



# Fv.601 Moglegheitstudie Storehagen. Gateutforming og kollektivløysingar

Moglegheitstudie/Forprosjekt.

Dato: 28.10.2022

# Forord

Mai 2022 starta seksjon for forvalting, utgreiing og geodata i Vestland fylkeskommune arbeidet med moglegheitsstudie for fv.601 Storehagen i Sunnfjord kommune. Det skal utgreiast korleis ein løyser framkomst og trafikktryggleik for kollektivtrafikk og syklande i gata, samstundes som dette skal samordnast med framtidig utvikling av kollektivterminalen.

Moglegheitsstudiet er bestilt av Førdepakken. Styringsgruppa til moglegheitstudiet er styringsgruppa i Førdepakken.

Forprosjektet er utarbeida av:

Jens Bremer Remø, Olav Lydvo, Silje Aalbu, Inge Horstad og Lars Refsdal Olsen (Vestland fylkeskommune).

Magna Fondenes Vangsnes og Vemund Espen Kjærefjord (Statens vegvesen).

Vigdis Lobenz (Sunnfjord kommune).

Lars Ole Ødegaard (Rambøll).

Dato 28.10.2022.

# Innhald

<b>Forord</b> .....	<b>2</b>
<b>1. Innleiing</b> .....	<b>5</b>
1.1. Bakgrunn for prosjektet.....	5
1.2. Lokalisering.....	5
1.3. Mål.....	6
1.4. utfordringar.....	7
<b>2. Situasjonen i dag</b> .....	<b>8</b>
2.1 Trafikk langs fylkesveg 601 .....	8
2.2 Trafikktryggleik .....	8
2.3 Universell utforming og kryssing for mjuke trafikantar.....	9
2.4 Trafikkmønster.....	11
<b>3. Eksisterande planar og framtidige endringar</b> .....	<b>12</b>
3.1 Transformasjon av billagstomta. ....	12
3.2 Førdepakken påverkar trafikkmønsteret.....	12
3.3 Kommuneplanens arealdel .....	14
<b>4. Alternative trasear/løysingar for sykkel og kollektiv</b> .....	<b>15</b>
4.1 Forkasta løysingar .....	15
4.2 Vurdering av løysingar .....	17
4.3 Siling av alternativ.....	20
4.4 Oppsummering siling av alternativ .....	23
4.5 Krav til ny veg/ny utforming .....	23
<b>5. Ny rutebilstasjon</b> .....	<b>27</b>

<b>6 Konklusjon</b> .....	<b>32</b>
6.1 Vidare arbeid (evt. vidare til reguleringsplan) .....	32

# 1. Innleiing

## 1.1. Bakgrunn for prosjektet

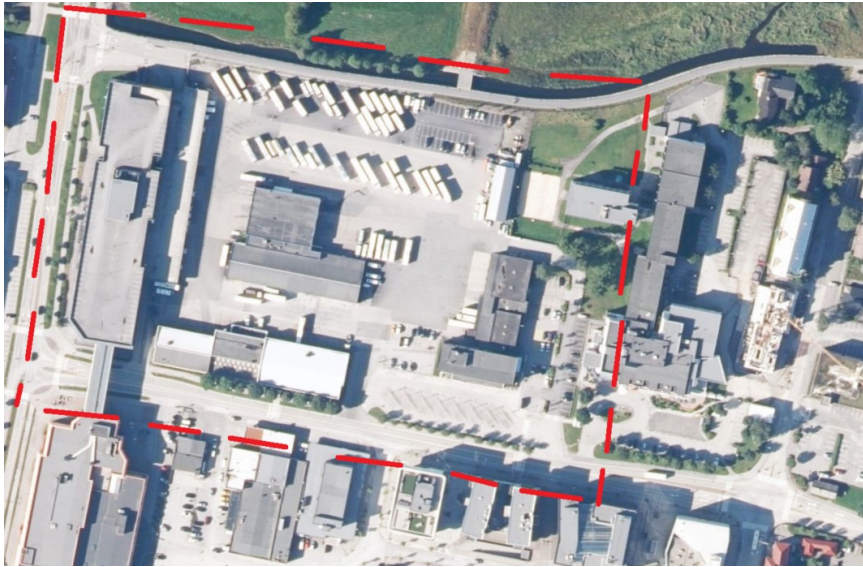
Fv.601 Storehagen er ei av dei mest sentrale gatene i Førde sentrum. I samband med Førdepakken er det starta opp reguleringsplanarbeid for sykkelløysing i gata. Det er utfordringar med å finne optimale løysingar for buss og sykkel i gata, samstundes som gata også skal gi byen liv og utvikle området i ein meir urban retning. Statens vegvesen har hatt ein TS-revisjon av planarbeidet, og peika på at det er utfordringar knytt til store køyretøy sine blindsoner når dei skal krysse den planlagde sykkelveg med fortau. Arbeidet med reguleringsplan blei stoppa og satt på vent som følgje av ts-revisjonen og i påvente av avklaringar frå fylkeskommunen om framtidig kollektivterminal.

Dagens kollektivterminal har trong for betre løysingar og funksjonalitet, spesielt knytt til universell utforming og trafikktryggleik. Dagens plassering mellom Storehagen og administrasjonsbygget avgrensar handlingsrommet for forbetringar slik kollektivterminalen ligg i dag. Transformasjon av området rundt dagens kollektivterminal opnar for ei relokalisering og ny utforming av kollektivknutepunktet.

Det er behov for å sjå byutvikling, løysingar for mjuke trafikantar og kollektivterminalen (utforming og funksjonalitet) meir i samanheng. Vestland fylkeskommune, Sunnfjord kommune og Førdepakken har på bakgrunn av dette utarbeida dette moglegheitstudiet av området.

## 1.2. Lokalisering

Moglegheitsstudiet sitt analyseområde ligg sentralt i Førde by i Sunnfjord kommune langs fylkesveg 601 Storehagen, dette grovt synt innanfor raud stipla linje. Fylkesveg 601 Storehagen går frå aust til vest i kartutklippet som er synt nedanfor. Tilkomstane til Firda Billag frå fv.601 Storehagen har vegreferanse FV601 S1D1 m170 – m 276.



Med raud stipla linje er planområdet grovt synt. Ortofoto er henta frå finn.no/kart.

## 1.3. Mål

Samfunns mål:

Fleire skal gå, sykle eller nytte kollektiv transport.

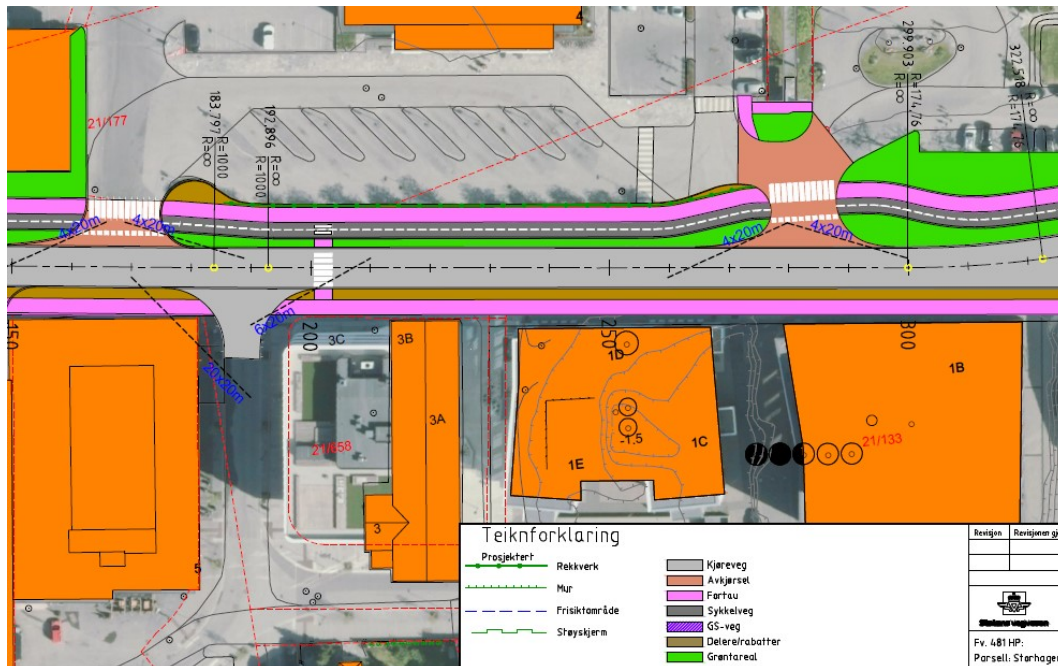
Løysinga skal bidra til at Storehagen får eit urbant uttrykk.

Effekt mål:

Betre trafikktryggleik langs fv.601 Storehagen og på kollektivterminalen.

Betra framkomst for gåande, syklande og kollektiv.

## 1.4. Utfordringar



Ovanfor er eit utsnitt frå Statens vegvesen sin reguleringsplan som er starta og satt på vent grunna TS-revisjon som peika på trafikktryggleiksutfordringar når store køyretøy skal krysse den planlagde sykkelveg med fortau. Dette med omsyn til at det er mange store køyretøy som skal inn tilkomstane som kryssar sykkelveg med fortau og at store køyretøy har blindsoner som er utfordrande med omsyn til at sykklistar kan ligge i blindsona.

Dagens kollektivterminal er frå 1962, og har utfordringar knytt til mellom anna universell utforming og tryggleik.

Moglegheitstudiet skal difor sjå om det er mogleg å både legge til rette for gåande, syklende og buss i same gate, samstundes som ein gir Storehagen eit urbant uttrykk.

