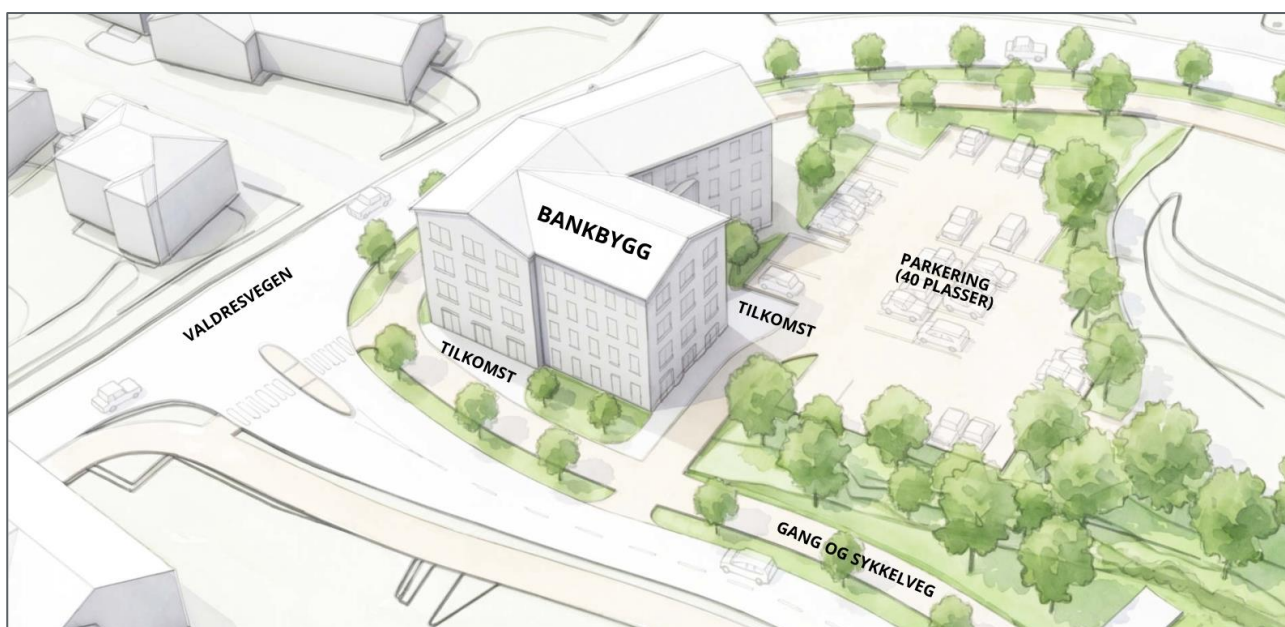


Oppdragsgjevar: SpareBank 1 Hallingdal Valdres

Oppdragsnr.: 52606845 Dokumentnr.: TRA-NOT-01_Trafikkvurdering

Til: Sparebank 1 Hallingdal Valdres
Frå: Håvard Parr Dimmen
Stad, dato: Ålesund / 2026-08-17
Kopi til: Nord-Aurdal kommune

Detaljregulering Skifervegen 3, Fagernes - trafikkvurdering



Illustrasjon, detaljregulering Skifervegen 3, byggesteg 1 (Arki Arkitektar AS, mai 2026).

1 Bakgrunn

I samband med detaljregulering av Skifervegen 3 på Fagernes er det ynskjeleg å ha betre kunnskap om trafikktilhøva i denne delen av Fagernes sentrum. Fagernes er prega av stor ferie- og fritidstrafikk. I kommunen sin gatebruksplan (2018) er det lagt føringar for korleis ein ynskjer at framtidig gatebruk skal vere. Endra gatebruk har direkte konsekvens for trafikkstraumane til andre gater. I denne delen av Fagernes er det dei siste 15 år registrert to trafikkulykker. Begge i krysset mellom E16 og fv. 2442 Skarautvålvegen, like sør for krysset ved Skifervegen 3. Planen har nasjonal arealplan-id. 3451_202502, og er femja av Sparebank 1 Hallingdal Valdres.



Figur 1-1: Oversiktskart Fagernes sentrum der planområdet er markert (Figurgrunnlag: nordaurdal.kommunegis.no).

I dagens situasjon er arealet nytta til parkering. Detaljregulering av området i sørvest (byggetrinn 1).



Figur 1-3: Ortofoto av planområdet, dagens parkeringsplass (Norgeskart.no)



Figur 1-2: Planområde med tilkomst fra Skifervegen (Norconsult april 2026)

