

Areal- og transportstrategi for regionsenteret Fagernes–Leira



OPPLAND
fylkeskommune



Statens vegvesen



Nord-Aurdal kommune
Regionsenteret i Valdres



Følgende vedtak ble fattet av kommunestyret 18.06.2015:

KS-042/15 Vedtak, enstemmig (22 stemmer):

1. Kommunestyret vedtar *Areal- og transportstrategi for regionsenteret Fagernes – Leira*, revidert med rådmannens forslag til justeringer dat. 8.6.2015 som kommunens strategi for utvikling av regionsenteret Fagernes - Leira. Til kulepunktet om tiltak på lengre sikt på s. 38 legges til: Nord-Aurdal kommune tar sikte på å gjenkjøpe JVB-tomten til dette formålet. Rapporten peker på aktuelle tiltak på kort og lang sikt. Disse må konkretiseres nærmere, men gir viktige styrings-signaler for det videre arbeidet med areal- og transportspørsmål på Fagernes og Leira.
2. Kommunestyret slutter seg til det fremlagte forslag til samarbeidsavtale (kap. 5 i rapporten, revidert med rådmannens forslag til endringer dat. 8.6.2015) mellom Nord-Aurdal kommune, Statens vegvesen Region øst, Oppland fylkeskommune og lokalt næringsliv representert ved Valdres Næringsforum.

Følgende vedtak ble fattet av fylkesutvalget 23.06.2015:

1. Oppland fylkeskommune slutter seg til hovedkonklusjonene, herunder mål og strategier i rapporten «Areal- og transportstrategi for regionsenteret Fagernes- Leira». Rapporten peker på aktuelle tiltak på kort og lang sikt. Disse må konkretiseres nærmere, men gir viktige styrings-signaler for det videre arbeidet med areal- og transportspørsmål i Fagernes og på Leira.
2. Oppland fylkeskommune slutter seg til det framlagte forslag til samarbeidsavtale (kap. 5 i rapporten) mellom Nord-Aurdal kommune, Statens vegvesen Region øst, Oppland fylkeskommune og lokalt næringsliv representert ved Valdres næringsforum med endringer som foreslått av kommunen.
3. Oppland fylkeskommune har intensjon om finansiering av det videre arbeid som skissert i pkt. 7 i samarbeidsavtalen med kr 150.000 årlig i 5 år i perioden 2015 til og med 2020 innenfor regional-enhetens budsjettområde.



Forord

Det har i perioden 2013-2015 vært gjennomført et samarbeidsprosjekt mellom Nord-Aurdal kommune, Oppland fylkeskommune, Statens vegvesen og lokalt næringsliv. Målet med prosjektet har vært å legge til rette for økt forpliktende samhandling og økt gjennomføringsevne for areal- og transporttiltak i Fagernes og Leira.

Gjennom samarbeidsprosessen har det vært arrangert tre samlinger med bred deltakelse fra politisk og administrativt nivå i kommune og fylkeskommune, representanter fra Statens vegvesen og representanter for næringsliv og ulike organisasjoner. Disse har kommet med en rekke synspunkter på utviklingen av regionsenteret.

Rapporten oppsummerer arbeidet og konklusjonene fra prosessen, herunder ny visjon for regionsenteret med mål, strategier og aktuelle tiltak på kort og lang sikt. Videre inneholder rapporten en samarbeidsavtale mellom partene som skal sikre den videre oppfølging av arbeidet.

Rapporten har blitt justert i tråd med vedtak i kommunestyret i Nord-Aurdal kommune den 18.06.15 og i fylkesutvalget i Oppland fylkeskommune den 23.06.15. I etterkant av den politisk behandlingen, legges det opp til signering av en 5-årige samarbeidsavtale.

Juli 2015

Knut Westerbø
Prosjektleder



Innhold

Forord	3
1. Bakgrunn	5
1.1 Samarbeid om areal- og transportstrategi	5
1.2 Organisering og gjennomføring	6
1.3 Hovedmålet for prosjektet	7
2. Status	9
2.1 Arealbruk og næring	9
2.2 Trafikksituasjon	11
3. utfordringer og problemstillinger	13
3.1 Prosjektets hovedutfordringer	13
4. Mål og strategier	15
4.1 Langsiktige mål og strategier	15
Vurderte strategier	15
Overordnet strategi	16
Trinnvis utvikling mot langsiktige mål	18
4.2 Arealbruk	22
Boligutvikling	22
Næringsutvikling	25
Byliv og stedsutvikling med kvalitet	27
4.3 Trafikk- og transportløsninger	31
Vegsystemet	31
Kollektivtrafikk	33
Gående og syklende	33
Parkering	36
5. Samarbeidsavtale	39



1. Bakgrunn

1.1 Samarbeid om areal- og transportstrategi

I erkjennelse av behovet for langsiktighet og helhetstenkning i bruk av arealer og valg av transportløsninger for å oppnå ønsket utvikling, har Nord-Aurdal kommune, Oppland Fylkeskommune, Statens vegvesen og lokalt næringsliv i fellesskap gjennomført en strategiprosess for regionsenteret i Valdres i et 30-års perspektiv.

Å definere ønsket utvikling av et regionsenter og videreutvikling av Fagernes som by har vært målet med arbeidet. Trasévalg for ny E16 forbi Fagernes har vært en viktig premissgiver. Kommunedelplan for denne strekningen ble vedtatt 18. desember 2014.

Økt samhandling med ulike virkemidler og forpliktende samarbeid mellom aktørene, både private og offentlige, er en vesentlig forutsetning for å nå omforente mål.

Samordnet areal- og transportstrategi (SATS) for regionsenteret i Valdres gir viktige føringer for samarbeidspartenes videre planlegging og gjennomføring av konkrete tiltak.

Det er utarbeidet og vedtatt (2014) statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging. Hensikten med retningslinjene er å oppnå samordning og bidra til mer effektive planprosesser. Retningslinjene skal bidra til et godt og produktivt samspill mellom kommuner, stat og utbyggere for å sikre god steds- og byutvikling. Retningslinjene gjelder for planlegging i hele landet, men praktisering av retningslinjene må tilpasses regionale og lokale forhold. Retningslinjene gir føringer om at utbyggingsmønster og transportsystem bør fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer. Retningslinjene ligger her: www.regjeringen.no

Oppland fylkeskommune arbeider med en regional plan for hele fylket som bl.a. skal erstatte fylkesdelplan for lokalisering av varehandel fra 2004. Planforslaget skal på høring våren 2015 og sluttbehandling er planlagt etter sommeren 2015. Planen blir trolig ikke bindende for kommunene, med unntak av bestemmelser for lokalisering av varehandel, men skal være retningsgivende for kommunenes arealplanlegging.

Kommuneplanens arealdel ble revidert 11.09.2014. På Fagernes er mye av sentrumskjernen vist med arealbruk sentrumsformål. Det vil si at det legges opp til en fleksibel arealbruk. Det har lenge vært en målsetning å legge til rette for mer konsentrert boligbygging med sentrumsnære leiligheter. Første



etasje i den mest sentrale delen av Fagernes er likevel tenkt forbeholdt forretningsdrift. Også deler av gamle Leira sentrum er vist med sentrumsformål, mens områdene sør for E16 for en stor del er vist som areal for forretningsbebyggelse. Her er det også rom for en god del nyetablering.

Utviklingen av Fagernes som by har vært og er en prioritert oppgave i kommunen. Kommunen ser på Fagernes og Leira som kompletterende handelsteder som skal utfylle hverandre med ulike funksjoner. I arbeidet med strategi for regionsenteret har det vært lagt vekt på å se Fagernes og Leira i sammenheng.

1.2 Organisering og gjennomføring

Prosjektet ble organisert med styringsgruppe og arbeidsgruppe. Styringsgruppa har bestått av en representant fra hver av samarbeidspartene og ledes av ordfører i Nord-Aurdal kommune:

- Nord-Aurdal kommune: ordfører Inger Torun Klosbøle.
- Oppland fylkeskommune: fylkespolitiker Kjetil Lundemoen/Even Aleksander Hagen.
- Representant for næringslivet: Helge Kvame.
- Statens vegvesen: avdelingssjef Arild Evensen, Vegavdeling Oppland.

Representanter fra administrasjonen i Nord-Aurdal kommune og i Oppland fylkeskommune har deltatt i styringsgruppas møter. Knut Westerbø i Statens vegvesen har vært prosjektleder; har ledet arbeidsgruppa og har deltatt som sekretær i styringsgruppa.

Arbeidsgruppa har bestått av følgende representanter:

- Nord-Aurdal kommune: Frank Granli / Eirik Steinde
- Statens vegvesen: Tore Stenseng, Knut Westerbø (prosjektleder)
- Oppland fylkeskommune: Per Erik Fonkalsrud
- Fylkesmannen i Oppland: Phillip Mellison/Nina Marie Aas/Gaute Gangås
- Valdres Natur- og kulturpark: Arne Bang / Katharina Sparstad
- Fagernes Handelsstand: Eivind Akervold
- Fagernes Gårdeierforening: Tor Berge
- Næringslivet på Leira: Bård Slette
- Valdres Næringsforum: Mikael Fønhus

I 2013 og 2014 ble det arrangert tre samlinger med bred deltagelse fra offentlige etater, næringsliv og interesseorganisasjoner. Samlingene har hatt som funksjon å dele kunnskap og erfaring med fokus på følgende tema og spørsmål:

- Felles forståelse om status og utfordringer i regionen i et trettiårsperspektiv. Belyse dagens situasjon og utfordringer, samt å få fram de ulike interesser og behov i de kommende 30 åra.
- Hvor går E16 og hva betyr det for regionsenteret?
- Hvordan skal regionsenteret Fagernes og Leira utvikle seg?

Innspill fra samlingene har vært vesentlige for konklusjonene i strategien for ønsket utvikling av regionsenteret i Valdres.



1.3 Hovedmålet for prosjektet

Hovedmålet for denne delen av prosjektet har vært å utarbeide en strategi for areal- og transport-systemet, sett i sammenheng med ønsket utvikling av regionsenteret i et langsiktig perspektiv på 30 år.

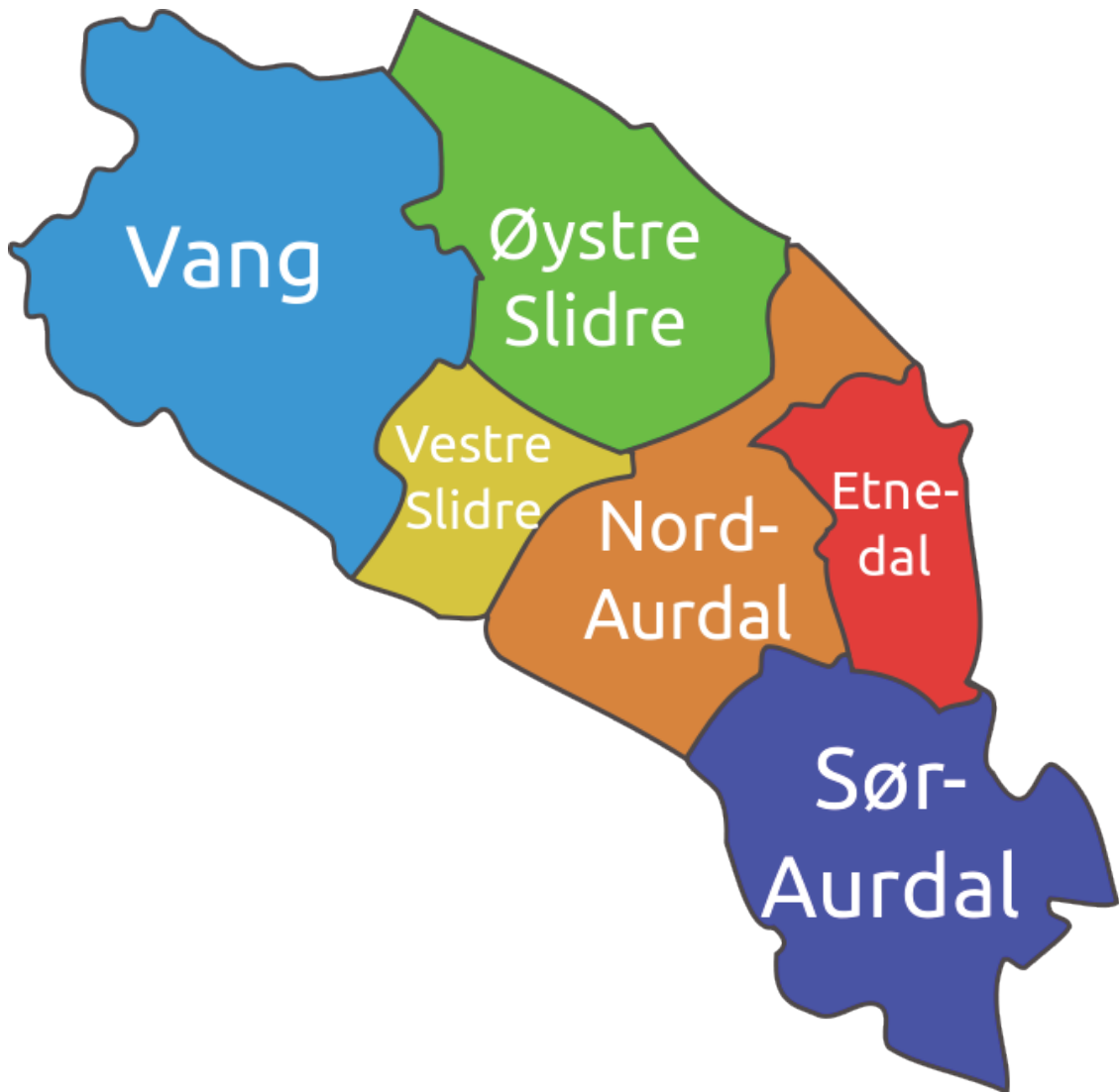
De ulike overordnede målene er:

- Skape et mer attraktivt regionsenter
- Øke gjennomføringsevnen for helhetlige areal- og transportløsninger
- Øke graden av samhandling om byutviklingen
- Øke forståelsen av hva man kan oppnå i fellesskap gjennom koordinerte strategier og tiltak innen areal og transport
- Bidra til økt måloppnåelse knyttet til reduksjon av klimagassutslipp, støy og lokal luftforurensning

Arbeidet skal gi viktige føringer og avklaringer for det videre arbeidet med areal- og transportforhold, særlig i forhold til

- Kollektivtransport med vekt på busstilbud i byen og regionen
- Klima- og miljøaspektet
- Vegløsninger inn til Fagernes
- Vegløsninger i sentrum av Fagernes
- Vegløsning for E16 gjennom Fagernes.
- Fleksible botilbud
- Arealbruk i og omkring Fagernes og Leira.
- Tilrettelegging for myke trafikanter, syklende og gående
- Parkeringspolitikk i Fagernes sentrum og på Leira

Arbeidet med ovennevnte temaer/ forhold skal gi innspill til og føringer for kommende kommune- og kommunedelplanrevisjoner, regionale planer og til nye område- og reguleringsplaner.



