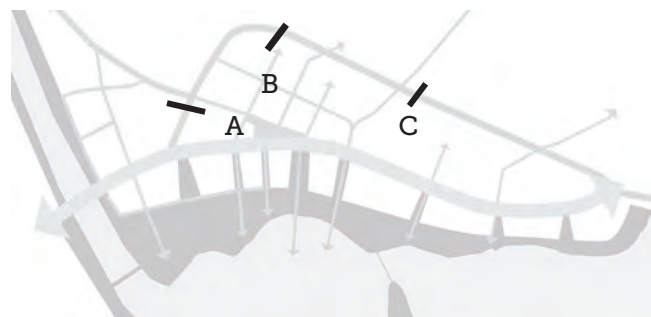
Dagens Valdresvegen. Foto: Google



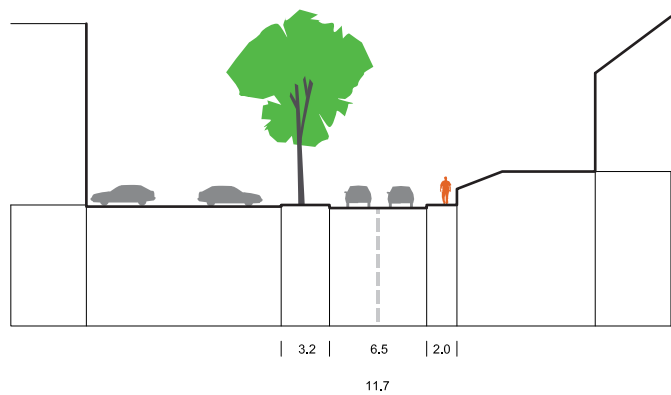
Forslag nye snitt Valdresvegen



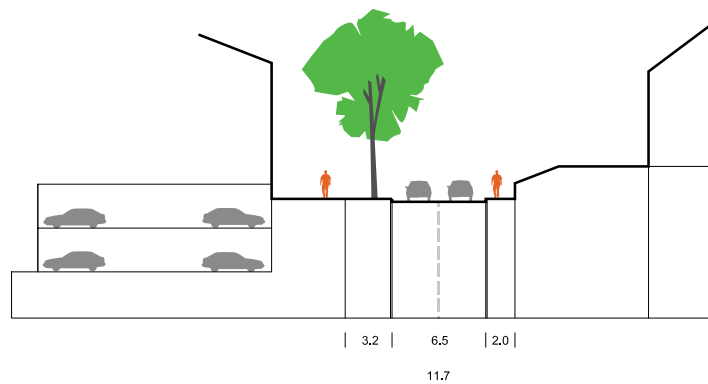
Bygdøy Allé i Oslo. Foto: Google



Snitt B

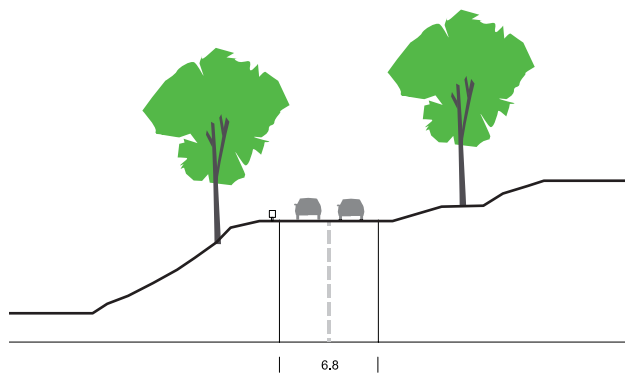


Dagens snitt Valdresvegen

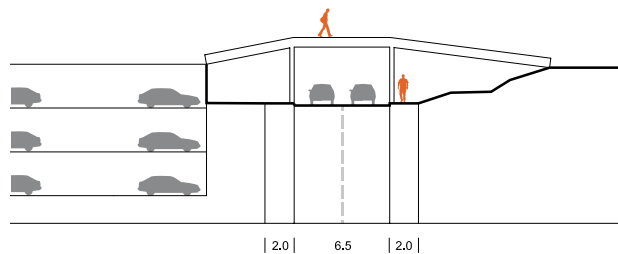


Forslag nye snitt Valdresvegen

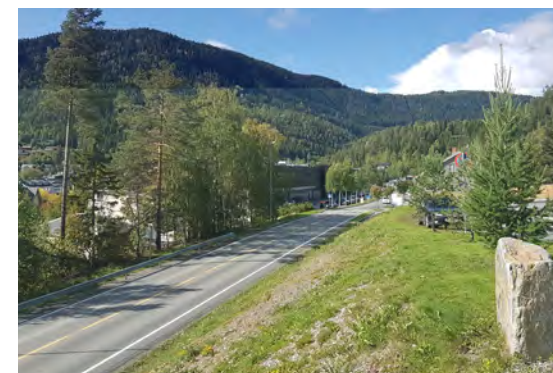
Snitt C



Dagens snitt Valdresvegen



Forslag nye snitt Valdresvegen



Valdresvegen/ E16 i dag Foto: Nord-Aurdal kommune

9. Skiferplassen

Et aktivt torg i hjertet av Fagernes sentrum

Skiferplassen har i dag en utforming som får den til å fremstå som for stor og utflytende, uten bygg og aktive fasader til å støtte opp om, aktivisere og ramme inn plassen. I stedet er det etablert murer og beplantningsfelt som i noe grad rammer inn torget, men som også danner fysiske barrierer som splitter opp torget.

Fraværet av boliger og få publikumsrettede tilbud i direkte tilknytning til torget gjør det utfordrende å generere byliv til plassen, særlig på kveldstid. Den sentrale beliggenheten midt i Fagernes sentrum bidrar likevel til et betydelig potensial for byliv på plassen.

For å utløse dette potensiale, og med det forvandle Skiferplassen til et attraktivt og aktivt attraksjonspunkt i sentrum, anbefales følgende relativt enkle inngrep;

