

VINSTRÅ
2046

STRATEGIRAPPORT

29.11.18

En framtidsretta by midt i Gudbrandsdalen

Innhold

Sammendrag	2
1. Innledning.....	3
1.1 Bakgrunn og prosess	3
1.2 Mål for prosjektet.....	4
Samfunns mål.....	4
Effekt mål	4
2. Historie, status og utvikling	5
2.1 Historie	5
2.2 Befolkningsutvikling	6
2.3 Byvekst og arealutvikling.....	6
2.4 Transport	8
3. Utdordringer, problemstillinger og muligheter	9
3.1 Analyse av styrker og utfordringer	9
3.2 Sentrale anbefalinger fra verkstedsamlingene	10
4 Visjon for Vinstra 2046	11
4.1 Overordnede prinsipper for byutvikling.....	12
5. Prioriterte innsatsområder – mål og strategier	13
5.1 Arealbruk	13
5.1.1 Et samlet sentrum	13
5.1.2 Attraktive møteplasser og grøntområder	16
5.1.3 Boliger for framtida	18
5.1.4 Næring og handel	21
5.1.5 Offentlige tjenester	23
5.2 Trafikk- og transportløsninger.....	24
5.2.1 Vegsystem og biltrafikk	24
5.2.2 Gang- og sykkelvegnett	26
5.2.3 Kollektivtrafikk.....	29
5.2.4 Parkering	30
Vedlegg 1 – Liste over grunnlagsdokumenter og aktiviteter	33
Vedlegg 2 – Liste over tiltak	34
Vedlegg 3 – Måleparametere for byutvikling	37

Sammendrag

Nord-Fron kommune, Oppland fylkeskommune, Statens vegvesen, Fylkesmannen i Oppland og lokalt næringsliv har i perioden 2016-2018 utarbeidet en samordnet strategi for areal-, transport- og boligplanlegging (ATP). Målet er at Vinstra skal bli en by med et klimanøytralt, kompakt og levende sentrum med handel, kultur, tjenester og boliger som er attraktiv for fastboende, innflyttere og besøkende. For at dette skal bli en realitet må framtidig utvikling konsentreres innenfor indre sentrumssone, det må legges bedre til rette for gående og syklende, framtidig boligbygging må skje innenfor og nær sentrum, og det må jobbes systematisk med forskjønning, utvikling av møteplasser og grønnstruktur i sentrum.

Prosjektet har blant annet gjennomført tre store verkstedsamlinger med befolkning, næringsliv, frivillighet m.fl. og eget ungdomsverksted. Arkitektfirmaet «White arkitekter» har i perioden støttet prosjektgruppa med faglige anbefalinger og utarbeiding av visjonstegninger.

På bakgrunn av anbefalinger fra prosjektet er det vedtatt formelle grenser for Vinstra sentrum. Dette strekker seg på tvers av Gudbrandsdalslågen, og inkluderer nordre del av Nedregata og Lomoen fram til Peer Gynt kjøpesenter. For at Vinstra skal få et mere kompakt og levende sentrum som framhever Lågen og knytter byen sammen, må framtidig byutvikling konsentreres innenfor dette område. Prosjektet definerer i tillegg fire mindre fokusområder innenfor sentrum som må utvikles for å skape et sammenhengende sentrum.

Spredning av handel, tjenester og boligområder, sterke geografiske barrierer og lav befolkningsvekst er sentrale utfordringer for byutvikling på Vinstra. Samtidig er Vinstra en by med stort potensiale. For å skape en attraktiv gang- og sykkelvennlig by, der flest mulig har kort vei til sentrale tilbud og funksjoner, er det viktig at byen ikke fortsetter å vokse utover dagens tettstedsgrenser, men at utviklingen framover skjer innenfor det eksisterende byområdet.

For at Vinstra skal være et godt regionsenter er det viktig at det er enkelt for innbyggerne i regionen og fritidsinnbyggerne å komme hit. Dette vil i stor grad skje med privatbiler. Veinettet på Vinstra har god kapasitet, og det er ikke behov for nye veglenker. Mange og store parkeringsarealer er mange steder dominerende, og må struktureres bedre. Det må jobbes systematisk for å få på plass et attraktivt og sammenhengende gang- og sykkelvegnett gjennom hele byen.

Den videre strategien vil danne grunnlag for en handlingsplan, og en samarbeidsavtale mellom Nord-Fron kommune, Oppland fylkeskommune, Statens vegvesen, Fylkesmannen i Oppland og næringslivet.

1. Innledning

1.1 Bakgrunn og prosess

Utviklingen på Vinstra har over mange år gitt et spredt utbyggingsmønster med lange avstander og stort transportbehov. For å stake ut en langsiktig kurs for videre utvikling, har Nord-Fron kommune sammen med Oppland fylkeskommune, Fylkesmannen i Oppland, Statens vegvesen og lokalt næringsliv gjennomført samarbeidsprosjektet «Vinstra 2046». Dette er et langsiktig byutviklingsprosjekt der samordnet areal- og transportplanlegging står i fokus, og der målet er å utvikle Vinstra som et attraktivt og bærekraftig regionsenter for Midt-Gudbrandsdalen. I en region der folketallet er på veg ned, vil attraktive byer og tettsteder være en vesentlig faktor for å skape vekst, holde på befolkningen og tiltrekke seg nye innbyggere.

Strategien følger opp nasjonale og regionale mål for mer kompakt byutvikling gitt bl.a. i *Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging* og *Regional plan for attraktive byer og tettsteder i Oppland*. Den regionale planen setter krav om å fastsette en indre sentrumssone, og avgrensing av hva som skal være framtidig sentrum på Vinstra har vært en viktig del av prosjektet.

Bystrategien for Vinstra er resultat av en prosess med bred medvirkning fra lokale politikere, næringsliv, innbyggere og offentlige etater. Det er gjennomført møter og verkstedsamlinger der man har diskutert seg fram til hva som er ønsker og mål for en positiv utvikling.

Strategien er ikke en plan etter plan- og bygningsloven, men en strategi som skal peke ut retning og gi føringer for byplanleggingen framover. Strategien angir prinsipper for framtidig utvikling innen arealbruk og transport, og definerer tiltak på kort og lang sikt som partene i samarbeidsprosjektet har blitt enige om. Strategien med tilhørende handlingsprogram vil ligge til grunn for kommunens videre oppfølging og samarbeid med de øvrige partene. Det skal inngås en egen samarbeidsavtale mellom partene for å sikre videreføringen av prosjektet.

Prosjektet Vinstra 2046 har vært ledet av en styringsgruppe med representanter fra de ulike partene, med ordfører i Nord-Fron kommune som leder. Det faglige arbeidet er ivarettatt av en prosjektgruppe med representanter fra samarbeidspartene. I tillegg er det brukt ekstern bistand til analyseoppgaver og verkstedsamlingene.

1.2 Mål for prosjektet

Målene for prosjektet er utviklet av prosjektgruppa og godkjent av kommunestyret våren 2016. Samfunnsmålet beskriver den overordnede samfunnsutviklingen strategien skal understøtte, mens effektmålene er en konkretisering av den framtidige situasjonen som skal oppnås gjennom strategien. Det er blitt gjort mindre endringer av effektmålene i løpet av prosjektperioden.

Samfunnsmål

Gjennom utviklingen av et klimanøytralt, kompakt og levende sentrum med handel, kultur, tjenester og boliger, skal Vinstra by være attraktiv for fastboende, innflyttere og besøkende.

Effektmål

Effektmål 1: Vinstra sentrum skal defineres med hensyn til sentrumsutstrekning, senteromland og funksjoner.

Effektmål 2: Boligbygging skal i framtiden, i størst mulig grad foregå innenfor 10 minutters gange fra sentrale sentrumsfunksjoner.

Effektmål 3: Transporten i og til sentrum, barnehagene og skolene skal foregå i større grad til fots, med sykkel og kollektivtrafikk. Det skal være gode tverrforbindelser mellom øst- og vestsiden.

Effektmål 4: Prinsippet «rett virksomhet på rett sted» skal legges til grunn ved næringsetableringer. Dette innebærer at viktige publikumsrettede funksjoner og større arbeidsplasser legges sentralt, og areal- og transportkrevende virksomheter legges utenfor sentrumskjernen med lett tilgang til overordna vegnett.

Effektmål 5: Vinstra by skal legge til rette for trivelige og attraktive møteplasser for alle. Lett tilgang til grøntområder og tilrettelegging av vassdragsnære områder skal vektlegges. Lågen skal framheves som et attraktivt naturelement.

2. Historie, status og utvikling

2.1 Historie

Plasseringen av Sundbrua på 1860-tallet har vært avgjørende for utviklinga av Vinstra helt fram til i dag. Jernbanestasjonen ble bygget i Nedregata i 1896 for å ligge nær brua, og handelssentrum utviklet seg rundt stasjonen. Viktige institusjoner, slik som kirka, gymnas og gamle hjem, ble plassert nær brua på vestsiden av elva. Sundbrua har hele tiden vært det sentrale geografiske punktet i utviklingen av Vinstra.



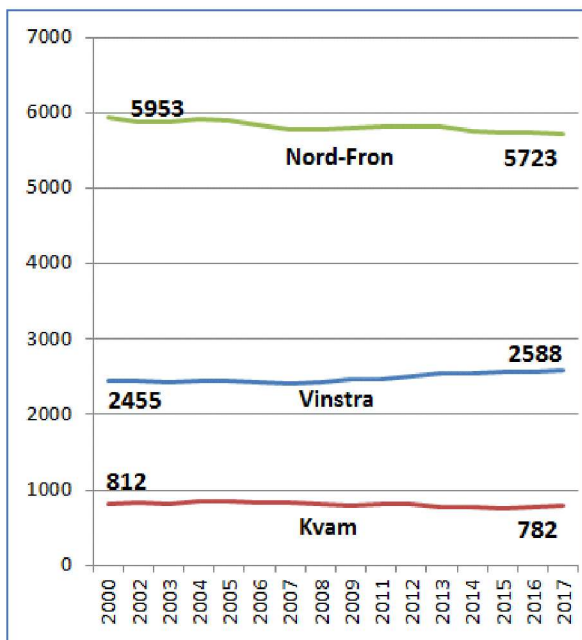
Kart 1 Forslag til reguleringsplan fra 1932

Etter krigen ble jernbanen gradvis erstattet av bilen som det viktigste transportmiddelet. Det ble bygget ut store eneboligområder i Øvre Vinstra, Toksefeltet og Sorperoa for å møte boligbehovet til de store etterkrigskullene. Når Vinstra i denne perioden fikk en stadig mer bilbasert struktur var dette trolig en villet utvikling fra planleggerens side, men handlet kanskje også om en befolkning som hadde langt høyere toleranse for store gåavstander enn det vi har i dag.

Nedregata hadde sin storhetstid som handlegate på 70-tallet. Fram til slutten av 80-tallet, og delvis utover 90-tallet hadde Vinstra konsentrert detaljvarehandel i sentrum, i kombinasjon med spredte matbutikker. Byggingen av Peer Gynt kjøpesenter vest for sentrum, og deretter Søndortunet i sørenden av Nedregata, førte til at en stadig større andel av handelen flyttet ut. I kombinasjon med andre samfunnsendringer gjorde dette at sentrum også mistet mye av sin rolle som sosial møteplass.

2.2 Befolkningsutvikling

Vinstra har hatt en positiv befolkningsutvikling siden årtusenskiftet. I perioden 2000-2017 har antall innbyggere på Vinstra økt med 5,4 prosent, samtidig som det var befolkningsnedgang i kommunen.



