

# Fv. 601 Storehagen - Angedalsvegen inkl.

25.06.2026

REV.	Dato	Skildring	Utarbeida av	Godkjent av
<b>00</b>	11.05.2026	Planinitiativ til kommunen	SRSLIL/BEMO	Kari Seim
<b>01</b>	25.06.2026	Oppdatert etter oppstartmøtet med Sunnfjord kommune, i samband med varsel om oppstart.	SRSLIL/BEMO	Kari Seim

# SAMMENDRAG

## Bakgrunn

Planinitiativet gjeld detaljregulering av fv. 601 Storehagen–Angedalsvegen i Førde sentrum i Sunnfjord kommune. Føremålet er å betre tilhøva for gåande, syklende og kollektivtrafikk, som ei oppfølging av Førdepakken tiltak 9, med vekt på universell utforming, trafikktryggleik og effektiv arealbruk. Planarbeidet inngår i ei større sentrumsutvikling med vekt på berekraftig byutvikling og samordning med regionale og kommunale planar.

## Planområdet si plassering og eksisterande situasjon

Planområdet strekkjer seg frå rv. 5 Naustdalsvegen i vest langs fv. 601 Storehagen til krysset Angedalsvegen – Prestebøen i aust, inkludert eigedomar som Firda Billag med skysstasjon og verkstad. Området er sentralt i Førde sentrum med tett busetnad, handel, næringsverksemd og bustadområde i kringliggjande li- og åssider. Fv. 601 Storehagen er ei sentral gate med fortau på begge sider, men utan eigne sykkelanlegg i dag. Rutebilstasjonen har kollektivterminal med oppstillingsplassar for bussar og korttidsparkering.

## Mål og formål med planarbeidet

Prosjektet sine samfunns mål omfattar auka persontrafikk med gonge, sykkel og kollektivtransport, samt å leggje til rette for fortetting, sosiale møteplassar og byutvikling. Effektmål er betre framkome for gåande, syklende og kollektivtrafikk, null drepne eller hardt skadde, og lågare drifts- og vedlikehaldskostnader. Resultatmål omfattar trygge, attraktive og universelt utforma løysingar, samt rasjonell kollektivdrift og samordning med områdereguleringa for Førde sentrum. Planen skal vedtakast innan våren 2029.

## Overordna planar og føringar

Planarbeidet er forankra i nasjonale og regionale føringar, inkludert lov om vegar, naturmangfaldlova, vassressurslova, Vestland fylkeskommune sin berekraftstrategi, regional transportplan for Vestland 2022–2033 og kommunen sin samfunnsdel og arealplan for 2024–2035. Førdepakken, eit bompengefinansiert prosjekt, er sentralt med mål om miljøvenleg trafikk og sentrumsutvikling med gang- og sykkelvegnett. Det er sett i gong ein områdeplan for heile Førde sentrum. Denne planen og reguleringsplanen for Fv. 601 Storehagen – Angedalsvegen vil overlappje kvarandre. Det vil bli lagt vekt på samordning mellom planane når det gjeld utbyggingsmønster og transportsystem, for å sikre arealeffektivitet og reduserte transportbehov.

## Kort skildring av tiltaket

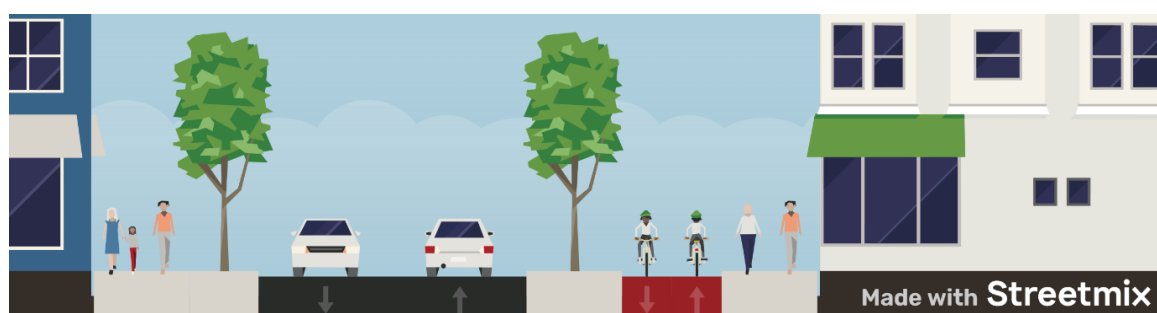
Tiltaket omfattar opprusting av fv. 601 Storehagen–Angedalsvegen med sykkelanlegg og fortau, samt etablering av ny kollektivterminal i Førde sentrum. Bakgrunnen er behovet for betre løysingar for gåande, syklende og kollektivtrafikk, og ønsket om å utvikle eit meir funksjonelt, trafikkikkert og attraktivt sentrumsområde.

Det ligg føre to konsept som danner grunnlag for det vidare planarbeidet: eit konsept frå moglegheitsstudien i 2022 (Vestland fylkeskommune). I tillegg i samband med arbeidet med områderegulering for Førde sentrum er det utarbeidd eit konsept (moglegheitsstudie frå juni

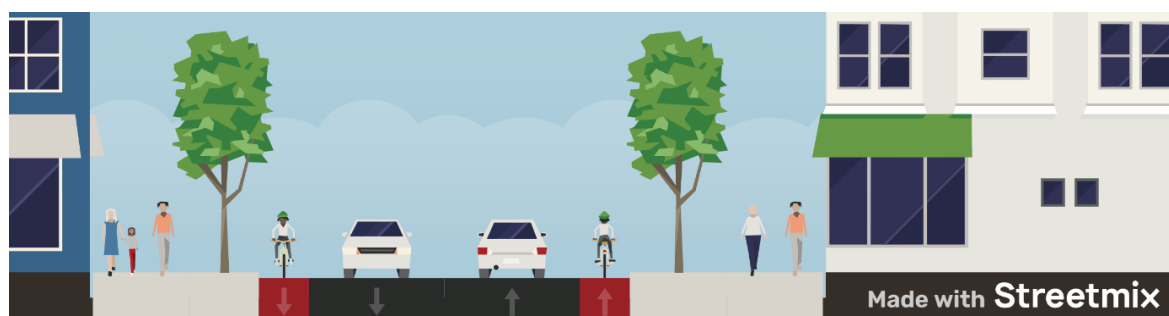
2026 - DRMA), med større vekt på urban byutvikling, ein kompakt kollektivterminal og integrasjon med eksisterande bystruktur.

I planarbeidet skal det byggjast vidare på desse to konsept. Samstundes skal det vurderast nye løysingar for gateutforming, sykkel- og gangtilbod og plassering og utforming av kollektivterminalen. Løysingane skal oppfylle krav til universell utforming, trafikktryggleik, rasjonell kollektivdrift, effektiv arealbruk og moglegheit for trinnvis utvikling.

I 2016 tok Førde kommune til orientering eit notat frå Statens vegvesen om framtidig sykkelsystem i Førdepakken. Vegvesenet tilrådte at Førdepakken legg til grunn sykkelveg med fortau som løysing, der det i utgangspunktet var planlagt sykkelfelt. Dette meinte vegvesenet vil gi eit meir einsarta og samanhengande sykkelnett i Førde. Sidan den tid har Førde sentrum endra seg, og arbeidet med områderegulering for sentrum har gitt nye føringar for byutvikling og mobilitet. Det vidare planarbeidet skal difor vurdere fleire alternative løysingar før det blir tilrådd ei endeleg løysing. Prinsippsnitt av to aktuelle løysingar er vist i figur 1 og figur 2.