Figur 1-1 Valdres (Kilde: Wikipedia)



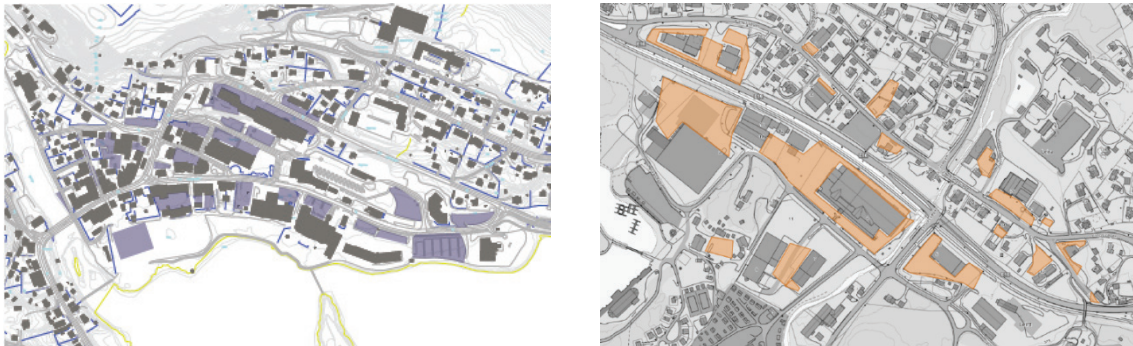
2. Status

2.1 Arealbruk og næring

Valdres består av seks kommuner med totalt ca. 18 000 innbyggere (2013). Dette er en nedgang på ca 400 personer siden år 2000. I 2013 var det 6400 innbyggere i Nord-Aurdal kommune. De siste 10 årene har kommunen totalt sett opplevd en ca. 2 prosent nedgang i folketall, selv om det de siste årene har vært en liten økning (Kilde: ssb.no).

Nord-Aurdal kommune ligger som en god nr. 2 i landet når det gjelder detaljomsetning per innbygger. I Valdres er det ca. 20 000 fritidsboliger og Nord-Aurdal er Norges største campingkommune. Dette er sterke indikatorer på at varehandel, hotell- og restaurantnæring er spesielt viktig for Nord-Aurdal og Fagernes. Industrien utgjør 5,5 % av arbeidsplassene i Valdres mens primærnæringene står for 8,4 %. Fagernes sentrum er godt tilknyttet både fjorden og elven. I Briskebyen og langs den vestlige delen av Jernbanevegen ligger bygningene hovedsakelig orientert mot gatene og danner en kvartalsstruktur. Jernbanevegen ble miljøgate i 2007 og torget er et sentralt oppholdssted. Allikevel dominerer biler både i gater, på plasser, i bakgårder og på de store overflateparkeringene. Mye av dagens arealbruk er avsatt til parkeringsplasser. Nord-Aurdal barneskole og Nord-Aurdal ungdomsskole ligger sentralt i Fagernes rett nord for E16. Valdreshallen med både idrettshall og svømmehall ligger i tilknytning til Fagernes ungdomsskole og idrettsanlegget Blåbærmyra ligger nordvest for sentrum.

Sentrum for Leira er sentrert rundt den nye rundkjøringen på E16, som knytter E16 sammen med Golsvegen. I nordøst ligger det gamle sentrum, med gatestruktur og bygninger vendt med fasaden mot gaten. Gaten er lite brukt annet enn som en gjennomfartsåre. Leira har i dag et stort potensial for å kunne «huse» større bedrifter som ønsker 3000 kvm gulvareal på en flate eller mer. Mye av utdanningstilbudet i Valdres ut over barne- og ungdomsskolen er lokalisert til Leira. Valdres vidaregåande skule ligger i gangavstand fra sentrum og med gang- og sykkelveg fram til skolen. Valdres Folkehøgskole ligger i Leira sentrum. I tillegg ligger Valdres kompetansesenter og Valdres arbeidssenter her. Videre er det offentlige representert med Mattilsynet, Skatt Øst, Skatteoppkreveren for Valdres og Leirali. Valdres Storhall, som vil være et viktig tilbud til hele Valdresregionen, er under bygging og vil ligge i Leira umiddelbart øst for arealene for varehandel. Også en del kulturelle aktiviteter har base på Leira slik som Sommersymfonien og virksomhet knyttet til Gulbygningen. Leira har også en tilrettelagt og populær badeplass og båthavn.



Figur 2-1 Parkeringsareal dominerer uteområdene i Fagernes og Leira.

Spikarmoen ved fv.204 Skrautvålsvegen er et industri- og produksjonsområde med foretak innen godstransport, last, vareedistribusjon, verksted/service og bilutleie mm. Litt nærmere sentrum finner vi Valdres natur- og kulturpark og Valdres næringshage med 30 bedrifter og ca. 100 ansatte. I tillegg er det både industri og foretak med plasskrevende varer (bil og byggevare) langs fv.51 på Breiset. I kommuneplanens arealdel (2014–2024) er det åpnet for utvidelse av næringsarealene her.

Fagernes lufthavn Leirin ligger langs fv. 204 mot Etnedal. Flyplassen har to daglige ruteavganger til Oslo i tillegg til ukentlige innkommende charterfly fra Storbritannia.

Befolkningstallet på Fagernes er på ca 1800 personer, mens Leira har ca 900 innbyggere.

Leira hadde i 2013 en omsetning i varehandelen på totalt 395 mill, mot Fagernes 567 mill, henholdsvis 41 % mot 59 % av total omsetningen. Med etablering av ny Kiwi, Hageland og Elkjøp på Leira vil omsetningen øke ytterligere.

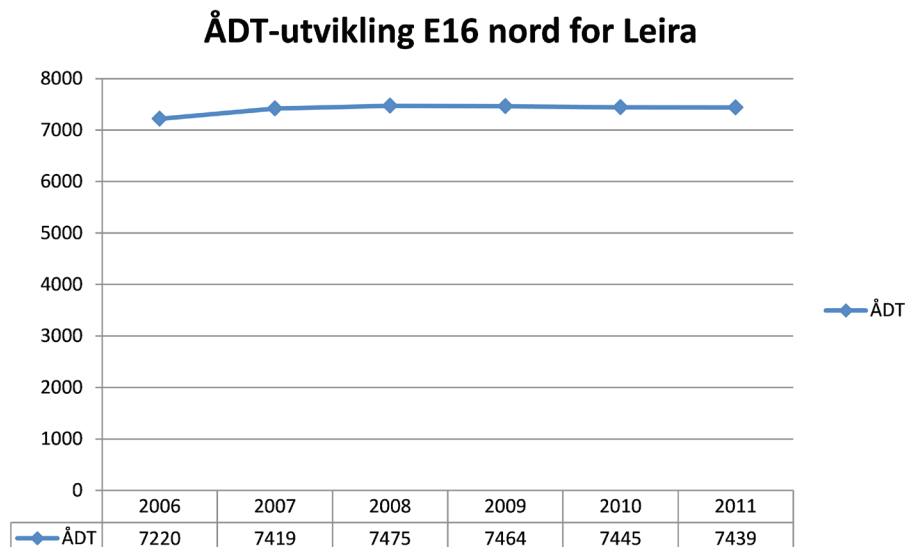
	Dagligvarer og drivstoff	Detaljvarer ellers	Store varer	Sum
Fagernes	210	242	115	567
Leira	139	163	92,5	395
Sum	349	405	207,5	962

Figur 2-2 Omsetningstall (mill.kr): i varehandelen for 2013 fordelt på de tre varegruppene dagligvarer og drivstoff (VG1), detaljvarer ellers (VG 2), store varer (VG 3).

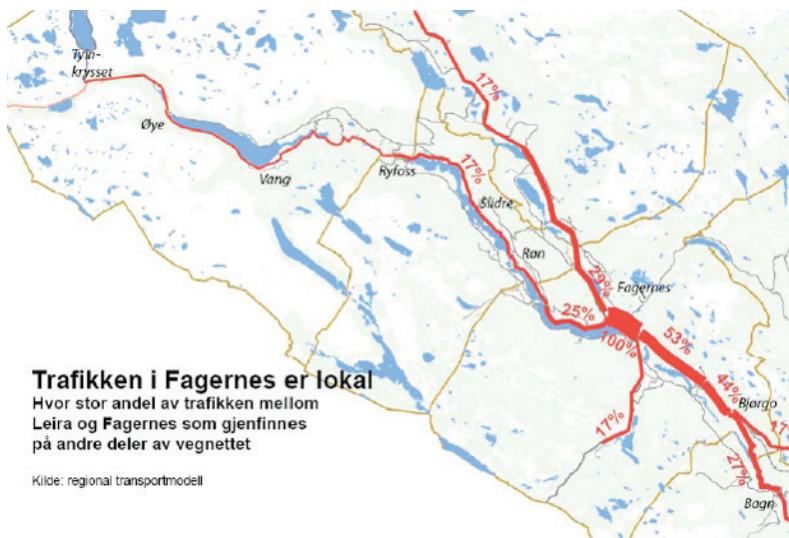
2.2 Trafikksituasjon

Størstedelen av biltrafikken på Leira og Fagernes er lokal. Gjennomgangstrafikken på E16 og fv.51 (Golsfjellet og Beitostølen/Valdresflya) 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. Fra 2006 har det vært en liten vekst i lokaltrafikken rundt Fagernes.

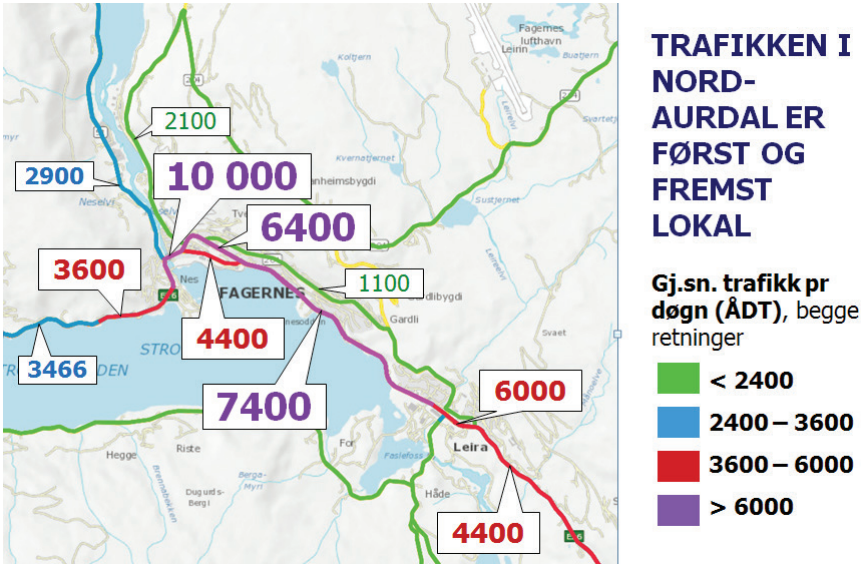
Figuren nedenfor viser hvor trafikken på E16 mellom Leira og Fagernes kommer fra og skal til. Figuren er hentet fra konseptvalgutredningen (KVU) for E16 mellom Bjørgo og Øye. Figuren baserer seg på beregninger i regional transportmodell. Figuren viser at mye av trafikken i Fagernes er lokal. Dette stemmer godt med funnene fra en intervjuundersøkelse i 2002, som viste en gjennomkjøringsandel i Fagernes på ca 20%.