Graf 1 Befolkningsutvikling

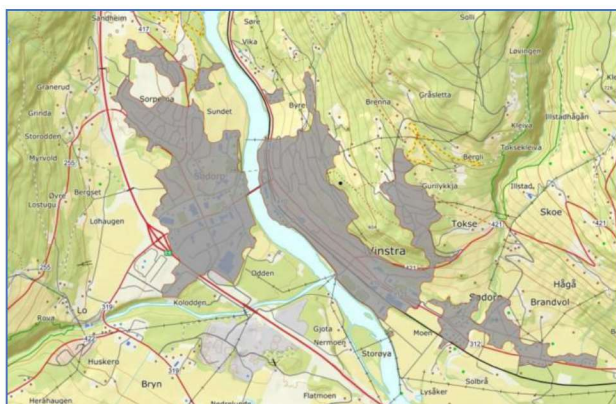
Vinstra med sine 2588 innbyggere (2017) utgjør 45% av kommunens innbyggere, og er i dag det største tettstedet i Oppland nord for Lillehammer. Sentralisering på Vinstra synes å være en vedvarende trend. Det er rimelig å legge til grunn at denne utviklingen vil fortsette, og at det kan planlegges med en befolkningsvekst på inntil 200 personer på Vinstra fram til 2046.

Nord-Fron kommune vil i likhet med andre distriktskommuner oppleve en kraftig vekst av eldre. Framskrivninger fra SSB viser at andelen over 67 år øker fram mot 2040 mens andelen yrkesaktive og yngre aldersgrupper synker. Endret alderssammensetning kan påvirke boligetter-spørselen og behovet for offentlige tjenester innen helse, skole og barnehage.

Med 2400 fritidsboliger registrert i Nord-Fron, utgjør hyttebefolkningen en viktig ressurs i tillegg til kommunens egne innbyggere.

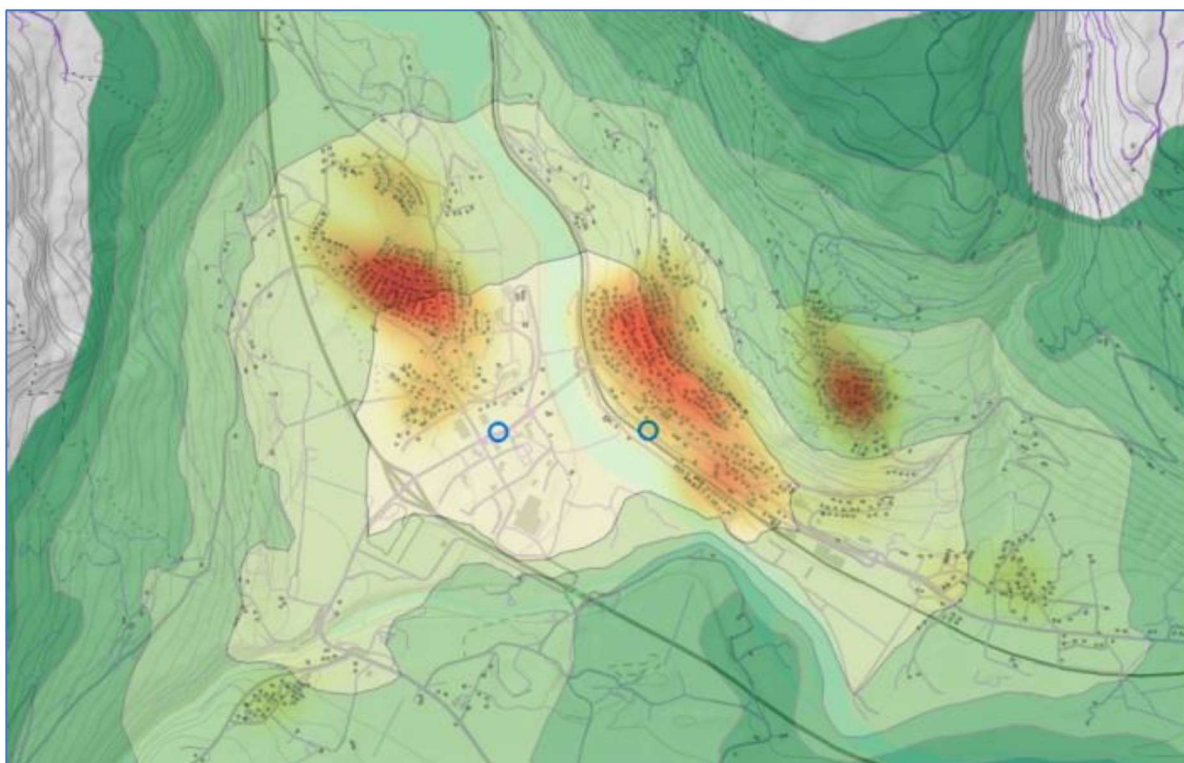
2.3 Byvekst og arealutvikling

Vinstra har over tid vokst utover. Tettstedsarealet på Vinstra dekker i dag et område på 2,9 km² og omfatter boligområdene Sødorp, Tokse, Øvre Vinstra, Sorperoa og Knutmorka, i tillegg til næringsområder i Lomoen og i Strandgata. Befolkningstettheten innenfor tettstedsområdet er 892 innb/km² noe som er lavere enn andre regionsentre i Oppland.



Kart 2 Tettstedsareal på Vinstra er vist med grå farge. Avgrensningen er basert på SSBs tettstedsdefinisjon og bygningsdata fra Statens Kartverk

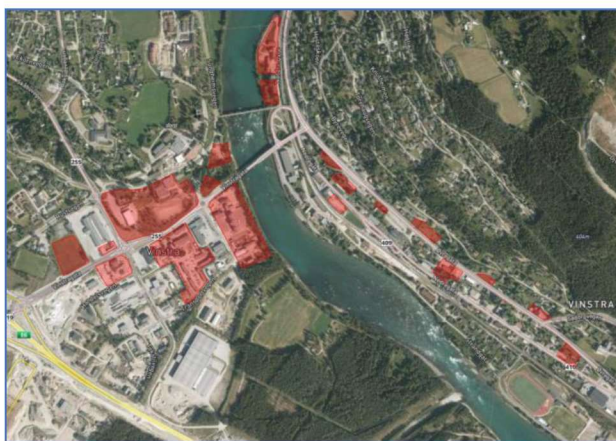
Befolkningen fordeler seg på begge sider av elva med ca 2/3 bosatt på østsiden. Øvre Vinstra og deler av Sorperoa ligger innenfor 10 min gåavstand til sentrum (ca 1 km), mens Toksefeltet og Sødorp ligger utenfor 10 min sykkelavstand.



Kart 3 Avstand fra sentrumpunkt i Lomoen og Nedregata. 1 km pr. sone. «Varmesoner» viser tetthet av boliger

Hoveddelen av befolkningen på Vinstra er bosatt i eneboligområder rundt sentrum. Mange av disse uttrykker ønske om å bo sentrumsnært og i leilighet dersom de skulle flytte (folkehelse- og levekårsundersøkelse 2014, boligundersøkelse 2015). Økende antall eldre og små husholdninger gjør at kommunen forventer økt etterspørsel etter sentrumsnære leiligheter i nærheten av offentlige tjenester og butikker.

Vinstra er regionalt senter for Midt-Gudbrandsdalen og har et godt utviklet handels- og tjenestetilbud og publikumsrettede offentlige tjenester som dekker hele regionen. Selv om Nedregata ikke lenger er tyngdepunkt for detaljvarehandel har den fremdeles et variert handels- og tjenestetilbud. Handel og sentrumsfunksjoner på Vinstra er i dag spredt over et område på 2,5 km fra Søndortunet i sør, via Nedregata til det nye handelsområdet ved E6 og Lomoen i vest.



Kart 4 Mulige fortettings- og transformasjonsområder på Vinstra

Lav arealutnyttning med store åpne flater og avstand mellom bygg, gir gode muligheter for fortetting innenfor dagens byggeområde. Dette kan skje ved utbygging av ledige tomter eller å erstatte eksisterende bygg med nye og større. For enkelte områder er transformasjon en mulighet f.eks. ved at industriområder får ny bruk og omdannes til mer bymessige strøk.

2.4 Transport

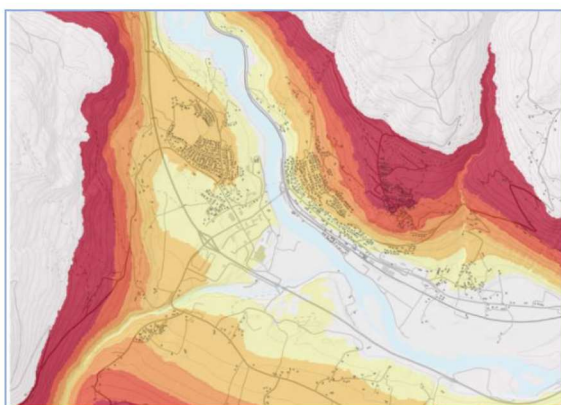


Kart 5 - Hovedveier for biltrafikk gjennom Vinstra

Vinstra har god tilgjengelighet til overordna vegnett, og hovedvegssystemet er godt utbygd. Ny E6 som ble åpnet i desember 2016, gjør at gjennomgangstrafikken ledes utenom sentrum. Tall fra 2017 viser at trafikken i Øvregata er nærmest halvert, men ligger likevel på ca 4300 kjøretøy i døgnet. I Lomoen har trafikken økt. Særlig er trafikkbelastningen i Vinstragata høy, med mer enn 6400 kjøretøy i døgnet over Byrebrua. Siden Vinstragata har funksjon som omkjøringsveg ved stenging av E6, kan det i

disse tilfellene være opp mot 10 000 ÅDT.¹

Kombinasjonen av bosettingsmønster, topografi, funksjonsspredning og et begrenset lokalt kollektivtilbud, har gjort at Vinstra er et bilbasert samfunn. Andel gående og syklende er på nivå med, eller lavere enn gjennomsnittet for tilsvarende tettsteder. Store høydeforskjeller gjør det lite attraktivt å sykle bl.a. til deler av Øvre Vinstra og Toksefeltet. Samtidig er det også mange områder som ligger innenfor 10 minutters sykkelavstand til sentrale målpunkt. I tillegg kan bruk av el-sykler øke rekkevidden og gjøre det enklere å forsere bakkene.



Kart 6 Høydelagskart

Busstilbudet på Vinstra er i stor grad tilpasset skolene. Lokale busser følger skoletidene i grunnskolen og dekker alle bygdene og tettstedene i kommunen, mens regionale busser i Gudbrandsdalen følger skoletidene på videregående skole. Flere av lokalbussene betjener flere holdeplasser på Vinstra, og kan i prinsippet benyttes som et svært begrenset lokalt kollektivtilbud. Det er i tillegg en

bestillingsrute mellom Vinstra vegpark og Vinstra stasjon.

Øvrig kollektivtilbud omfatter tog og ekspressbuss. Dovrebanen stopper på Vinstra stasjon og har 5-6 daglige avganger til Oslo og Trondheim, mens ekspressbuss mellom Oslo og Nordfjord har to daglige avganger med stopp på Vinstra vegpark.

Det er om lag 1000 som pendler ut fra Nord-Fron kommune og 800 som pendler inn. Størst pendling er til/fra kommunene Sør-Fron, Ringeby og Sel (Østlandsforskning 2015).

¹ Trafikktall er nærmere beskrevet i kapittel 5.2 Trafikk- og transportløsninger

3. utfordringer, problemstillinger og muligheter

3.1 Analyse av styrker og utfordringer

Prosjektet har gjennom verkstedsamlinger, møter med ulike aktører, ekstern bistand, og eget analyse- og kartleggingsarbeid satt sammen et bilde av hvilke muligheter og utfordringer Vinstra har i dag.