Figur 1 Prinsippsnitt for tovegs sykkelveg på eine sida av køyrevegen



Figur 2 Prinsippsnitt for sykkelfelt på kvar side av køyrevegen

### Vurderingar av verknader

Følgjande tema skal vurderast i planarbeidet:

- Landskap, inkl. fjern- og nærverknad
- Blågrøne strukturar og naturmangfald
- Friluftsliv (by- og bygdeliv)
- Kulturverdiar
- Støy
- Mobilitet og trafikktryggleik. Tilhøve for gåande, syklande og kollektivreisande
- Klima
- Grunnforhold og forureina grunn
- Barn og unge sine interesser
- Teknisk infrastruktur
- Samfunnstryggleik og risiko

## **Medverknad og innspel**

Det er planlagt fleire medverknadsmøte, inkludert arbeidsmøte med sentrale aktørar som Sunnfjord kommune, Firda Billag og Vestland fylkeskommune, dialogmøte og folkemøte. Innspel frå innbyggjarar har mellom anna peika på ønskje om tryggare og trivelegare område med fleire tilbod, redusert biltrafikk og bevaring av historiske bygg. Bylaboratoriet for Førde sentrum har samla innspel om leikeplassar, grønne lungar, piknik- og opphaldsareal, samt behov for eit bilfritt og fotgjengarorientert sentrum.

# INNHOOLD

<b>SAMMENDRAG</b> .....	<b>2</b>
<b>INNHOOLD</b> .....	<b>5</b>
<b>1 Innleiing</b> .....	<b>7</b>
1.1 Planområdets plassering .....	7
1.2 Føremål og bakgrunn for prosjektet.....	7
1.3 Tiltakshaver og konsulent.....	8
1.4 Krav om konsekvensutgreiing .....	8
1.5 Planprosess .....	9
<b>2 Overordna planar og retningslinjer</b> .....	<b>9</b>
2.1 Lovgrunnlaget .....	9
2.2 Statlege føringar .....	9
2.3 Regionale planer og føringar.....	10
2.4 Kommunale planer og strategier .....	15
2.5 Gjeldande reguleringsplanar .....	18
2.6 Pågåande reguleringsplanar.....	19
2.7 Andre tiltak/føringar for prosjektet .....	20
<b>3 Planområdet og dagens situasjon</b> .....	<b>23</b>
3.1 Framlegg til plangrense .....	23
3.2 Kort skildring av planområdet.....	24
3.3 Eksisterande situasjon .....	25
3.4 Eigedomstilhøve .....	26
3.5 Veg og trafikkfaglege forhold .....	27
3.6 Eksisterande kartleggingar knytt til planområde.....	30
<b>4 Planinitiativet</b> .....	<b>34</b>
3.1 Mål og formål.....	34
4.2 Planlagt tiltak .....	35
4.3 Berekraft.....	42
<b>5 Verknadar av tiltaket</b> .....	<b>43</b>
5.1 Landskap, inkl. fjern- og nærverknad .....	43

5.2	Blågrøne strukturar og naturmangfald.....	44
5.3	Friluftsliv (by- og bygdeliv).....	45
5.4	Kulturverdiar.....	46
5.5	Støy.....	48
5.6	Mobilitet og trafikktryggleik. Forhold for gåande, syklende og kollektivreisande .....	48
5.7	Klima.....	49
5.8	Grunnforhold, flaum og forureina grunn .....	51
5.9	Barn og unges interesser .....	53
5.10	Teknisk infrastruktur .....	54
5.11	Samfunnstryggleik og risiko .....	54
<b>6</b>	<b>Medverknad .....</b>	<b>55</b>
<b>7</b>	<b>Framdrift .....</b>	<b>55</b>
<b>8</b>	<b>Vedlegg.....</b>	<b>56</b>
<b>9</b>	<b>Referansar.....</b>	<b>57</b>

# 1 Innleiing

## 1.1 Planområdet plassering

Planområdet ligg i Førde sentrum i Sunnfjord kommune.



Figur 3 Kart som viser tiltakets plassering

## 1.2 Føremål og bakgrunn for prosjektet

Føremålet med planarbeidet er å regulere gode løysingar for gåande og syklande, og framkome for kollektivtrafikken i Storehagen–Angedalsvegen, ei sentral gate i Førde sentrum.

Reguleringsplanen er ei oppfølging av Førdepakken tiltak 9 – der det skal leggjast til rette for syklistar og fotgjengarar ved å byggje sykkelanlegg og fortau langs fylkesvegen.

Det skal òg regulerast ny kollektivterminal. Bakgrunnen er at dagens kollektivterminal har trong for betre løysingar og funksjonalitet, særleg knytt til universell utforming og trafikktryggleik.

Planarbeidet skal avklare samordning mellom gate tilrettelagd for gonge og sykkel og kollektivterminalen. Dette arbeidet skal koordinerast med områdeplanen for Førde sentrum, som vert utarbeidd av Sunnfjord kommune.

Planarbeidet skal ta utgangspunkt i mogleighetsstudiane frå 2022 og 2026, men det skal òg vurderast andre løysingar som oppfyller krava til universell utforming, trafikktryggleik, rasjonell drift av kollektivtrafikken, effektiv arealbruk, samt mogleighetene for ei trinnvis utvikling.

## 1.3 Tiltakshaver og konsulent

**Tiltakshaver:** Vestland fylkeskommune

Kontaktperson:

Kari Seim, Planleggingsleder

E-post: [Kari.Seim@vlfk.no](mailto:Kari.Seim@vlfk.no)

Telefon: +47 95224707

**Konsulent:** Rambøll Norge AS

Kontaktperson:

Maria Instanes Jebran, Oppdragsleder hos plankonsulent

E-post: [maria.instanes.jebran@ramboll.no](mailto:maria.instanes.jebran@ramboll.no)

Telefon: +47 48093631

## 1.4 Krav om konsekvensutgreiing

Det er vurdert om det er behov for KU i samband med planarbeidet, jf. forskrift om konsekvensutgreiingar av 1. juli 2017 med vedlegg. I vedlegg 1 og 2 til forskrifta går det fram kva som automatisk utløyser konsekvensutgreiing, og kva som skal vurderast nærare for om tiltaket bør greiast ut. Vedlagt ligg eit utfylt skjema med vurdering om tiltaket fell under forskrift om konsekvensutgreiing.

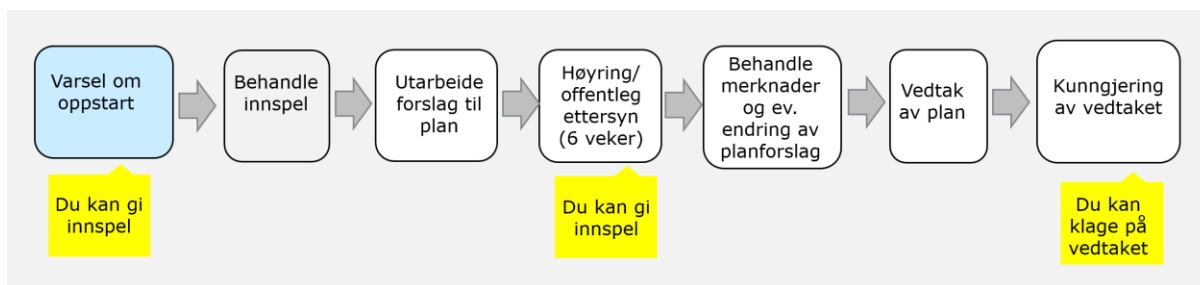
Tiltaket er vurdert etter KU-forskrifta og er vurdert til å ikkje utløyse krav til konsekvensutgreiing. Tiltaket fell ikkje inn under vedlegg I, pkt. 7 b–e – motorvegar, firefeltsvegar eller andre vegtiltak med investeringskostnader på over 750 millionar kroner.