Figur 2-3 Årsdøgnstrafikk (ÅDT) på E16 mellom Leira og Fagernes.



Figur 2-4 Regional transportmodell viser at lokaltrafikken dominerer i Fagernes og Leira.



Figur 2-5 Årsdøgnstrafikk

Med ny E16-tunell forbi Fagernes vil bildet bli som følger:

Beregnete trafikk tall er ca. 8.500 på E16 sør for Fagernes, ca 5-5.500 i Valdresvegen der E16 går i dag og ca 3.000 i Skrautvålvegen. Disse framtidige trafikkmengdene er usikre og vil i stor grad kunne påvirkes av parkeringspolitikk, kryssutforming, lokalisering av virksomhet m.v.

E16 gjennom Leira er en barriere. E16 gjennom Fagernes er, og vil fortsatt være, en barriere i mange år framover. Dersom det ikke planlegges spesielt for å unngå det vil Valdresvegen også kunne bli en barriere etter at ny E16 er lagt i tunnel forbi Fagernes.

Det foreligger ikke reisevaneundersøkelse for området, men relativt stor avstand mellom målpunkter og store høydeforskjeller mellom boligområder og sentrum tilsier at gående og syklende utgjør en svært liten andel av den daglige persontransporten i området Fagernes/Leira. Stort og spredt bebodd omland, som ikke gir grunnlag for hyppige avganger for buss gjennom døgnet, og overkapasitet på parkering både på Leira og på Fagernes tilsier mye bruk av bil. Valdres Storsenter på Leira registrerte i april 2013 at 95 % av de besøkende kom med bil.

Elever til barne- og ungdomsskole (Fagernes) og videregående skole (Leira) bruker stort sett buss.

3. utfordringer og problemstillinger

3.1 Prosjektets hovedutfordringer

Hovedvekten i prosjektet legges på utviklingen av regionsenteret og Fagernes som by. I forbindelse med en verkstedssamling høsten 2013 (samling 1) og tilhørende ettarbeid ble følgende hovedutfordringer definert for regionsenteret:

- A. Manglende avklaring for transportløsninger i Fagernes
 - Avklare løsning for E16-trase, lokaltrafikk, g/s-løsninger
 - Manglende gjennomføring av p-strategi
- B. Lav aktivitet og lav arealutnyttelse i Fagernes sentrum
 - Bilbasert sentrum, manglende gatestruktur i østre del, få åpne fasader, mye parkering på bakkeplan, lav utnyttelsesgrad, lite liv i gatene på hverdager etter kl 1600.
- C. Handel i Fagernes og Leira; manglende rolleavklaring

Hovedutfordring A fikk desember 2014 en viktig avklaring gjennom vedtak av kommunedelplan for E16 gjennom Fagernes.

Hovedutfordring C, rollefordelingen mellom Fagernes og Leira, kan kort oppsummeres slik:

Kommunen har fastholdt at regionsenteret er Fagernes-Leira, byen er Fagernes. Regionale myndigheter har holdt fast på at Fagernes er regionsenteret, mens Leira er et lokalsenter, slik dette er definert i fylkesdelplanen fra 2004.



Figur 3-1 Dersom veksten skal spres på over 6 km fra Hunkevika i nord til Leira i sør, blir det det ikke noe trendskifte i utviklingen og det blir vanskelig å videreutvikle en by som er attraktiv nok.



Flere og flere av de store kjedene velger Leira fremfor Fagernes på grunn av gode lokaliseringsfaktorer. Veg, parkering og tilgang på areal spiller her en viktig rolle. Kommunen er positiv til dette som en del av en samlet utvikling av regionsenteret Fagernes–Leira.

Så snart E16 legges utenfor sentrum og med bro over Hunkevika, vil områdene ved Spikarmoen og Breiset få betydelig bedre biltilgjengelighet, noe som kan bidra til å forsterke dagens trend med at virksomheter flytter ut fra Fagernes sentrum. Handel og næring i Fagernes sentrum er en forutsetning for at Fagernes skal oppleves som en by med liv. Hvilke utviklingsrammer Fagernes nord skal ha, blir dermed et vesentlig spørsmål, både når det gjelder varehandel, men også når det gjelder boliger og øvrig stedsutvikling.

Gjennom samlingene, særlig nr. 1 og 3, har det vært faglige innledninger som har pekt på hva som skal til for å skape et attraktivt regionsenter (Jomar Lygre Langeland og Michael Fuller-Gee). Noe av deres hovedbudskap er viktigheten av å skape en mer kompakt arealstruktur hvor ulike aktiviteter legges mest mulig sentrumsnært. En hovedutfordring som er påpekt, er ønsket om å satse på Fagernes og Leira som ett senter. Erfaringer fra andre byer tilsier at man må utnytte veksten (både tilflytting og kjøpekraften) til å utvikle en mer attraktiv og framtidsrettet by. For Nord-Aurdal er befolkningsveksten beskjeden, men økt kjøpekraft er ikke ubetydelig. Det er denne som må utnyttes for å skape en mer attraktiv by.

Svake sider ved dagens regionsenter

- Mye bilbasert transport mellom sentrene
- Dominans av parkeringsoverflater og mangel på parkeringsstruktur
- Manglende forbindelse mellom sentrum og VLMS
- Dagens E16 fungerer som en barriere
- Dårlige gangforbindelser mellom boligbebyggelse og fjorden på Leira
- Dårlig utnyttelsesgrad

Sterke sider ved dagens regionsenter

- God tilknytning til vannet og rekreasjonsområder
- Til tider stor kulturaktivitet
- Kvartalsstrukturen i vestre delene av Fagernes med fasade vendt ut mot gaten
- Fortettingspotensialet i sentrum både på Fagernes og Leira
- Turisme
- Unike nisjebutikker
- Historiske bygninger og en mulighet til å bygge identitet på disse elementene
- Byutviklingsprosjektet i Fagernes har rustet opp flere offentlige rom og har bidratt til å stimulere gårdeiere og andre til private utbedringer som har betydning for bymiljøet

4. Mål og strategier

4.1 Langsiktige mål og strategier

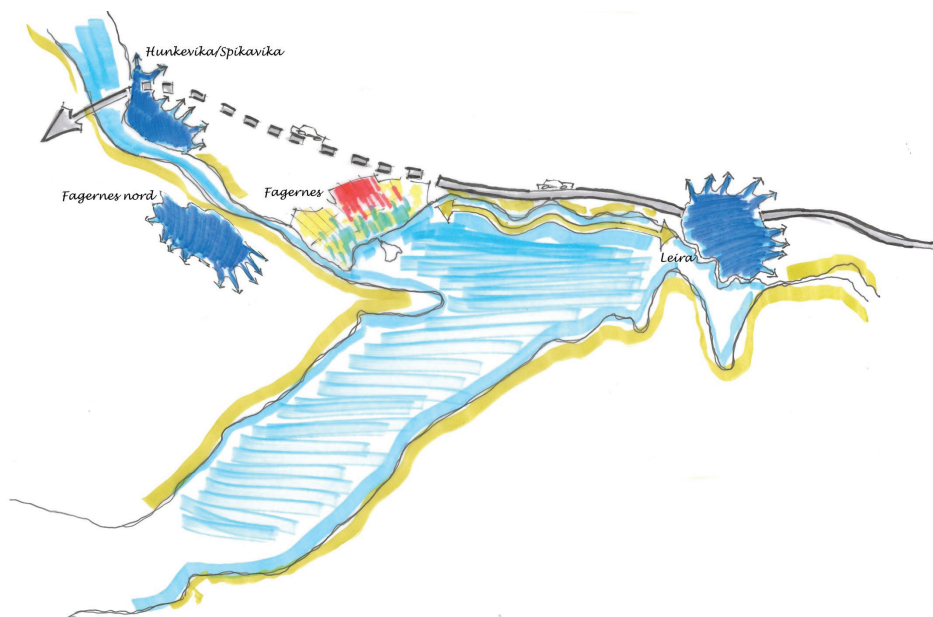
Regionsenteret i Valdres skal fremstå som et attraktivt sted for både beboere, besøkende og gjennomreisende.

Vurderte strategier

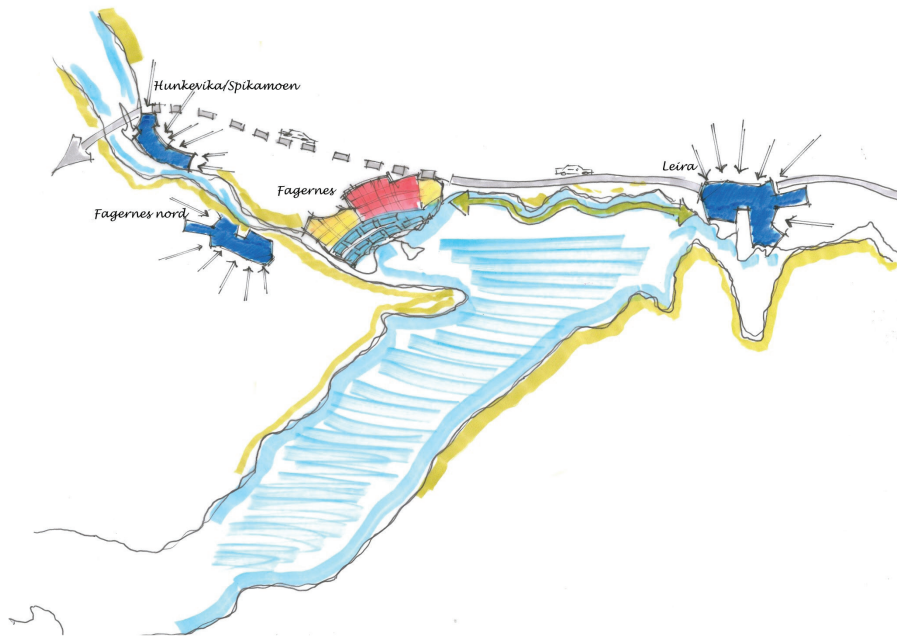
I forbindelse med 3.samling i ATP-arbeidet ble det jobbet med to ulike mulige strategier for regionsenteret: en strategi med spredt utbygging, og en strategi mot en konsentrert småby. Tanken er at en av strategiene skal legges til grunn for areal- og transportstrategien.

Strategi #1 Spredt utbygging

En spredt utbygging innebærer at det ikke legges begrensninger på arealutviklingen, og nyetableringer ikke styres geografisk. Det tillates at veksten spres til flere ulike områder og lav arealutnyttelse, i tråd med den utviklingen og tettheten som har vært rådende i Fagernes og Leira de siste tiårene. En slik strategi innebærer at både Leira, Fagernes nord og Hunkevika/Spikamoen vil være attraktive for nyetableringer, særlig fordi dette er områder der det er enkelt å etablere seg og som ligger enkelt til med hensyn til biltilgjengelighet. Fagernes sentrum vil være mindre attraktivt for næringslivet, da utvikling her vil kreve større ombygginger av eksisterende bebyggelsesstruktur. Dette medfører at det administrative senteret og flest boliger vil være i Fagernes, mens Leira blir senter for handel og kunnskap og øvrige steder blir næringsklynger.



Figur 4-1 Illustrasjon av strategi #1 Spredt utbygging (Kilde: Sweco Norge AS).



Figur 4-2 Illustrasjon av strategi #1 Konsentrert småby (Kilde: Sweco Norge AS).

Strategi #2 Konsentrert småby

En utvikling mot en konsentrert småby innebærer en mer styrt utvikling av arealutnyttelse og tetthet, med føringer for hvilke virksomheter som kan etableres hvor. Det legges opp til både boliger, næring, handel og kultur i Fagernes sentrum, der eksisterende sentrumsbebyggelse utnyttes gjennom fortetting og omdisponering av areal. Fagernes forsterkes som en småby med urban karakter og høy tetthet. Næringsutvikling utenfor sentrumsområdene begrenses med hensyn til arealstørrelser og type virksomheter, dette innebærer at på Leira, Fagernes nord og Hunkevika/Spikamoen tillates for eksempel kun spesielt arealkrevende virksomheter. I en slik strategi vil Leira være sentrum for storhandel og kunnskap, mens det i Hunkevika/Spikamoen tillattes noe bilrelatert næring.

Overordnet strategi

Regionsenteret skal utvikles som en «konsentrert småby», der korte avstander og arealbruk gjør at en større andel av reiser kan gjøres til fots, med sykkel og kollektivtransport. Dette innebærer en bevisst styring av framtidig areal- og transportbruk rundt eksisterende knutepunkt, og er i tråd med gode erfaringer fra andre tettsteder, statlige retningslinjer for ATP-arbeid og resultatene fra de 3 gjennomførte samlingene.



Figur 4-3 Eksempel på utbygging hvis utviklingspotensialet legges innenfor et begrenset område (Kilde: Foredrag av Michael Fuller-Gee).

Fagernes skal ha en urban karakter, og skal være et administrasjons- og kultursentrum, som på sikt også utvikles med kunnskapsrelaterte funksjoner. Fortetting og større utnyttelse av sentrum åpner for flere handels- og næringslokaler.