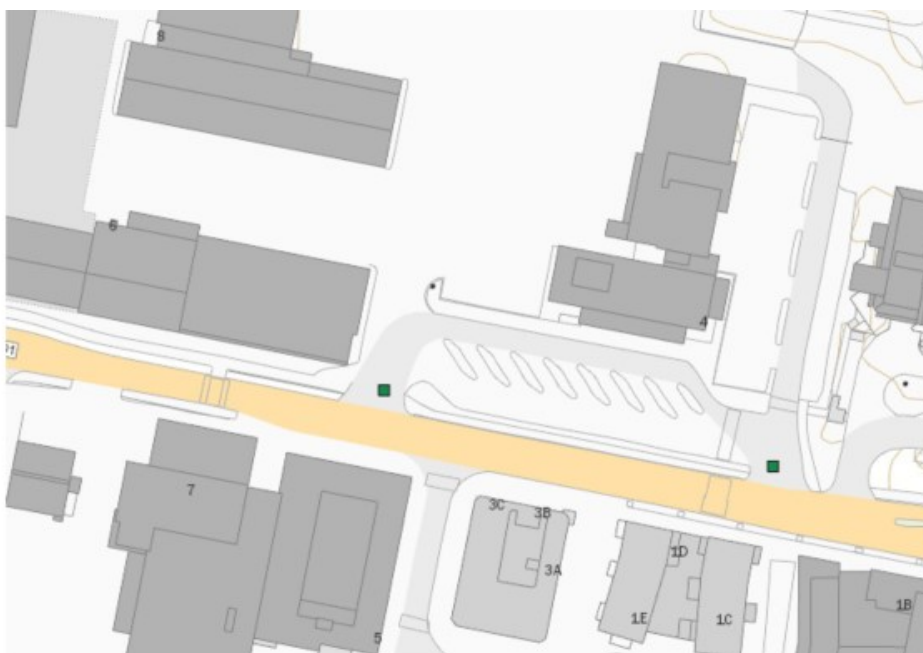
## 2. Situasjonen i dag

### 2.1 Trafikk langs fylkesveg 601

Fartsgrense: 30 km/t.  
Trafikkmengd: 6800 (6% lange køyretøy).  
Tal gåande og syklande: Ukjent.

ÅDT inn og ut av dei to tilkomstane til Firda billag er ukjent. Det er i dag ei blanding av bussar og ei betydeleg mengde privatbilar og tunge køyretøy. Det er oppgitt at buss i rute har om lag 140 tilkomstar og 140 avgangar til frå terminalen, i tillegg kjem skuleruter og turkøyning utanom rute. Det er og lastebilar, vogntog og privatbilar som har tilkomst frå Storehagen. Det er anslått at det er om lag 2000 reisande (på- og avstigande) passasjerar med kollektivtransport på rutebilstasjonen kvar dag.

### 2.2 Trafikktryggleik



Med grønn firkant er ulukker knytt til mjuk trafikant i dei to tilkomstane til Firda billag langs fv.601 Storehagen synt (tidsperiode 2011-2020). Kartet er henta frå [www.vegkart.no](http://www.vegkart.no).

I vest var det trafikkulukke mellom buss og syklist, medan det i aust var ulukke mellom personbil og fotgjengar. Ulukkesgraden er ukjend. Desse ulukkene har skjedd med dagens situasjon. Dagens tilbod til mjuke trafikantar er fortau for gåande og blanda trafikk for syklende. Det er ikkje oppmerka gangfelt der dei to ulukkene fann stad.

## 2.3 Universell utforming og kryssing for mjuke trafikantar.



Biletet ovanfor syner lang kryssingsavstand i vestleg tilkomst til rutebilstasjonen langs fv.601. Det manglar kantstein som syner trafikantane om dette er eit kryss eller ei avkøyrslle. Dette gir dårleg universell utforming og redusert trafikktryggleik. Det er heller ikkje skilta vikeplikt for trafikk som vil køyre ut på Fv.601. Det er dermed vanskeleg for trafikantar å vite om det er eit kryss eller ei avkøyrslle. Dette kan føre til forvirring knytt til om mjuke trafikantar eller køyrande har vikeplikt når mjuke trafikantar kryssar tilkomsten. Biletet er tatt av Jens Remø.

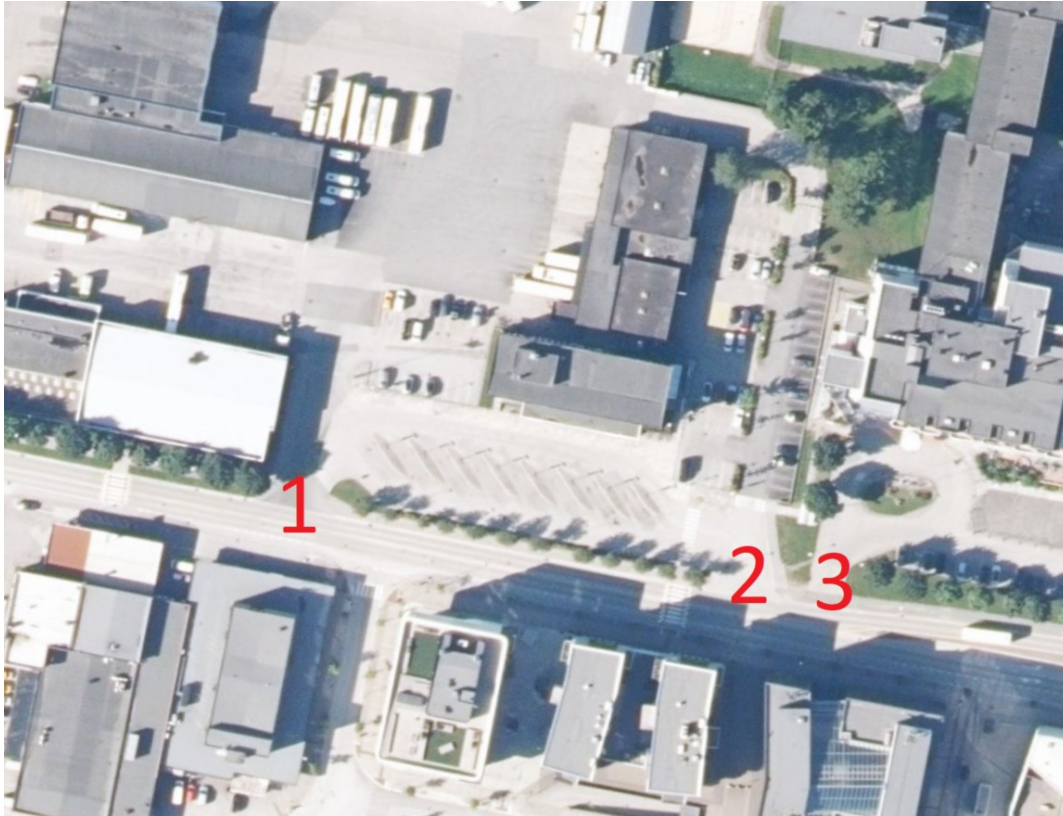


Biletet ovanfor syner vegetasjon i siktsonene til austleg tilkomst til rutebilstasjonen langs fv.601. Det syner og lang kryssingsavstand og nedkøyrte kantstein mot fv.601. Dette gir redusert trafikktryggleik og dårleg universell utforming. Biletet er tatt av Jens Remø.

Oppsummert er dagens tilhøve for mjuke trafikantar dårleg og utfordrande, ÅDT på 6800 gjer sykling i blanda trafikk lite attraktivt, og dagens fortau har klare utfordringar i kryssingspunkt med rutebilstasjonen. Dette fører til redusert trafikktryggleik med ein uavklart vikepliktsituasjon. Grunna manglande tilbod til syklande, og høg trafikk på fylkesvegen er det truleg fleire syklistar på fortau, noko som fører til redusert tryggleikskjensle for dei gåande.

## 2.4 Trafikkmønster

I dag er det nytta to tilkomstar for køyrande frå fv.601 inn på området i tilknytning til rutebilstasjonen.



I kartutklippet ovanfor ([www.fylkesatlas.no/veg](http://www.fylkesatlas.no/veg)) er det synt med tal 1 og 2 kor trafikk og bussar køyrer inn og ut frå tomte til Firda billag i dag. Lengst aust er tilkomst 3 synt. Dette er tilkomsten til Sunnfjord hotell kor turistbussar og privatbilar køyrer inn og ut.

I tillegg eksisterer det ein port i nord-vestre hjørne av rutebilstasjonstomta som i dag er stengt med port men som kan opnast når det er trong for det.