Mindre veganlegg er omfatta av vedlegg II, nr. 10 e, punkt i. Tiltak som fell inn under vedlegg II skal vurderast etter KU-forskrifta § 10 (kriterium for vurdering av om ein plan eller eit tiltak kan få vesentlege verknader for miljø eller samfunn). I vurderinga blir det sett på eigenskapar ved planen, og i nødvendig grad på eigenskapar ved moglege verknader. I vedlegget går det fram vurderingar knytte til dei ulike kriteria, som konkluderer med at det ikkje er krav til konsekvensutgreiing.

Sunnfjord kommune har i referat frå oppstartsmøtet konkludert med at tiltaket ikkje fell inn under forskrifta for konsekvensutgreiing.

## 1.5 Planprosess

Figur 4 syner gjennomføring av ein planprosess for ein reguleringsplan.



Figur 4 Illustrasjon av planprosessen for ein reguleringsplan.

# 2 Overordna planar og retningslinjer

## 2.1 Lovgrunnlaget

Følgande overordna lovar er lagt til grunn for arbeidet:

- Lov om planlegging og byggesaksbehandling - plan- og bygningsloven
- Forskrift om konsekvensutredninger
- Lov om vegar - veglova
- Lov om forvaltning av naturens mangfold - naturmangfoldloven
- Lov om kulturminner - kulturminnelova
- Vassressurslova

## 2.2 Statlege føringar

- Nasjonale forventningar til regional og kommunal planlegging (Kommunal og moderniseringsdepartementet, vedtatt 14.mai 2019)

Statlege retningslinjer som kan kome til bruk i planarbeidet:

- Statlege planretningslinjer for arealbruk og mobilitet (24. januar 2024). «Planleggingen skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og lokalsamfunn, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet. Planleggingen skal samtidig bidra til reduserte klimagassutslipp, et klimatilpasset samfunn og ivaretagelse av kulturmiljø og naturmangfold, samt redusere tapet av dyrket mark, natur-, villrein- og friluftsområder og karbonrike arealer.»

«Utbyggingsmønster og transportsystem må samordnes for å oppnå løsninger som er arealeffektive, begrenser transportbehovet og legger til rette for kollektivtransport, sykkel og gonge og fortetting rundt knutepunkter. Hovedtyngden av boliger og fritidsboliger, handel, tjenester og arbeidsplass- og besøksintensive virksomheter lokaliseres i tråd med dette. Nye utbyggingsområder skal lokaliseres med tanke på å minimere transportbehovet, legge til rette for kollektivtransport, sykkel og gonge og for å utnytte og ta vare på eksisterende bygninger og infrastruktur der dette finnes.»

- T-1442/2021 Retningslinje for behandling av støy i arealplanleggingen. Angir krav til hvordan støyforhold skal behandles i ulike arealplaner.
- T-1520 Retningslinjer for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging.
- Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging (20.12.2024). «Statlige, regionale og kommunale organer skal i sin planlegging og enkeltvedtak etter plan- og bygningsloven eller annen lovgivning legge til rette for: a. arealbruk og løsninger som reduserer klimagassutslippene, opprettholder arealenes evne til karbonopptak- og lagring og støtter omstilling til et lavutslippssamfunn»

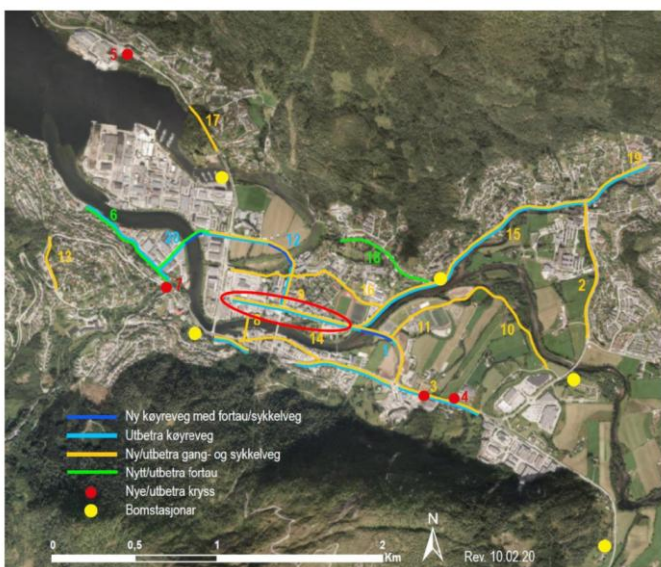
Planframlegget skal òg ta omsyn til nasjonale mål og føringar når det gjeld risiko og sårbarheit (ROS).

## 2.3 Regionale planer og føringar

### 2.3.1 Førdepakken

«Vi bygger eit Førde for framtida.» Førdepakken (1) er eit utbyggingsprosjekt finansiert med bompengar (Prop. 137 S (2014–2015) Utbygging og finansiering av Førdepakken i Sogn og Fjordane). Pakken er eit trepartssamarbeid mellom kommunen, fylkeskommunen og staten. Ho omfattar 20 prioriterte delprosjekt på riks-, fylkes- og kommunale vegar i Førde. Tiltaka er i hovudsak retta mot utvikling av gang- og sykkelvegnettet i Førde. Målet med Førdepakken er å sikre ein miljøvenleg og stabil trafikksituasjon i Førde og leggje til rette for foretting og vidare byutvikling.

Førdepakken skal bidra til ei god sentrumsutvikling i Førde. Dette skal gjerast ved å etablere nye veglenkjer som på sikt vil gi ein meir konsentrert arealbruk og eit betre tilbod til gåande og syklende, slik at ein større del av reisene i sentrum blir tekne av mjuke trafikantar. Fleire veglenkjer og meir gåing og sykling vil gi betre trafikkavvikling i dei sentrale delane av Førde.



Status alle tiltaka samla:

Nr.	Namn på tiltak:	Status pr. des. 25:
1	Fv. Angedalsvegen – Hafstad, ny veg inkl. gs-tiltak m/bru over Jølstra:	I reguleringsfase, veg plan vedteken av kommunestyret men er påklaga. Avgjering venta i aug.25.
2	Fv. 600 Vievegen gs-veg:	Ferdig bygd 2021
3	E39 Hafstad gs-veg:	Ferdig bygd 2020
4	E39 Hafstad, to kryss:	Ferdig bygd 2020
5	Rv. 5 Bergum, ny rundkøyring:	Ferdig bygd 2018
6	Fv. 609 Steinavegen, fortau:	Ferdig bygd 2019
7	E39 Askvollkrysset, kryssutbetring:	Ferdig bygd 2019
8	Gs-bru Naustøyna-Storehagen (kommunal):	I kontraheringsfase.
9	Fv. 601 Storehagen – Angedalsvegen, vegutbetring inkl. gs-tiltak:	I reguleringsfase. Vil ta lang tid å avklare fleire forhold.
10	Gs-veg Hafstad bydel:	1. Parsell ferdig bygd 2018. 2. parsell ferdig 2020.
11	Utgår:	Inngår i tiltak 1
12	Kv. Indre Øyane-Langebruvegen, ny veg inkl. gs-tiltak:	Ferdig bygd 2022
13	E39 Gs-veg Halbrend skule – Hogane:	Ferdig bygd 2023
14a	E39 Fjellvegen, vegutbetring inkl. gs-tiltak:	Ferdig bygd sept.24.
14b	Hafstadvegen, vegutbetring inkl. gs-tiltak: (kommunal veg):	Ferdig bygd des.2024.
15	Fv. 601 Angedalsvegen til Prestfoss bru, vegutbetring inkl. gs-veg:	I kontraheringsfase, oppstart i marka ca. april 26.
16	Kv. Naustdalsvegen – Angedalsvegen, gs-tiltak:	Ferdig bygd okt. 2018.
17	Rv. 5 Gs-tunnel Klettentunnelen:	Ferdig bygd sept. 2022.
18	Kyrkjevegen aust, vegutbetring inkl. gs-tiltak:	I kontraheringsfase, oppstart i marka ca. april 26.
19	Fv.601 Angedalsvegen frå Prestfoss bru til Slåtten, vegutbetring inkl. gs-tiltak:	I kontraheringsfase, oppstart i marka ca. april 26.
20	Fv. Halbrendøyna – Indre Øyane (ny bru inkl. tilkomstveggar):	I reguleringsfase. Sett på vent til fordel for andre tiltak.