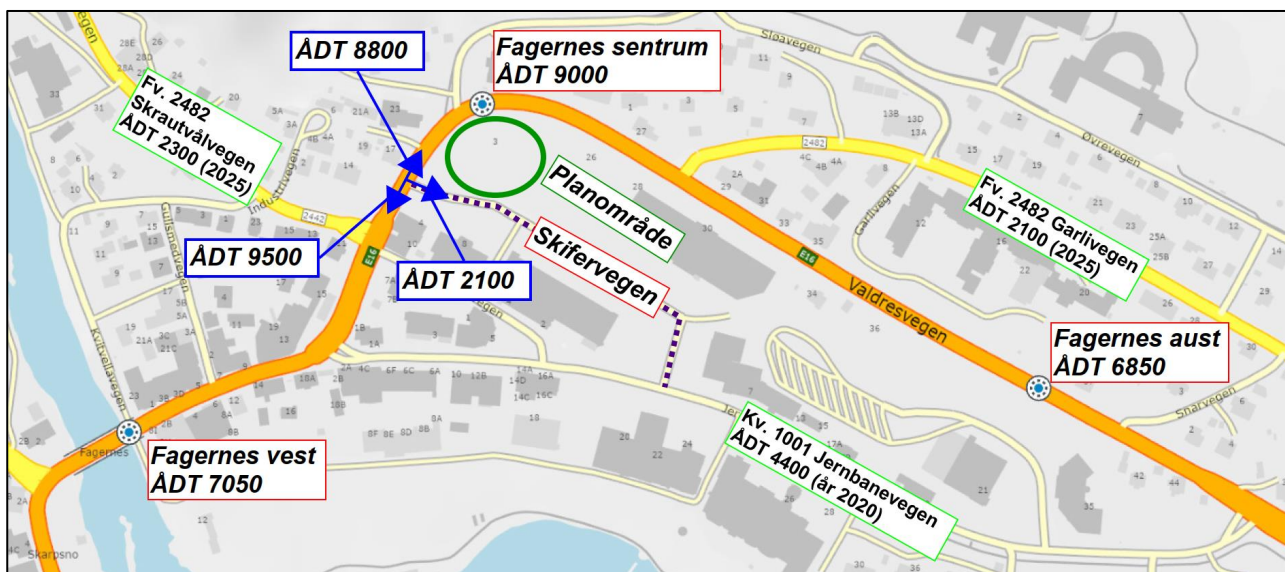
2 Trafikk på E16 Valdresvegen og kv. Skifervegen

Planområdet ligg inntil E16 Valdresvegen og kv. Skifervegen. Planlagd tilkomst er frå kv. Skifervegen aust for kryss med E16. For å avklare eventuell innverknad på trafikkavviklinga er det gjort trafikkteilingar i området. Statens vegvesen har hatt vekestelling i tre snitt på E16 i mai, og tiltakshavar har hatt tre korttidstellingar i krysset med Skifervegen tre onsdagar i mars.

Statens vegvesen gjennomførte kontinuerleg telling i veke 19 (4-11. mai). Vekestelling (UDT) som grunnlag for omrekning til årsgjennomsnitt (ÅDT) gir eit rimeleg bra resultat med omsyn til usikkerheit i registreringane.

Trafikken i krysset er registrert tre onsdagar i morgon- og ettermiddagsrushet: 11., 18. og 25. mars. Totalt har ein 9 timar registrering. Det gir eit bra grunnlag, men er likevel meir usikkert resultat enn det ein har fått i vekestellingane. Basert på tellingane er det berekna følgjande gjennomsnittlege årsdøgntrafikk (ÅDT) i området:

- ÅDT E16 Fagernes vest: 7 050 køyretøy/dag
- ÅDT E16 Fagernes sentrum: 9 000 køyretøy/dag
- ÅDT E16 Fagernes aust: 6 850 køyretøy/dag
- ÅDT kv. Skifervegen: 2 100 køyretøy/dag
- ÅDT E16 Valdresvegen sør: 9 500 køyretøy/dag
- ÅDT E16 Valdresvegen nord: 8 800 køyretøy/dag



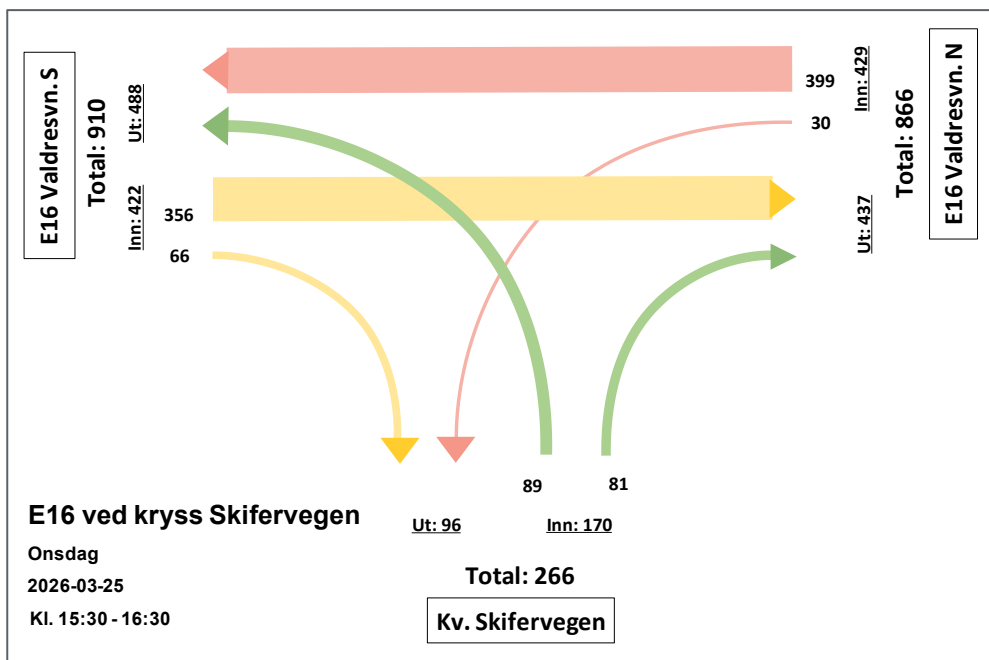
Figur 2-1: ÅDT-berekning etter telling i ulike snitt på E16 og Skifervegen i 2026. NVDB-registrert ÅDT på andre vegar i grøn boks (figurgrunnlag: vegkart.atlas.vegvesen.no).