# 3. Eksisterande planar og framtidige endringar

## 3.1 Transformasjon av billagstomta.

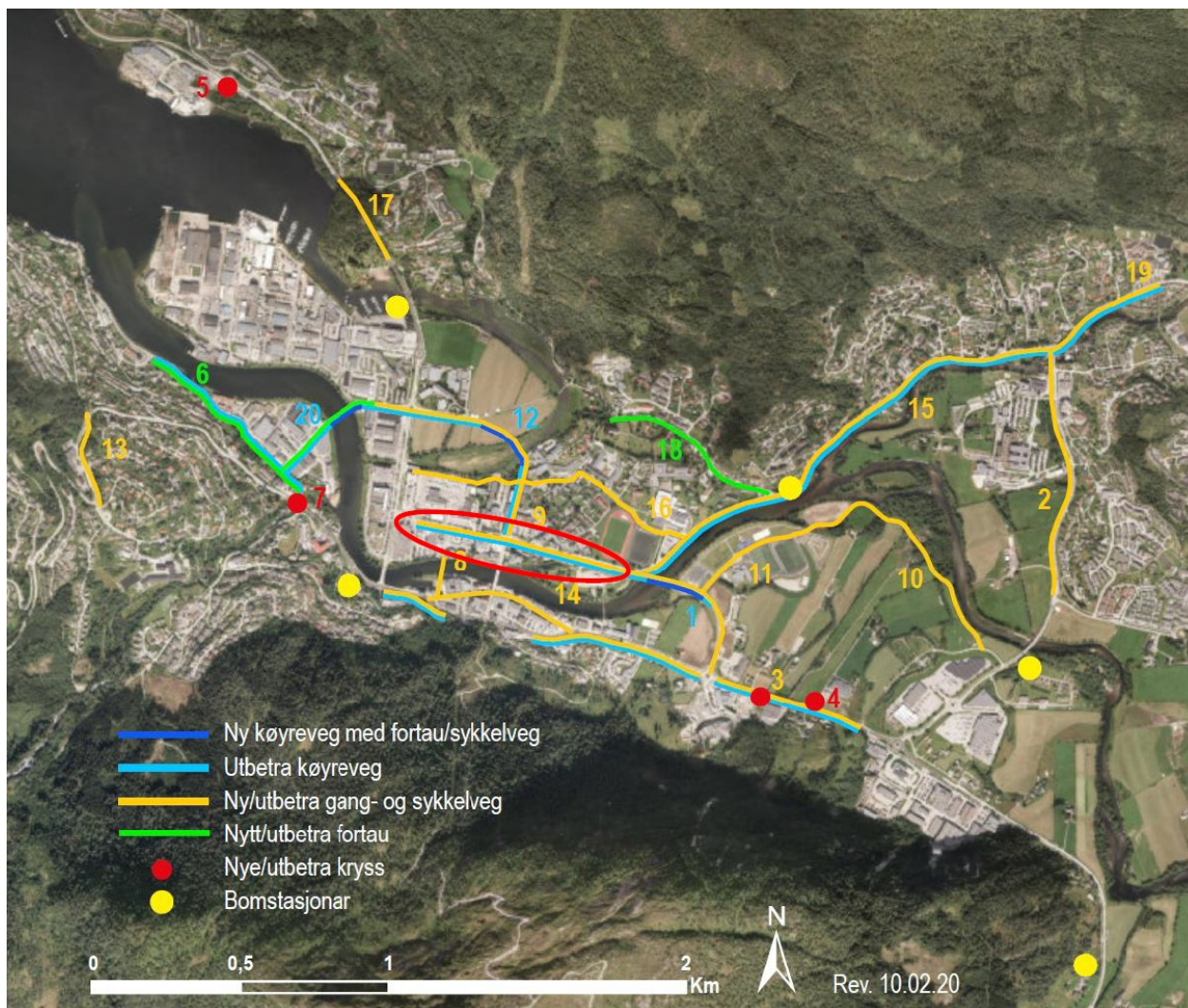
Området til Firda billag vil bli transformert. Dette vil skje uavhengig av om sykkelveg med fortau vert bygd eller ikkje. Mykje av dagens aktivitet: verkstad, vaskehall og parkering av tunge køyretøy skal flyttast ut. Det same gjeld godsaktiviteten. Kollektivknutepunktet skal framleis vera lokalisert på området, saman med ny sentrumsaktivitet.

Trafikksamansetninga inn og ut av billagstomta vil og bli endra som følgje av at lastebilar og vogntog ikkje lenger skal ha aktivitet på billagstomta i framtida. Dette vil føre til at konflikt mellom store køyretøy si blindsoner og syklistar vil verte redusert i framtida som følgje av at tilkomsten vil trafikkerast av færre store køyretøy.

## 3.2 Førdepakken påverkar trafikkmønsteret.

Realisering av framtidige prosjekt i Førdepakken vil påverke situasjonen til fv.601 Storehagen og kollektivterminalen.

Dagens ÅDT langs Storehagen vil i følgje prognosar i Førdepakken vera omlag 5400 i år 2040. Dette under føresetnad at alle tiltak i Førdepakken vert bygd. Dette gir ein reduksjon i ÅDT på kring 1400.



Kartet ovanfor med teiknforklaringar syner tiltaka i Førdepakken. Tiltak 9, sykkelveg med fortau i Storehagen er ringa rundt med raudt. Kartet er henta frå [www.førdepakken.no](http://www.førdepakken.no).

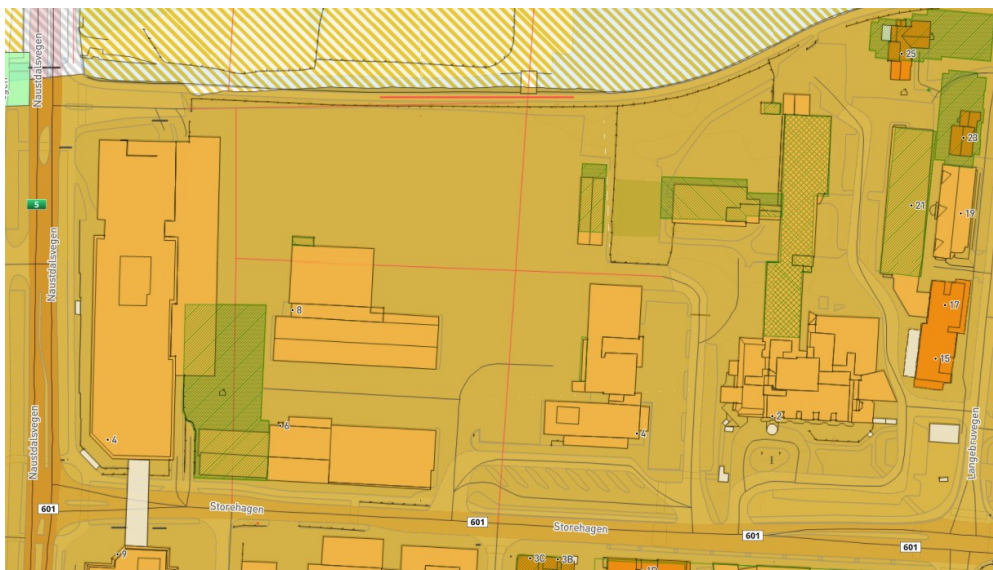
Tiltak 1 er ny køyreveg og nytt tilbod til mjuke trafikantar. Dette vil leie fleire mjuke trafikantar inn i Storehagen. Andre tiltak i Førdepakken som til dømes 15 vil føre til at fleire går og sykklar til Storehagen (sykkelveg med fortau langs nordsida av Angedalsvegen).

Tiltak 8 i Førdepakken, Naustøyna Gang- og sykkelbru vil føre til fleire gåande og syklande som kryssar Storehagen. Dette planprosjektet ligg omlag 100 meter sør for Storehagen.



Kartutsnittet ovanfor syner korleis sykkelveg med fortau vil krysse Jølstra, dette ligg rett sør for Storehagen og vil føre til fleire mjuke trafikantar som kryssar Storehagen. ([www.vegvesen.no](http://www.vegvesen.no))

### 3.3 Kommuneplanens arealdel



Kartutsnittet ovanfor er henta frå kommuneplanens arealdel på [kommunekart.no](http://kommunekart.no). Denne syner at arealet på dagens tomt er regulert til sentrumsformål, og den syner med raude strekar regulerte vegar inne på området.

# 4. Alternative trasear/løysingar for sykkel og kollektiv.

## 4.1 Forkasta løysingar

I tidleg fase av prosjektet er det vurdert fleire alternative løysingar for kollektiv og sykkel langs fv.601 Storehagen (eller i annan trase). Desse er nemnde nedanfor.

### **Undergang for syklistar langs Storehagen og under tilkomsten til kollektivterminalen:**

Ein undergang for syklande vil om godt utforma redusere talet på trafikkulukker knytt til mjuke trafikantar som har trafikkuhell med køyrande i tilkomsten til kollektivterminalen.

Det er tidleg i prosessen vurdert om ein kan ha lang undergang for syklande forbi tilkomsten til kollektivterminal i Storehagen. Ein undergang vil vere over 100 meter lang (over 50 meter til kvar side av krysset) dersom den skal støtte stigningskrav i vegnormalane (maksimalt 5 %).

Det er og vurdert ein undergang som er kortare og ikkje i tråd med stigningskrava i vegnormalane. Prinsippet for kort undergang er at syklistar sin fart ned undergangen vil vera så høg at den gjer til at mykje av motbakken på andre sida av undergangen vil vera tilbakelagt utan å måtte trø.

Begge desse variantane ville kravd rekkverk frå fortauet mot sykkelvegen, og dei ville kravd rekkverk frå køyrevegen mot sykkelvegen. Dette for å unngå at andre trafikantar har ulukker og hamnar ned i undergangen. Desse rekkverka ville redusert sikten i krysset, og ført til utfordringar for køyretøy og kryssande mjuke trafikantar i gangfelt. Dette ville redusert trafikktryggleiken for både gåande og køyrande. Rekkverk i sentrumsområde er og lite ynskjeleg av estetiske og urbane grunnar. Ein undergang vil og vera ei fysisk og tidsmessig ulempe for syklistar. Grunna denne omvegen ville truleg fleire syklistar velje å krysse i plan på fortauet med fotgjengarane, med dei ulemper dette ville gitt for fotgjengarar og trafikktryggleik. Med omsyn til dette er både lang og kort undergang forkasta som alternativ.

### **Avkorta sykkelveg forbi krysset til rutebilstasjonen eller sykkelveg på sørsida av Storehagen:**

Det er tidleg i prosessen vurdert å stoppe sykkelveg med fortau forbi tilkomsten til kollektivterminalen. Tanken her er at syklistar då skal passere tilkomsten i gangfart på fortau, eller i blanda trafikk i køyrevegen og vera særleg merksame når dei kryssar.