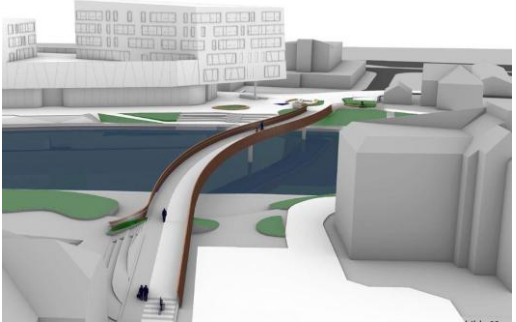

Figur 5 Oversikt over alle prosjekta i Førdepakken. Tiltak 9, gang- og sykkelanlegg i Storehagen er ringa med raudt. Kartet er henta frå [www.førdepakken.no](http://www.førdepakken.no)

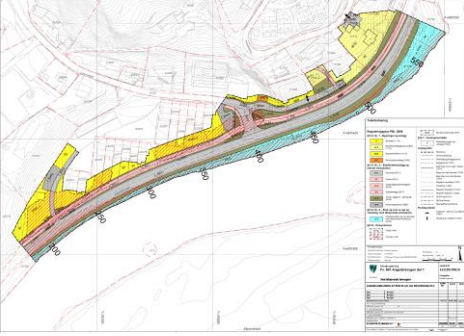
## Tiltak 9 - Fv. 601 Storehagen – Angedalsvegen

Fv. 601 (tidlegare 481) skal rustast opp frå kryss med rv. 5 Naustdalsvegen til den nye brua over Jølstra til Hafstad bydel sør for Førdehuset. Det skal leggjast til rette for sykkistar og fotgjengarar ved å byggje gode løysningar for mjuke trafikantar som sykkelfelt og fortau (1).

Tabell 1 viser en oversikt over andre tiltak frå Førdepakken – som skal kople seg saman med dette tiltaket (tiltak 9):

Tabell 1 Oversikt over aktuelle tiltak i Førdepakken

Tiltak i Førdepakken	Status	Kart/illustrasjon
Førdepakken, tiltak 1, Angedalsvegen–Hafstad, m/bru over Jølstra	<ul style="list-style-type: none"><li>• Detaljreguleringsplan bru over Jølstra, vedtatt 21.11.2024</li><li>• Prosjektet er planlagt lyst ut i 2026 med byggestart i 2027</li></ul>	 <p>Illustrasjon: Statens vegvesen</p>
Førdepakken tiltak 8, gang- og sykkelbru Naustøyna–Storehagen	<ul style="list-style-type: none"><li>• Reguleringsplan Førdepakken, tiltak 8 Naustøyna Gang- og sykkelbru, vedtatt 18.11.2021</li><li>• Arbeidet vart lyst ut i mars 2025, men konkurransen er avlyst grunna for høge kostnader. Justering av prosjektet pågår.</li></ul>	 <p>Illustrasjon: Rambøll/L2 Arkitekter</p>
Førdepakken, tiltak 12, veg Indre Øyrane-Langebruvegen inkl. g/s-veg  Ny veg Indre Øyrane–Langebruvegen. Det er både ny bilveg med bru og gang-/sykkelveg frå rundkøringa ved Førde vgs og fram til Langebruvegen 19.	<ul style="list-style-type: none"><li>• Reguleringsplan for Indre Øyrane-Langebruvegen ble vedtatt 23.11.2017</li><li>• Tiltaket var ferdig bygd i desember 2022</li></ul>	 <p>Fotograf: Ole Kristian Åset</p>

<p>Førdepakken, tiltak 15 og 19, Fv. 601 Angedalsvegen til Slåtten, vegutbetring inkl. gs-tiltak</p> <p>Det er planlagt sykkelveg med fortau på nordsida av vegen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reguleringsplan for Fv. 601 Angedalsvegen del 1 ble vedtatt 15.1.2020.</li> <li>• Reguleringsplan for Fv. 601 Angedalsvegen del 2 ble vedtatt 16.10.2020.</li> <li>• Byggestart våren 2026.</li> </ul>	 <p>Reguleringsplankart over strekning - del 1</p>
--	---	--

## 2.3.2 Regionalplan, Utviklingsplan for Vestland 2024–2028, regional planstrategi

Utviklingsplanen (3) skal fremje heilskapleg regional utvikling og gjere planlegginga meir forpliktande og målretta. Stat, regionale organ og kommunar i Vestland skal leggje den regionale planstrategien til grunn for vidare planarbeid i regionen. Strategiske styringssignalar frå utviklingsplanen blir følgde opp i fylkeskommunen si økonomiplanlegging, i samsvar med kommunelova § 14-4.

Utviklingsplanen er eit reiskap for samfunnsutvikling i tråd med dei 17 berekraftsmåla til FN. Kunnskapsgrunnlaget viser kva utfordringar og område som krev særleg regional merksemd og styring i Vestland. Utviklingsplanen gjer greie for dei viktigaste regionale utviklingstrekk og samfunnsutfordringane, og kva langsiktige utviklingsmoglegheiter som finst. Han slår fast fire breie satsingsområde og mål for samfunnsutvikling, og listar opp ti strategiar som blir viktige for å nå måla (kap. 3). Utviklingsplanen legg òg grunnlaget for å vidareutvikle det regionale plansystemet i Vestland (kap. 5). Planstrategien slår fast kva spørsmål som skal takast opp gjennom vidare regional planlegging og anna fylkeskommunal planlegging i den politiske perioden (kap. 4).

### Fire satsingsområde og hovudmål



**Hovudmål: Velferd og verdiskaping**  
Vestland er det leiande verdiskapingsfylket basert på naturgitte fortrinn.



**Hovudmål: Demografi og likeverd**  
Vestland er eit inkluderande fylke med trygge, attraktive og livskraftige lokalsamfunn i heile fylket.



**Hovudmål: Klima og natur**  
I Vestland er klima og naturmangfald ein premisse for samfunnsutviklinga.



**Hovudmål: Samarbeid**  
Vestland når måla sine gjennom samarbeid og samordning.

Figur 6 Dei fire satsingsområda og hovudmåla i regional planstrategi for Vestland.

### 2.3.3 Temaplan reiseliv i Vestland 2023-2025

Fylkestinget vedtok planen 14. desember 2022. Temaplanen (2) konkretiserer korleis fylkeskommunen vil arbeide for utviklinga av berekraftig reiseliv i Vestland gjennom eigne økonomiske verkemiddel, rolla som fagleg rådgjevar og gjennom samarbeid mellom dei ulike aktørane som har ei rolle i reiselivsutviklinga.