Sterke sider • Nærhet til natur – Lågen sentralt og fjellene rundt • Stort handelstilbud • Godt kulturtilbud • Gode arenaer for idrett • Gode tilbud innen barnehage, skole, eldreomsorg • Jernbanestasjon	Svake sider • Udefinert sentrum og store områder preget av betong og asfalt • Handel og funksjoner er spredt over et stort område • Mangler gode sentrale møteplasser • Stor bilavhengighet og manglende kollektivtilbud • Manglende kobling mellom buss og tog • Lite attraktivt for gående og syklende pga topografi og oppstykket gang- og sykkelvegnett
Muligheter • Store utbyggingsmuligheter på sentrale tomter • Aktiviteter langs Lågen og bekken Givra • Flere koblinger over elva og andre «grønne» koblinger • Utvikling av historisk sentrum • Utvikle et «Fyrtårn» - et kjennetegn for Vinstra	Utfordringer • Plassering av eksisterende gang- og sykkelbru gir stor avstand mellom de sentrale områdene i Nedregate og Lomoen • Jernbanen utgjør en sterk barriere mellom Nedregate og Lågen • Opprettholde utviklingen i Lomoen • Utflytting fra Nedregate • Press for byspredning vest for E6 • Befolkningsnedgang i regionen

3.2 Sentrale anbefalinger fra verkstedsamlingene

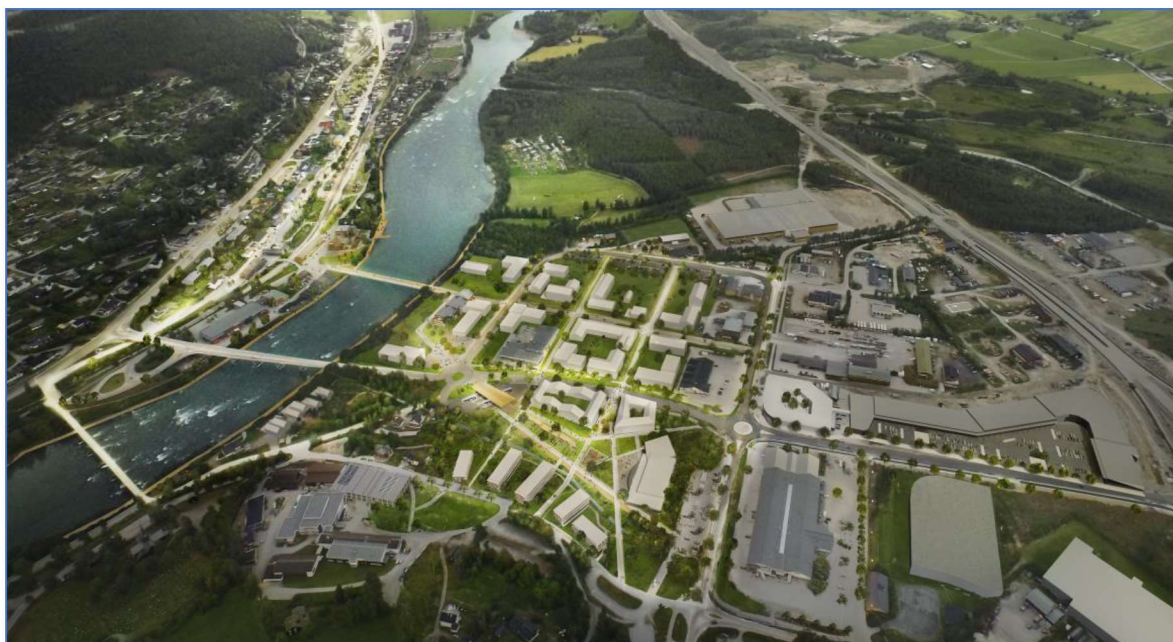
På bakgrunn av gjennomført stedsanalyse og innspill fra verkstedsamlingene, har konsulentene i White arkitekter oppsummert noen sentrale anbefalinger. Disse er tatt med videre i arbeidet og innarbeidet i mål og prinsipper for utvikling av Vinstra (se kap. 5)

- Fotgjengervennlig - *Vinstra må kobles sammen gjennom etablering av et finmasket gang- og sykkelnettverk.*
- E6 som byggegrense - *Videre utvikling av Vinstra må foregå øst for E6.*
- Lomoen må transformeres fra grått til grønt.
- Vinstra må være attraktivt sommer som vinter, og utnytte potensialer i de besøkende og hyttefolket.
- Bygge videre på områdenes identitet - Det historiske området langs Nedregate, det nye området på Lomoen og vestsiden av Lågen.
- Elven har et stort potensiale - Tilrettelegge tursti, brygge, grillplass, trygge soner for bading og fiskeing.

4 Visjon for Vinstra 2046

Vinstra skal være et framtidsrettet regionsenter midt i Gudbrandsdalen, et kraftsenter som bidrar til å snu befolkningsnedgangen i kommunen, og et støttepunkt for aktivitet og bosetning i bygdene rundt. Byen skal være preget av aktivitet og framtidstro. Innenfor bykjernen skal det være mulig å gå og sykle mellom tilbud og tjenester gjennom trivelige byrom og grøntområder. Vinstra skal skape sin identitet som by gjennom bevaring av bygg som representerer byhistorien og nybygg med høy kvalitet. Vinstras innbyggere og besøkende skal finne gode møteplasser både i byrom og ved elva. Gudbrandsdalslågen skal brukes til ferdsel, aktiviteter og som en møteplass. På Vinstra skal du føle at du er midt i byen og midt i naturen samtidig.

Vinstra skal kjennetegnes av trivelige og sosiale boområder sentralt i byen med kort vei til tilbud og tjenester. Alle skal kunne få en bolig tilpasset sin livssituasjon. På Vinstra skal folk ha tilgang på et komplett handels- og tjenestetilbud, god tilgang på attraktive næringsarealer, og et risikovillig, grønt og nyskapende næringsliv.



Illustrasjon 1 Visjonstegning av Vinstra sentrum

4.1 Overordnede prinsipper for byutvikling

Vinstra har en flott beliggenhet der Vinstradalen møter Gudbrandsdalen og skaper et åpent delta i hoveddalføret. Dalsidene utgjør en attraktiv visuell ramme rundt byen. Det ligger mange fine nærturområder innenfor gang- og sykkelavstand fra sentrum, og Lågen er et stort naturelement midt i sentrum.

Samlet tilbud, bygninger og areal, omdømme og identitet er avgjørende for byens attraktivitet. Vinstra har i dag et godt samlet tilbud for en by på denne størrelsen innenfor blant annet handel, tjenester, kultur, helse og utdanning. Et udefinert sentrum, spredte funksjoner, mangel på gode møteplasser og store områder preget av betong og asfalt trekker ned attraktiviteten. Det er derfor et stort potensial for å utvikle byens attraktivitet gjennom arealplanlegging og utforming av bygninger. For å skape en tettere og mere kompakt by må mest mulig av framtidig utvikling og nybygg skje innenfor sentrumssonen. Områder som i dag er preget av asfalt og betong skal transformeres til attraktive områder. Det er i tillegg viktig å skape sterkere koblinger mellom sentrum og den bynære naturen.

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 viktige for å virkeliggjøre visjoner og langsiktige planer. Bystrategien for Vinstra angir prinsipper for areal- og transportplanlegging som gir retning for skrittene vi skal ta. Det må lages gode handlingsplaner basert på en reflektert og forankret visjon.

For å få et levende, konsentrert sentrum på Vinstra, må byen vokse innover. Yttergrensen er nådd, utviklingen vil derfor i hovedsak foregå ved fortetting og transformasjon, og ikke ved utvikling av nye områder. Sentrumsområdet er delt i to av Lågen, det vil derfor være viktig å knytte de to områdene sammen og åpne de mot elva.

Vinstra må tilrettelegges for en eldre befolkning. Byrom må ha universell utforming, og det er viktig å realisere leilighetsprosjekter med gåavstand til sentrale funksjoner. Gående- og syklende må prioriteres, og bilene må bli mindre framtrædende i bybildet.

Det er viktig å skape en omforent forståelse for de overordnede prinsippene for byutvikling både i kommunens administrasjon og politisk ledelse.

5. Prioriterte innsatsområder – mål og strategier

5.1 Arealbruk

Arealplanlegging er kommunens viktigste virkemiddel for å styre den langsiktige utviklingen av byen. I byer med lav vekst er det særlig viktig å styre nyetableringer slik at disse underbygger den overordnede strategien. Det er viktig å sikre klare rammer og forutsigbarhet for næringsliv og boligbyggere.

5.1.1 Et samlet sentrum

Mål

Vinstra skal ha et samlet sentrum som er knyttet sammen på tvers av Lågen, og som er attraktivt for fastboende, tilflyttere og besøkende

Delmål

- Sentrum skal være tett utbygd med gangavstand til viktige målpunkt.
- Sentrum skal ha et mangfold av handel, tjenesteyting, boliger, kultur- og fritidstilbud.
- Det skal være gode tverrforbindelser som binder sammen øst- og vestsida av sentrum.
- Sentrumsutviklingen skal ivareta verneverdige bygninger og andre viktige særpreg på en måte som styrker stedets attraktivitet.

Prinsipper for utvikling

Vinstra er delt i to av Gudbrandsdalslågen. På begynnelsen av 1900-tallet var de viktigste funksjonene på Vinstra samlet rundt Sundbrua på begge sider av elva. Fra dette utgangspunktet har byen vokst sørover langs Nedregata og vestover i Lomoen i flere etapper, og etterlatt store områder med lav arealutnytting sentralt i byen. For å snu denne utviklingen må det i framtida satses på å utvikle den nordligste delen av Nedregata, og sikre at framtidig utvikling i Lomoen skjer østover langs Vinstragata mot elva.

For å utvikle et sammenhengende bymiljø på tvers av elva konsentreres innsatsen om fire fokusområder som danner en tverrgående akse gjennom sentrum. Fokusområdene skal utvikles som attraktive byrom med sentrale offentlige fellesfunksjoner, aktivtetsområder, sosiale og kulturelle møteplasser. I første omgang legges det vekt på ytterpunktene i aksene som består av fokusområdene ved stasjonen/kommunehuset i Nedregata og ved Vinstrahallen i Lomoen. Deretter må områdene langs Lågen ved Ysteriet og Bruflata utvikles. Plassering av Sundbrua nord for sentrum gir en betydelig omvei for gående- og syklende som skal bevege seg på tvers av sentrum. Ny gangbru over Lågen er viktig for å binde sentrum sammen og aktivisere områdene langs elvebredden.

Innenfor sentrum skal det planlegges for mer effektiv arealbruk med større blanding av ulike formål. Sentrumsfunksjonene må konsentreres og bidra til funksjonsblanding med handel, tjenesteyting, bevertning, kultur og møteplasser og en høy andel boliger.

Bygninger i sentrum skal ha åpne, publikumsretta funksjoner mot handelgater og sentrale byrom.

Indre sentrumssone



Kart: Indre sentrumssone med fokusområder (+), aktuelle parkeringsområder (P), aktive fasader (røde omriss) og grønne forbindelser

Indre sentrumssone omfatter områder på begge sider av Lågen, og forener det historiske sentrum i Nedregata med nye handelsområder i Lomoen. Avgrensningen av sentrumssonen har skjedd gjennom analyse og diskusjoner i prosjektet Vinstra 2046, og er formelt fastlagt i kommuneplanens arealdel. Todelingen gir utfordringer med fysisk avstand og elva som barriere, men også mulighet til å utnytte potensialet som ligger på begge sidene.