Det er og vurdert å etablere sykkelveg med fortau på sørsida av fylkesvegen for å unngå blindsoneproblematikken til kollektivterminalen.

Trafikktrygghandsboka til TØI syner at sykling på fortau har særleg høge ulukkestal i kryss samanlikna med eksempelvis gang- og sykkelveg. Ei avkorting av sykkeltilbodet vil og føre til større konflikt mellom gåande- og syklande, samstundes som at det ikkje vil vera ein bidragsytar til å nå Førdepakken sine mål om fleire syklande. Fortau forbi tilkomsten til rutebilstasjonen ville og ført til ei uheldig blanding av syklande og gåande med omsyn til universell utforming.

Å flytte sykkelvegen til sørsida av Storehagen vil føre til at syklistar må krysse vegen fleire gonger enn i dag. Dette med omsyn til at ein vurderer nordsida for å ha det største potensiale for mjuke trafikantar. Eksempelvis har rutebilstasjonen kring 2000 på- og avstigande passasjerar kvar dag og inngang til kjøpesenter og andre viktige målpunkt ligg med hovudtilkomst frå nordsida av fv.601. Sykkelveg med fortau på nordsida harmonerer og med andre tiltak i Førdepakken som til døme sykkelveg med fortau på nordsida av Angedalsvegen. Å krysse vegen gir redusert trafikktryggleik og redusert framkomst, og vil føre til at fleire syklistar som kjem frå sykkelveg i Angedalsvegen ikkje vil byte side av vegen to gonger for eit kort strekk om målpunktet deira ligg på nordsida av Storehagen. Fleire vil då velje å halde fram på fortau og då vil krysse tilkomsten i Storehagen på dagens fortau. Dette er utfordrande for både dei gåande som må dele areal med syklande og for trafikktryggleiken i krysset.

Sykling i blanda trafikk er lite attraktivt med dei trafikkmengder som det er i Storehagen både i dag og i framtida. Det er difor lite truleg at syklistar vil nytte seg sykling i vegbana som erstatning på strekket dersom ein ikkje byggjer sykkelveg med fortau på nordsida av Storehagen. Det er difor konkludert med at sykkelveg med fortau lyt ligge på nordsida, og denne lyt først igjennom dagens kryss til kollektivterminalen.

#### **Sykkelfelt med fortau i staden for sykkelveg med fortau:**

Det er vurdert sykkelfelt med fortau i staden for sykkelveg med fortau. Dette med omsyn til at sykkelfelt er ei urban og relativt lite arealkrevjande løysing som på generelt grunnlag er vurdert som betre i kryss samanlikna med sykkelveg med fortau. Sykkelfelt harmonerer ikkje med andre løysingar i Førde (som i hovudsak er sykkelveg med fortau/kombinert gang- og sykkelveg) og ville ført til systemskifte over eit relativt kort strekk, noko som er vurdert som dårleg for trafikktryggleik og framkomst for syklande. Dette med omsyn til at sykkelfelt krev at syklistar skifter side av vegen i møte med sykkelveg med fortau, og at sykkelfelt gir andre rettar og pliktar for ein syklist i høve sykkelveg med fortau. Med omsyn til systemskifte ville sykkelfelt i Storehagen ført til fortaussykling og/eller mykje sidebyte av veg, noko som gir dårleg trafikktryggleik og framkomst. Sykkelfelt forbi kollektivterminalen ville heller ikkje løyst blindsoneproblematikken som Statens vegvesen peika på i sin ts-revisjon.

#### **Tilkomst inn og ut Storehagen for buss, men utan signalregulering:**

Dette alternativet krev at det etablerast ulike former for fartsdempande tiltak og materialbruk som gjer trafikantane ekstra merksame. Dei fartsdempande tiltaka ville særskilt vore retta mot dei syklande, men krysset måtte og blitt heva for å dempe farten på dei køyrande. Undervegs i prosessen er det konkludert med at dette ikkje er eit godt alternativ, dette fordi det er i strid med Statens vegvesen sin ts-revisjon av tilkomsten til kollektivterminalen, samt at ulike former for fartsdempande tiltak for syklande vil redusere syklande sin framkomst og vil vere uheldig å etablere i eit heilt nytt hovudnett for syklande. Dette måtte og ha blitt supplert med heva kryss for å redusere farten på køyrande inn til kollektivterminalen. Det vart peika på at heva kryss ville vere utfordrande for eksempelvis passasjerar på buss som allereie har reist seg for å stige av på kollektivterminalen, samt at heva kryss ville redusere komforten for buss generelt. Med omsyn til trafikktryggleik er dette alternativet forkasta.















Som ein kan sjå av alternativ 1 er det tenkt at tilkomsten til Sunnfjord hotell og anna areal på austsida av dagens kollektivterminal vert samla til ein felles tilkomst. I Statens vegvesen sin reguleringsplan var dette innkøyringa for bussar til kollektivterminalen. I moglegheitsstudiet er bussar si innkøyring til kollektivterminalen flytta til nytt kryss som ligg rett nord for krysset med Elvevegen som vert signalregulert.

Felles tilkomst til Sunnfjord hotell og anna areal på austsida av kollektivterminalen kan mogleg gjennom framtidige reguleringsplanar også bli regulert for større bruk av Sunnfjord kommune/private utbyggjarar for framtidige ynskjer.

Det er utarbeida ei landskapsvurdering av alternativ 1 knytt til korleis ein skal gjere gata mest mogleg urban. Dette er synt i vedlagte moglegheitsstudie landskap. Det vart konkludert i moglegheitstudien om at det føretrekte prinsippet for alternativ 1 er dette:

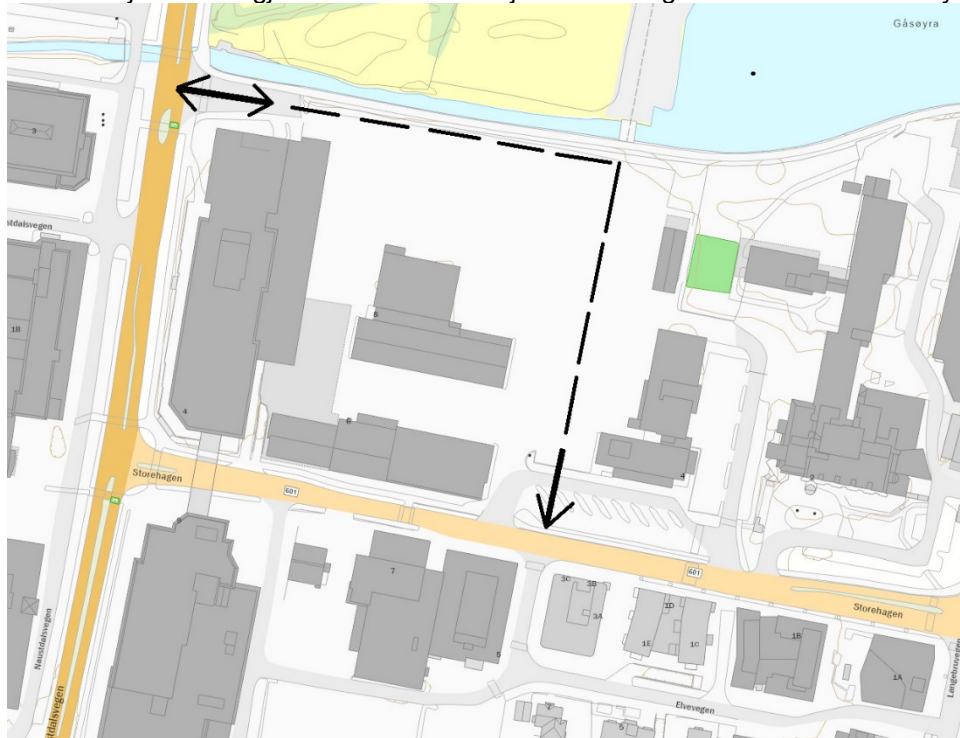


#### Tegnforklaring

 KØYREVEG NY ASFALT	 SYKKELVEG	 BELEGG NYNORSKENS HUS	 EKSISTERANDE TRE
 FORTAU ASFALT	 MØBLERINGSZONE BROSTEIN	 KANTSTEIN	 NYE TRE
 FORTAU STORE BETONGHELLER	 GRØNTRABATT (PLEN/BUSKER)	 REKKVERK	 TRE SOM MÅ FJERNAST

Som ein kan sjå av illustrasjonen ovanfor er det mogleg med trekker på både nord- og sørsida av Storehagen, til tross for at ein utvidar gatetverrsnittet med sykkelveg med fortau og svingefelt. Dette forutset arealinngrep på område med bensinstasjon i dag, Illustrasjonen er utarbeida av Statens vegvesen.

**Alternativ 2:** Sykkelveg med fortau er lokalisert på nordsida av Storehagen. Tilkomst til rutebilstasjonen vert gjennom nordvestre hjørne av billagstomta i eksisterande lyskruss frå rv.5.



Ovanfor er ei enkel prinsippskisse av bussar sitt køyremønster for alternativ 2. Kartet er henta frå [www.finn.no](http://www.finn.no).

Alternativ 2 har høgresvingefelt for bussar som køyrer nordover på rv.5 og skal inn til kollektivterminalen. Fordelen med alternativ 2 er at ein har eit eksisterande lyskruss her, noko som truleg vil gjera endringar av dette lyskrusset (for å få prioritert buss) lettare å få aksept for enn eit heilt nytt lyskruss som alternativ 1 krev. Lyskrusset vil skilja innsvingande buss frå gåande- og syklande i tid. Det er vurdert som mindre krevjande trafiksikkerheitsmessig at eksisterande kombinert gang- og sykkelveg kryssar lysregulert kryss langs rv.5 ettersom det er venta færre mjuke trafikantar her enn i Storehagen. Buss kan køyre ut anten i nordvestre hjørne av tomta, eller ut i Storehagen gjennom siktaksa. Kva rute buss tek er avhengig av kva som er raskast for buss (kor busen skal). Å køyre ut i Storehagen utan signalregulering er vurdert som akseptabelt med omsyn til trafikktryggleik sidan bussar då ikkje har same blindsoneproblematikk som dei har ved innkøyring.