#### Mål og satsingar

- Visjon: Nyskapande og berekraftig reiselivsutvikling i Vestland.
- Hovudmål: Vestland fylke skal gjennom berekraftig reiselivsutvikling vere eit attraktivt val for kvalitetsbevisste gjestar som bidreg til lokal verdiskaping i Vestland.
- Planen har seks satsingar: Kvar satsing har eitt eller fleire delmål under seg.
  - Synlegheit
    - Marknadsføring retta mot målgrupper som bidreg best i tråd med planen sine intensjonar.
    - Marknadsføringa av Vestland skal være basert på ansvarleg turisme.
  - Forretningsmodell og struktur
    - Ein tydeleg struktur med klart mandat og tilhøyrande finansiering for destinasjonsleiing på reisemålet.
    - Tydeleg rollefordeling mellom lokalt, regionalt og nasjonalt nivå i reiselivsorganiseringa.
  - Omstilling og utvikling
    - Omstilling til styrka økonomisk berekraft.
    - Omstilling til styrka sosial berekraft.
    - Omstilling til ei meir miljø- og klimavenleg reiselivsnæring.
  - Heilårsaktivitet
    - Fleire bedrifter og reisemål som er tilgjengelege heile året.
    - Vestland fylke skal betre legge til rette for at også barnefamiljar skal kunne besøke Vestland og få varierte tilbod til ein overkommeleg pris.
  - Attraktive, lokale arbeidsplassar
    - Auke rekrutteringa til reiselivet i Vestland.
    - Fleire med rett kompetanse i reiselivsnæringane.
  - Besøksforvaltning
    - Utvikle ein modell for overordna berekraftig besøksforvaltning gjennom eit samarbeid mellom fylkeskommune, kommune og reiselivsorganisasjonar.

### 2.3.4 Regional transportplan

Regional transportplan for Vestland 2022–2033 (RTP) omhandlar alle delar av samferdslesektoren, som vedlikehald og utbygging av fylkesveg, kollektiv, skredsikring, gang- og sykkelveg, Bybanen og Miljøløftet. Planen blei vedtatt av fylkestinget i desember 2021 (3).

Hovudmålet er at Vestland skal ha eit trygt, effektivt og framtidsretta transportsystem som legg til rette for klima- og miljøvenleg mobilitet og berekraftig samfunnsutvikling.

Transportplanen består av fire hovuddokument:

- Regional transportplan for Vestland 2022-2033, hovuddokument  
5 plantema: Fylkesveg, Mobilitet og kollektivtransport, Miljøløftet, Finansiering, Nasjonale ansvarsområde. Planen blir ny kvart fjerde år.
- RTP Handlingsprogram  
RTP-Investeringar, 2024, Årleg prioritering og rammefordeling.  
Presentasjon, RTP-investeringar
- RTP Strategi for mjuke trafikantar  
Korleis kan talet mjuke trafikantar aukast?
- RTP Strategi for berekraftig mobilitet  
Retning og utvikling for kollektivselskapet Skyss.

### 2.3.5 Mobilitet Sunnfjordregionen

Mobilitet Sunnfjordregionen - Strategisk kunnskapsgrunnlag for framtidig mobilitetstilbod, mars 2024 (4). Dokumentet er eit strategisk kunnskapsgrunnlag for utvikling av mobilitetstilbodet i Sunnfjordregionen i eit tiårs-perspektiv. Arbeidet dannar grunnlag for vidare planlegging og realisering av tiltak gjennom årlege ruteendringar og budsjettprosessar i Skyss og Vestland fylkeskommune. Det er også ein intensjon at arbeidet har ei nytteverdi for andre aktørar som ønsker å tilby nye mobilitetstenester i eit mest mogleg samordna mobilitetssystem. Dette kan vere kommunar eller kommersielle aktørar, gjerne i ulike samarbeid med Skyss.

### 2.3.6 Regional plan for klima – 2022-2035

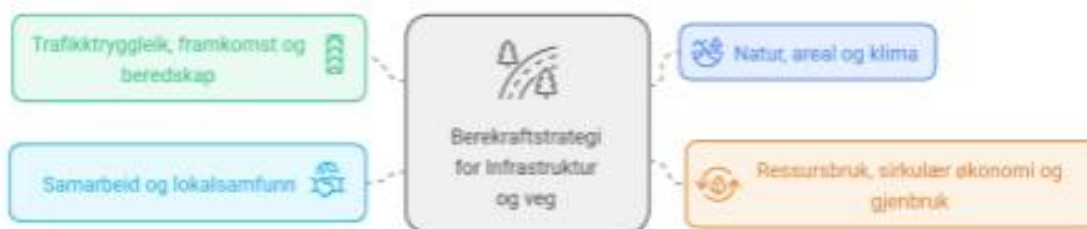
Regional plan for klima er ein overordna og langsiktig plan for klimaarbeidet i Vestland som region fram mot 2035 (5). Klimaplanen er eit verktøy for å styrke klima- og miljøarbeidet i Vestland. Klima og miljø skal vere eit premiss for samfunnsutviklinga, og skal inngå i alt vi gjer. Vestland skal vise vegen mot det gode, berekraftige og trygge nullutsleppsamfunnet.

### 2.3.7 Strategi – Berekraft – Vestland fylkeskommune

Berekraftstrategi for Infrastruktur og veg, Vestland fylkeskommune ble vedtatt 6. desember 2024. Infrastruktur og veg (INV) har eit klart mål om å forvalte, drifte, vedlikehalde og utvikle eit trygt, tilgjengeleg og framtidsretta fylkesvegnett som bidreg til berekraftig samfunnsutvikling. Samarbeid er ein integrert del av arbeidet og ein sentral i berekraftstrategien. Arbeidet byggjer på resultata av ein vesentlegheitsanalyse, samt styrande dokument og føringar. Berekraftstrategien inneheld fire definerte fokusområde:

1. Trafikktryggleik, framkomst og beredskap  
Vi skal arbeide for å trygge kvardagsvegane gjennom nullvisjonen, universell utforming, klimatilpassing og beredskap, slik at fylkesvegane er opne og tilgjengelege året rundt for alle.

2. Natur, areal og klima  
Vi skal vere ein pådrivar for ansvarleg arealforvaltning, jordvern og naturmangfald, minimere negativ påverknad på naturen, redusere klimagassutslepp og styrke økosystema.
3. Ressursbruk, sirkulær økonomi og gjenbruk  
Vi skal prioritere effektiv ressursbruk, gjenbruk og innovative løysingar for å vedlikehalde og utvikle infrastrukturen med minst mogleg avfall og størst mogleg samfunnsnytte.
4. Samarbeid og lokalsamfunn  
Vi skal samarbeide med samfunnsaktørar for å styrke utviklinga i Vestland.



### 2.3.8 Regional plan for areal og mobilitet er under arbeid – høyring haust 2026

Planen skal fastsetje eit regionalt utbyggingsmønster og ein senterstruktur som er samordna med infrastruktur for mobilitet, kommunikasjon, energi og tenester. Planen skal ta omsyn til lokale forhold og behov og vil innehalde tilpassa retningslinjer for arealforvaltning, som legg til rette for utvikling i heile fylket.

## 2.4 Kommunale planer og strategier

### 2.4.1 Kommuneplanens samfunnsdel 2022-2030

Samfunnsdelen til kommuneplanen blei vedteken i kommunestyret 17. februar 2022.