- 1) Redusere størrelsen på torget,
- 2) Ramme inn torget med ny bebyggelse, inkl. bolig og
- 3) Etablere et nytt målpunkt som favner hele befolkningen på torget, f.eks. nytt kulturhus, på torget

Hensikten med å redusere størrelsen på torget er å dimensjonere plassen etter forholdene og innbyggertallet slik at den også innbyr til hverdagsbruk. Boligprogrammet trengs slik at det også er liv på plassen etter kl. 16.00. I tillegg vil vinduer og balkonger ut mot torget bidra til økt trygghet og sosial kontroll. Dette kan f.eks. etableres på tomten til dagens supermarked i et nytt bygg og med butikk og kafé i første etasje og leiligheter med sørvestvendte fasader med utsikt over torget og fjorden i etasjene over. I tillegg trengs det et sterkt målpunkt for hele kommunens befolkning som kan bidra til å aktivisere sentrum og plassen gjennom hele dagen. Dette foreslås etablert i form av et nytt kulturhus på den østlige delen av dagens plass.



Skiferplassen i dag. Foto: Nord-Aurdal kommune



10. Fasering og strakstiltak

Transformasjonen av Fagernes sentrum kan utføres i ulike faser. Inngrepene varierer i størrelse og grad av betydning for utvikling av stedet som helhet og med ulik tidshorisont. Dette gjør det mulig å gi forskjellig prioritet til utvikling av ulike deler av sentrum.

Høy prioritet:

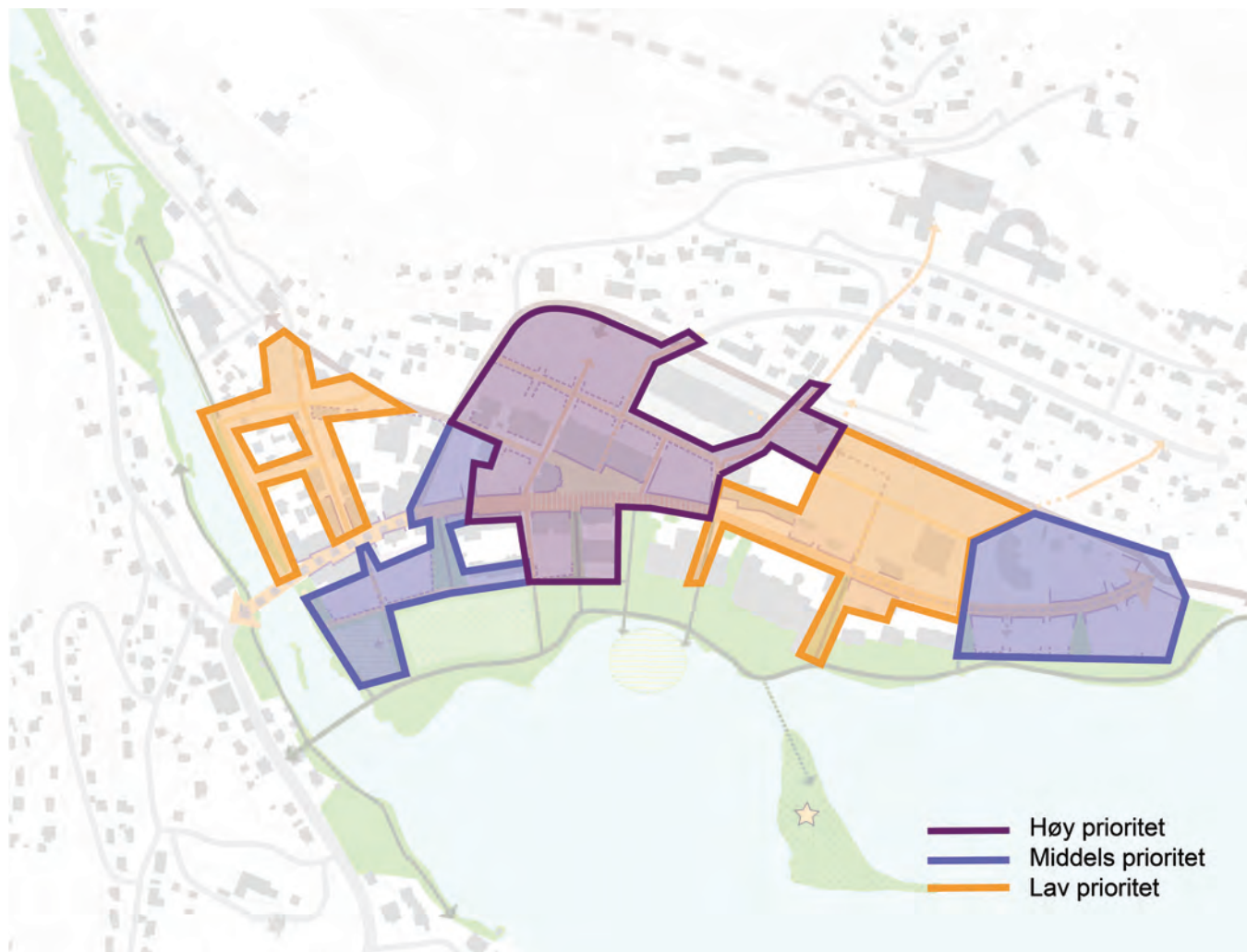
Området rundt Skiferplassen og fra Valdresvegen ut til fjorden har høyest prioritet. Dette for å få satt i gang så raskt som mulig utviklingen av Skiferplassen som den sentrale plassen og det sosiale treffpunktet den har potensiale til å bli for Fagernes. I tillegg er det viktig å sette igang arbeidet med etablering av nye p-hus med innkjøring fra Valdresvegen slik at alt ligger til rette for å få gjennomført øvrige endringer i gatebruk, kjøremønster og parkeringstilbudet.

Middels prioritet:

Østre del av sentrum og området sørvest for Skiferplassen har middels prioritet. Dette er sentrumsområder med lav utnyttelse med nærhet til fjorden og gode solforhold, som gjør dem attraktive til boligutvikling. I tillegg befinner de seg ved innkjøringsområdene på hver sin side av sentrum, og ny bebyggelse her vil kunne være med på å markere Fagernes som destinasjon og tettsted.

Lav prioritet:

Området rundt Gullsmedvegen og området rundt Skystasjon har lavest prioritet, men vil kunne være aktuelle områder for fortetting/transformasjon på lang sikt.



Kolofon



Norconsult

Sander Dekker
Kristine Prestrud
Maria Hatling
Ketil Nord
Ceclia Jahr
Anna Helena Eidsvig

Nord-Aurdal kommune

Kristi Westerbø
Kristian Damstuen
Jo Audun Øverby
Katrine Kammerud

Statens Vegvesen

Knut Westerbø
Cato Løkken

Oppland fylkeskommune

Kari Sundfør
Rasmus Vigrestad

Visit Valdres

Helge Kvame
Erik Engelién