Også alternativ 2 legg til grunn at krysset med fylkesveg 601 Storehagen er eksklusivt for buss og mjuke trafikantar (her skal bussar køyre ut, ikkje inn). Dette med omsyn til at ein vurderer vegen nord for krysset som ein del av terminalområdet til buss. Dette er nærare skildra og illustrert i kapittel 5.

Ei utfordring med alternativ 2 er at videodokumentasjon syner at det er dårleg framkome inn på rv.5 i retning sør. Her er avstanden til neste kryss så liten at det vert tilbakeslag til påkøyringa, og bussane kjem seg ikkje inn på vegen sjølv med grønt lys. Ekstra busstrafikk på rv.5 vil og påverke rv.5 sin kapasitet som i dag har utfordringar knytt til framkome i periodar av døgnet.

Det lyt og etablerast ei busslomme langs Storehagen si nordside for omstiging for reisande passasjerar. Denne vil ha dårleg universell utforming i høve reisande som skal byte buss inne på kollektivterminalen.

## 4.3 Siling av alternativ

I kva grad dei ulike prinsippa oppfyller prosjektet sine mål, er vurdert og oppsummert nedanfor. Det er brukt fargar for å illustrere i kva grad dei ulike prinsippa fører til måloppnåing.

Grøn = god, gul = middels og oransje = dårleg.

Nedanfor er Alternativ 1 og Alternativ 2 vurdert:

Mål	Alternativ 1	Alternativ 2	Kommentar
Trafikktryggleik	God	God	<p>Begge prinsippa legg opp til å signalregulere tilkomst til kollektivterminal forbi det som i alternativ 1 er sykkelveg med fortau og det som i alternativ 2 vert kombinert gang- og sykkelveg langs rv.5. Ved å gjere dette er ikkje lenger blindsonene til buss (store køyretøy) ei like stor utfordring som det var i opphaveleg plan som vart kritisert i ts-revisjonen til Statens vegvesen.</p> <p>Alternativ 1 har ein fordel med den lange grøntfasen som er sikra gjennom evig grønt for mjuke trafikantar i gangfeltet forbi tilkomsten til kollektivterminalen. Lange grøntperiodar gir betre trafikktryggleik for mjuke trafikantar. Alternativ 1 har og utkøyninga for buss frå kollektivterminalen til Storehagen signalregulert. Dette vil gjere trafikktryggleiken endå betre samanlikna med alternativ 2 kor bussar køyrer ut i Storehagen utan signalregulering.</p> <p>Alternativ 2 sin fordel er at kombinert gang- og sykkelveg langs rv.5 er venta å ha færre brukarar enn sykkelveg med fortau langs Storehagen. Innsvingande bussar vil dermed sjeldnare komme i potensiell konflikt med mjuke trafikantar som kryssar på raudt lys (eller i gulblink-fase).</p> <p>Alternativ 2 vil ved utkøyning i Storehagen krysse sykkelveg med fortau utan signalregulering. Dette er vurdert å ha akseptabel risiko då ein ikkje får gåande- og syklande i blindsonene til store køyretøy, samt at buss vil halde låg hastigheit.</p>

<b>Framkomst for kollektiv</b>	God	Dårleg	<p>Trafikkanalysen syner at kollektiv vil ha best framkomst i alternativ 1. Dette med omsyn til at riksveg 5 har større trafikk, noko som gir redusert framkomst og redusert føreseieleg framkomst for bussar i rute.</p> <p>Alternativ 1 har og best framkomst for bussar fordi bussar flest får kortare køyreveg gjennom å køyre inn via Storehagen. Bussar i alternativ 1 vil og bli detektert, prioritert og sleppe raskare ut i Storehagen samanlikna med bussar i alternativ 2 som skal ut i rv.5, eller bussar som skal ut i Storehagen utan signalregulering og prioritering.</p> <p>Videodokumentasjon syner at det er dårleg framkomst for bussar inn på rv.5 i retning sør (gjeld alternativ 2). Dette grunna kort avstand til neste kryss og at bussar difor slit med å komme seg inn på vegen sjølv med grønt lys.</p> <p>Alternativ 2 vil heller ikkje ha moglegheit for automatisk grønt for bussar inn frå rv.5 grunna at krysset med riksvegen er opent for ålmenn trafikk og at svingefeltet ikkje er eksklusivt for buss.</p> <p>Svingefelta ein får etablert i alternativ 1 er eksklusivt for buss og har deteksjon med prioritering av buss. Dette sikrar buss svært god framkomst.</p>
<b>Framkomst for mjuke trafikantar</b>	God	God	<p>Begge alternativ er vurdert å ha god framkomst for mjuke trafikantar. Til tross for signalregulert kryss i Storehagen i alternativ 1, så vil ein framleis ha god framkomst grunna at krysset til kollektivterminalen er eksklusivt for buss og mjuke trafikantar. Dette fører til at ein kan ha evig grønt i gangfeltet som går på nordsida av Storehagen heilt fram til buss aktiverer prioritering i signalanlegget.</p> <p>Eit lite minus med alternativ 1 er at ein grunna signalregulering på strekket lyt fjerne gangfelta som ligg om lag 60 meter vest og om lag 60 meter aust for det signalregulerte krysset (dette i tråd med N303 sine tilrådingar om ikkje-</p>

			<p>signalregulerte gangfelt sin avstand frå signalregulert kryss).</p> <p>Alternativ 2 vil og ha god framkomst, medan bussprioritering langs rv.5 vil føre til lenger ventetid for mjuke trafikantar her. Ein er utan moglegheit for evig grønt for mjuke trafikantar her grunna at krysset på rv.5 er opent for ålmenn trafikk.</p>
<b>Urbant uttrykk</b>	<b>God</b>	<b>Medium</b>	<p>Begge alternativ føreset at ein etablerer nye svingefelt (alternativ 1 krev høgre- og venstresvingefelt langs Storehagen medan alternativ 2 krev svingefelt langs rv.5).</p> <p>Prinsipp frå landskapsplan syner at ein sjølv med ekstra asfalt i alternativ 1 oppnår eit urbant preg og uttrykk gjennom planting og materialval.</p> <p>Ei utfordring med alternativ 2 er at den ville kravd ei busslomme langs fv.601 Storehagen si nordside med omsyn til omstiging for kollektivreisande, samt at høgresvingefeltet frå sør mot nord langs rv.5 ville gått ut over dagens grøntstruktur langs rv.5.</p> <p>Alternativ 2 ville og kravd ein brei veg dimensjonert for bussar med breiddeutviding av veg i kurve som måtte gått igjennom heile tomta til dagens kollektivterminal frå krysset frå fylkesvegen og til innkøyringa i det nordvestre hjørne av tomta med lyskrysset langs rv.5. Dette ville redusert moglegheitene for å utvikle området grunna redusert tilgjengeleg areal, og det ville ført til at mykje areal vart asfaltert.</p>

## 4.4 Oppsummering siling av alternativ

Konklusjon: Begge alternativ er vurdert som likestilte med omsyn til «*Trafikktryggleik*» og «*Framkomst for mjuke trafikantar*»

Alternativ 1 er vurdert å vera betre på «*Urbant uttrykk*». Dette med omsyn til at alternativ 1 sine prinsipp for landskap syner at ein får rom for meir grønt i Storehagen enn i dag, samtidig som alternativ 2 vil måtte fjerne delar av dagens etablerte grøntstruktur langs rv.5 for å lage svingefelt. Innkøyring frå rv 5 for buss med utkøyring i Storehagen ville og kravd ein brei veg dimensjonert for bussar gjennom tomte som skal utviklast. Alternativ 2 ville og kravd ei ny bussslomme på nordsida av Storehagen.

Den er vurdert at alternativ 1 er best på «*Framkomst for kollektiv*». Her er alternativ 2 vurdert å ha dårleg framkomst for kollektiv. Det er over 2000 reisande på rutebilstasjonen kvar dag. Det er difor viktig at desse vert sikra godt og føreseieleg framkome. Dette er understøtta i vedlagte trafikkanalyse. Etter møte med Firda eigedom vart det og klårt at dei foretrakk alternativ 1 framfor alternativ 2

Prosjektgruppa til moglegheitstudiet er samstemde om å velje alternativ 1. Dette med omsyn til urbant uttrykk og med omsyn til framkomst for kollektiv.

## 4.5 Krav til ny veg/ny utforming

### Signalregulering:

Det er konkludert med at ein lyt signalregulere kryssinga mellom sykkelveg og tilkomst for kollektivterminalen for å unngå problematikken som ts-revisjonen til Statens vegvesen peikar på, blindsoner for bussar i høve kryssing av sykkelveg med fortau. Det er difor lagt til grunn at kryssingspunktet skal signalregulerast.

### Breidder på sykkelveg med fortau.

Det er vurdert at sykkelveg med fortau vil ha mellom 15-300 syklende per time. Dette gir 2,5 meter breidde på sykkelveg. Det er lagt til grunn 0,25 meter skulder på kvar side av sykkelveg med fortau, dette i tråd med tabell 4.7 i vegnormal N100. Med omsyn til at Storehagen er ei viktig sentrumsgate med mange gåande er det lagt til grunn eit fortau på 2,5 meter breidde. Desse breiddene på sykkelveg med fortau er dei same som Statens vegvesen la til grunn i sin reguleringsplan.