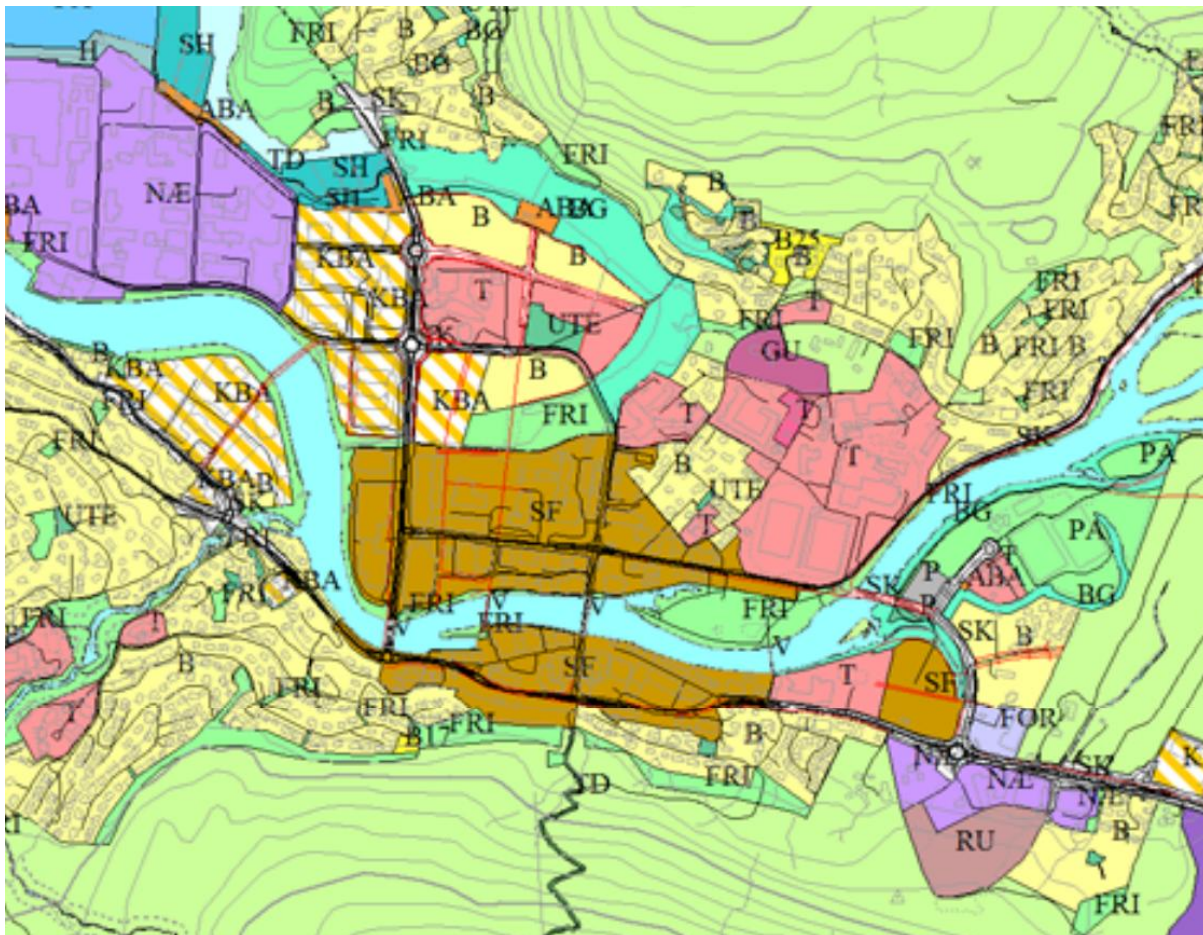
Hovudmålet er at Sunnfjord kommune skal sikre folketalsvekst og berekraftig utvikling i heile kommunen gjennom å vere grøn, mangfaldig og attraktiv. Ein av dei overordna strategiane for arealplanlegging i Sunnfjord kommune er å:

«Legge til rette for høg arealutnytting i by- og senterområde gjennom fortetting og transformasjon. Det skal leggast vekt på god arkitektur, byrom, kulturmiljø, trafikktryggleik, blågrøn struktur og andre miljøverdier.»

## 2.4.2 Kommuneplanens arealdel

Kommuneplanen sin arealdel 2024-2035, Sunnfjord kommune, blei vedtatt 20.06.2024.

I den gjeldande kommuneplanen for Sunnfjord kommune ligg heile det foreslegne planområdet innanfor arealet sett av til sentrumsføremål.



Figur 7 Utklipp frå kommuneplanens arealdel, vedtatt 20.06.2024.

### **Kommuneplanen gir følgjande føresegner for føremålet:**

#### «4.3 Sentrumsføremål

1. Arealkategorien sentrumsformål omfattar funksjonar/aktivitetar som forretningar, offentleg og privat tenesteyting, bustad, kontor, parkeringsanlegg, ålmennytige føremål, hotell/overnatting og bevertning, kollektivknutepunkt, naudsynt grøntareal og byrom. Sentrumsføremålet si føremålsgrænse tilsvarar sentrumsavgrønning.
2. Arealkategorien sentrumsformål omfattar ikkje funksjonar/aktivitetar som industri, godsterminal, lager, bensinstasjon/vegserviceanlegg, bilbutikker og verkstad, storhandelskonsept med plasskrevjande varer og store parkeringsflater på bakkeplan.
3. For Førde sentrum vil også kjøpesenter vere del av sentrumsføremålet der desse reglane skal gjelde:
  - a. Felles samling og organisering av butikkar og anna tenesteyting. Eventuelle utvidingar og nye kjøpesenter skal ha inngangar på nivå med omkring liggande gater og byrom. 16
  - b. Større kjøpesenter med innvendige handlegater skal utviklast primært i sentrum nordvest omkring rv. 5 og eventuelt austover frå rv. 5.

- c. I sentrum sør skal kjøpesenter utviklast i form av samankopling av butikkar der Hafstadvegen er den primære handlegata.
  - d. Kjøpesenter skal vende seg både innover og like mykje utover mot dei urbane byrom gjennom rikeleg med inngangar på gateplan frå urbane byrom med god kvalitet.
  - e. Aktive fasadar tilpassa byrom på utsida.
  - f. Godt tilrettelagt for sosiale opplevingar både ute og inne.
4. Kollektivknutepunkt skal primært liggje innanfor sentrumsføremål. Knytt til kollektivknutepunkt skal det vere gode og effektive tilkomststar for mjuke trafikantar.
  5. Det skal bli lagt særskilt vekt på tørrskodde og attraktiv framkomst langs bygningsrekkjer. Maksimal tillat utspring er 2,5 meter frå veggliv, men ikkje nærare fortauskant enn 0,5 m. Minimumshøgde under utspring skal ikkje vere mindre enn 5 meter.
  6. Avstanden mellom kvartal skal ikkje overstige 70 meter.
  7. Nedkøyringsrampe til garasje under bygg skal vere i sin heilskap innanfor bygningskroppen. Det vert ikkje tillate å ha heile eller delar av rampe utanfor bygningskropp.
  8. Tekniske rom og tekniske anlegg skal plasserast i bygning eller i grunnen. Det er ikkje tillate med tekniske rom/anlegg på tak. Gjeld ikkje delar av tekniske anlegg som treng tilgang på uteluft og som det er naturleg å plassere på tak, som til dømes varmpumpe, inntak/avkast for ventilasjonsanlegg og liknande.
  9. Arbeidet med ny sentrumsplan for Førde er starta opp. Fram til det arbeidet er avslutta, bør retningslinjene for Føresegnsområde #1 Førde sentrum gjelde.

- a. Kvartalsstruktur – bør gjelde slik denne er illustrert og omtalt i planomtalen til KPA for Førde (2019-2030). Gater og kvartalsstruktur bør innarbeidast i alle reguleringsplanar.
- b. Forslag til hovudaksar, grøntstruktur, torg/møteplassar, felles uteopphaldsareal og parkar i sentrum, omtala i kap. 6 i planomtalen, bør innarbeidast i alle reguleringsplanar.
- c. Forslag til plassering av parkeringsløyseringar i sentrum bør innarbeidast i alle reguleringsplanar, og bør i hovudsak vere lagt til underjordisk anlegg eller i bygning som ikkje har fasade mot byrom.
- d. Fortetting bør følgje planomtalen til KPA for Førde (2019-2030).
- e. Ved regulering kan lågare eller høgare byggehøgde vurderast i samråd med Volumstudie 3. Som grunnlag for vurderinga skal det ligge føre ei analyse av staden sin karakter, sol/skugge og omsyn til overordna aksar og byrom.»