Når ein ser på registrert/berekna trafikk i samanheng med kjennskap til trafikk på andre viktige vegar i området, er ÅDT-skilnaden mellom vekestelling og korttidstelling forklarleg. Særleg sør for krysset ser ein at dagens trafikk på kv. Jernbanevegen og fv. 2482 Skrautvålvegen kan forklare trafikkskilnaden.

Det er gjort ei vurdering av kapasiteten i krysset i den timen det var mest trafikk. Høgaste registrerte timetrafikk var 25. mars i perioden 15.30-16.30. Timetrafikk inn mot krysset var 1021 køyretøy, jf. figur 2-2 på neste side.

Oppdragsgjevar: SapreBank 1 Hallingdal Valdres

Oppdragsnr.: 52606845 Dokumentnr.: TRA-NOT-01_Trafikkvurdering



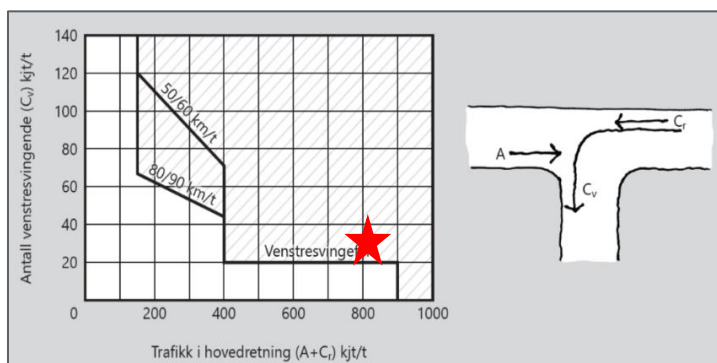
Figur 2-2: Timetrafikk i krysset onsdag 25. mars 2026 1530-1630

Svv hb. N100 figur 2-4 gjengir krav om kanalisering med venstresvingefelt ved etablering av nye kryss. I kravet er det tatt utgangspunkt i *Dimensjonerende time* (30. høgaste timen i løpet av eit år). Med bakgrunn i timetrafikken vist i figur 2-2 ser ein at det her eigentleg er krav om venstresvingefelt, jf. figur 2-3.

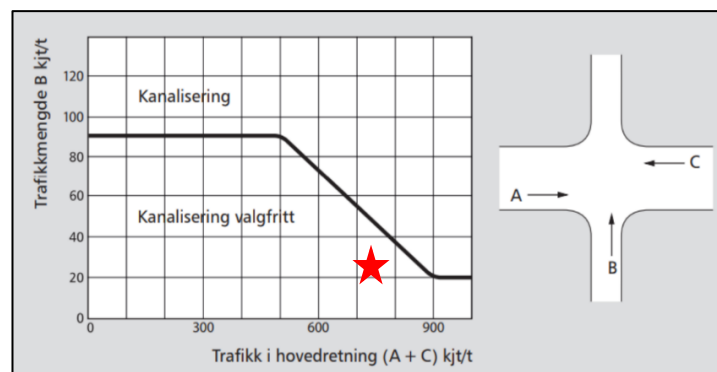
A= 422, Cr=399, Cv=30.

Ut frå registreringane og "normal" trafikkvariasjon over veka og året, ser ein at det her nok er mange timar med trafikk over grenseverdiene for venstresvingefelt. E16 har fartsgrense 40 km/t, og ein har med det definert E16 som gate (fartsgrense ≤ 50 km/t).

I gater er det ikkje automatisk krav om at det skal vere trafikkøyr i sekundærvegen, jf. V121 kapittel 3.2. Ut frå registrert trafikk ser ein at trafikkmengda er såpass stor at det kan etablerast, jf. figur 2-4.



Figur 2-3: Timetrafikk og venstresving 25/3-26 kl. 15.30-16.30 (figurgrunnlag: N100, figur 2-4).