### Tilkomsten vert definert som kryss:

Det er eit viktig premiss om ein skal definere tilkomsten til billagstomta som kryss eller avkøyrslle. Dette fordi kryss har strengare siktkrav enn avkøyrslle, og kryss krev at sykkelveg med fortau vert svinga 5 meter bak i møte med krysset. I kryss har og gåande og syklende (utan gangfelt) vikeplikt for køyrande som kryssar tilkomsten. Er det avkøyrslle, har gåande og syklende forkøyrslrett og dei køyrande har vikeplikt.

I reguleringsplanarbeidet som er stoppa, vart tilkomsten definert som avkøyrslle. Dette med omsyn til at dagens kollektivterminal skulle bestå og hadde trong for arealet.

I dag er det ei truleg ei avkøyrsløse fordi offentleg veg møter privat veg. Det er likevel utydeleg for trafikantar å oppfatte dette grunna manglande synleggjering. Med framtidig regulering og endring av arealet inne på rutebilstasjonen er det naturleg at og denne vegen vert offentleg veg. Dette spesielt med omsyn til arealbruksendringa, og siktaksen. Tilkomsten vert då definert som eit kryss (offentleg veg møter offentleg veg).

Dette gir krav som synt nedanfor i underkapittel «Siktkrav».

#### Siktkrav:

Stopsikt langs Storehagen er 20 meter.

I kryss med Rutebilstasjonen vert siktkravet 6 x 24 meter.

Dette er vesentleg meir enn reguleringsplanen som legg opp til (4 x 20 meter). Det auka siktkravet skjer som følgje av at me definerer tilkomsten som eit kryss i staden for ei avkøyrsløse.

I tillegg lyt det regulerast sikt til sykkelveg med fortau på 8 x 20 meter i tråd med figur 4.31 i vegnormal N100.


#### Sikt mellom gang- og sykkelveg/sykkelveg og kjørevege

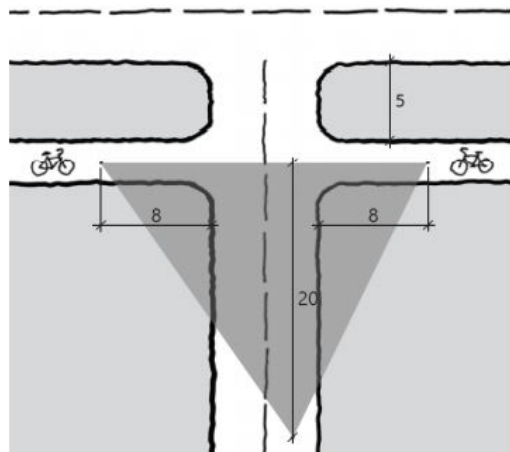
KRAV 4.86 **SKAL**

GJELDENE FRA 22.06.2021

Sikt mellom gang- og sykkelveg/sykkelveg og veg, der syklende på gang- og sykkelvegen har vikeplikt for de kjørende, skal være i henhold til [Figur 4.31](#).

Dersom gang- og sykkelvegen/sykkelvegen har et fall > 3 % inn mot kryssingspunktet, skal sikt lengden økes inn i gang- og sykkelvegen/sykkelvegen fra 8 til 10 meter.

 **Figur 4.31** — Sikt mellom gang- og sykkelveg/sykkelveg og veg, der syklende på gang- og sykkelvegen har vikeplikt (mål i m).



Vegnormal N100 har i sitt krav 4.81 synt at sykkelvegar skal trekkast minst 5 meter tilbake i krysksområde. Dette er det ikkje teke høgde for i reguleringsplanutkast då planen tok utgangspunkt i at dagens busstasjon skulle bevarast. Tilkomsten er dermed ei avkøyrsløse i vegvesenet sin plan. Me definerar tilkomsten som eit kryss i moglegheitsstudiet, men vel likevel ikkje å ikkje trekke sykkelveg 5 meter tilbake i krysset med kollektivterminalen etter ynskje frå Sunnfjord kommune, og fordi me tolkar det som at dette kravet ikkje gjeld om krysset er signalregulert.

Ved å regulere tilkomsten som kryss, vert det og slik etter trafikkreglane at syklende og gåande har vikeplikt for inn- og utsvingande trafikk frå billagstomta. Dette er relevant i ein eventuell gulblinksfase

for signalanlegget. Me tolkar det og som at brukarane av tilkomsten vil oppfatte at dette er eit kryss, spesielt om eintydig oppmerking og materialbruk forsterkar dette inntrykket.

Større siktkrav vil gje betre trafikktryggleik, det same gjeld at sykkelveg med fortau er trekt noko (men ikkje 5 meter) tilbake i krysset, dette med omsyn til at ein då får vesentleg kortare kryssingsavstand. Dette gjer det lettare for dei mjuke trafikantane å orientere seg og dei får mindre eksponeringstid i trafikken. *Trafikksikkerheshåndboken* skriv at mange sykkelulukker skjer på stadar med vanskelege siktilhøve, i ei studie av åtte europeiske land viste det seg at vanskelege siktilhøve var ein medverkande faktor i omtrent halvparten av alle alvorlege ulukker. I ein studie av dødsulykker med sykkel i Norge er det estimert at sikthindringar har bidrege til 31% av ulukkene (Statens vegvesen 2014). Dette har vore medverkande til at tilkomsten er definert som kryss i moglegheitstudiet, ein sikrar seg då strengare siktkrav.

### **Siktlinja og vegen til Sunnfjord kommune frå kommuneplanen sin arealdel.**

Det er planlagt ei siktlinje i kommuneplanen til Sunnfjord som går frå sentrum sør, gjennom krysset i Storehagen med Elvevegen og vidare nord over Løken. Det er akseptert å etablere trafikkareal langs siktlinja, men ikkje permanente sikthindrande installasjonar.



Ovanfor er eit utsnitt frå kommuneplanen til Sunnfjord kommune som er henta frå [www.kommunekart.com](http://www.kommunekart.com). Svart pil peikar på den raude linja som går nord-sør. Dette er siktaksen til Sunnfjord kommune som moglegheitstudiet tek omsyn til.

Langs same linje er det planlagt ein framtidig veg i kommuneplanens arealdel. Me ser for oss at vegen kan etablerast vidare nord for kollektivterminalen men me legg til grunn at kollektivterminalen, kollektivterminalen sin åtkomstveg og kollektivterminalen sitt kryss med fv. 601 Storehagen er eksklusivt berre tilgjengeleg for buss og mjuke trafikantar.

### **Kollektivterminalen skal vera eksklusivt for buss, gåande og syklende.**

Kollektivterminalen skal berre vera tilgjengeleg for buss, gåande og syklende (samt driftskøyretøy). Dette med omsyn til at ved berre å ha bussar i svingefelta i Storehagen, så sikrar ein seg god og føreseieleg deteksjon av buss. Dette mogleggjer at ein får automatisk detektert bussar, og at signalreguleringsanlegget kan prioritere å gi bussar som skal inn på rutebilstasjonen grønt lys.

Ved at kollektivterminalen ikkje skal ha andre køyrande enn buss (og nokre få driftskøyretøy) sikrar ein at det er avgrensa med trafikk som skal inn og ut av kollektivterminalen. Dette gjer til at gåande og syklende kan ha «evig grønt» i gangfeltet på nordsida heilt fram til ein buss skal inn eller ut av

kollektivterminalen. Når buss kjem, vil denne få prioritert for å få grønt lys, noko som samstundes gir gåande- og syklende raudt lys i gangfeltet. Etersom det er om lag 140 bussar inn og om lag 140 bussar ut av rutebilstasjonen sitt kryss med Storehagen dagleg, gir dette veldig mykje grønt for gåande og syklende samanlikna med konvensjonelle signalanlegg.

Terminalen er utforma med dette som prinsipp, dvs. at tilkomstvegen vert rekna som ein del av terminalområdet. Dette fører til at bussar som har stopp på ein gitt plattform perrong kan måtte ut igjen i tilkomstveg (som er eksklusiv for buss), for å komme i posisjon til kortare regulering, eller for kort tids lading. Dette er vurdert som uproblematisk når tilkomstvegen berre er for buss, og det berre er eit relativt avgrensa tal på køyretøy her dagleg manøvrert av profesjonelle sjåførar. Skulle denne vegen vore open for gjennomkøyring for vanlege køyretøy ville dette vore til hinder for framkomst for buss og trafikktryggleik, og terminalen ville då vore annleis og meir arealkrevjande utforma. Detaljar kring dette er synt i kapittel 5.

# 5. Ny rutebilstasjon

## **Dagens rutebilstasjon, avgrensingar og moglegheiter:**

Førde rutebilstasjon er både eit lokalt, regionalt og nasjonalt knutepunkt med direkteruter til Bergen, Oslo og Ålesund. Det er gode forbindelsar til omlandet rundt Førde. Det vert anslått at det dagleg er over 2 000 reisande dagleg til og frå stasjonen. Det er 140 tilkomstar og 140 avgangar i rute til/frå stasjonen. I tillegg kjem skuleruter og turkøyring utanom rute.

Dagens rutebilstasjonen vart bygd i 1962 og har blitt oppgradert ved fleire høve sidan då. Sjølve knutepunktet er trangt for dagens trafikk og materiell. Det er trong for forbetringar, spesielt knytt til universell utforming og tryggleik. Plasseringa mellom administrasjonsbygg og fylkesveg har avgrensa handlingsrommet for forbetringar.