Leiras funksjon som handelssted opprettholdes, med videre optimalisering for handel med store varer. Utviklingen skal skje slik at Leira kompletterer Fagernes, og at de to stedene sammen bidrar til et attraktivt og styrket regionsenter.

Avstanden mellom de to delene av regionsenteret medfører at sentrum aldri kan fysisk henge sammen. De fysiske barrierene er for store, og sentrene oppfattes som adskilte. Likevel kan Fagernes og Leira knyttes sammen med bedre trafikkale forbindelser, med fokus på tilrettelegging for gående og syklist, samt en egen bussforbindelse mellom sentrene.

Utenfor Fagernes/Leira kan det tilrettelegges for næringsvirksomhet med bensin, produksjon og lager, håndverk. Dette innebærer at i områder som Fagernes nord (Hunkevika/Spikarmoen/Breiset) bør det fremdeles kunne tillattes utvikling, men innenfor et tydelig avgrenset område. Dette for å sikre og bygge opp og rundt en bærekraftig og levedyktig by.

Et viktig redskap for videre utvikling av sentrum er utarbeidelse av en sentrumsplan. Planen skal være en videreutvikling av areal- og transportstrategien for Fagernes, og bør inneholde mer detaljerte tiltak som bidrar til å styrke og forskjønne sentrum. Planen bør legge opp til kvartalsstruktur også i østre del av sentrum og med bebyggelse inntil gata, samt opprettholdelse av etablerte kvartaler. Planen bør



sikre et helhetsgrep (trafikksystem, gang- og sykkelforbindelser, siktakser, grønstruktur), men også identifisere særlig viktige verdier (kulturminner / identitetsskapende elementer) som skal hensynstas. Det bør stilles krav om åpne gatevendte fasader og om publikumsrettede funksjoner i 1. etasje i de mest sentrale kvartalene. I disse kvartalene bør man tilstrebe en blanding av funksjoner (bolig, handel, næring, servering) fordi dette bidrar til det levende og mangfoldige.

For å få til et mer konsentrert sentrum, herunder bl.a. stimulere til økt bolig- og næringsutvikling, er det en hovedutfordring å få økt engasjement og investeringslyst hos private investorer. Næringsliv og gårdeiere på Fagernes og Leira bør samarbeide med utgangspunkt i kjøpesentertankegangen. Handelsnæringene på Fagernes og Leira bør samarbeide for å styrke sin rolle som målpunkt i Valdres, og for å øke sine konkurransefortrinn, og for å sikre en helhetlig utvikling av regionsenteret der de to tettstedene komplementerer hverandre.

Trinnvis utvikling mot langsiktige mål

Mål

Regionsenteret Fagernes – Leira skal være et attraktivt senter i en konkurransedyktig region.

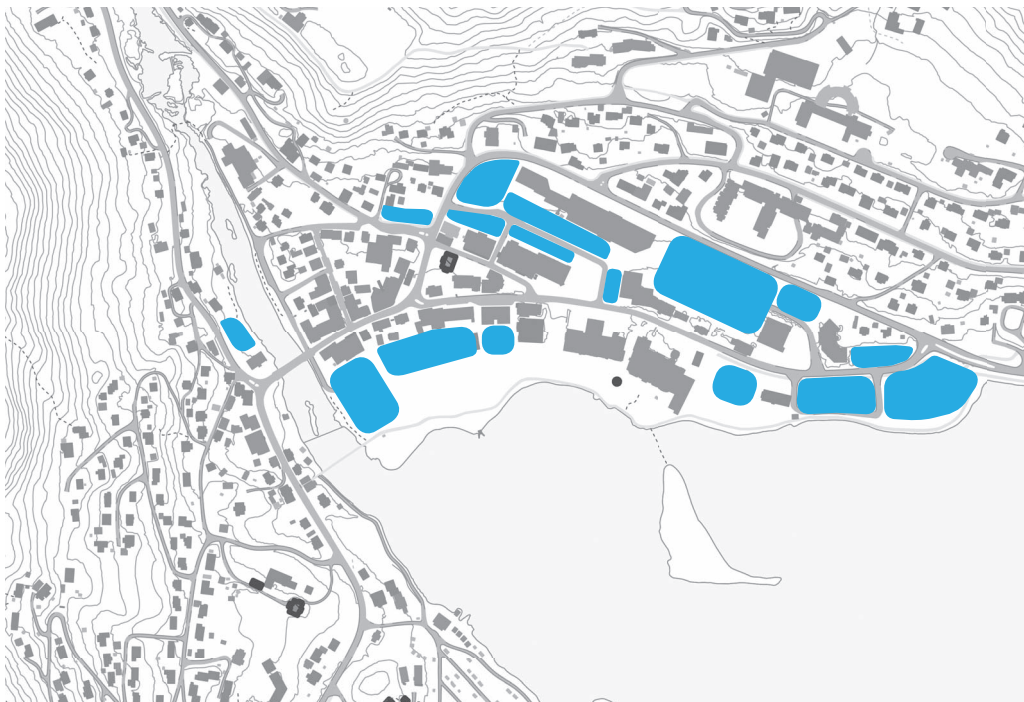
Delmål

- Fagernes skal styrkes og fortettes med boliger, kulturaktiviteter, detaljhandel, kontorarbeidsplasser og arealintensive arbeidsplasser.
- Leira skal utvikles videre med boliger og bilbasert handel med store varer innenfor etablerte områder.
- Det settes fysiske grenser som bidrar til konsentrert utvikling.
- Det skal være enkelt å reise til sentrum med alle transportmidler samtidig som sentrum er skjermet mot gjennomgangstrafikk og annen unødig biltrafikk
- Det settes krav til tetthet og utbyggingsmønster som bidrar til attraktivitet, kvalitet og urbanitet
- En større andel av trafikken mellom Leira og Fagernes skal foregå med sykkel og buss.

Prinsipper for utvikling

I byutvikling er det langsiktig arbeid som gir resultater, og kommuneøkonomien tillater sjelden noe annet enn trinnvis utvikling. De små skritt som blir realisert er ofte like viktige som store langsiktige planer, men visjonen må gi retning for skrittene vi skal ta. Det må lages gode handlingsplaner basert på en reflektert og forankret visjon.

Sannsynligheten for at spesialforretninger og serveringssteder skal kunne overleve langs Jernbanevegen og Gullsmedvegen, vil øke dersom man virkelig lykkes med å bygge attraktive boliger i kvartalet. Forutsetningen for å lykkes med boligambisjonene, er at det satses virkelig sterkt på kvalitet i alle deler av prosjektet, ikke minst i de offentlige rommene som boligene plasseres inn i.

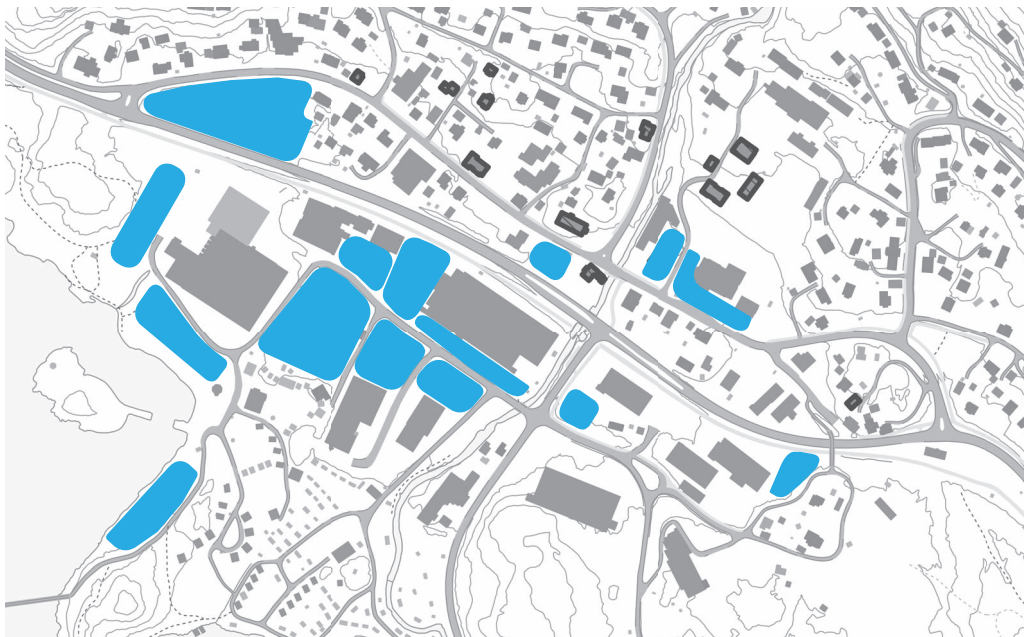


Figur 4-4 Ubebygde arealer i Fagernes sentrum har et utbyggingspotensial på over 150 000 m² gitt at alle nye bygg får flere enn 2 etasjer. (Kilde: Illustrasjon av Statens vegvesen).

Det er et stort fortetningspotensial i Fagernes by og innenfor eksisterende utbyggingsområder på Leira. En videre utvidelse av handelstilbudet bør konsentreres der handelen allerede drives i dag. Store arealer midt i sentrum på Fagernes kan utvikles med næring, kontorer og boliger. Næringsutviklingen konsentreres til Jernbanevegen og rundt Skifertorget.

En forutsetning må være at kommunen stiller krav til utbygger om at de delene av sentret som vender ut mot gata skal ha publikumsinnganger slik at mest mulig av gateløpet aktiviseres. Utbyggingen av sentrene kan også kombineres med bygging av boliger. Det er en forutsetning at parkeringsplassene legges i kjeller/underetasje.

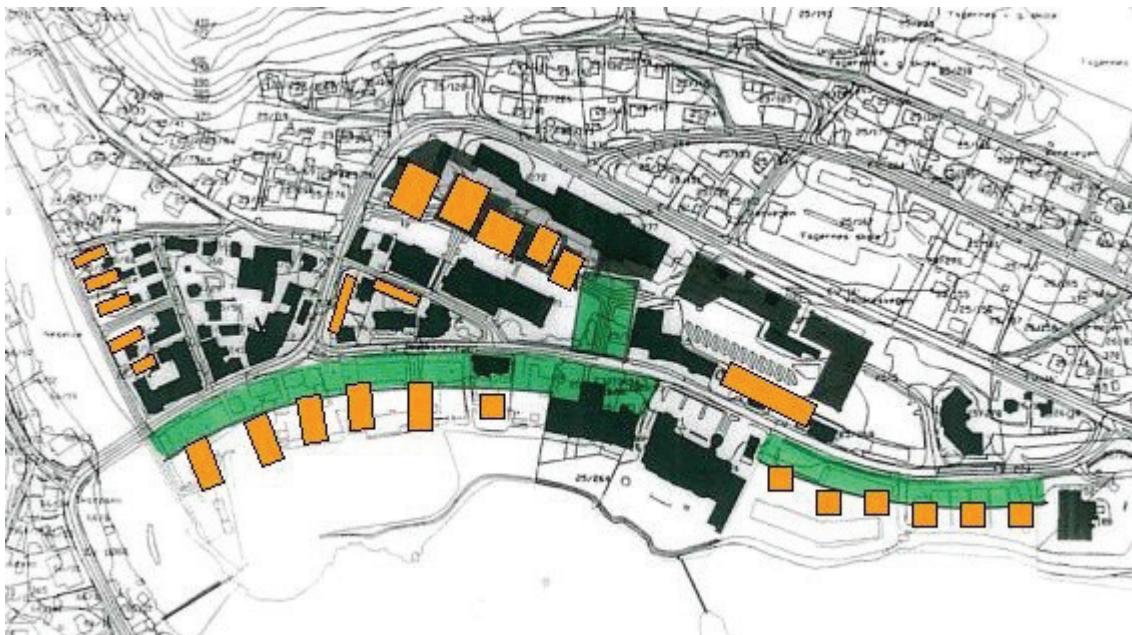
Fremtiden til Leira ligger i sør med kjøpesentrene og varehusene. Nye næringslokaler etableres på eksisterende arealer fremfor å bruke skogsmark og grøntarealer. Høyere arealutnyttelse og kortere avstand mellom de ulike næringsfunksjonene vil gjøre det lettere å bevege seg mellom områdene. Parkeringsarealer må være lett tilgjengelige samtidig som de samles på bestemte områder som ligger i umiddelbar nærhet til de ulike næringsbygningene og målpunktene på Leira. Den gamle delen av sentrum, på nordsiden av E16, har mistet store deler av sentrumsfunksjonen og trenger en opprustning. Området kan endres til hovedsakelig et fortettet boligområde med små innslag av kontorvirksomhet og detaljhandel. Denne delen av Leira har potensiale til å skape en gate med kvartalsstruktur.



Figur 4-5 Ubebygde arealer på Leira har et utbyggingspotensial på over 140 000 m² gitt at alle nye bygg får flere enn 2 etasjer. (Kilde: Illustrasjon av Statens vegvesen).

Å si ja til aktiviteter for å få et levende sentrum vil innebære å si nei til en del aktiviteter utenfor sentrum. Samtidig ser vi mange steder at det parallelt tillates tiltak og prosjekter som vil «ta livet av sentrum», bl.a. spredt lokalisering av detaljhandel og kontorvirksomhet som like gjerne kunne ligget i sentrum. Dersom man ikke sier nei til de initiativene som svekker den overordnede visjonen for sentrum, så vil man heller ikke få realisert visjonen.