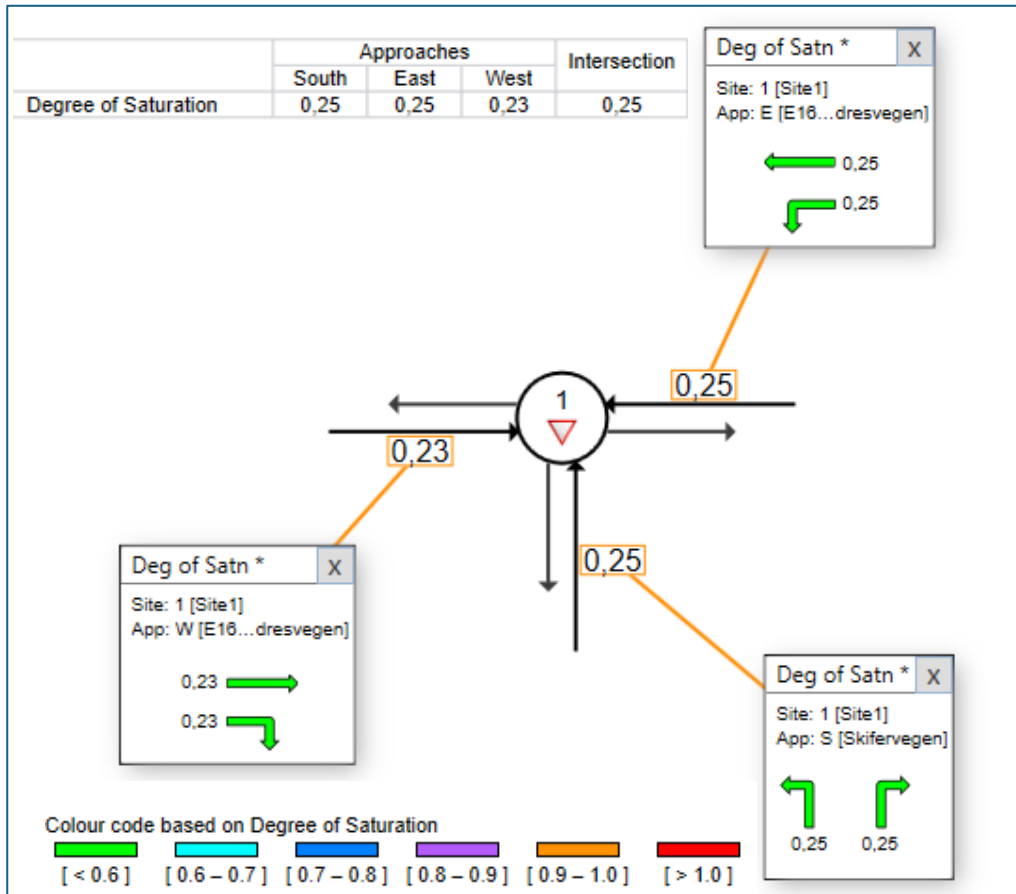


Figur 2-4: Registrert trafikk 25/3-26 kl. 15.30-16.30 (figurgrunnlag: V121 figur 3.2-1).

Oppdragsgjevar: SapreBank 1 Hallingdal Valdres

Oppdragsnr.: 52606845 Dokumentnr.: TRA-NOT-01_Trafikkvurdering

Kapasiteten i krysset er vurdert i trafikkberekningsprogrammet SIDRA, og berekninga syner at det framleis er god restkapasitet i krysset slik det framstår i dag. I denne timen var det få som nytta gangfeltkryssinga i Skifervegen og i Valdresvegen sør.



Figur 2-5: Kapasitetsberekning i krysset, timetrafikk 25/3-26.

I berekninga er det lagt inn avgrensing kølengde (tilfart), der denne er sett like lang som avstand til næraste kryss i dei tre tilfartane. Ut frå berekningsresultatet er det ikkje nokon fare for tilbakeblokkering i dei tre kryssa.

Fagernes er prega av ferie- og fritidstrafikk, og sommarmånaden har meir trafikk enn trafikk i samband med langhelger, jul og påske. Juli er månaden med mest trafikk. Ettersom kapasitetsberekninga viser svært god restkapasitet, er det lite sannsynleg at det er over 30 timar i året med store kapaitetsproblem i dette krysset.

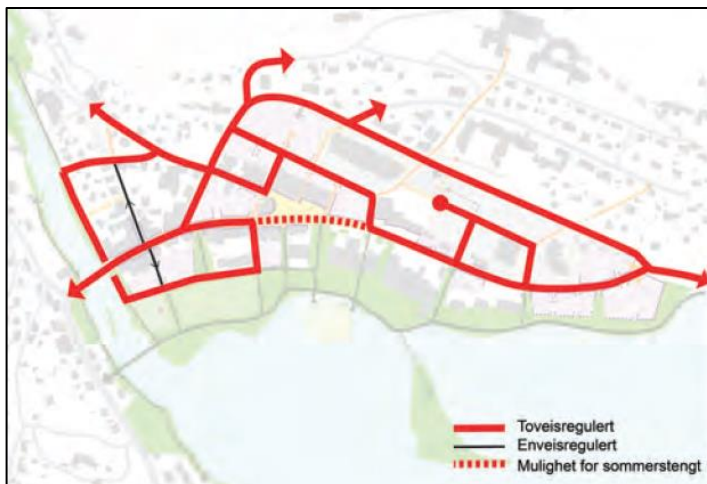
3 Moglege endringar i trafikken

I gatebruksplanen for Fagernes (2018) er det skissert stenging av kv. 3451 Jernbanevegen for gjennomkøyring om sommaren.