Nedregata

Nedregata er den opprinnelige sentrumsgata på Vinstra, og skal ha et levende bymiljø fra Folkets hus til banken. Området er viktig for stedets historie og identitet, og kjennetegnes av en småskala bebyggelse.. Fra fokusområdet ved Jernbanestasjonen er det gode siktlinjer mot Lågen, Vinstradalen og naturområder i Lomoen. Utsynt mot Lågen bør hensyntas både i arealplanlegging og forvaltning av grønnsstruktur. Det er viktig at sentrale deler av Nedregate videreføres som en levende sentrumsgate med et bredt

tjenestetilbud. Det er stort potensiale for å gjøre gateløpet mere attraktivt gjennom transformasjon av nedslitt bygningsmasse og infill-prosjekter med høy kvalitet. Ved fortetting må det tas hensyn til bebyggelsesstruktur og bygg med kulturhistorisk verdi.

Fra Nedregata skal det være gode tverrforbindelser til Øvregate og ut til Lågen ved Ysteriet. Mellom Nedregate og Strandgata er det i dag kryssing i plan over dobbeltspor sikret med helbom. Utvikling av området mot elva som kan føre til økt kryssing av jernbanen, forutsetter at det bygges en planfri kryssløsning for gående og syklende. Dette vil bidra til å knytte sammen Nedregate og Lågen slik at dette blir et mere helhetlig sentrumsområde.

Lomoen

Store deler av Lomoen på begge sider av Vinstragata skal transformeres i sin helhet. Det er viktig at det stilles klare krav til utforming av bygninger, veier, gaterom og grønnsstruktur helt fra starten, og at attraktivitet for myke trafikanter gis førsteprioritet. Utformingen av området må ha en skala og utforming som skaper en naturlig overgang mellom de store handelsetableringene ved E6, elva og den historiske bykjernen i Nedregate. Gode gang- og sykkelforbindelser på tvers av de store trafikkårene er viktig for å unngå at området skal framstå som oppstykket.

Store deler av Lomoen preges av storskala handels- og næringsvirksomhet og har et stort fortettingspotensial. Utvikling av området gir rom for ny bebyggelse for handel, tjenesteyting og boliger i tillegg til et nytt kollektivknutepunkt for buss og attraktive grøntområder. Det bør planlegges for kvartalsbebyggelse med blandede funksjoner der både bolig og næring inngår. Nye bygg langs Vinstragata skal bygge opp om gatestrukturen. Det skal legges vekt på aktive fasader med publikumsretta aktivitet mot viktige gater og byrom.

Tiltak på kort sikt

- Skisseprosjekt for fokusområde ved Vinstrahallen.
- Reguleringsplan for sentrum.
- Forprosjektering av ny gang- og sykkelbru.

Tiltak på lang sikt

- Skisseprosjekt for alle fokusområdene.
- Fortetting langs Vinstragata og Nedregata.
- Planfri jernbanekryssing ved Vinstra stasjon.
- Ny gang- og sykkelbru over Lågen.

5.1.2 Attraktive møteplasser og grøntområder

Mål

Vinstra skal ha attraktive byrom og møteplasser og en variert grønnstruktur

Delmål

- Sentrum skal ha gode offentlige møteplasser og parker som er universelt utformet, og som innbyr til opphold og aktivitet for alle aldersgrupper.
- Fra sentrum skal det være god forbindelse til fots eller med sykkel til større naturområder og nærturområder.
- Lågen skal framheves som et attraktivt naturelement i byen.



Illustrasjon 2 Visjonstegning som viser mulig blå/grønn struktur langs Givra i Lomoen

Prinsipper for utvikling

Gode byrom er viktige elementer i et attraktivt bymiljø både for innbyggere og besøkende. Vinstra har få tilrettelagte byrom i sentrum i dag, og etablering av nye fellesarealer enten det er torg, lekeplass, skatepark eller elvepromenade, kan bidra til et mer levende og mangfoldig sentrum som skaper trivsel i hverdagen. Byens fellesrom må utformes slik at de inviterer til opplevelser og aktivitet for ulike aldersgrupper og til ulike årstider. Det må også være arenaer som er egnet til felles samlingsplasser ved de store anledninger som 17. mai, julegrantenning, byfesten eller festivalene som Vinstra er kjent for.

Ved fortetting er det viktig å være bevisst på å sikre gode grøntområder i sentrum og grønne forbindelser til nærområdene utenfor sentrum. Parker, nærmiljøanlegg og aktivitetsområder må utvikles som en del av grønnstrukturen.

Gudbrandsdalslågen skal utvikles som et attraktivt naturelement i sentrum. Dette innebærer å opparbeide rekreasjonsområder og møteplasser ved elva, og etablere turveger langs elvebredden innenfor og gjennom sentrum.

Byrommet må være attraktivt og legges til rette for aktiviteter for ulike aldersgrupper. Det må planlegges arenaer for små og store arrangementer, og eksisterende aktiviteter bør trekkes inn i byen. God tilrettelegging for byfesten bør vektlegges spesielt. Det bør utarbeides en plan som sikrer regelmessige aktiviteter og arrangementer i bybildet gjennom hele året.

Nedregata

Utvikling av området ved stasjonen og rådhuset som aktivt byrom og sosial møteplass i Nedregata skal ha særlig fokus. Det er viktig å få på plass gode attraktive møteplasser på gateplan. Det bør sette ut flere benker og styrke beplantningen i området både i tilknytning til offentlige virksomheter slik som biblioteket, men også tilknyttet næringsvirksomhet slik som kafeer og spisesteder. Det ligger til rette for å gjennomføre mindre midlertidige eller permanente kreative prosjekter som er gjenkjennelige i bybildet og får folk til å stoppe opp.

Lågen og elvebredden utgjør en stor blå/grønn-struktur innenfor sentrum. Vinstra stasjon er det området der det ligger best til rette for å koble sentrum mot elva. Her er det mulig å lage møteplasser og attraksjoner i naturen kun få meter fra den gamle sentrumsbebyggelsen. Ved stasjonen må det også skapes en kobling mellom Nedregata og Gyntestien som skal utgjøre en attraktiv akse med natur- og kulturelementer sørover mot idretts- og festivalområdet i Kåja.

Lomoen

I Lomoen er det store områder som skal transformeres over lang tid. Gode møteplasser og grønnstruktur må prioriteres på et tidlig tidspunkt i alle planleggingsprosesser for området, og det må stilles krav til private utbyggere. Ved utbygging mot elva øst for Maskinvegen/Sundheimsvegen må det legges til rette for at elvebredden er tilgjengelig, attraktiv og trygg for publikum.

Området nord for Vinstragata er et prioritert fokusområde. Det er stor eksisterende aktivitet både ved Vinstrahallen og Videregående skole, som bør utnyttes for å skape liv i offentlige utendørsrom når området skal utvikles. Det er flere mindre grøntområder og spredt naturlige treklynger i området, som bør tas vare på når området skal utvikles og fortettes. Ved flomsikring av Givra skal bekken åpnes, og det skal opparbeides en attraktiv blå-grønn struktur gjennom området, og helt ut mot Lågen.

Offentlige møteplasser og grøntområder i sentrumsdelen av Lomoen må ha en slik kvalitet at de også tiltrekker seg folk fra handelsområdet ved E6.

Tiltak på kort sikt

- Utvikle en blå/grønn struktur ifm flomsikring av Givra
- Plan for benker og hvilepunkter i sentrum
- Tydeligere regulering av grøntområder i sentrum
- Fullføre Gyntestien fra Kåja til Eidesand
- Etablering av sentrale lekeplasser og tilrettelagte aktivitetsområder i sentrum
- Kommunen skal stimulere til bruk av kunst og naturelementer i stedsutviklingen

Tiltak på lang sikt

- Knytte sammen nye og eksisterende grøntområder og møteplasser slik at de blir sammenhengende gjennom hele sentrum

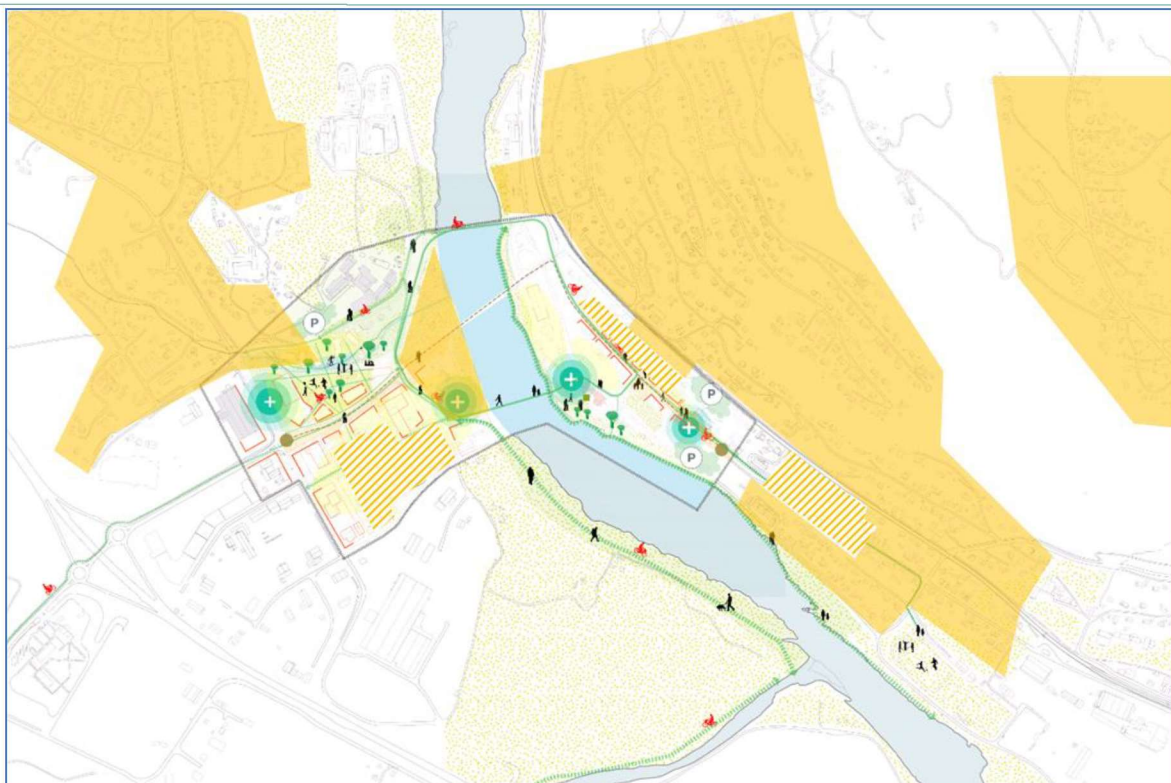
5.1.3 Boliger for framtida

Mål

Boligbygging skal i framtida, i størst mulig grad foregå innenfor 10 minutters gange fra sentrale sentrumsfunksjoner

Delmål

- Det skal legges til rette for et variert boligtilbud og økning i antall leiligheter i sentrum.
- Det skal ikke legges til rette for nye boligområder utenfor eksisterende ytre tettstedsgrænse.
- Krav til boligbygging (utnyttelsesgrad på tomt og fortetting på eksisterende areal) skal føre til økning i antall innbyggere per km².
- Boliger skal ha trygg tilgang på leke og rekreasjonsarealer, og ha tilgang på nærturområder innenfor gåavstand.
- Andelen tilgjengelige boliger skal økes – variert boliger for ulike aldersgruppe og funksjonsevne.



Kart 7 Områder for boligbygging. Skravert område viser kombinert næring og bolig

Prinsipper for utvikling

Samtidig som befolkningen i hovedsak er bosatt i eneboliger har Nord-Fron kommune i gjennomsnitt bare 2,07 innbyggere per husstand. 1119 personer er aleneboende, og 686 husstander (1372 inb.) er bebodd av par uten hjemmeboende barn.² Svært mange av disse har boliger som ikke er tilpasset deres livssituasjon. Det legges til grunn at det kan forventes fortsatt befolkningsvekst på Vinstra med inntil 200 nye innbyggere fram mot 2046. En økende del av befolkningen etterspør nå sentrumsnære leiligheter til en overkommelig pris, samtidig som flere leilighetsprosjekter har strandet på grunn av manglende kjøpere.