Erfaringer fra andre byer viser viktigheten av å satse på et bredt spekter av virkemidler; herunder endringer i parkeringsnormer, endringer i krav om maksimale byggehøyder, satsing på offentlig byrom, gang og sykkelvennlig sentrum, utvikling av grøntarealer med gode forbindelser, gode parkeringsanlegg, samt transformasjon av arealer. Dette er tema det er naturlig å vurdere på nytt ved utarbeiding av en kommunedelplan / sentrumsplan for Fagernes (evt også for Leira).



Figur 4-6 Eksempel på fortetting av Fagernes i tråd med strategien om konsentrert småby (Kilde: Illustrasjon av Asplan Viak).



Figur 4-7 Eksempel på fortetting av kvartalet ned mot parken. (Kilde: Illustrasjon av Asplan Viak).

4.2 Arealbruk

Boligutvikling

Mål

Fagernes skal være en kompakt by med attraktive boliger, boligmiljøer og et pulserende byliv for folk i alle aldre.

Delmål

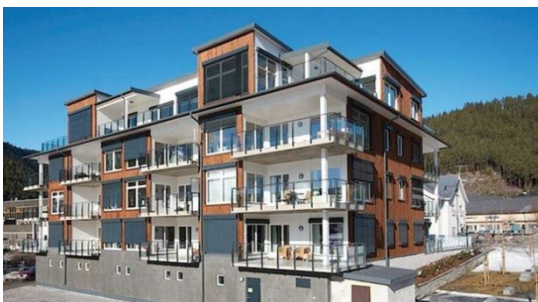
- Byen bygges «innover» med foretting og utfylling av ubebygde arealer.
- Det er tilrettelagt for etablering av leiligheter i sentrum og sentrumssonen i Fagernes og på Leira for å møte boligbehov for framtidens befolkningssammensetning.

Prinsipper for utvikling

Det er kostbart å etablere seg i sentrum, men nærhet til Strandefjorden viser seg å selge. Boliger i sentrum og nær Strandefjorden må gjøres så rimelige som mulig. Kommunen må gjøre sentrale områder mer attraktive for boliger med opparbeiding av uteområder av høy kvalitet. Planlegging og utvikling av områder i sentrum bør skje som et samarbeid mellom kommunen og private aktører.

For Fagernes gjelder det å skape et mer differensiert boligtilbud. Eldre mennesker kan ønske å flytte til sentralt beliggende boliger finansiert ved salg av frittliggende enebolig til unge barnefamilier og yngre tilbakeflyttere som ønsker seg frittliggende boliger. Eldre i dag er gjerne ressurssterke med god helse, god økonomi og med høyt konsum av kulturopplevelser – med andre ord vil eldre i stor grad bidra til byliv. På sikt kan det i sentrum utvikles til å bli en mer blandet sammensetning av unge og eldre i de sentrale boligstrøkene. Det er følgelig viktig å videreutvikle tendensen med sentrumsnære boliger mellom fjorden og Jernbanevegen/sentrum, framfor å etablere boligfelt med eneboliger i kjørevstand fra sentrum. Dette er i tråd med funn fra rapporten «Boligpreferanser i distriktene», hvor Nord-Aurdal kommune var et av fire casestudier (NIBR-rapport 2014:1)

I sentrum av Fagernes står mange næringslokaler tomme. Disse er det mulig å utvikle til boliger eller kontorer. Det bør fokuseres på utvikling av boliger i området Briskeby og øst i Fagernes, med mulighet for service- og handelsfunksjoner i 1. etasje der dette er gjennomførbart. I sentrumskjernen er det ønske om boliger fra annen etasje og oppover. Over Kiwi og andre etablerte næringsbygg er det ønskelig med økt arealutnyttelse, for eksempel påbygg med boliger eller kontorvirksomhet.



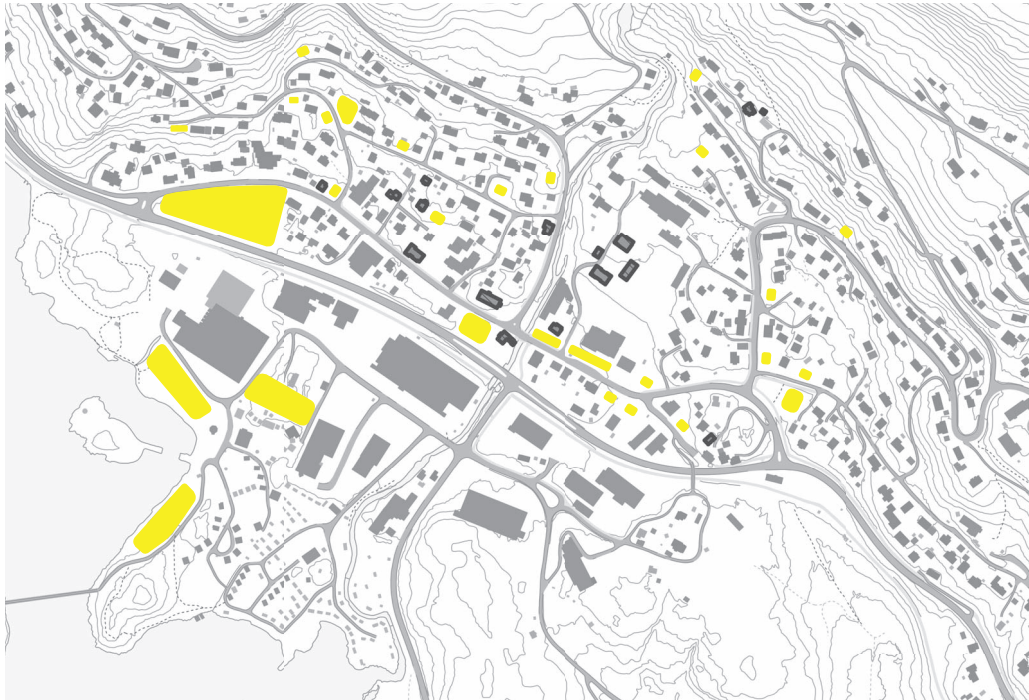
Figur 4-8 Fagernes park og Fagernes panorama er gode eksempler på attraktive boliger i sentrum.



Figur 4-9 Potensielle boligområder i Fagernes (Kilde: Illustrasjon av Statens vegvesen).

På vestsiden av Fagernes og Strandefjorden ligger det flere potensielle boligarealer som i dag brukes som landbruksareal. Områdene ligger i gåavstand fra sentrum. Særlig områdene ned mot fjorden er attraktive og kan med fordel utvikles med boliger i tillegg til allment tilgjengelige naturområder / fellesområder.

Det gamle sentrum i Leira har potensial for nyetablering av boliger. For å ivareta strukturen i det gamle sentrum bør det være åpne fasader mot gaten. En utbygging her bør ha krav om støyisolering pga. nær beliggenhet til E16. Boliger på Leira i nærheten av Strandefjorden kan vise seg å være attraktive og heve kvaliteten på området. Det bør imidlertid etableres en bedre forbindelse for gående og syklende gjennom næringsområdene og ned til fjorden før nye boliger etableres i dette området.



Figur 4-10 Potensielle boligområder på Leira. (Kilde: Illustrasjon av Statens vegvesen).

Tiltak på kort sikt – 2015 til 2017

- Øke planinnsatsen i form av kartlegging av eiendomsforhold, kontakt med grunneiere og potensielle utviklere - identifisere eventuelle hindringer for å bebygge ledige tomter i dag. Bruk av utbyggingsavtaler som sikrer forutsigbarhet og økonomi for utbyggere.
- Som midlertidig løsning før større ombygginger / endringer i bygningsmassen, kan ledige arealer vurderes leid ut rimelig til kunstnere, gallerier, atelier etc. Dette vil skape mer innhold i sentrum i påvente av andre funksjoner.
- Prioritere og tilrettelegge for private boligprosjekt i sentrum.
- Det tas initiativ overfor grunneiere i de planlagte nye boligområdene som kommuneplanen viser ned mot parken, med sikte på omregulering og utbygging.

Tiltak på lengre sikt – fra 2017

- Lag rekkefølgebestemmelser som sier når bynære arealer i kommuneplanen kan bygges ut – og prioriter bygging av leiligheter i sentrum – og fortetting av eksisterende byområde før nye områder åpnes for utbygging.
- Tillat høyere utnyttelsesgrader, dvs. flere etasjer – i boligprosjekter i sentrum. Fortetting med kvalitet.
- Sentrumsnære eneboligområdene bør ytterligere fortettes der det lar seg gjøre.
- Ved revisjon av kommuneplanen bør kommunen vurdere planlagte boligfelt langt fra sentrum på nytt.
- Kommunen bør planlegge for boligbygging i sentrum på Leira.

Næringsutvikling

Mål

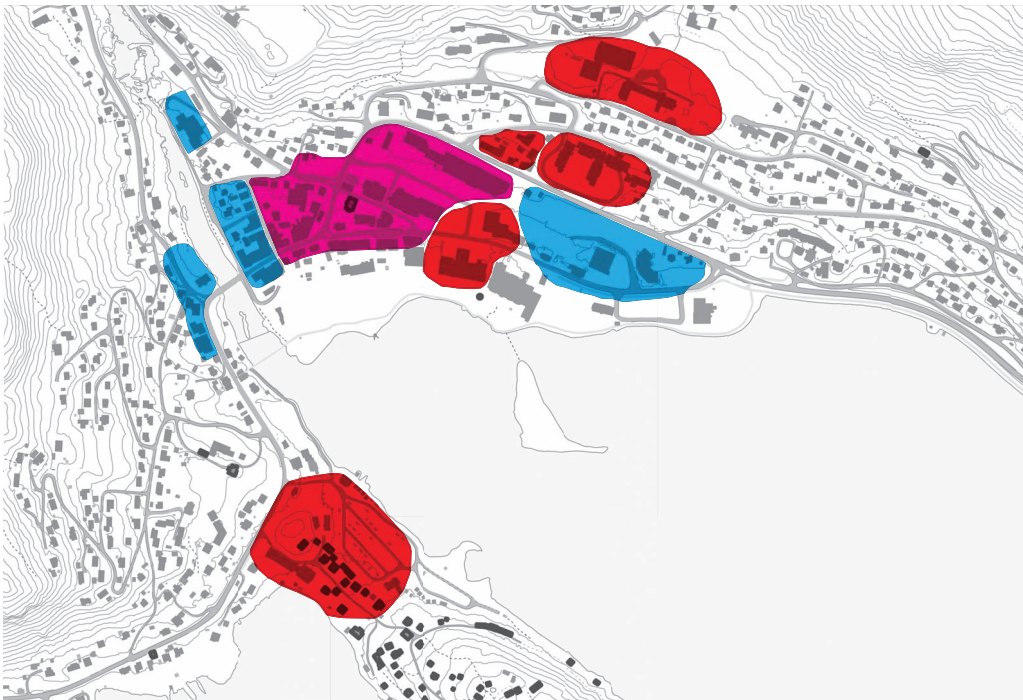
Regionsenteret Fagernes–Leira er vekstdynamo for hele kommunen og regionen.

Delmål

- Virksomheter som er ønsket i Fagernes, skal prioriteres til Fagernes.
- Det tilrettelegges for aktivitetsskapende virksomhet i tilknytning til Fagernes sentrum.
- Fagernes har et komplett bysentrum, for befolkning og besøkende. Næringsliv, kulturtilbud og handel supplerer hverandre slik at det blir flere grunner for folk til å oppholde seg der over tid.
- Jernbanegata er attraktiv for etablering av handels- og servicefunksjoner. Det ligger gatevendte servicefunksjoner og detaljhandel i første etasje.
- Det er god dialog og klima for investering mellom næringsseiendoms- og offentlige aktører.
- Det forventes innenfor eksisterende næringsområder på Leira, Hunkevika, Breiset og Spikarmoen.
- Handel med store varer som ikke har plass på Fagernes og som er bilkrevende, legges primært på Leira.

Prinsipper for utvikling

Som bidrag til vitalisering av byen er det viktig å samle kontor- og servicebedrifter i Fagernes sentrum. Det samme gjelder kulturbygg og kulturaktiviteter. Kultur og næring trenger hverandre.



Figur 4-11 Eksempel på arealer egnet for kontor (blått), handel (lilla) og offentlige funksjoner (rødt). (Kilde: Illustrasjon av Statens vegvesen).



Spesialforretninger og serveringssteder langs Jernbanevegen og sentrum har bedre livsvilkår hvis man lykkes med å bygge attraktive boliger i kvartalet. Dette forutsetter en videre satsing på de offentlige rommene, jfr byutviklingsprosjektet. Mennesker i en gate opplever de tre høydemetrene nærmest bakken. Fasadeutforming og funksjoner i første etasje i de kvartalene man ønsker gående/folkeliv og urbanitet blir følgelig svært viktige.

På Leira utnyttes de handels- og industriarealene som allerede er etablert. Leira er godt tilrettelagt for bilkrevende storvarehandel. Ved å tilrettelegge for en mer strukturert parkeringslogistikk åpnes det opp for større utnyttelse av de etablerte områdene.