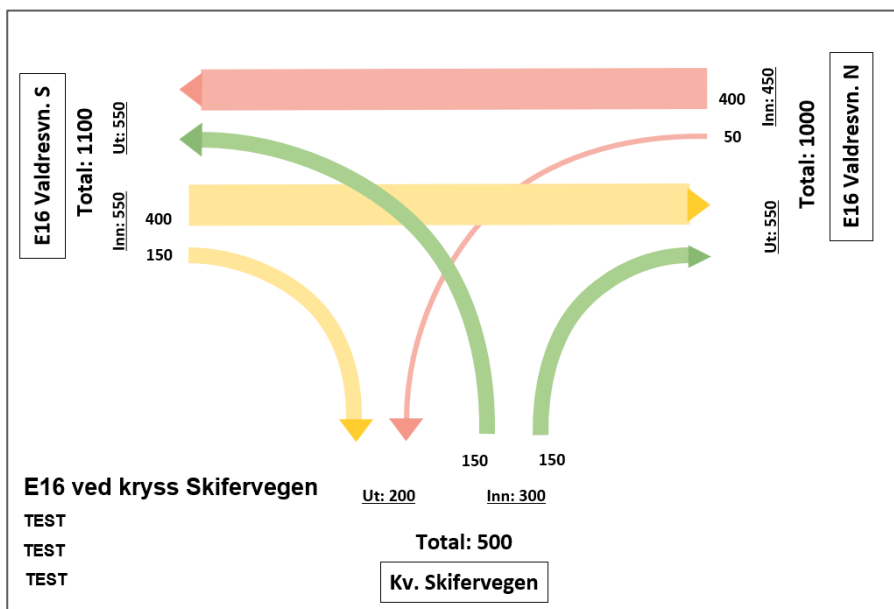
I NVDB er ÅDT i Jernbanevegen oppgitt til å vere 4 000 køyretøy/dag (2020). Om sommaren er døgntrafikken venteleg ein del høgare enn dette. Det inneber overføring av ein del trafikk til Skifervegen og Skrautvålvegen (aust for E16). Frå kryss med E16 er Skrautvålvegen i dag einvegsregulert mot aust. Samstundes er det ikkje løyve til å ta venstresving frå E16 sør til Skrautvålvegen mot vest.

Ei slik regulering vil venteleg overføre mest trafikk mellom Skifervegen og E16 sør. Naturleg nok vil dette auke behovet for venstresvingefelt på E16 og trafikkøyr i Skifervegen.

Ettersom kapasiteten i dagens kryss ser ut til å vere meir enn god nok, er det gjort ei simulering av trafikken med vesentleg meir trafikk inn/ut av Skifervegen, jf. plan om å stenge Jernbanevegen.



Figur 3-1: Skissert løysing for gatebruk (figurgrunnlag: Gatebruksplan, kap. 7).

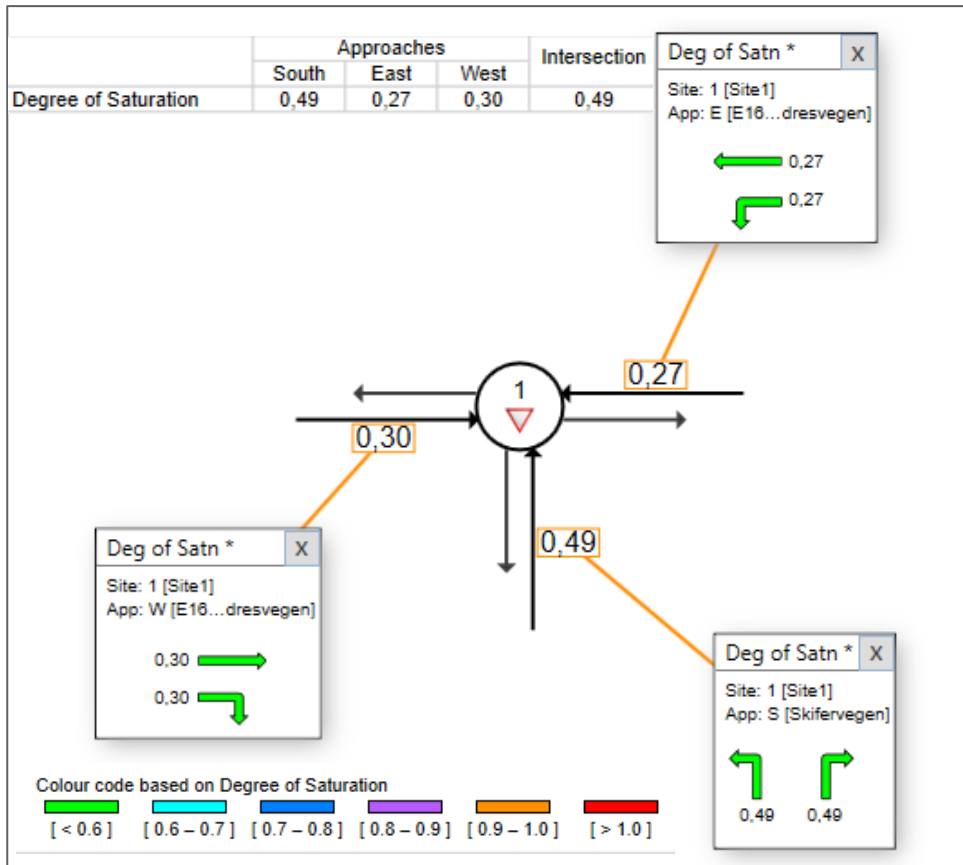


Figur 3-2: Timetrafikk med vesentleg meir trafikk, tilnærma doubling i Skifervegen.

SIDRA-berekinga syner at det også her er relativt bra restkapasitet, men totalt for krysset utgjør trafikken ca. halvparten av teoretisk kapasitet.

Oppdragsgjevar: SapreBank 1 Hallingdal Valdres

Oppdragsnr.: 52606845 Dokumentnr.: TRA-NOT-01_Trafikkvurdering



Figur 3-3: SIDRA-berekening med auka trafikk i Skifervegen med dagens geometri.