### **Omsynssone Kulturmiljø H570**

«7. For område markert med omsynssone bevaring av kulturminne og kulturmiljø (H570\_1 til H570\_86) er det krav om utgreiing knytt til kulturverdien før det kan gjennomførast tiltak. Vedlagt V11 viser tabell der alle omsynssonene har kode og namn.

#### H570 Bevaring av kulturminne og kulturmiljø

- f. Kulturminne og kulturmiljø skal vere ein integrert del av planlegginga og søknad om tiltak. I all arealplanlegging skal kulturminnemiljø dokumenterast, og det skal visast til korleis det vert teke vare på gjennom planforslag og plantiltak.
- g. Verneverdige einskild bygningar, kulturmiljø og andre kulturminne skal størst mogleg grad takast vare på som bruksressurs og sett i stand.

«**10.4. Soner med krav til felles planlegging.** 1. Før det vert tillate med detaljregulering skal soner med krav om felles planlegging, jf. pbl. § 11-8 e, vere gjennomført. Dette gjeld for alle og heile områder sett av til sentrumsføremål i plankartet. Det same gjeld i også sonene for Vevring, Halbrendsøyra, Brulandsvellene, Sanderplassen og Moskog.»

### 2.4.3 Temaplan for trafikktryggleik 2023-2027, vedtatt 25.5.2023

Trafikktryggleiksplanen har stort fokus på det vidare arbeidet med åtferd- og haldningstiltak som; etablering av Hjartesone rundt alle barneskular og verte godkjent som Trafikksikker kommune. Born er framtida sine trafikantar og det er viktig med fokus på god opplæring og samtidig syte for trygge områder ved skulane. I arbeidet med å bli godkjent som trafikksikker kommune vil dette gjere det tydeleg at Sunnfjord kommune har arbeidd godt, målbevisst og samordna med trafikktryggleiksarbeidet.

### 2.4.4 Klimaomstillingsplan 2019–2030 og mobilitetsstrategi 2022–2025.

Planen er under revisjon og skal verte erstatta av ein ny temaplan for natur og klima.

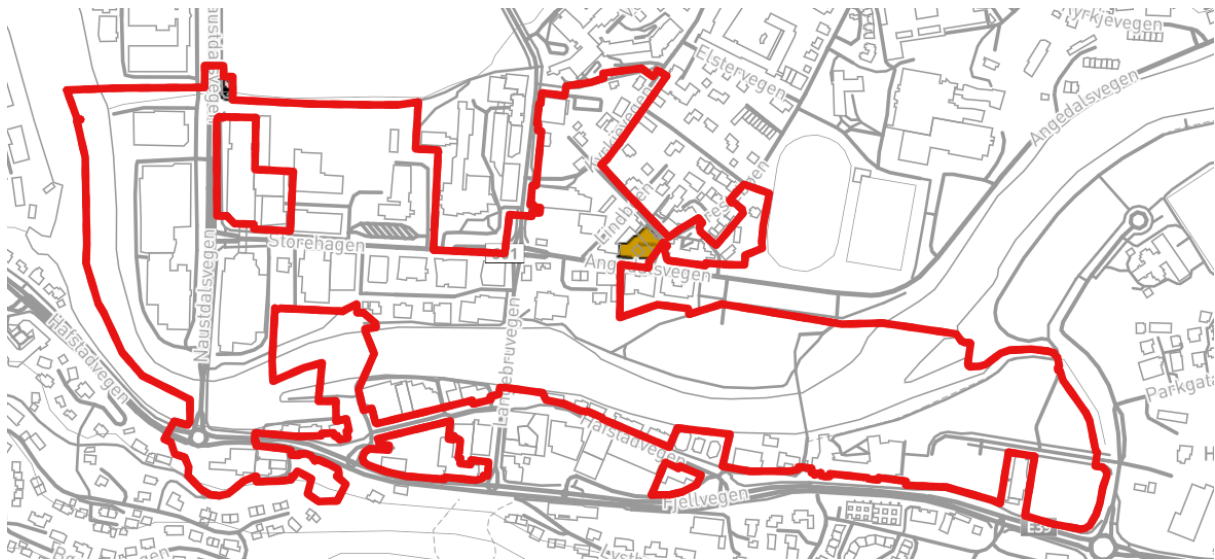
## 2.5 Gjeldande reguleringsplanar

Tabell 2 viser oversikt over gjeldande reguleringsplanar som ligg heilt eller delvis innanfor plangrensa. Figur 17 viser kart over desse gjeldande reguleringsplanane.

Tabell 2 Oversikt over gjeldande reguleringsplanar

Id-kart	PlanID	Plannamn
1	4647_143219830101	Teigen – Storehagen Vedtatt 20.12.1983
2	4647_143220050002	Lindbøen Vedtatt 29.09.2005
3	4647_143220050009	Storehagen - Naustdalsvegen - Carport for buss Vedtatt 26.01.2006
4	4647_143220060010	Huus, gbnr.22/238 m.fl. Vedtatt 26.10.2006
5	4647_143220080004	Meieritomta. Vedtatt 19.06.2008
6	4647_143220080003	Storhagen, - gbnr. 21/200 m.fl. Vedtatt 11.12.2008
7	4647_143220150019	Indre Øyrane-Langebruvegen Vedtatt 23.11.2017
8	4647_143220180004	Langebruvegen 15 og 17 Vedtatt 26.09.2019
9	4647_143220190014	Indre Øyrane Vedtatt 27.11.2019
10	4647_20200007	Handelshuset 1 Vedtatt 18.06.2020
11	4647_20200003	Detaljreguleringsplan for Angedalsvegen 6 mfl. Vedtatt 24.09.2020





Figur 9 Oversiktskart som viser pågåande reguleringsplanarbeid i tilknytning til planområdet. (6) Rødt omriss er områdereguleringsplanen, mens det oransje området er Lindbøen 2.

## 2.7 Andre tiltak/føringar for prosjektet

### 2.7.1 Tidlegare arbeid knytt til reguleringsplan

Tidlegare løysingar som har vore vurderte:

#### Reguleringsplan for fv. 601 Storehagen-Angedalsvegen, 2015 - 2021

Førde kommune varsla oppstart av planarbeidet i desember 2015, for fv. 601 Storehagen-Angedalsvegen. Då planframlegget nærma seg klart for handsaming og offentlig ettersyn i kommunen, gjorde Statens vegvesen ei vurdering av løysingane knytt til trafikktryggleik, ein TS-revisjon. I revisjonen vart det peika på utfordringar knytt til store køyretøy sine blindsoner når dei skulle krysse den planlagde sykkelvegen med fortau i Storehagen.

Kollektivterminalen bidreg til at mange busser treng å krysse den planlagde sykkelvegen, og risikoen for ulukker vart vurdert for høg til å gå vidare med løysinga. Arbeidet med reguleringsplanen vart stoppa og satt på vent som følgje av ts-revisjonen og i påvente av avklaringar frå fylkeskommunen om framtidig kollektivterminal.