Hunkervika, Spikarmoen og Breiset fortettes innenfor de eksisterende arealene. Disse områdene egner seg for eksempel til industri, bilutsalg eller annen servicefunksjon som retter seg mot bil.

Tiltak på lengre sikt – fra 2017

- I sentrumskjernen fortettes det med bygninger med handels- og servicefunksjon i 1. etasje og boliger eller kontorer i de resterende etasjene. Fasadene må vendes ut mot gaten for å ramme inn gaterommet og slik at gode byrom kan skapes.
- Intensivere utvikling av bolig og næring i tilknytning til Jernbanevegen og Strandefjorden.



Figur 4-12 Eksempel på avgrensning av areal for industri/lager og handel med store varer. (Kilde: Illustrasjon av Statens vegvesen).



Byliv og stedsutvikling med kvalitet

Mål

Fagernes by skal ha en sjarmerende bykjerne med et pulserende byliv fylt med opplevelse, flott arkitektur, gangstrøk, attraktive boliger, vakre gater, allsidig kultur- og fritidsliv og et dynamisk handelsmiljø.

På Leira bygges det opp rundt de funksjoner som allerede er etablert, som for eksempel videregående skole, folkehøyskole, idrettshall og attraktive friluftsområde nede ved fjorden.

Delmål

- Det er et godt opparbeidet og omsorgsfullt vedlikeholdt hierarki av nære friområder rundt sentrum i Fagernes og på Leira, og det er etablert små grøntarealer / hyggelige, sosiale møteplasser i bybebyggelsen med gode gangforbindelser mellom disse og til større parker og friområder.
- Universell utforming av anlegg for gående og sykkel, offentlig gater, plasser og parker er lagt til grunn for alle planer og prosjekter.
- Sentrumskjernen innbyr til opphold og byliv.
- Sentrum og områdene ned mot Strandefjorden har vakre og trivelige gateløp, byrom og plasser.
- På Leira er utearealene styrket slik at de er mer attraktive for opphold.
- VLMS- og skoleområdene er koblet sammen med resten av Fagernes sentrum.
- Det er bygget oppunder det historiske Fagernes for å styrke ønsket om en sjarmerende småby ved fjorden.
- Det er fokus på sentrumsaksler gjennom Fagernes, ved at sentrumsfunksjonene er prioritert til disse aksene.
- Det er et økt fokus på folkehelse ved utvikling av sosiale møtesteder - og satsing på kultur.

Prinsipper for utvikling

Opprusting av byrom kan bidra til et mer levende og mangfoldig sentrum. I Fagernes og på Leira er parkene/friområdene nede ved Strandefjorden viktig i denne forbindelse. Men også møteplasser, lekeparker, skateparker og nye gang- og sykkelforbindelser kan være viktige elementer i en slik opprusting. Fagernes har større potensiale for å være et knutepunkt for kulturell aktivitet, samtidig som bygd livet blir stimulert. Her er fokus på byrommene ute og inne en suksessfaktor. En sentrumsplan er kommunens viktigste redskap i tilrettelegging for en slik utvikling.

I Fagernes er det viktig å holde et sterkt fokus på gaterom og byrom med kvalitet. Nye bygninger i sentrum bør ligge med åpne fasader inntil fortau (byggelinje i byggegrensen). Aktiviteter bør samles rundt byens torg – Skiferplassen.



Figur 4-13 Hva gjør tettsteder attraktivt for mennesker? Svar: Andre mennesker

Kvartalsstruktur med rutenett vil gi en robust og fleksibel struktur som definerer og tydeliggjør gater og byrom. Langs Jernbanevegen i øst ligger det en fin allé som rammer inn veien. Denne bør videreføres langs resten av Jernbanevegen for å skape kontinuitet og grønne elementer i gatebildet. Et lignende grønt element kan man se for seg langs aksen fra Strandefjorden til VLMS-området. Aksene krysses ved Skifertorget som da blir et naturlig sentrum. Opprusting av aksene krever et samarbeid med gårdeiere og de næringsdrivende.

Møter skaper steder

Folk møtest sjeldan bare for å møtast og sosialisera, men fordi vi har eit eller anna ærend der.

Dagbladet 16.09.2012 Andreas Hompland

Det store parkområdet er et viktig festivalområde og brukes sesongbasert. Utenom sesongen bør det stimuleres til bruk av arealet som et parkområde. Det bør holdes fri for parkering.

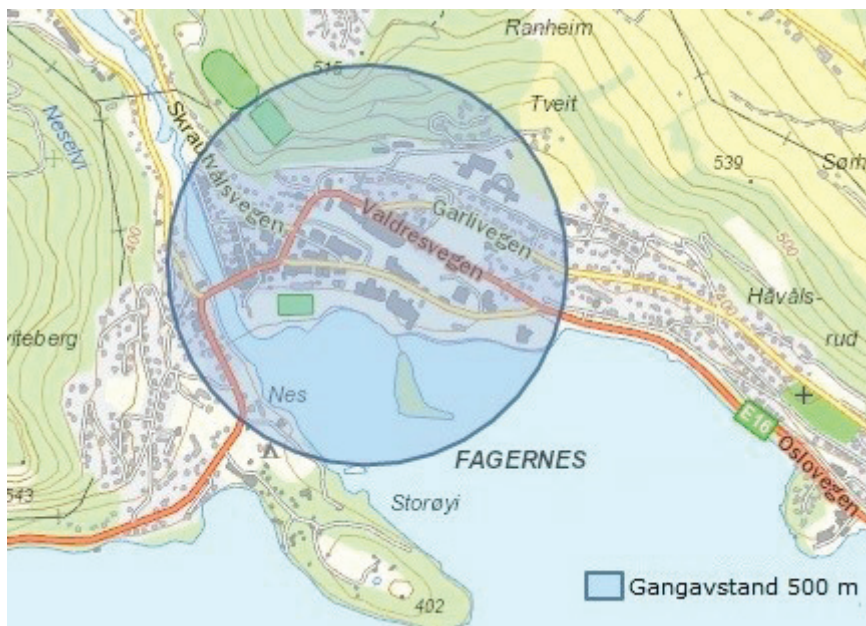


Figur 4-14 Parken har et stort potensiale til å skape bolyst og godt bymiljø. (Kilde: Illustrasjon av Asplan Viak).

Strandefjorden er en viktig kvalitet for Fagernes. Siktlinjer fra byen og gatene må derfor opprettholdes eller opprettes for å bygge opp under nærheten til fjorden. Videre vil innkjøp av kunst / skulpturer kunne bidra til mangfold og opplevelse i offentlige rom.

Det må stilles krav om at alle byggeprosjekt må bidra positivt til utvikling av tettstedet og sentrumsmiljøet. Områder innenfor sentrumssonen skal utvikles med høy arealutnyttelse og utvikles med urbane kvaliteter- skape en tydelig sentrumsfølelse med sosiale møteplasser som bibliotek, parken, kino, torg og plasser. Offentlige tjenester kan med fordel kombineres med kommersiell virksomhet for å skape gode møteplasser, for eksempel ved at en cafe låner ut bøker på vegne av folkebiblioteket (som i dag ligger i underetasjen av kulturhuset). Barnehage i parken er eksempel på et tiltak som vil skape liv i Fagernes sentrum.

Kommunen vil spare ressurser på å legge til rette for at flere eldre kan leve et liv mest mulig uavhengig av offentlige tjenester. Dette fordi antall personer over 67 år blir doblet innen 2060 (SSB). Framtidige boliger bør derfor legges innenfor tøffel- eller rullatoravstand fra sentrum.



Figur 4-15 Boligbebyggelse bør sentreres innen en radius på 500 meter fra sentrum for å bidra til aktive og livlige gater, og for at flere eldre kan leve et liv mest mulig uavhengig av offentlige tjenester. (Kilde: Illustrasjon av Statens vegvesen).



Rekreasjonsområdene på Leira kan gjøre området mer attraktivt. Ved å fokusere på tydeligere gangforbindelser mellom boligområdet, sentrum og grøntområdene vil øke potensialet for boligutvikling i sentrumsområdet.

Tiltak på kort sikt – 2015 til 2017

- Vurdere utarbeidelse av sentrumsplan for Fagernes
- Ruste opp byrommene. Skape hyggelige, sosiale møteplasser.
- Stille krav om og stimulere til publikumsrettede aktiviteter i 1. etasje (butikker, serveringssteder) i bebyggelsen i sentrum.
- Det må stilles krav om minimum 2.etg for nye bygg i Fagernes sentrum.
- Videreutvikle biblioteket som sosial møteplass.
- Aktiv bruk av belysning for å framheve kvaliteter (bør vurderes i en sentrumsplan)
- Området langs Neselva gjøres mer attraktivt ved å flytte parkeringsmulighetene og forbedre gangforbindelsene.

Tiltak på lengre sikt – fra 2017

- Etablere Skifervegen som en gate ved at bebyggelsen trekkes helt inntil veggen med brede fortau og åpne fasader.
- Revitalisere Skiferplassen ved å trekke bebyggelse inntil torget. Viktig at bebyggelsen har publikumsrettede funksjoner mot Skiferplassen.
- Helhetlig utvikling av parken.
- Oppgradere og ha felles standard på fortau og gater, inklusive felles standard på møblering og skilting.
- Det etableres et signalbygg/installasjon ved rundkjøringen før E16 går inn i tunnel, for å skape attraktivitet og synliggjøring av tettstedet.
- Fullføre en komplett opparbeidet, overordnet grønnstruktur med godt tilrettelagte traseer for gående og syklende.
- På Leira må det etableres gode gangakser fra boligområdene, gjennom næringsområdene og ned til fjorden.
- Eventuelt utarbeide og ferdigstille sentrumsplan for Fagernes.

4.3 Trafikk- og transportløsninger

Vegsystemet

Mål

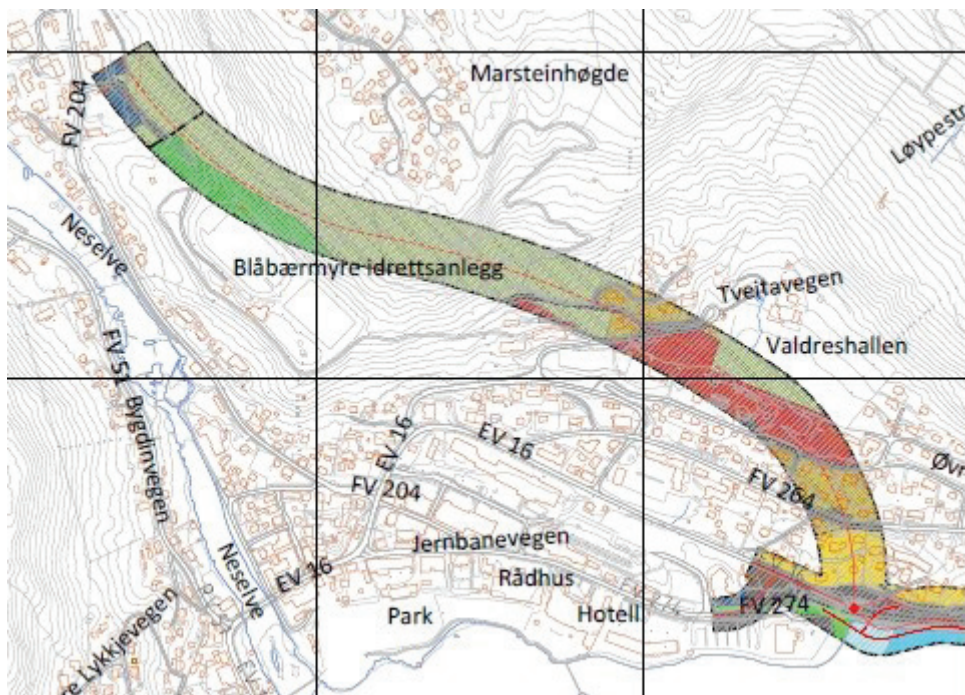
Det er enkelt å reise til Fagernes sentrum samtidig som sentrum er skjermet for unødig biltrafikk.

Delmål

- Trafikkbildet i sentrum er ryddig. Sentrum har god tilgjengelighet med bil samtidig som sentrum er beskyttet mot gjennomgangstrafikk og annen unødig biltrafikk.
- Veger og gatebruk har skapt en sammenknytning til landskap, funksjoner og prioritering mellom trafikantergrupper. Det er gater i Fagernes sentrum, ikke veger.

Prinsipper for utvikling

Vedtatt kommunedelplan for ny E16 innebærer at vegen legges utenfor sentrum i tunnel. E16 vil da ikke lenger være en like stor barriere mellom sentrum og skoleområdene/helseområdene. Dette vil øke muligheten for en mer fleksibel utvikling av sentrum, da det vil være enklere å få etablert nye avkjøringer/nye kvartalsstruktur fra en fylkesveg enn i fra riksveg.



Figur 4-16 Vedtatt kommunedelplan for E16 gjennom Fagernes. (Kilde: Statens vegvesen).



Sentrum må gjøres mer gåvennlig. Viktigste tiltak for å oppnå dette vil være å legge E16 utenom sentrum og derved redusere behov og muligheter for gjennomkjøring i gatenettet i sentrum. Jernbanevegen som miljøgate vil også bidra til et mer gåvennlig sentrum.