Krysset ser med det ut til å vere bra robust med omsyn til trafikkauke i Skifervegen. I høve planane om ny E16 utanom sentrum, er det rekna at om lag 60% av trafikken framleis vil bli verande på dagens E16 Valdresvegen i kryssområdet ved Skifervegen¹.

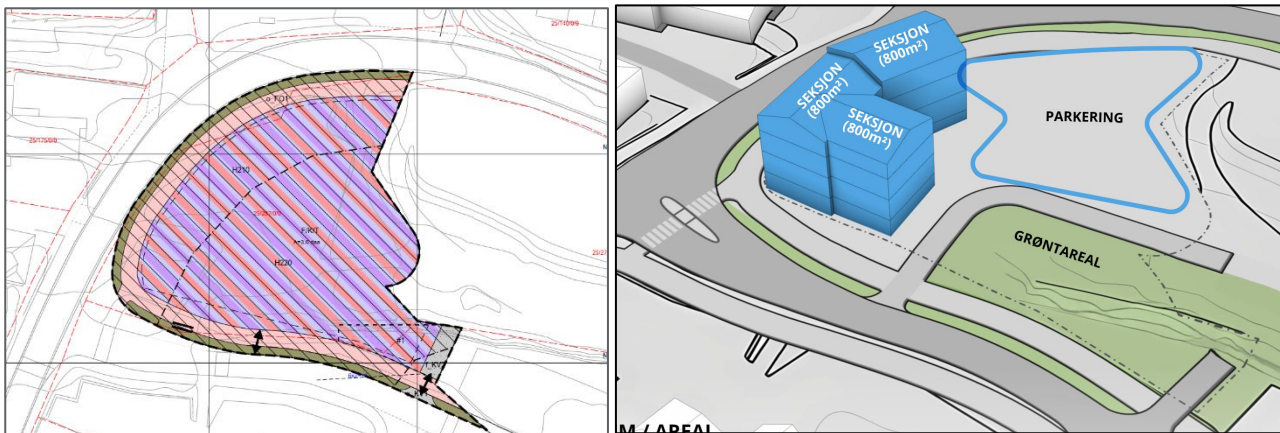
Med ein ÅDT på 9 000 køyretøy/dag på E16 i kryssområdet, gir NTP-prognosane ein trafikk på om lag 10 600 køyretøy/dag i 2050, ein auke på 18%. Det er gjort trafikkberäkning av situasjonen dersom E16 vert lagt utanom sentrum. Berekinga synte at ca. 60% av trafikken framleis ville vere på dagens E16. Det tilsvarar ein ÅDT på om lag 6 400 køyretøy/dag i 2050. Kapasiteten i krysset vil såleis vere tilfredsstillande også fram i tid.

¹ Gatebruksplan 2018, kap. 8

4 Planlagt tiltak

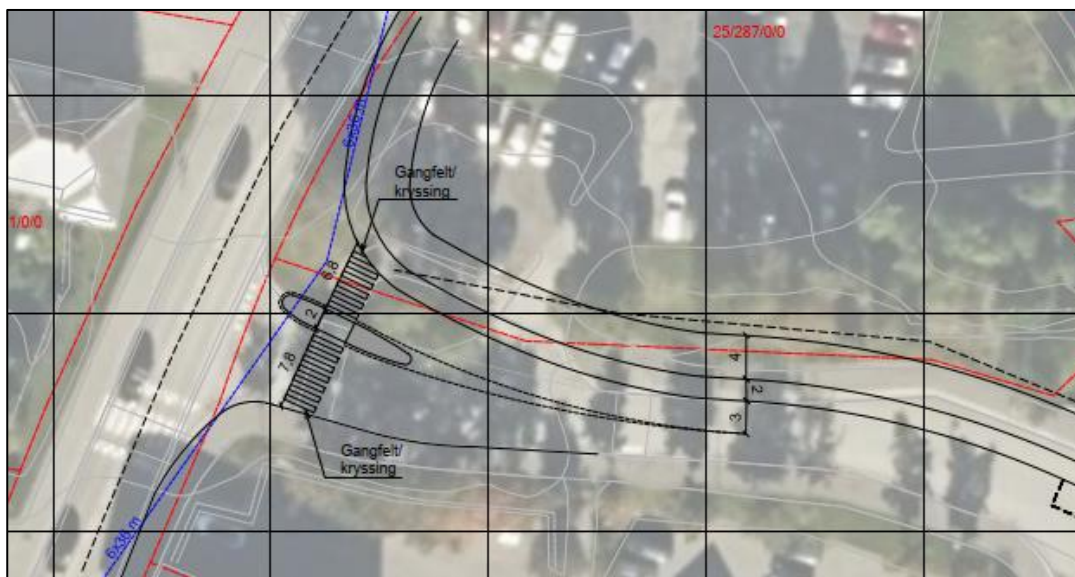
4.1 Byggesteg 1

Planlagt tiltak er tenkt å omfatte fleire byggesteg. I fyrste omgang er planområdet avgrensa til å gjelde byggesteg 1 som er den sørvestre delen av det som omfattar dei tre byggestega. Øvrig areal får då lite/ingen arealbruksendring. Det er lagt inn nytt fortau langs E16 mot nord. I første byggesteg vert dagens avkøyrsele til området flytta om lag 20 meter lengre aust i Skifervegen. Ein har med det betre margin i høve til eventuell kø i Skifervegen. I plankartet er også tilkomst ved full utbygging lenger aust òg teke med.