Området rundt rutebilstasjonen i Førde er under transformasjon. Det vert arbeidd med å flytte ut dagens aktivitet knytt til gods, verkstad og parkering av buss og vogntog. Knutepunktfunksjonen er tenkt ivaretatt i same område. Transformasjonen rundt knutepunktet opnar for å forskyve funksjonen til ein nærliggande stad, med færre fysiske avgrensingar.

Ved å flytte kollektivknutepunktet om lag 100 meter vest vert det mogleg med større djupn på anlegget. Det vert då mogleg å etablere trygge løysingar knytt til ny sykkelveg med fortau. Det kan etablerast eit tidsriktig kollektivknutepunkt med høveleg universell utforming og tryggleik. Det vert og mogleg å tilpasse seg dagens og forventa utvikling i behov for kapasitet og utforming.

I tillegg vil vi kunne imøtekome Sunnfjord kommune sin siktakse frå sør i Førde og nordover mot indre Øyrane. Denne siktaksa går gjennom dagens kollektivknutepunkt.

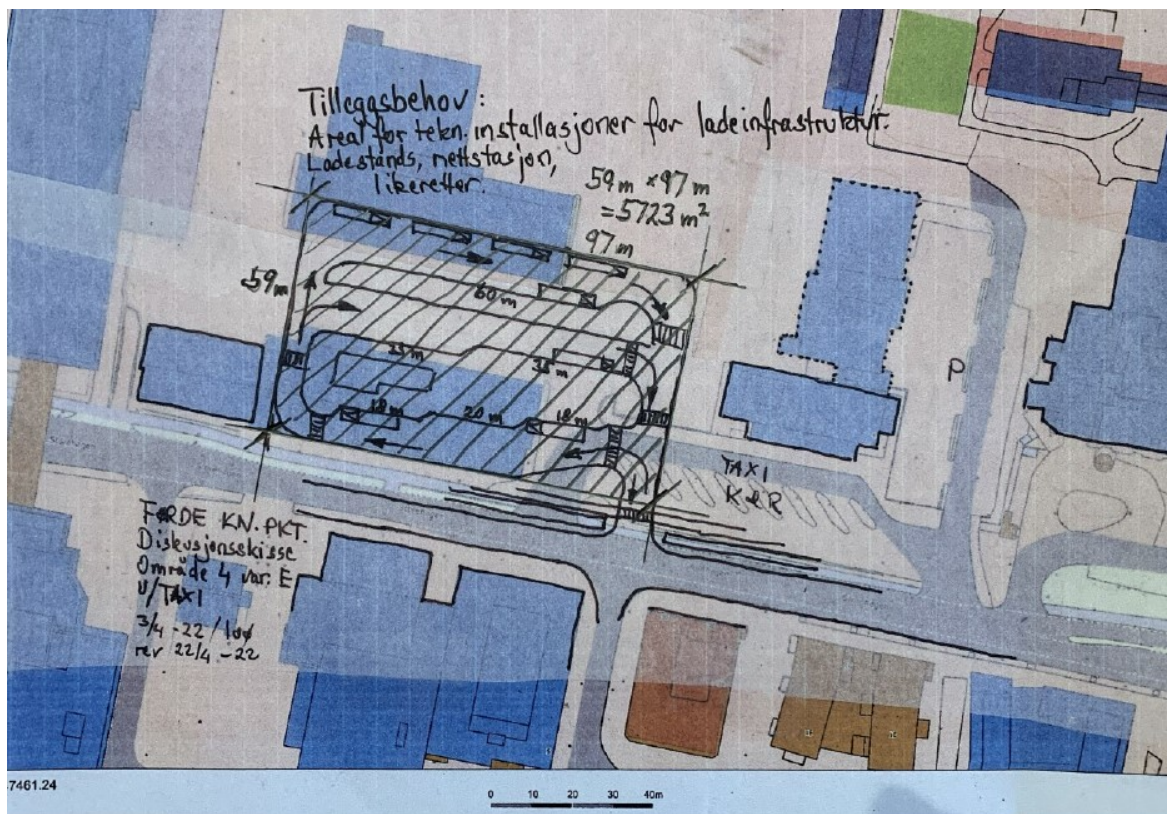
## **Utforming av dagens rutebilstasjon:**

I dag er det 8 perrongar og ein avstigings-perrong ved kollektivterminalen. I tillegg er det 8 dagparkeringsplassar for buss og parkering/tilkomst for privatbil, plassert utanfor sjølve perrongområdet. Perrongane er plassert på skrått ved sidan av kvarandre (lamelloppstilling). Dette var ein tradisjonell og svært arealeffektiv måte å utforme kollektivknutepunkt på. Utfordringa er at det vert blanda trafikkareal med både gåande og bussar, noko som ikkje er rekna for ei god løysing med omsyn til trafikktryggleik. Vidare kan det vere krevjande for personar med nedsett funksjonsevne å ta seg fram med høgdeskilnadar/tersklar.

Med omsyn til kapasitet er dagens knutepunkt fullt utnytta.

## Utforming av ny rutebilstasjon:

I forkant av moglegheitstudiet sitt arbeid med ny sykkelløysing vart det utarbeida skisser for ny terminal i Storehagen, denne kunne harmonerast med fleire løysingar, eksempelvis tilkomst for kollektiv frå nord-aust langs rv.5, eller tilkomst frå fv.601 Storehagen.



Ovanfor ser man tidleg skisse av rutebilstasjonen som har vore eit grunnlag for, og som kan harmonere med alle dei vurderte løysingane i kapittel 4.

Fordelane med ei slik utforming av rutebilstasjonen er vurdert å vera:

- Siktaksen og kvartalstruktur vert ivareteke.
- Beheld front mot Storehagen.
- Kompakt og arealeffektiv løysing.
- Er i tråd med Firda Billag sine planar for å utvikle området.
- Tilkomst til/frå Storehagen vert plassert midt i Storehagen (gir antakeleg minst utfordringar knytt til kø).
- Ekskluderer ikkje mogleg innkøyring frå RV5 i nord-vest.
- Mobilitetspunkt (kiss and ride og drosje) kan bli etablert området framfor dagens stasjonsbygning.
- Opnar for god tilknytning til vidaregåande skule.
- Tidsmessig truleg den raskaste løysinga å etablere.





Skisse frå Rambøll som syner terminal, kiss and ride parkering og taxiparkering. Det er og teikna inn sykkelveg med fortau vidare nord mot Øyrane vidaregåande skule for å syne at det er trong for ei kopling her for mjuke trafikantar i framtida.

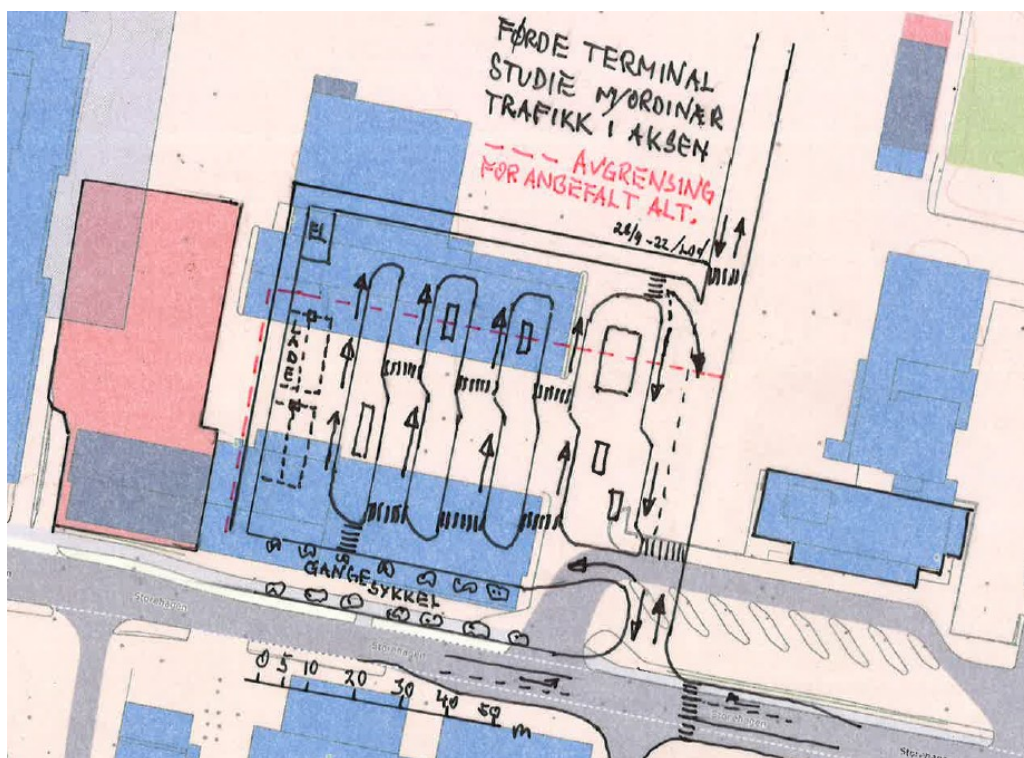


Illustrasjon frå Rambøll av framtidig kollektivterminal. Det er tenkt sykkelparkering under tak inne på refugene.

## Kollektivterminalen er utforma med prinsipp om at tilkomsten til/frå Storehagen som eksklusivt for buss og mjuke trafikantar

Kollektivterminalen som synt i skissene ovanfor tek utgangspunkt i at krysset med Storehagen er eksklusivt opent for buss og mjuke trafikantar. Ved å gjere dette kan man innlemme åtkomstvegen til kollektivterminalen som ein del av terminalområdet. Dette fordi bussar som slepp av passasjerar på perrong, kan måtte ut i åtkomstveg og tilbake inn på terminal for å til dømes regulere, hurtiglade eller køyre ei anna rute. Dette er vurdert som uproblematisk når åtkomstvegen berre trafikkerast av bussar og mjuke trafikantar, men er vurdert som uakseptabelt med omsyn til generell trafikktryggleik og med omsyn til bussar sitt framkome dersom denne åtkomstvegen skal vere trafikkert av mange køyretøy på gjennomfart. Dette med omsyn til at bussar ville hatt utfordringar med å komme seg inn/ut av kollektivterminal grunna mykje trafikk, og at bussar ville hatt mange inn/utkøyringar i ei trafikkert gate, noko som ville vore utfordrande med trafikktryggleik.