Det er viktig å få til et mere dynamisk boligmarked med større sirkulasjon av boliger, slik at folk i ulike livsfaser har mulighet til å selge bolig, og anskaffe ny bolig tilpasset ulike livssituasjoner. For å gjøre sentrumsnære boliger attraktive er det viktig at kommunen bidrar til opparbeiding av uteområder med høy kvalitet, og at utvikling av sentrumsområdene skjer i samarbeid mellom kommunen og private. Det bør ikke åpnes for nye boliger med mere enn 10 minutters gang- eller sykkelavstand til sentrum. Ideelt bør boliger ligge innenfor en radius på 500 meter fra sentrale sentrumsfunksjoner.

Det er stort potensial for å innpasse nye boliger/leiligheter i sentrum og sentrumsnære områder. Kommunen skal være en aktiv eiendomsutvikler i samarbeid med grunneiere og private aktører, og legge til rette for et variert boligtilbud i sentrum. Kommunen skal foreta strategiske oppkjøp av areal som bidrar til å nå målene for en bærekraftig

² Kilde: SSB 2018

byutvikling. Rundt sentrum kan det i større grad legges til rette for småhusbebyggelse og eneboliger, men også disse må ha god tilgang i tilbud og tjenester.

Nedregate

Nedregate er et område som er attraktivt for leiligheter. Innenfor indre sentrumssone kan boliger kombineres i bygg med næringsvirksomhet på gateplan, mens søndre del av Nedregata, fra Elektrogården til Søndorptunet, bør rendyrkes som boliggate. Ombygging av Øvregate til tettstedsgate og redusert trafikk, gjør at også dette området blir mere attraktivt for boliger.

Lomoen

I Lomoen er det store arealer innenfor sentrum der det er mulig med boligutvikling. Dette området bærer i dag preg av storskala næring med store asfaltflater. Små boligprosjekter sentralt i dette området vil derfor være lite attraktive. Boligbygging skal skje som del av næringsbygg med bolig i øvre etasjer, og større utbygginger som skaper et attraktivt område som passer for boliger. Det er viktig med helhetlig planlegging for å sikre god bokvalitet og attraktive uteområder når store områder skal transformeres.

Det er attraktivt med boliger ut mot elva, øst for Maskinvegen og Sundheimsvegen. Utbygging av disse områdene bør prioriteres for å skape et urbant miljø mot elva, og styrke aksene mellom Vinstragata og Sundbrua, og aksene mellom Vinstragata og anbefalt gang- og sykkelbru sør i Lomoen.

Tiltak på kort sikt

- Gjennomføre en fortettingsanalyse av de sentrale områdene i byen, for å ha et styringsverktøy som legger til rette for fortetting, transformasjon og eiendomsutvikling.
- Utarbeide plan for omsorgsboliger og andre kommunale boligprosjekter.
- Stille krav til leiligheter ved bygging av næringsbygg.

Tiltak på lang sikt

- Bygging av kommunale boliger bør skje i kombinasjon med kommersielle prosjekter.
- Kommunen bør vurdere strategisk oppkjøp av leiligheter for å stimulere til realisering av leilighetsprosjekter.

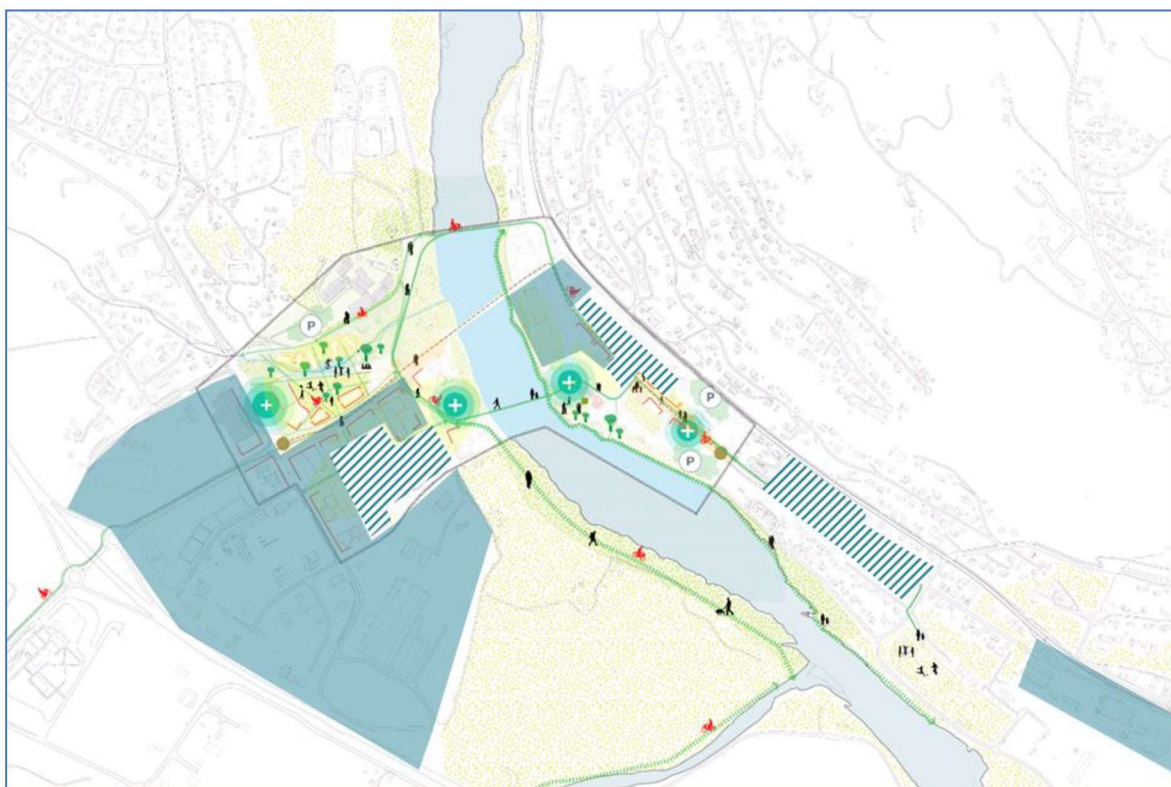
5.1.4 Næring og handel

Mål

Prinsippet «rett virksomhet på rett sted» skal legges til grunn ved næringsetableringer.

Delmål

- Vinstra er regionalt handelssenter i Midt-Gudbrandsdalen og skal ha et bredt og variert handels- og tjenestetilbud.
- Næringsliv, kultur og offentlige tjenester skal supplere hverandre.
- Sentrumsandel av varehandelen i kommunen skal øke.



Kart 8 Områder for næring og handel. Skraverte områder viser kombinert næring og bolig

Prinsipper for utvikling

Det skal etableres et bredt og helhetlig handelstilbud som minimerer befolkningens reisebehov ut av regionen. På Vinstra skal fritidsinnbyggerne ha et mest mulig komplett tilbud av varer og tjenester. Det bør legges til rette for at fritidsinnbyggerne også kan få dekket flest mulig av sine ordinære handels- og tjenestebehov mens de er på Vinstra. Vinstra sentrum skal være attraktivt for varehandel, og lokalisering av handel skal brukes til å skape ønsket sentrumsutvikling.

Kjøpesentre som er lokalisert i, eller tett ved bysentrum, kan virke positivt på bysentrumshandel. De bilbaserte Big-box konseptene som er etablert mellom sentrum og E6 trekker mange tilreisende til Vinstra, men bidrar ikke til å skape et aktivt byliv. For at eksisterende handel rundt sentrum skal bidra til å trekke tilreisende kunder til møteplassene i sentrum, må det etableres gode forbindelser. Det er derfor viktig at

nyetablering av detaljvarehandel og kjøpesentre skjer innenfor indre sentrumsone i kombinasjon med andre publikumsintensive tjenester og boliger.

Nyetableringer innenfor service, publikumsrettede næringer og store kontorarbeidsplasser skal ligge i indre sentrumssone. All nyetablering av detaljvarehandel på mere enn 1500m² skal skje innenfor grensa for indre sentrumssone i Lomoen og Nedregate. Storvarehandel og plasskrevende næring skal som hovedregel ligge utenfor sentrum med god tilgang til hovedveinettet. Denne type virksomheter bør likevel ligge tett på sentrumsgrensa med gode forbindelser inn mot sentrum.

Nedregate

Nedregate er ikke lenger tyngdepunkt for detaljvarehandel, men har mange gode nisje- og fagbutikker. Gata er i dag like mye preget av tjenesteytende næringer og service som handel. Det ligger også flere spise- og skjenkesteder i Nedregate. Nedregate skal fortsatt være en levende sentrumsgate med et bredt utvalg av handels- og servicetilbud. Det er derfor viktig å både ta vare på eksisterende virksomhet i området, og legge til rette for nyetableringer i egnede lokaler. Besøksintensive næringer bør i størst mulig grad konsentreres innenfor sentrumssonen for å skape gangavstand mellom ulike virksomheter.

Flytting av E6 og nyetableringer i Lomoen har bidratt til at Søndorptunet i større grad har blitt et lokalsenter for Vinstra, med blant annet den eneste matbutikken på østsiden av Lågen. Senteret ligger langt unna fokusområdene i Nedregata. Det er markedet og konkurransen med handelsområdet ved E6 som vil styre den framtidige utviklingen av detaljvarehandel lengst sør i Nedregata. Ved en sentralisering av handelstilbudet på Vinstra, bør kommunen være positiv til alternative næringer og større innslag av storvarehandel på Søndorptunet.

Lomoen

Peer Gynt kjøpesenter utgjør det vestligste punktet i Vinstra sentrum. Mellom kjøpesenteret og E6 er det etablert flere storbutikk-konsepter. Framtidig utvikling av detaljvarehandel i Lomoen skal skje innenfor indre sentrumsone langs Vinstragata. Næringsutbygging i sentrum bør skje i kombinasjon med boligbygging. Plass- og transportkrevende næringer skal ligge mellom sentrum og E6. Det er avgjørende at det ikke åpnes for ny detalj- og storvarehandel vest for E6 som undergraver den ønskede utviklingen av sentrumsområdet.

Tiltak på kort sikt

- Fokusområdene skal utvikles på en slik måte at det skaper ringvirkninger i tilstøtende områder.

Tiltak på lang sikt

- Kommunen skal i samarbeid med næringslivet utvikle gode attraktive gateløp og uteområder.
- Kommunen bør vurdere å gå inn som leietaker for å stimulere til nybygg i viktige transformasjonsområder.