En samlet og strukturert parkering strategisk plassert i randsonen av sentrum og ulike sentrumsfunksjoner er et redskap for å unngå unødig kjøring i sentrum.

Utbygging og utvikling av vegsystemet må ha en langsiktig plan for øye, og utviklingen bør skje trinnvis i henhold til firetrinnsprinsippet som Statens vegvesens filosofi for utvikling av et transportnett:

1. Tiltak som kan påvirke transportbehovet og valg av transportmiddel
2. Tiltak som gir mer effektiv utnyttelse av eksisterende infrastruktur
3. Begrensede utbyggingstiltak
4. Større ombygginger eller ny trase

Trinn1: Arealutvikling som er beskrevet i kapittel 4.2 foran med konsentrasjon til sentrum av boliger, næringsvirksomhet og kulturtilbud vil bidra til at mange vil få kort avstand fra bolig til arbeidssted og ulike gjøremål, samt at mange kan velge å gå eller sykle i stedet for å bruke bil. Konsentrasjon av reisemål i sentrum vil også bidra til at mange fra andre steder i kommunen og regionen kan benytte det sentrumsrettede busstilbudet.

Tiltak på kort sikt – 2015 til 2017

- Vurdere utarbeidelse av sentrumsplan for Fagernes, med gatebruksplan og fokus på byakser og sentrumskjerne på fotgjengernes premisser.

Tiltak på lengre sikt – fra 2017

- E16 legges utenfor Fagernes sentrum i tråd med vedtatt kommunedelplan.
- Eventuelt utarbeide og ferdigstille sentrumsplan for Fagernes.



Kollektivtrafikk

Mål

Fagernes og Leira skal ha et attraktivt busstilbud som kan konkurrere med privatbilen slik at antallet som benytter buss mellom tettstedene fordobles.

Delmål

- Nye boliger og virksomheter lokaliseres til sentrum eller i kort gangavstand til busstraseer.
- Det etableres en bussrute mellom Fagernes og Leira med hyppige avganger.
- Veg- og gatenettet skal utformes slik at det gir bussene rask og rasjonell framføring
- Skysstasjon og holdeplasser lokaliseres og utformes slik at de er effektive både for passasjerene og bussene samt er universelt utformet.

Prinsipper for utvikling

Utbyggingsmønsteret bør videreutvikles slik at reisestrømmer gir grunnlag for hyppige avganger. Høy frekvens og kort reisetid er de viktigste faktorene for å få flere til å bruke bussen. En egen bussrute mellom Fagernes og Leira vil bidra til dette. For å sikre god regularitet av en slik bussrute, bør det vurderes å etablere en kobling mellom Skifervegen og Skysstasjonen for bussene. Dette bør en sentrumsplan ta stilling til.

Tiltak på kort sikt – 2015 til 2017

Bybuss (minibuss) mellom Fagernes og Leira med hyppige avganger.

Gående og syklende

Mål

Gående skal ha førsteprioritet i sentrumskjernen av Fagernes. Fremtidig arealdisponering skal sikre at det er enkelt for flest mulig å gjennomføre sine gjøremål til fots.

Delmål

- Gangforbindelser ivaretar gående på langs og på tvers av Fagernes. Forbindelsen mellom sentrum og strandsonen er forbedret og innbydende.
- Utbygging av hovedsykkelruter dekker behovene for transportsyklistene som skal til skole, arbeid og fritidsaktiviteter.
- Gang- og sykkelvegen langs fjorden er en attraktiv forbindelse som styrker samspillet mellom Fagernes og Leira.
- Planlegging og utforming av hovedsykkelruter, samt drift og vedlikehold av sykkelrutene gjør det trafiksikkert å sykle.



Figur 4-17 Viktige eksisterende og potensielle gangakser i Fagernes. (Kilde: Illustrasjon av Statens vegvesen).

Prinsipper for utvikling

Aktuelle virkemidler for å gi gående og syklende første prioritet i sentrum, er å anlegge brede fortau, innføre enveiskjøring for enkelte gater og stenge enkelte kryss. Det må bygges opp under den viktige gangaksen mellom Fjorden – Parkplassen – VMLS – Skoleområdene.



«Byen må tilby muligheter for et bredt spekter av sosiale handlinger. Det må finnes offentlig tilgjengelige byrom som inviterer til bruk og sikrer at alle kan finne steder som de kan identifisere som sine. Og ikke minst må byen invitere til at man beveger seg i den som fotgjenger, med fotens hastighet, og ikke utelukkende som bilfører eller passasjer.»
Arkitekt Ketil Kiran
(innlandsbykonferansen på Fagernes 2009)

Figur 4-18 Bilde fra åpning av miljøgate og parkplassen



Tilgangen til friluftsområdene/friområdene ved fjorden på Leira (herunder badeområdene ved Strandefjorden fritidspark) må styrkes gjennom sikring av gangakser og skilting. Det må etableres et sammenhengende, trygt og sikkert gang- og sykkelvegnett fra boligområdene på Leira og ned til fjorden. Separere gående og syklist der syklist kan ha høy hastighet.

Fotgjengerne bør prioriteres fordi de utgjør den overlegent største trafikantgruppen i bysentrene. Nesten alle som bruker sentrum er fotgjengere på hele eller en del av sin reise til og fra gjøremålene i sentrum, og mellom disse internt i sentrum.

De som kjører bil går fra og til parkeringsplassene, og de som reiser kollektivt bruker beina til og fra holdeplassene. Likevel er fotgjengerne ofte en svak gruppe i byenes trafikkplanlegging. De får langt mindre plass i gatene enn deres antall og betydning for sentrum skulle tilsi, sammenliknet med den plassen og de framkommelighetskravene som en gjerne bygger på for biltrafikken.

Forbedringer av fotgjengerarealer vil stimulere til økt bruk av bygatene og som regel også medføre økt omsetning for de nærliggende butikker. Et trivelig sentrumsområde vil kunne være en drivkraft for at folk endrer reisevaner og i større grad velger sentrum som reisemål.



Figur 4-19 Viktige eksisterende og potensielle gangakser på Leira (Kilde: Illustrasjon av Statens vegvesen).



Tiltak på kort sikt – 2015 til 2017

- Gjennomføre midlertidige tiltak – for eksempel gågater deler av året i turistsesongen (jfr rakfiskfestivalen).
- Etablere fortau fra Kiwi og forbi kinarestauranten
- Etablere gangadkomst fra parkering og fram til VLMS
- Reetablere gamle Kongevegen mellom Fagernes og Leira.
- Parkeringsinnretninger for sykler ved målpunkter og kampanjer for å få flere til å sykle.
- Etablere sykkelparkering i sentrumskjernen – under tak og belyst
- Utleie av sykkel – også el-sykler

Tiltak på lengre sikt – fra 2017

- Begrense biltilgjengeligheten i sentrum, ved å innføre enveiskjøring for enkelte gater og stenge enkelte kryss.
- Bygge opp under den viktige gangaksen fra Parken – Skiferplassen – VLMS – Skoleområdene, ved etablering av brede fortau/gangveg.
- Fullføre fortau/gangveg langs Garlivegen mellom Fagernes og Leira.
- Permanent gågate. Viktig å finne riktig målestokk for en slik gågate i forhold til befolkningsgrunnlaget.

Parkering

Mål

Det er enkelt å parkere for handlende og besøkende til sentrum i Fagernes og Leira.

Delmål

- Arealer for parkering reduseres for å bedre arealutnyttelse. Frigitt p-areal brukes til fortetting og attraktive byrom.
- Parkeringsarealene differensieres i forhold til korttids- og langtidsparkering, hvilket gir en tydeligere prioritering mellom besøkende, arbeidstakere og beboere.
- Parkering samles i parkeringshus og større parkeringsplasser tettest mulig inn til sentrum.
- Korttidsparkering for kunder til sentrum ligger på P-plasser og gategrunn nærmest sentrum med maksimums parkeringstid på 2-3 timer.
- Langtidsparkering / arbeidsplassparkering ligger noe unna sentrum.

Prinsipper for utvikling

Kommunen har tidligere vedtatt en parkeringsstrategi for Fagernes, hvor det anbefales at «det etableres større p-områder i sentrum og at arealbruken endres for et tilsvarende antall av dagens p-plasser. Dette fordi konsentrasjon av p-plasser vil gi mulighet til å etablere byrom som kan skape mer liv i sentrum, det vil åpne for en bedre arealutnyttelse, bedre trafikkavvikling grunnet mindre letetraffikk, samt at større p-plasser/p-anlegg vil gjøre det mulig å etablere god og entydig skilting.»

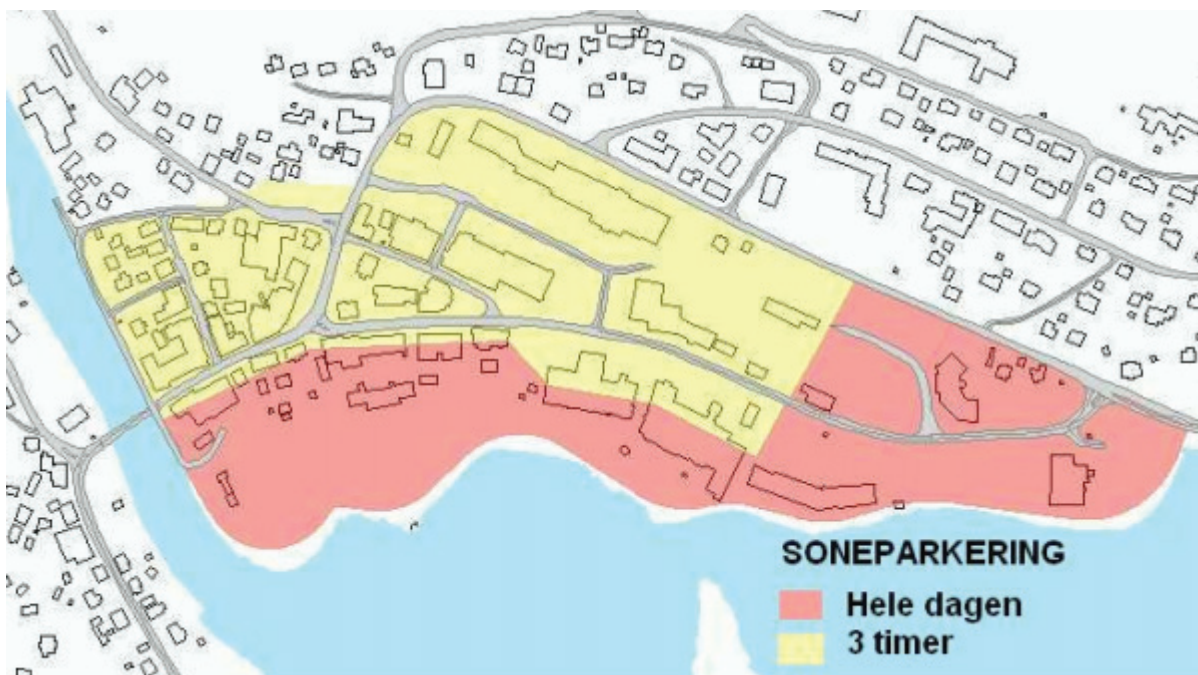
Erfaringer fra andre byer viser at bysentra som gir forholdsvis lav prioritet til personbilens framkommelighet og parkering til fordel for fotgjengere, syklistene og byrommenes kvalitet for opphold



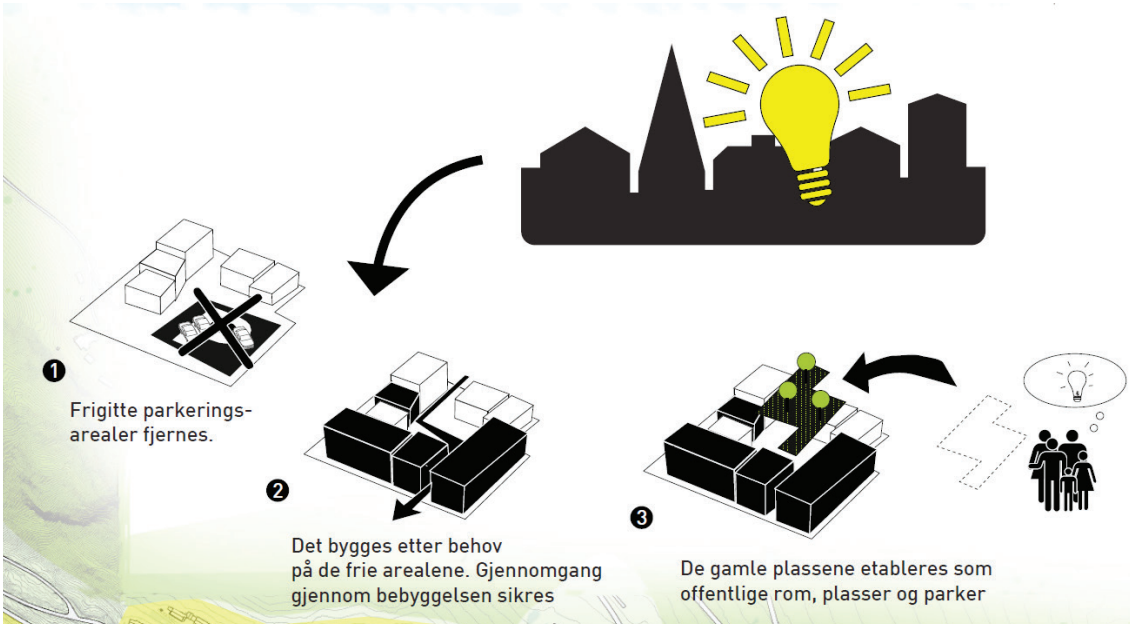
og aktivitet, klarer seg bedre i konkurransen om publikums interesse, tid og penger, enn de bysentrene som satser mye mer på å løse sentrums tilgjengelighet med høy bilbruk.