Figur 4-1: Venstre: Planområdet inkl. byggesteg 1 med kombinert arealformål. Dagens avkøyrsele er flytta austover (Norconsult, april 2026). Høgre: Volumskisse av byggesteg 1 (Arki Arkitektur AS, mai 2026).

Byggegrensa mot E16 er avklara med Statens vegvesen. Med fartsgrense 40 km/t på E16 er stoppsikt for trafikk i Skifervegen 36 meter, noko som er ivaretekt i justert plan for Skifervegen og i krysset mot E16.



Figur 4-2: Justert kryss Skifervegen x E16. Kørbart areal er dimensjonert for vogntoglengde 22 meter (Norconsult, april 2026).

Oppdragsgjevar: SapreBank 1 Hallingdal Valdres

Oppdragsnr.: 52606845 Dokumentnr.: TRA-NOT-01_Trafikkvurdering

Krysset ser noko romsleg ut, og ved vidare detaljprosjektering kan ein gjere noko av hjørneavrundinga mot E16 om til overkøyrbart areal. Vegnormalane tilrår dette for kryss i gater. Skifervegen har i dag lengdegrense 15 meter, og det er såleis ikkje høve for til dømes modulvogntog å nytte Skifervegen. Som vegeigar kan eventuelt Nord-Aurdal kommune endre lengdegrensa (og eventuelt aksellastgrense) i Skifervegen.

Arki Arkitektar AS har skissert eit døme på arealbruk/arealfordeling for byggetrinn 1 i figur 4-3 på gbnr 25/287.

- Bankbygg, ca. 2 000 m².
- Kontor/arbeidsplassar, ca. 60.
- Parkering, 40 plassar.

Som tidlegare nemnt er biltilkomsten til parkeringsplassen flytta noko austover i høve dagens situasjon. Inngangen til bygget er planlagt både i sør og nord (aust). På grunn av høgdeskilnadar vil parkeringsplassen ha fleire nivå, og det er planlagt samband til parkeringsplassen i nordaust.

Trafikk i avkøyrsla:

Eit overslag tilseier at 30 parkeringsplassar vert nytta av tilsette og 10 plassar av besøkande.

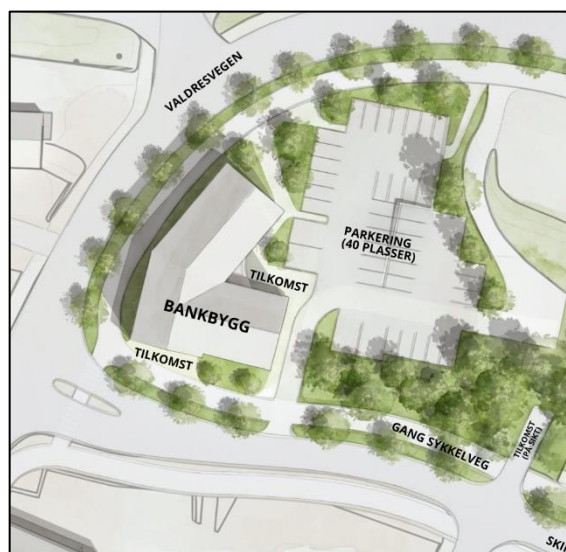
Erfaringstal for turproduksjon er til dels basert på eldre registreringar. Banktenester har i stor grad blitt digitalisert, og bankar har i dag vesentleg mindre besøk enn tidlegare².

Ein kan rekne noko utskifting av tilsettparkeringa, det vil sei litt over 2 turar per parkeringsplass. Dette utgjer ein dagtrafikk på om lag 70 køyretøy/dag.

Eit overslag for besøksparkeringa er 4 utskiftingar/dag. For dei 10 plassane utgjer det ein dagtrafikk på 80 køyretøy/dag.

Eit overslag tilseier difor om lag 150 køyretøy per dag i avkøyrsla. Tal på reserverte plassar, og eventuell tidsavgrensing, vil ha innverknad på trafikken i avkøyrsla.

Eventuell trafikk mellom denne parkeringsplassen og eksisterande parkeringsplass i nordaust (gbnr 25/272) kan reknast som like stor begge vegar. Eit høgt overslag er 20% av dagtrafikken i maksimaltimen. Det tilsvarar 30 bilar i denne timen, eller i gjennomsnitt èin bil kvart andre minutt.



Figur 4-3: Utsnitt illustrasjonsplan (Arki arkitektar mai 2026)

4.2 Vidare utbygging

Reguleringsplanen skal leggje til rette for ei stegvis utvikling av planområdet. Fyrste byggjesteget omfattar etablering av eit nytt bankbygg på 2 000 m² BRA samt tilhøyrande parkering, teknisk infrastruktur og utomhusanlegg. Samstundes skal planen leggje til rette for vidare utvikling av eigedomen i samsvar med overordna føringar for sentrumsutvikling på Fagernes.