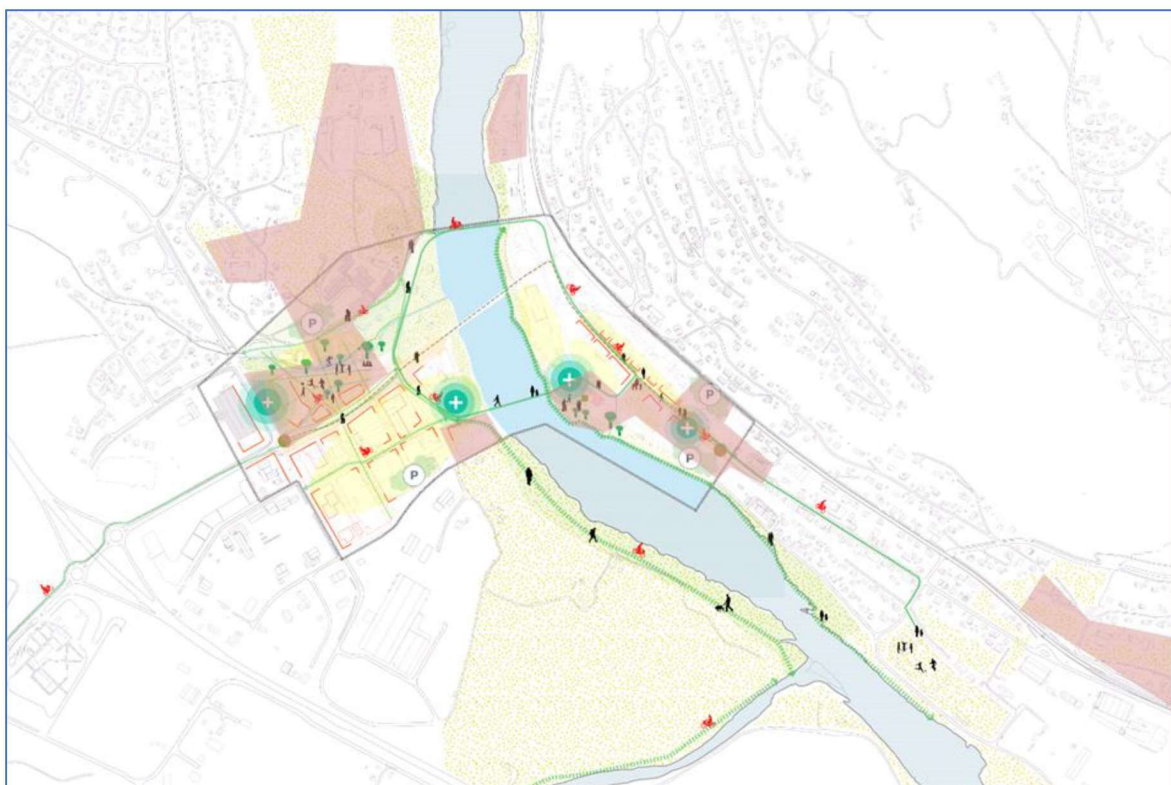
5.1.5 Offentlige tjenester

Mål

- Vinstra skal ha gode og publikumsrettede offentlige tjenester som er lett tilgjengelig fra hele kommunen og regionen.

Delmål

- Plassering og utforming av offentlige tjenester skal brukes aktivt til byutvikling
- Offentlige tjenester skal ligge nær offentlig kommunikasjon, og være tilgjengelig for gående og syklende.



Kart 9 Områder for offentlige formål og tjenester

Prinsipper for utvikling

Offentlige tjenester som dekker hele Nord-Fron kommune eller hele Midt-Gudbrandsdalen skal normalt legges til Vinstra, og må være tilgjengelig for hele regionen. Disse skal derfor primært ligge innenfor indre sentrumssone, sekundært innenfor en radius på 500m fra Jernbanestasjonen i Nedregate eller den framtidige bussterminalen i Lomoen.

Alle offentlige prosjekter er en anledning til å styrke byutviklingen. På Vinstra ligger mange offentlige tjenester sentralt plassert, men dette bør styrkes ytterligere. Erfaringsmessig ser vi at hensyn til blant annet økonomi, bekvemmelighet og parkering gjør at både statlige og kommunale nybygg legges utenfor bykjernen. Dette gir gjerne gode løsninger for prosjektet isolert sett, men undergraver byutviklingen på samme måte som utflytting av privat næringsliv. Ved alle nye offentlige prosjekter må derfor helhetlig byutvikling tillegges stor vekt ved lokalisering og utforming.

Publikumsrettede offentlige tjenester skal ligge nær fokusområdene. Dette gir kort vei til buss- og jernbanestasjon. På mellomlang sikt er nytt helsehus det eneste større offentlige prosjektet som er planlagt på Vinstra. Gitt elevtallsutviklingen i kommunen bør det tas høyde for endringer i skolestrukturen i areal- og transportplanlegging. Det vil også kunne være aktuelt med nye kulturbygg innenfor strategiperioden.

Selv om det ikke foreligger konkrete planer om offentlig utbygging utenom helsehus, bør kommunen sikre areal for framtidige offentlige prosjekter sentralt i byen. Offentlige prosjekter bør nyttes til å styrke fokusområdene, men kan også brukes for å stimulere til transformasjon av nye områder i sentrum – gjerne i kombinasjon med bolig og privat virksomhet.

Plasskrevende skoleutbygging, barnehage eller idrettsanlegg bør ligge både tett på byen og omkringliggende boligområder, og plasseres slik at de er tilgjengelig for flest mulig til fots eller med sykkel.

Tiltak på kort sikt

- Tre skal vurderes i forbindelse med alle offentlige byggeprosjekter.
- Det skal bygges nytt helsehus i Lomoen, og settes av tilstrekkelig areal til samlokalisering av flere helsetjenester i framtiden.

Tiltak på lang sikt

- Gitt elevtallsutviklingen er det stor sannsynlighet for at Vinstra kun vil ha en barneskole i 2046. Kommunen bør sikre tilstrekkelig areal for nødvendig utvidelse av en av dagens skoler, eller areal til bygging av en ny skole.
- Strategiske oppkjøp av sentrumsnære tomter.

5.2 Trafikk- og transportløsninger

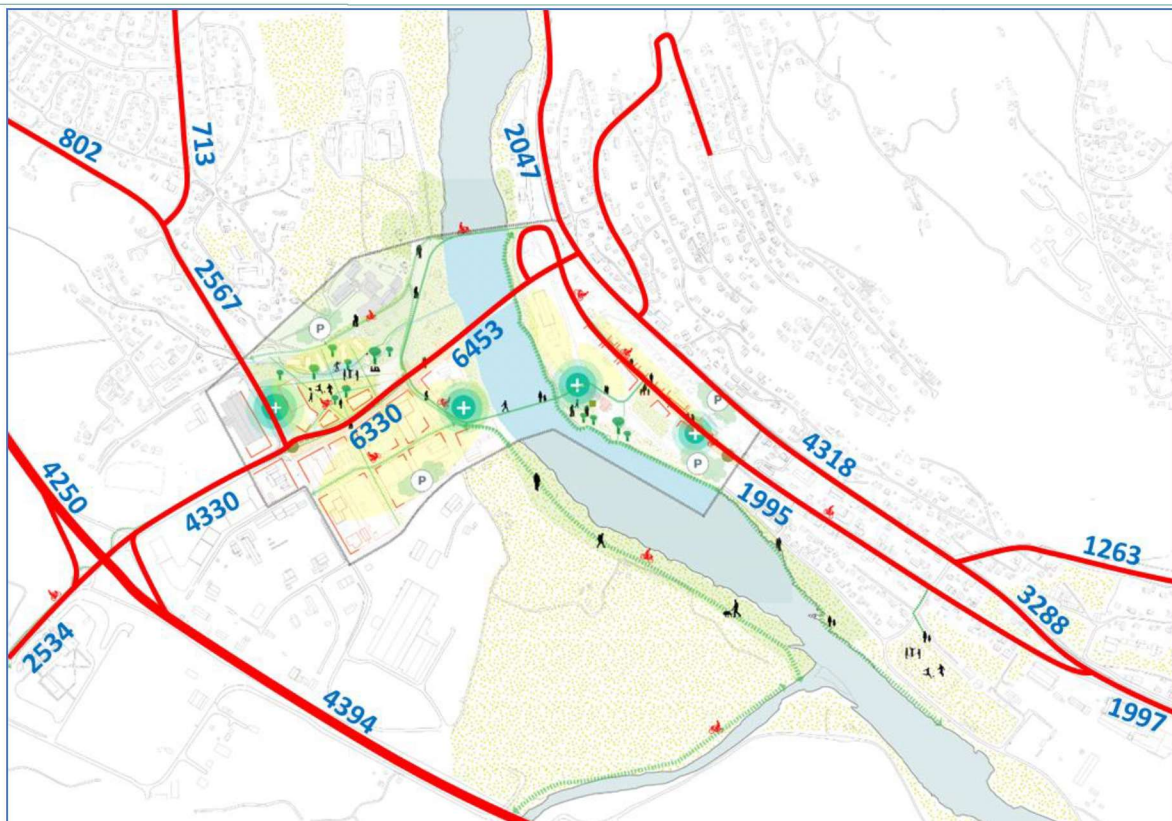
5.2.1 Vegsystem og biltrafikk

Mål

- Transporten i og til sentrum, barnehagene og skolene skal i mindre grad skje med bil, og biltrafikken skal bli mindre fremtredende i bybildet.

Delmål

- Vinstra skal ha gode, trafikksikre veier og krysningspunkter.
- Vegtransportsystemet på Vinstra skal være trafikksikkert med god framkommelighet.
- Indre sentrumssone skal være tilgjengelig for bil, men unødig biltrafikk må unngås.



Kart 10 Hovedveinett på Vinstra med Trafikkmengde ÅDT (2017)

Prinsipper for utvikling

Spredte sentrumsfunksjoner, handel utenfor sentrum på både øst og vestsida, spredt boligbygging og høydeforskjeller er alle faktorer som bidrar til at Vinstra i stor grad er en bilbasert by. Mer konsentrert utbygging og god tilrettelegging for myke trafikanter er en forutsetning for å redusere bilbruken.

Vinstragata og Øvregate er hovedveiene for biltrafikk gjennom byen. Det er ikke kapasitetsproblemer i vegnettet på Vinstra, og det er trolig god reservekapasitet i de viktigste veikryssene. Det er ikke behov for nye veglenker i hovedvegssystemet på Vinstra, men det er behov for å se nærmere på dagens vegnett for å vurdere utforming og funksjon med tanke på framkommelighet for ulike brukergrupper. Dette bør gjøres gjennom en gatebruksplan.

Mange av innbyggerne og fritidsbeboerne i kommunen og regionen har Vinstra som handels- og tjenestesenter, og er avhengig av bil. Lokalskapt trafikk mellom ulike deler av byen utgjør likevel hoveddelen av biltrafikken på Vinstra. Dette gir et stort potensiale for å redusere biltrafikken innenfor hele byområdet og i sentrum spesielt.

Nedregate

For at Nedregate skal være en attraktiv gate for gående, syklende og beboere skal gjennomfartstrafikken mellom Lomoen, Søndortunet og boligområdene i størst mulig grad følge Øvregate. Nedregate har i dag god framkommelighet for biler, og det er mulig å gjennomføre betydelige tiltak for å bedre tilrettelegging for gang og sykkel, uten at

dette i vesentlig grad kommer i konflikt med trafikkavviklingen til handels- og tjenestetilbud i Nedregate og framkommelighet for busser til skysstasjonen.

Lomoen

Lomoen er den delen av Vinstra som tiltrekker seg mest biltrafikk, og Vinstragata gjennom indre sentrumssone er den mest trafikkerte vegstrekningen i kommunen. Vegens barrierevirkning kan til en viss grad reduseres ved å endre vegen til en miljøgateprofil som innbyr til lavere fart, og ved å etablere flere trygge kryssingsteder for myke trafikanter.

For å redusere biltrafikk inn i sentrumsområdet, er det viktig at nye etableringer for bilbasert handel og næring legges utenom sentrum og nær E6, og at det etableres innfartsparkering for de som kommer til Vinstra fra E6 i utkanten av sentrumssona.

Ved videre planlegging av sentrumsområdene nord og sør for Vinstragata, er det viktig å legge vekt på å skape bilfrie byrom. Dette gjelder særlig ved utviklingen av fokusområdet ved Vinstrahallen, men også ved en framtidig utvikling av området sør for Vinstragata. Det må ikke legges opp til nye gjennomkjøringsveier gjennom disse områdene.

Tiltak på kort sikt

- Gjennomføre trafikkanalyse av effekten av ny E6.
- Utarbeide gatebruksplan.

Tiltak på lang sikt

- Vinstragata skal transformeres fra vei til gate.
- Gjennomfartstrafikken i Nedregata flyttes til Øvregata.
- Utvikle bilfrie byrom.
- Flere og mere attraktive krysningspunkter for myke trafikanter på høytrafikkerte gater.