I en tett bystruktur kan det være vanskelig å løse parkeringskravene på egen tomt, og det bør derfor legges til rette for en områdebetjening med parkering gjennom avtaler og kommunens frikjøpsordning. Dette kan redusere kostnadene i nye byggeprosjekter og dermed stimulere til byutvikling. Et parkeringsanlegg kan med fordel kombineres med næringsbygg. Kommunen har et p-fond som kan brukes til å delfinansiere et p-anlegg.

Parkering på bakkeplan er dårlig arealutnyttelse. Det bør derfor bestrebes å fjerne bakkeparkering for å utnytte de åpne tomtene til byutviklingsprosjekter som nybygg og parker.



Figur 4-20 Soneinndeling av Fagernes sentrum (vedtatt p-strategi for Fagernes)



Figur 4-21 Transformasjon fra parkering til bebyggelse, offentlig rom, plasser og parker

På Leira må dagens dominans av parkerte biler suppleres med grønne innslag, gangakser med mer.

Tiltak på kort sikt – 2015 til 2017

- Revurdere tidligere vedtatt kommunale parkerings-strategi i forhold til muligheten for å etablere parkeringshus.
- Krav om parkering i bebyggelsen/under bakken og/eller aktiv bruk av frikjøpsordningen slik at kommunens p-fond kan brukes til å drifte/etablere et p-anlegg.

Tiltak på lengre sikt – fra 2017

- Parkeringshus og fysiske tiltak knyttet til parkering. Det utarbeides en utredning som ser på lokalisering og finansiering av ett eller flere slike p-anlegg. Nord-Aurdal kommune tar sikte på å gjenkjøpe JVB-tomten til dette formålet.



5. Samarbeidsavtale

5-årig samarbeidsavtale om areal- og transportutviklingen i fagernes og leira 01.08.2015 – 01.08.2020

1. Denne samarbeidsavtalen om areal- og transportutvikling i fagernes og leira er inngått mellom følgende parter:

- Nord-Aurdal kommune
- Næringslivet representert ved Valdres Næringsforum
- Statens vegvesen Region øst
- Oppland fylkeskommune

Dersom partene er enige om det, kan andre kommuner i Valdres samt Fylkesmannen i Oppland inviteres til å slutte seg til avtalen.

2. Bakgrunn for avtalen

Regionsenteret i Valdres er Fagernes-Leira, mens Fagernes er byen i Valdres. Byens sentrum skal gjøres mer attraktiv og urban for bosatte, næringsliv og besøkende. Byen skal utnytte sin beliggenhet bedre og bl.a. knyttes nærmere til Strandefjorden. Byen skal være lett tilgjengelig med alle typer transportmidler. Leira skal gis mulighet til å videreutvikle seg som et tettsted innenfor rammer som ikke svekker Fagernes som byen i Valdres.

For å realisere mål og utfordringer kreves det innsats fra flere aktører. Areal- og transportutviklingen formes av kommunen, fylkeskommunen og staten, samt næringsliv og befolkning. Det er derfor viktig at forvaltningsnivåene samarbeider på grunnlag av felles mål og strategier, og det er viktig med god forankring i lokal og regional befolkning og næringsliv.

Samarbeidet om areal- og transportutviklingen i Fagernes og Leira er tjent med:

- Et felles grep om utviklingen.
- Langsiktig politikk som grunnlag for prioritering av kortsiktige tiltak.
- Samordning av forvaltningsnivåenes planer og tiltak for å sikre helhetlige løsninger og økt forutsigbarhet.

På denne bakgrunn har Nord-Aurdal kommune, lokalt næringsliv, Statens vegvesen Region øst og Oppland fylkeskommune gjennomført en samarbeidsprosess i 2013 – 2015 som har avklart visjoner og mål for areal- og transportutviklingen. For å videreføre dette arbeidet har partene vedtatt en likelydende sak om å inngå en samarbeidsavtale med sikte på å inngå bindende avtaler om arbeids- og ansvarsdeling og om finansiering av tiltak.



3. Hovedprinsipp for samarbeidet

Partene i denne avtalen inngår i et langsiktig samarbeid om en felles areal- og transportutvikling i Fagernes og Leira som utvikler Fagernes til en attraktiv og bærekraftig by, og som sikrer Leira utviklingsmuligheter innenfor gitte rammer.

Samarbeidet skal bidra til en samordnet areal- og transportutvikling for Fagernes og Leira som følger opp både lokale, regionale og nasjonale mål.

Til grunn for samarbeidet legges:

- Nasjonale mål og forutsetninger definert i nasjonale transportplan (NTP).
- Nasjonale mål og forutsetninger definert i statlige forventningsnotat.
- Føringer fra regional planstrategi for Oppland
- Føringer fra regional strategiplan.
- Føringer fra kommuneplanen for Nord-Aurdal
- Vedtatt strategi for ny byutvikling innenfor areal og transport fra samarbeidsprosessen 2013 – 2015

Gjennom samarbeidet basert på denne avtalen skal partene bidra til:

Å sikre godt kunnskapsbasert beslutningsgrunnlag for folkevalgte i kommunene og fylkeskommunen, samt for andre berørte myndigheter eller sektorer for å bidra til mer helhetlige løsninger og økt gjennomføringskraft enn i dag.

Samarbeidet under denne avtalen skal basere seg på følgende prinsipper:

- Samarbeidet er mellom selvstendige og likeverdige parter.
- Samarbeidsorganet har ikke formell beslutningsmyndighet og konsensus legges til grunn for faglige anbefalinger og tilrådinger.
- Der enighet likevel ikke oppnås, håndteres sakene gjennom avtalepartenes ordinære organer.
- Samarbeidspartene skal stille relevante faglige ressurser til rådighet for prosjektarbeidet innenfor sine sektorer og fagområder. Arbeidsomfanget skal avtales særskilt.
- Forslag til konkrete planer og tiltak som tilrådes og utarbeides under dette samarbeidet skal bygge opp under de mål som er definert under denne avtalens punkt 4.

4. Mål for samarbeidet

Hovedmålet for samarbeidet under denne avtalen er å bidra til å gjøre Fagernes til en attraktiv og bærekraftig by basert på virkemidler innen areal- og transportsektoren. Leira skal gis mulighet til å videreutvikle seg som et tettsted innenfor rammer som ikke svekker Fagernes som regionsenteret i Valdres.

Med attraktiv by menes tiltak som bidrar til:

- Å gi Fagernes by en sjarmerende bykjerne med høy kvalitet i byrom og bygninger.
- Å gjøre Fagernes til en tett og konsentrert by med en mangfoldighet av byopplevelser.
- Å knytte Fagernes tett til Strandefjorden.



Med bærekraft menes tiltak som bidrar til:

- Langsiktig, framtidsrettet og konkurransedyktig næringsliv.
- Styrking av befolkningens levekår og livskvalitet.
- Redusering av transportbehovet og transportsektorens klimagassutslipp.

For virkemidler i areal- og transportsektoren innebærer dette blant annet:

- Å bygge byen innover med fortetting og utfylling av ledige arealer.
- Å gjøre det enkelt å reise til Fagernes og Leira med alle typer transportmidler samtidig som sentrum er skjermet for unødig biltrafikk.
- Å utvikle et attraktivt kollektivtilbud og et effektivt og trygt gang- og sykkelvegnett

5. Oppgaver

Motivasjonen for sentrumsutvikling i Fagernes er ikke store vegprosjekt som både skal løse trafikkproblemene i sentrum og sikre finansiering av bypakke. Motivasjonen er først og fremst knyttet til revitalisering av sentrum. Målene for arbeidet er riktignok langsiktige, men utviklingen må skje trinnvis. Dette er viktig for å opprettholde motivasjon i byen at det sørges for gjennomføring av tiltak som viser at det stadig skjer forbedringer.

Prosjektet skal vektlegge i prioritert rekkefølge:

1. Fysiske tiltak i regionsenteret.
2. Planer etter plan- og bygningsloven.
3. Sentrumsplan og faglige utredninger.

Samarbeidet skal blant annet omfatte:

- Grunnlag for kommunedelplan for Fagernes og Leira.
- Grunnlag for utarbeiding av sentrumsplan for Fagernes by med handlingsprogram.
- Tiltak for kollektivtrafikk og mindre bilbruk i sentrum.
- Infrastruktureltiltak for bussframkommelighet, biltilgjengelighet, gang- og sykkelveger, parkering m.v.
- Arena for samordning av prioriterte oppgaver.
- Kommunikasjon og formidling

6. Organisering

Avtalens styringsgruppe

Styringsgruppa skal bestå av én representant fra hver av partene Nord-Aurdal kommune, næringslivet, Statens vegvesen Region øst og Oppland fylkeskommune. Styringsgruppa ledes av Nord-Aurdal. Statens vegvesen representeres ved avdelingsdirektøren for avdeling Oppland og rådmannen oppnevner representant fra kommunen (fortrinnsvis en leder på kommunenivå). Fylkeskommunen og næringslivet skal ha representanter på tilsvarende nivå som kommunen og Vegvesenet.



Styringsgruppa gir den administrative arbeidsgruppa mandat og oppgaver, og drøfter utredninger og forslag som fremmes. Styringsgruppa gir tilrådinger til sine respektive politiske og administrative, overordnede organer.

Referansegruppe

For å sikre god politisk, faglig og befolkningsmessig forankring etableres en referansegruppe. Referansegruppen skal bestå av lokale/regionale interessenter og brukere av Fagernes og Leira. Referansegruppen skal gi innspill og råd.

Administrativ arbeidsgruppe

Administrativ arbeidsgruppe skal bestå av to representanter fra Nord-Aurdal kommune og minst én representant fra de øvrige partene. Arbeidsgruppen ledes av en prosjektleder fra Nord-Aurdal kommune. Innenfor vedtatt budsjett gis arbeidsgruppen mandat til å leie inn fagkonsulenter til å bistå gruppen med faglige utredninger og anbefalinger.

Saker til styringsgruppen forberedes av arbeidsgruppen som også har ansvaret for å orientere referansegruppen og stå for informasjon til befolkningen.

7. Økonomi, ressursbruk og rapportering

Samarbeidet under denne avtalen baserer seg på følgende hovedmodell for finansiering.

- Prosjektbistand knyttet til faglige råd og utredninger skjer i form av et spleiselag med et beløp på minimum kr 150.000 per år fra hver av partene, med unntak av næringslivet som bidrar med kr 50.000 per år.
- Prosjekter dekkes i hvert enkelt tilfelle av deltakende parter med den kostnadsfordeling partene blir enige om. Det inngås egne skriftlige avtaler om dette for hvert enkeltprosjekt.
- De samarbeidende parter dekker egne kostnader til sine deltakere /representanter i arbeidet underlagt denne avtalen.

Som nevnt over forutsettes det at arbeidsressurser skal dekkes av den enkelte arbeidsgiver.

Arbeidsomfanget for den administrative arbeidsgruppen vil variere over tid og skal avtales nærmere med styringsgruppen. Som et utgangspunkt bør det ved oppstart avsettes 10-20 % av arbeidstiden som representant i arbeidsgruppen. Prosjektlederen bør avsette det dobbelte, dvs. 20-40 % av arbeidstiden for å følge opp prosjektet.

8. Avtalepartenes ansvar og forpliktelser

Hver av partene i denne avtalen er forpliktet til å stille til disposisjon den kompetanse, kapasitet og økonomiske midler som følger av denne avtalen.

Hver av partene er forpliktet til aktivt å arbeide for å støtte opp om samarbeidet og de mål og strategier det er basert på.



9. Oppsigelse av avtalen

En part kan si opp avtalen med 1 års varsel dersom ikke avtale med 3. part er til hinder for dette.

10. Endring av avtalen

Endring av avtalen krever tilslutning av samtlige avtaleparter.

11. Avtalens varighet

Det legges opp til et langsiktig samarbeid: Avtalens varighet er 5 år med en felles intensjon om å forlenge avtalen. Beslutning om forlengelse av avtalen skal skje senest ett år før avtalen løper ut.

Det legges opp til en evaluering av avtalen innen 2018 som grunnlag for en eventuell justering av avtalen.

Fagernes 3.12.2015

Inger Tonen Kløstøle
ordfører
Nord-Aurdal Kommune

Mona Høy
Daglig leder
Visit Valdres AS

Eivind Fager
Fylkesordfører
Oppland fk.

Jan Nørskogård
Ard. dir
Statens vegvesen



OPPLAND
fylkeskommune



Statens vegvesen



Nord-Aurdal kommune
Regionsenteret i Valdres