² Mest nytta grunnlag: Handbok V713 (1989), Prosam-rapport 103 (2003), SINTEF-rapport A25302 (2013)

Oppdragsgjevar: SapreBank 1 Hallingdal Valdres

Oppdragsnr.: 52606845 Dokumentnr.: TRA-NOT-01_Trafikkvurdering

Utviklingskonseptet som ligg til grunn for planarbeidet syner eit bebygd areal på inntil om lag 1 400 m². I tillegg kjem parkering på bakken avgrensa til 20 % av byggetomta. Samla inkludert parkering på bakken opnar planen for ein utnyttingsgrad på 80 % BYA, med byggehøgder på tre til fire etasjar. Dette gir eit samla bruksareal utan parkering på 6 000 – 7 000 m².

Planen regulerer området til kombinert forretning, kontor og tenesteyting, samt samferdselanlegg med underformåla veg, anna trafikkareal og fortau.



Figur 4-4: Venstre: Bygggesteg 1 med bankbygg og parlering. Høgre: Mogleg vidare utvikling av bygningsmassen innanfor planområdet med nye bygg i byggegrensene mot Skifervegen og Valdresvegen. (Arki arkitektur mai 2026)

Planområdet er avgrensa mot Valdresvegen og Skifervegen slik at kommunen kan gjennomføre framtidige ombyggingstiltak i gatenettet, herunder nytt kryss mellom Valdresvegen og Skifervegen dimensjonert for køyremåte A og vogntog i samsvar med ønskje sett fram av Statens vegvesen.

Tilkomsten til planområdet skal skje frå Skifervegen. Det er lagt til rette for to avkøyrslar frå Skifervegen. Den vestlege tilkomsten skal tene eigedomen gbnr. 25/287, medan den austlege er regulert som felles tilkomst for eigedomane gbnr. 25/287, 25/272 og 25/25. For nærare omtale av planløysinga vert det vist til planomtalen.

Gbnr 25/272 har i dag også tilkomst via E16 Valdresvegen i nord(aust), og er i dag parkeringsareal. Tomta er aktuell for eventuell utbygging. I vidare planarbeid for utvikling av 25/272 og 25/287 (denne planen) vil ein avklare trafikkfordelinga mellom dei to avkøyrslene i Skifervegen. For å dekke parkeringskravet vil det vere naudsynt med eit parkeringsanlegg.

Dei to avkøyrslene i Skifervegen gir fleksibilitet for framtidig trafikkkløysing. Vidare detaljplanlegging vil avklare meir om trafikkendring som fylgje av framtidig utbygging.

5 Oppsummering

Etter trafikkteilingar er berekna gjennomsnittstrafikk (ÅDT) på E16 i kryssområdet med Skifervegen om lag 9000 / 9500 køyretøy/dag nord/sør for krysset. I Skifervegen er ÅDT berekna til om lag 2100 køyretøy/dag.

Kapasitetsvurdering med analyseprogrammet SIDRA viser at det er god restkapasitet i krysset, og at trafikkavviklinga også vil vere tilfredsstillande sjølv om ein tidvis stenger Jernbanevegen for gjennomkøyring. I følge NTP-prognosar for biltrafikk fram til 2050 er det her venta i underkant av 20% trafikkvekst. Samstundes er eventuell ny E16 utanom sentrum venta å ta vekk 40% av trafikken på denne delen av E16.

Som del av planlagt tiltak er det (utanfor planområdet) synt korleis ein innanfor gjeldande trafikkareal kan utbetre krysset mellom Skifervegen og E16. Dagens kryssingspunkt (gangfelt) får ei betre utforming då ein mellom anna også får plass til trafikkøyr i Skifervegen. For å synleggjere ein stram gatestruktur er det tilrådd å la noko av trafikkarealet vere overkøyrbart areal som dei lengste køyretøya kan nytte.

Frå kryssingspunktet vert det etablert nytt gangsamband nordover E16. Det er ikkje slikt tilbod der i dag.

I byggesteg 1 er tilkomsten til planområdet flytta om lag 20 meter austover i høve dagens situasjon, noko som fører til at trafikk i denne avkøyrsla vert mindre påverka av eventuell kø i Skifervegen. Med 40 parkeringsplassar er trafikken i avkøyrsla vurdert til å bli om lag 150 køyretøy/dag. Med normal fordeling over døgnet vil høgaste time (om ettermiddagen) lite truleg overstige 30 køyretøy/time.

Ved vidare utbygging innanfor planområdet vil ein etablere ei ny avkøyrslø lenger aust. Denne avkøyrsla vil også vere ein tilkomst for mellom anna gbnr 25/272. Framtidig løysing med to avkøyrslø i Skifervegen inneber ei fleksibel løysing for å ivareta trafikkending som fylgje av endra arealbruk i dette området.

Revisjon	Dato	Omtale	Utarbeida	Fagkontrollert	Godkjent
B01	2025-06-05	Oversending til gjennomsyn og kommentar	HAADIM	AnMGj	
B02	2026-08-10	For godkjenning hjå oppdragsgjevar	HAADIM		JoHM
J03	2026-08-17	For bruk.	HAADIM		JoHM

Dette dokumentet er utarbeidd av Norconsult som del av det oppdraget som dokumentet omhandlar. Opphavsretten tilhøyrer Norconsult. Dokumentet må berre nyttast til det formål som går fram i oppdragsavtalen, og må ikkje kopierast eller gjerast tilgjengeleg på annan måte eller i større utstrekning enn formålet tilseier.