5.2.2 Gang- og sykkelvegnett

Mål

- Transporten i og til sentrum, barnehagene og skolene skal foregå i større grad til fots, med sykkel og kollektivtrafikk. Det skal være gode tverrforbindelser mellom øst- og vestsiden

Delmål

- Det skal være et sammenhengende gang- og sykkelvegnett av god kvalitet som forbinder boliger med sentrum, skole, barnehager og sentrumsnære naturområder.
- Alle nye boligområder skal ha trygg gang- og sykkelforbindelse til skole og sentrum.
- 80 % av barn og unge skal kunne sykle til skolen.
- Indre sentrumssone skal være særlig godt tilrettelagt for gående og syklende
- Det skal etableres god parkeringsdekning for sykkel i indre sentrumssone.

Gang- og sykkelvegnettet på Vinstra er relativt godt utbygd langs fylkesvegene og langs enkelte kommunale veger. Det er likevel forbedringspunkt for å få et sammenhengende og attraktivt nettverk. Dette gjelder både forbindelser over Lågen, snarveier for å binde sammen viktige målpunkt, standard og driftsopplegg for fortau og gangveger i tillegg til kvalitet på omgivelser som innbyr til å gå og sykle.

Det må etableres et sammenhengende sykkelvegnett og gangvegnett av god kvalitet som forbinder viktige målpunkt. Nettverket må ha en standard som gjør det attraktivt å gå eller sykle. Planene for Gyntestien langs Lågen er primært et rekreasjonstiltak, men deler av stien vil også kunne inngå i et hovednett for gang- og sykkelvegnett på Vinstra.

Drift og vedlikehold av gang- og sykkelvegnettet må sikre god framkommelighet hele året. Fastsetting av sykkeltraseer og valg av løsninger bør skje gjennom utarbeiding av plan for hovednett sykkel. En mer sentralt plassert gangbru over Lågen vil være et viktig virkemiddel for å knytte øst- og vestsida av Vinstra sammen og gi gående og syklende et bedre tilbud.

Gående og syklende må ha prioritet framfor biltrafikk og parkeringsarealer i indre sentrumssone. Framkommelighet for gående og syklende langs Nedregata, samt tverrforbindelser til Øvregata, bør styrkes. På vestsida er tosidig løsning for gående og syklende langs Vinstragata, og etablering av kvartalsstruktur med fortau og beplantning viktige element. Universelt utformede løsninger skal vektlegges i sentrum.

Skal man oppnå målet om at flere skal gå og sykle, bør kommunen i tillegg til å utarbeide plan for hovednett sykkel, også følge opp med å gjøre sykling mer synlig i bybildet og ha en langsiktig satsing rettet mot skoler, barnehager, arbeidsplasser etc. for økt sykling i hverdagen. Det bør også vurderes en bysykkelordning som gjør at både fastboende og besøkende kan ta seg rundt i Vinstra på sykkel.

Tiltak på kort sikt

- Oppruste gangforbindelser mellom Øvregata og Nedregata.
- Innføre krav til sykkelparkering i reguleringsplaner.
- Utarbeide plan for hovednett sykkel.
- Etablere/ruste opp sykkelparkeringer ved viktige målpunkt.

Tiltak på lang sikt

- Etablere gang- og sykkelbru over Lågen.
- Planfri fotgjengerkryssing av jernbanen mellom Strandgata og Nedregata.
- Etablere tosidig løsning for gående og syklende langs Vinstragata i indre sentrumssone.
- Ruste opp Nedregata med bedre løsninger for gående og syklende.
- Vurdere bysykkel-ordning

5.2.3 Kollektivtrafikk

Mål

- Transporten i og til sentrum, barnehagene og skolene skal i større grad skje kollektivt.

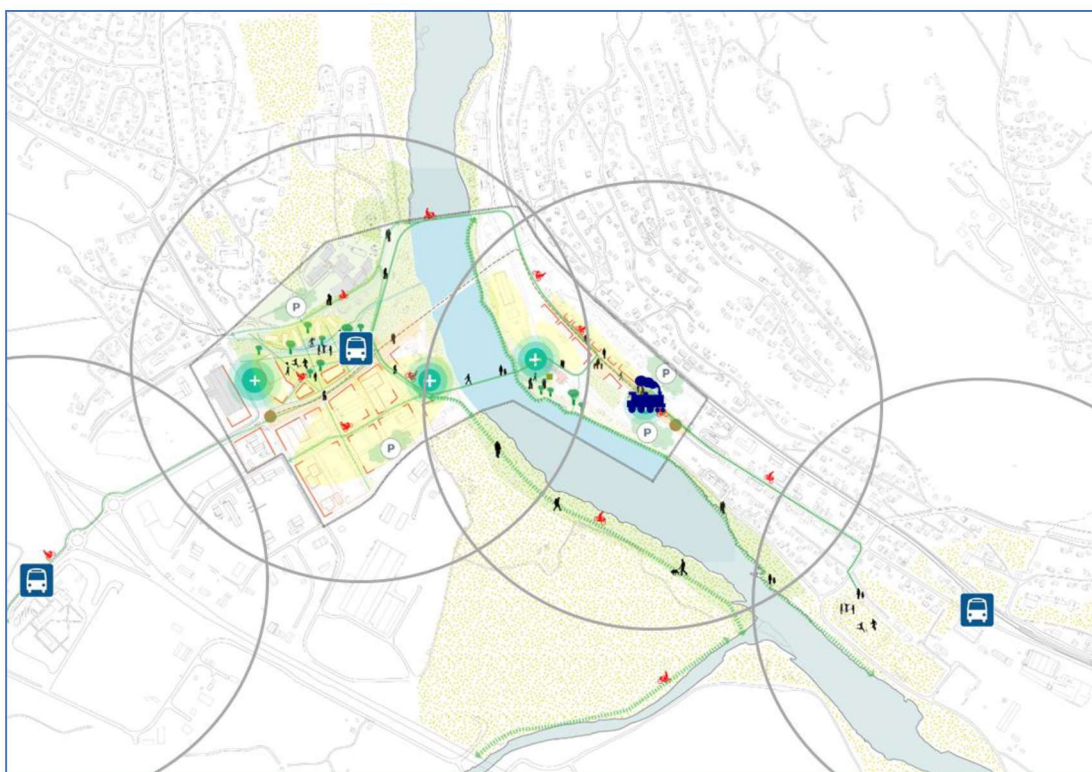
Delmål

- Utvikle lokalt kollektivtilbud på Vinstra.
- Styrke regionalt kollektivtilbud for dagsreiser.

Prinsipper for utvikling

I indre sentrumssone skal Vinstra skystasjon videreutvikles som et sentralt knutepunkt for kollektivtrafikk med overgangsmuligheter mellom buss og tog. I tillegg er det viktig å etablere et nytt knutepunkt for buss nær Vinstragata i Lomoen. Ny bussterminal vil primært betjene skoleskyss ved Vinstra vidaregåande skule, men vil også betjene øvrige reisende som skal til/fra Vinstra sentrum. Denne bussterminal vil bidra til å synliggjøre kollektivtilbudet i sentrum og må utformes som et attraktivt element i bybildet.

Utvikling av to kollektivknutepunkt i sentrum vil sammen med ekspressbusstilbudet ved Vinstra vegpark og eksisterende bussterminal ved Sødorp skole, bidra til bedre tilgjengelighet til kollektivtilbudet. For å gjøre det mer attraktivt å ta buss må det satses på opprusting av holdeplasser med trafikksikre venteareal og leskur på de viktigste holdeplassene bl.a. i boligområdene rundt sentrum.



Kart 12 Viktige kollektivknutepunkt med sirkler som viser 500 m radius

For at kollektivtilbudet skal bli en reell konkurrent til privatbilisme må det ha relativt hyppige avganger. I realiteten har ikke Vinstra et kollektivtilbud som kan brukes til transport i og til sentrum og barnehagene. Opplandstrafikk vurderer at det på kort sikt ikke er grunnlag for å etablere et internt busstilbud på Vinstra som dekker byområdet mellom Vinstra vegpark og Sødorptunet. Dagens bestillingsrute mellom Vinstra vegpark og Vinstra skysstasjon vil bli evaluert som grunnlag for å vurdere videreføring og ev. utvikling av andre bestillingsruter.

Nord-Fron, Ringebu, Sel og Sør-Fron utgjør i stor grad et felles arbeidsmarked. Skal buss eller tog bli hovedtransportmiddel for dagpendlere til og fra Vinstra, er det behov for betydelig styrking av det regionale kollektivtilbudet. For at kollektivtransport skal være attraktivt for ukependlerne må det legges bedre til rette for pendlerparkering ved kollektivknutepunktene.

Tiltak på kort sikt

- Etablere ny bussterminal ved Vinstrahallen.
- Ruste opp de viktigste bussholdeplassene med leskur og trafiksikkert venteareal.
- Busskur ved de viktigste bussholdeplassene i boligområdene.

Tiltak på lang sikt

- Være en foregangskommune på nye teknologiske og organisatoriske løsninger for kollektivtransport og bestillingsskyss.
- Jobbe for et styrket regionalt kollektivtilbud.

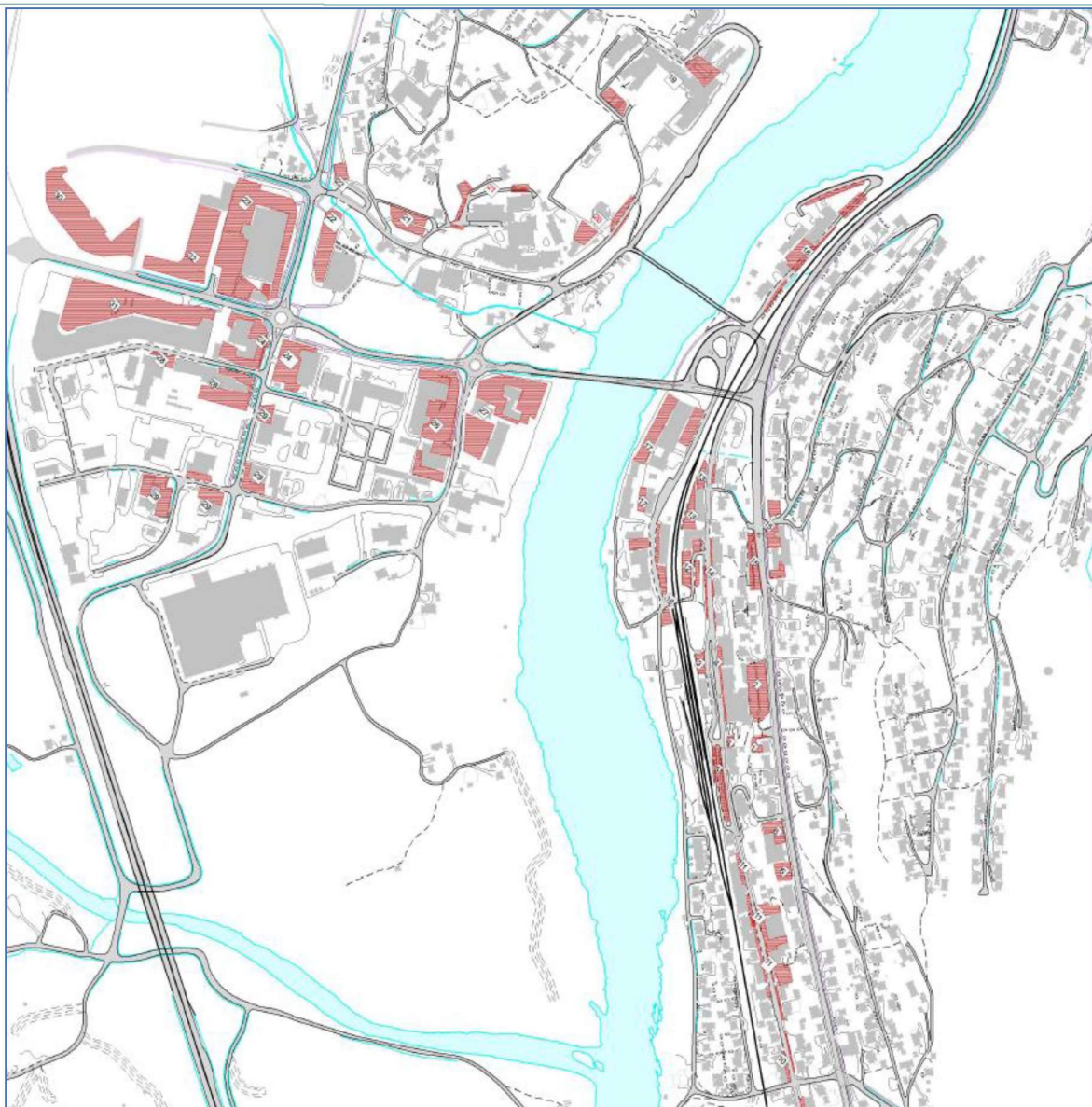
5.2.4 Parkering

Mål

- Flest mulig skal parkere bilen og gå eller sykle innenfor sentrum.