Dersom krysset med Storehagen skulle vore opent for ålmenn ferdsel ville det kravd at ein utforma kollektivterminalen annleis. Dette med omsyn til trafikktryggleik og buss sin framkomst (for å unngå at buss har mange snuoperasjonar på offentleg open veg.



Skissa ovanfor syner med svart arealet bussterminalen ville kravd dersom krysset med Storehagen skal vera opent for ålmenn ferdsel. Omforminga er gjort for å syne kva areal det ville kravd dersom bussar skulle gjere alle sine bevegelsar inne på eit lukka område (dersom krysset med Storehagen var opent for ålmenn trafikk og ikkje ein del av terminalområdet). Dette alternativet er forkasta av fleire omsyn, men er tatt med for å syne arealbeslaget av terminal dersom krysset skulle vore opent for ålmenn trafikk. Vår anbefalte terminal er synt med raud stipla linje, og denne er berre mogleg når krysset er eksklusivt for buss og mjuke trafikantar. Skissa er utarbeida av Rambøll.

# 6 Konklusjon

Som synt i kapittel 4.4 og kapittel 5 er det rådd til at ein startar reguleringsplanprosess for alternativ 1 og ny kollektivterminal med tilkomst som er eksklusivt tilgjengeleg for buss og mjuke trafikantar. Dette med omsyn til at alternativ 1 er vurdert som godt eigna for kollektiv sin framkomst, gåande og syklende sin framkomst og trafikksikkerheit. Alternativ 1 er og vurdert som godt for urbant uttrykk.

Det er eit avgjerande prinsipp at kollektivterminalen sitt kryss vert eksklusivt for buss, gåande og syklende. Dette for å sikre at buss vert prioritert med grønt lys og for å sikre at gåande og syklende får evig grønt fram til buss kjem og aktiverer deteksjon av signalanlegget. Dette sikrar veldig god framkomst for kollektiv og mjuke trafikantar, samstundes som det sikrar god trafikktryggleik i krysset.

Alternativ 1 er difor rådd til, og harmonerer godt med den tilrådde løysinga for ny kollektivterminal som er synt i kapittel 5.

## 6.1 Vidare arbeid (evt. vidare til reguleringsplan)

- Signalregulering:  
I alternativ 1 har ein ikkje nok trafikk til å få signalregulert krysset etter N303 sine krav. Det er eit avgjerande prinsipp at kollektivterminalen sitt kryss vert eksklusivt tilgjengeleg for buss, gåande og syklende. Ingen private køyretøy skal inn hit. Dette for å sikre at buss vert prioritert med automatisk grønt lys og for å sikre at gåande og syklende får evig grønt fram til buss kjem og aktiverer deteksjon av signalanlegget. Dette sikrar veldig god framkomst for kollektiv og mjuke trafikantar, samstundes som det sikrar god trafikktryggleik i krysset. Dette er viktig ettersom me ikkje har nok trafikk i krysset i dag for å signalregulere krysset etter krav i N303. Me har difor basert oss på N303 sine andre formål for signalanlegg som er:
  - Prioritere kollektivtrafikk.
  - Prioritere andre særskilte trafikkstraumar.
  - Trafikksikkerheit.

Med andre særskilte trafikkstraumar er det i Storehagen tale om gåande og syklende.

Moglegheitsstudiet legg difor til grunn prioritering av kollektiv, gåande/syklende og trafikksikkerheit som argumentasjon for framtidig signalreguleringsanlegg. Det er difor eit avgjerande premiss at krysset i alternativ 1 er eksklusivt opent for buss og mjuke trafikantar. Me har og vore i kontakt med Vegdirektoratet som gav oss positive signal knytt til mogleg signalregulering av krysset (med å halde) krysset eksklusivt for bussar og mjuke trafikantar).

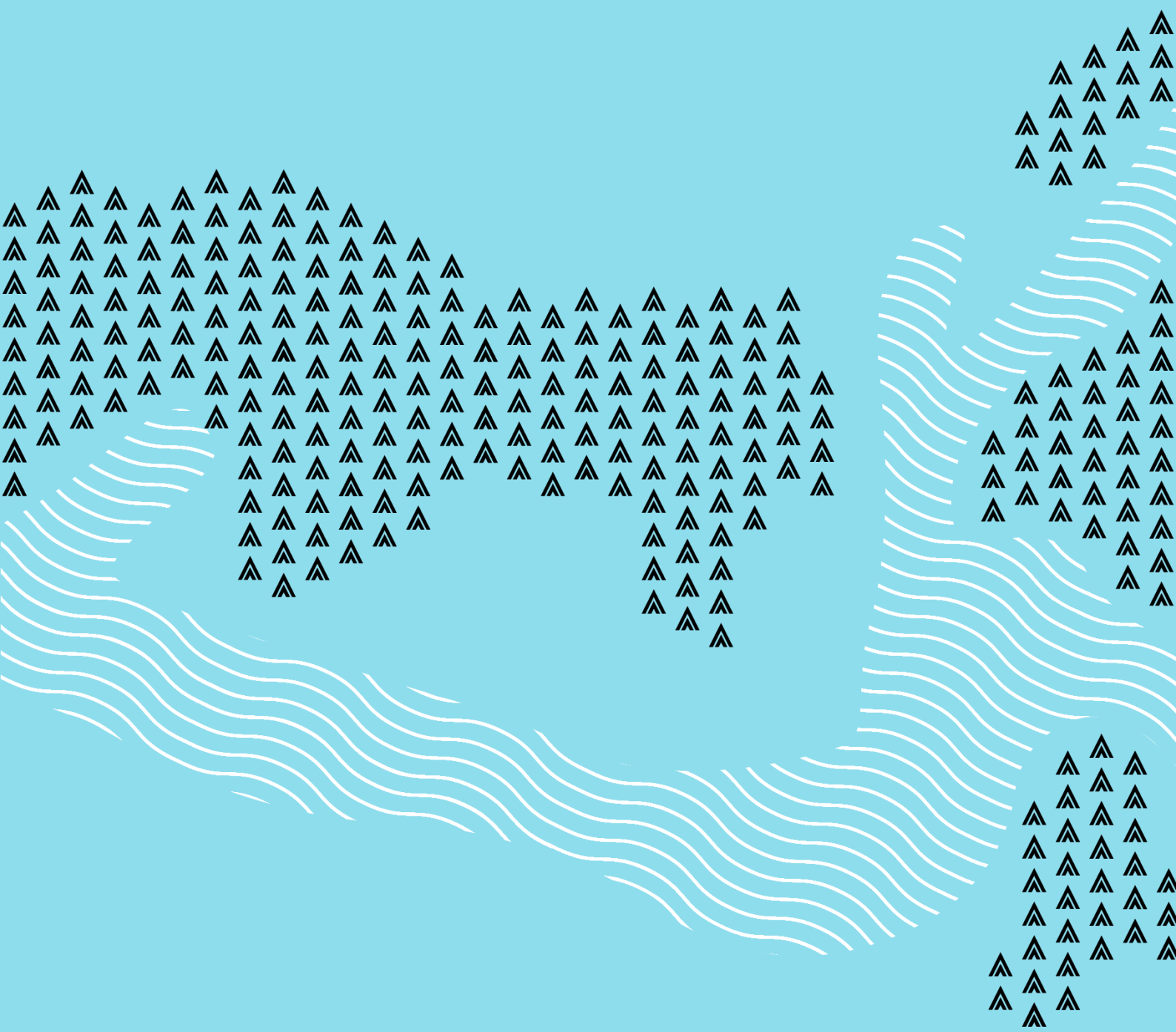
Det er viktig at ein i reguleringsplanfase arbeidar vidare med detaljar knytt til å optimalisere lyskrysset med omsyn til å prioritere kollektivtrafikk, gåande og syklende og sikre god trafikktryggleik. Dette for å sikre at ein får aksept frå vegdirektoratet for å signalregulere krysset.

- Statens vegvesen (Førdepakken) lagar reguleringsplan for sykkelveg med fortau, kiss and ride og kollektivterminal.
- Skilting av svingefelt berre for buss kan vere utfordrande?
- Vidare arbeid med detaljar knytt til korleis bussar skal prioriterast, og kor mykje dei skal prioriterast.
- Ivareta framtidig akse for gåande og syklende nordover mot Øyrane vidaregåande skule.
- Arbeide vidare med prinsipp frå landskapsplan (sjå vedlegg).
- Optimalisere trafikkanalyse.
- For å få signalregulert krysset er ein avhengig av å berre ha ein tilkomst til kollektivterminalen. Difor må kollektivterminalen transformerast og byggjast før ein kan opne sykkelveg med fortau. Ein må få signalregulert krysset for å få løyst ts-utfordringa som ts-revisjonen peikar på.
- Det bør haldast tett dialog med Sunnfjord kommune i reguleringsplanfase for mellom anna å få innspel til planarbeidet knytt til mogleg parkering under kollektivterminalen og moglegheitene for å byggje/byutvikle arealet oppå kollektivterminalen. Reguleringsplanen kan opne for dette gjennom reguleringsføresegnene og omtale i planskildringa.

**Vedlegg:**

Landskapsprinsipp.

Trafikkanalyse.



vestlandfylke.no