Delmål

- Parkering skal bli mindre framtrødende i bybildet.
- Vinstra skal ha god parkeringsdekning for tilreisende.
- Det skal være gode parkeringstilbud for reisende ved stasjon og vegpark.



Kart 13 Offentlige parkeringsplasser på Vinstra er vist med rødt

Prinsipper for utvikling

I 2018 ble det registrert 2883 offentlige parkeringsplasser på Vinstra. Gitt at det er 2588 innbyggere totalt på Vinstra og 3500 registrerte privatbiler i kommunen er dette svært høy parkeringsdekning. Parkeringsarealer tilknyttet handelsnæringen er i stor grad på privat grunn. Dette gjelder særlig de store handelsetableringene i Lomoen og Sødorptunet, men også i noen grad langs Nedregate.

Vinstra sentrum skal i framtida ha et effektiv og godt parkeringstilbud, og parkeringspolitikken skal understøtte målet om et levende og attraktiv sentrum. Det bør tilrettelegges for færre og større parkeringsanlegg, i stedet for flere små anlegg i sentrum. Sentralt plasserte parkeringsanlegg må sikre god tilgang og korte gåavstander til viktige

målpunkt i sentrum. I tillegg må sykkelparkering få en tydelig plass i sentrum. Kantparkeringen i Nedregata bør reduseres og struktureres.

Kommunens parkeringsstrategi må skille mellom ulike grupper, og bygge på en parkeringsnorm som er tilpasset fortetting i sentrum. I indre sentrumssone må det tilrettelegges for korttidsparkering for kunder og besøkende, enten som kantparkering langs gater eller i egne parkeringsanlegg. Ansattparkering bør legges utenfor indre sentrumssone, men med lett tilgang til sentrum. Beboerparkering i sentrum må forutsettes løst på egen grunn eller som fellesanlegg. Det må legges til rette for tilstrekkelig pendlerparkering ved sentrale kollektivknutepunkt. Ladepunkter for el-biler og el-sykler bør inngå i parkeringsanlegg.

Tiltak på kort sikt

- Utarbeide parkeringsstrategi.
- Utarbeide detaljkrav for strukturering og beplantning av parkeringsareal.
- Utarbeide krav for tilrettelegging for gående og syklende tilknyttet parkeringsareal.
- Sette både minimum og maksimumskrav til parkering.
- Sett krav til sykkelparkering.

Tiltak på lang sikt

- Etablere pendlerparkering ved jernbanestasjonen.

Vedlegg 1 – Liste over grunnlagsdokumenter og aktiviteter

- **Styringsdokument for utviklingsprosjektet «Vinstra 2046» (2016)**
- **Trafikkundersøkelse Vinstra - Rambøll (Januar 2017)**
- **Rapport fra verkstedsamling 1 – 21. september 2016**
- **Rapport fra studietur til Kongsberg, Bø, Seljord, Rjukan og Notodden (26-28. oktober 2016)**
- **Rapport fra ungdomsverksted – 25. april 2017**
- **Sentrumsanalyse fra White arkitekter (26. juni 2017) – med resultater fra verkstedsamling 8. juni 2017**
- **Rapport fra verkstedsamling 3 – 5. februar 2018**
- **Visjonstegning Vinstra 2046 – White arkitekter**
- **Visjonstegning Campus Vinstra – White arkitekter**
- **Anbefalt bussløsning ved Vinstra videregående skule - Statens vegvesen**

Vedlegg 2 – Liste over tiltak

Kapittel	Kort sikt	Lang sikt
Et samlet sentrum	Mål: Vinstra skal ha et samlet sentrum som er knyttet sammen på tvers av Lågen, og som er attraktivt for fastboende, tilflyttere og besøkende	
	Skisseprosjekt for fokusområde ved Vinstrahallen	Skisseprosjekt for alle fokusområdene
	Reguleringsplan for sentrum	Fortetting langs Vinstragata og Nedregata
	Forprosjektering av ny gang- og sykkelbru	Planfri jernbanekryssing ved Vinstra stasjon
		Ny gang- og sykkelbru over Lågen
Attraktive møteplasser	Mål: Vinstra skal ha attraktive byrom og møteplasser og en variert grønnstruktur	
	Utvikle en blå/grønn struktur ifm flomsikring av Givra	Knytte sammen nye og eksisterende grøntområder og møteplasser slik at de blir sammenhengende gjennom hele sentrum
	Plan for benker og hvilepunkter i sentrum	
	Tydeligere regulering av grøntområder i sentrum	
	Fullføre Gyntestien	
	Etablering av lekeplasser og tilrettelagte aktivitetsområder i sentrum	
	Kommunen skal stimulere til bruk av kunst og naturelementer i stedsutviklingen	
Boliger for framtida	Mål: Boligbygging skal i framtida, i størst mulig grad foregå innenfor 10 minutters gange fra sentrale sentrumsfunksjoner	
	Det bør gjennomføres en fortettingsanalyse av de sentrale områdene i byen for å ha et styringsverktøy som legger til rette for fortetting, transformasjon og eiendomsutvikling.	Bygging av kommunale boliger bør skje i kombinasjon med kommersielle prosjekter.

	Utarbeide plan for omsorgsboliger og andre kommunale boligprosjekter	Kommunen bør vurdere strategisk oppkjøp av leiligheter for å stimulere til realisering av leilighetsprosjekter
	Stille krav til leiligheter ved bygging av næringsbygg	
Næring og handel	Mål: Prinsippet «rett virksomhet på rett sted» skal legges til grunn ved næringsetableringer.	
	Fokusområdene skal utvikles på en slik måte at det skaper ringvirkninger i tilstøtende områder.	Kommunen skal i samarbeid med næringslivet utvikle gode attraktive gateløp og uteområder.
		Kommunen bør vurdere å gå inn som leietaker for å stimulere til nybygg i viktige transformasjonsområder.
Offentlige tjenester	Mål: Vinstra skal ha gode og publikumsrettede offentlige tjenester som er lett tilgjengelig fra hele kommunen og regionen.	
	Tre skal vurderes i forbindelse med alle offentlige byggeprosjekter.	Gitt elevtallsutviklingen er det stor sannsynlighet for at Vinstra kun vil ha en barneskole i 2046. Kommunen bør sikre tilstrekkelig areal for nødvendig utvidelse av en av dagens skoler, eller areal til bygging av en ny skole.
	Det skal bygges nytt helsehus i Lomoen, og settes av tilstrekkelig areal til samlokalisering av flere helsetjenester i framtiden.	Strategiske oppkjøp av sentrumsnære tomter
Vegsystem og biltrafikk	Mål: Transporten i og til sentrum, barnehagene og skolene skal i mindre grad skje med bil, og biltrafikken skal bli mindre fremtredende i bybildet.	
	Gjennomføre trafikkanalyse av effekten av ny E6	Vinstragata skal transformeres fra vei til gate
	Utarbeide gatebruksplan	Gjennomfartstrafikken i Nedregata flyttes til Øvregata
		Utvikle bilfrie byrom
		Flere og mere attraktive krysningspunkter for myke trafikanter på høytrafikkerte gater
Gang- og sykkelvegnett	Mål: Transporten i og til sentrum, barnehagene og skolene skal foregå i større grad til fots, med sykkel og kollektivtrafikk. Det skal være gode tverrforbindelser mellom øst- og vestsiden	

	Oppruste gangforbindelser mellom Øvregata og Nedregata	Etablere gang- og sykkelbru over Lågen
	Innføre krav til sykkelparkering i reguleringsplaner	Planfri fotgjengerkryssing av jernbanen mellom Strandgata og Nedregata
	Utarbeide plan for hovednett sykkel	Etablere tosidig løsning for gående og syklende langs Vinstragata i indre sentrumssone
	Etablere/ruste opp sykkelparkeringer ved viktige målpunkt	Ruste opp Nedregata med bedre løsninger for gående og syklende
		Vurdere bysykkel-ordning
Kollektivtrafikk	Mål: Transporten i og til sentrum, barnehagene og skolene skal i større grad skje kollektivt	
	Etablere ny bussterminal ved Vinstrahallen	Være en foregangskommune på nye teknologiske og organisatoriske løsninger for kollektivtransport og bestillingsskyss.
	Ruste opp de viktigste bussholdeplassene med leskur og trafiksikkert venteareal	Jobbe for et styrket regionalt kollektivtilbud
	Busskur ved de viktigste bussholdeplassene i boligområdene	
Parkering	Mål: Flest mulig skal parkere bilen og gå eller sykle innenfor sentrum	
	Utarbeide parkeringsstrategi	Etablere pendlerparkering ved jernbanestasjonen
	Utarbeide detaljkrav for strukturering og beplantning av parkeringsareal	
	Utarbeide krav for tilrettelegging for gående og syklende tilknyttet parkeringsareal	
	Sette både minimum og maksimumskrav til parkering	
	Sett krav til sykkelparkering	

Vedlegg 3 – Måleparametere for byutvikling

Oppland Fylkeskommune, Fylkesmannen i Oppland og Statens vegvesen har ansvar for å utvikle måleindikatorer for miljøvennlig byutvikling i Oppland. Disse vil i hovedsak dekke de kvantifiserbare tiltakene som er foreslått i strategidokumentet, og nyttes til å evaluere måloppnåelse for Vinstra 2046.

Areal
Tettstedsareal pr. innbygger
Fortetting innenfor tettstedsgrensa (andel nye bygg oppført innenfor tettsted)
Trygg tilgang på leke- og rekreasjonsarealer (andel av befolkningen som har sikker atkomst på maks. 200 m til et område på min. 5 daa).
Tilgang til nærturterreng (andel av befolkningen som har sikker atkomst på maks. 500 m til et naturområde på min. 200 daa).
Leke- og rekreasjonsareal pr. innbygger innenfor tettstedet
Transport og samferdsel
Miljøvennlig transportmiddelbruk (andel reiser med kollektiv, sykkel og gange)
Kommunale gang- og sykkelveger (samlet lengde pr. innbygger)
Biltetthet (personbiler pr. innbygger)
Kjørelengde pr. år pr. innbygger
Miljøvennlig produksjon og praksis
Sentrums andel av kommunenes varehandel
Befolkningens tilgang til dagligvarebutikker (andel av befolkningen med mindre enn 500 m til butikken fra bosted)
Barns nærhet til barnehage og skole (andel av barn med maks. 500 m til skole eller barnehage fra bosted)
Miljøsertifiserte bedrifter