### Storehagen og Elvetorget, moglegheitsstudie, knytt til områdeplanen for Førde sentrum

I samband med områderegulering for Førde sentrum utarbeida arkitektfirmaet DRMA ei skisse til løysning i juni 2026. I skissene frå 2026 har det vore lagt vekt på ei urban og kompakt løysing, byggate, grøn akse nord-sør og bruk av eksisterande bygg i ein integrert bystruktur. Ventehallen og den overbygde «terrassen» blir vidareførte, samstundes som det blir etablert ei mobilitetsøy for bybussane. Regionbussane blir samla i ei oversiktleg rekkje på austsida. Den tidlegare godsterminalen og ventehallen kan bli liggande, òg gi plass til aktivitetar, handel og andre tilbod for dei reisande medan dei ventar på bussen.



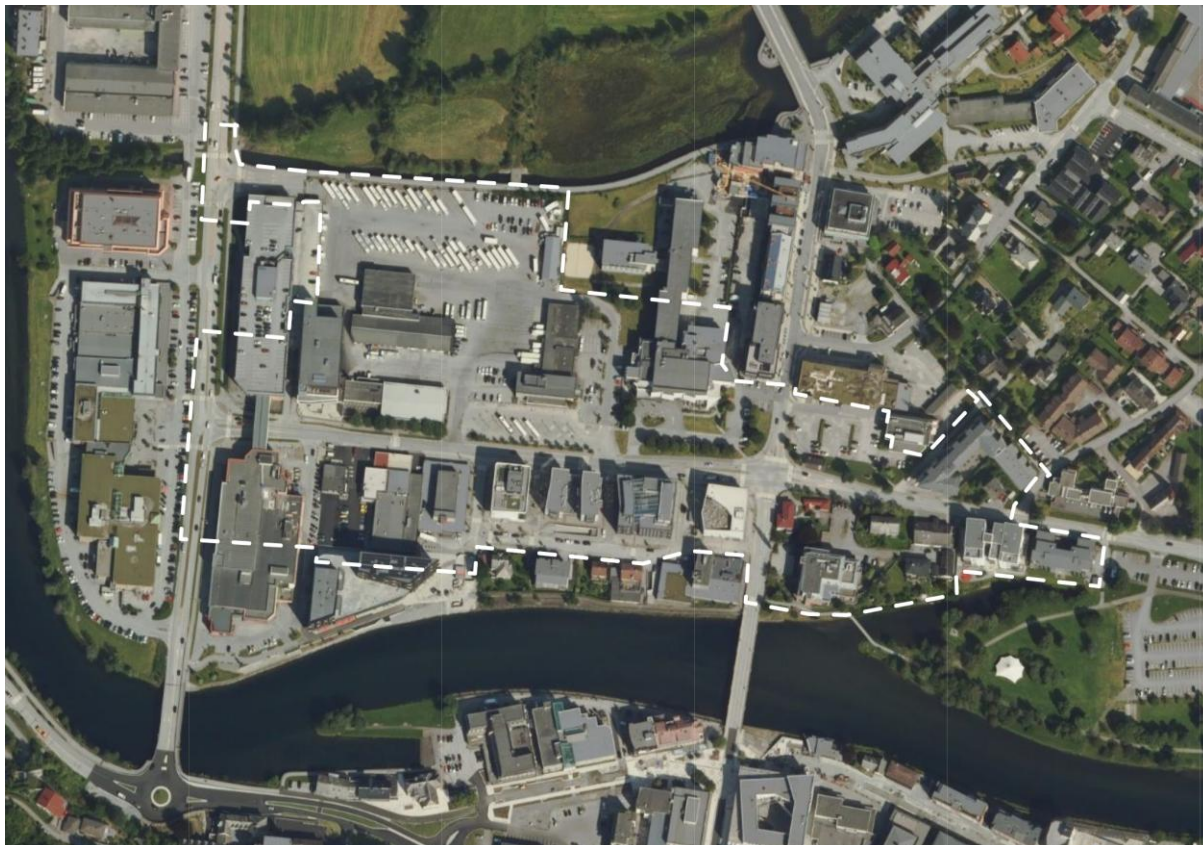
Figur 12 Illustrasjon til løysning for kollektivterminalen i forbindelse med moglegheitsstudie Storehagen - Elvetorget, juni 2026 knytt til områdeplanen for Førde sentrum. Utarbeidd av DRMA (6).

Fleire skisser av løysningen ligg under kapittel 4.2.3.



## 3.2 Kort skildring av planområdet

Planområdet strekkjer seg frå rv. 5 Naustdalsvegen i vest langs fv. 601 Storehagen og fram til krysset Angedalsvegen – Prestebøen i aust, innanfor Førde sentrum. Areal langs nord- og sørsida av fv. 601 inngår i planområdet. I nord strekkjer planområdet seg opp til området kalla «Løken/Gåsøyra». Innanfor planområdet ligg Firda Billag med skysstasjon, verkstad, vaskehall og godsekspedisjon.



Figur 14 Ortofoto av Førde sentrum med framlegg til plangrense

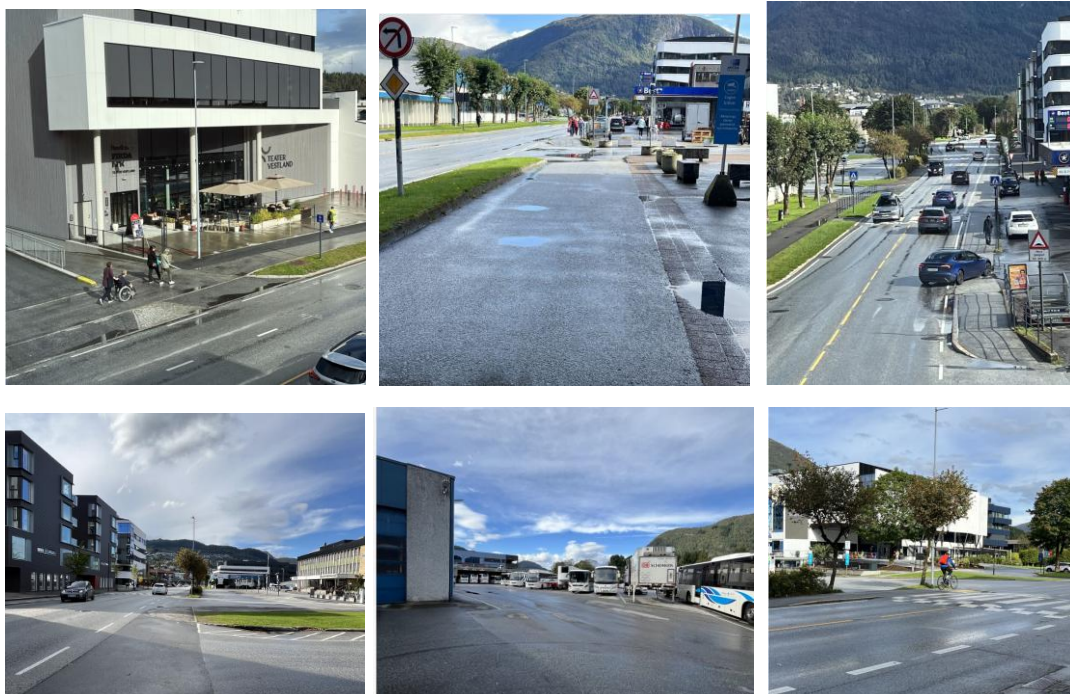
### 3.3 Eksisterande situasjon

Førde sentrum ligg ved utløpet av Jølstra og ned mot Førdefjorden. Sentrumsområdet er tett utbygd med både bustader og handels- og næringsverksemd, der hovuddelen av handel og næring er lokalisert på deltaet i sentrum. Bustadområda ligg i stor grad i li- og åssidene opp frå dalbotnen. Elva Jølstra slyngjer seg gjennom landskapet og er synleg frå fleire delar av området. Områda mot fjorden er i hovudsak nytta til industri, og både bygningar og tekniske installasjonar er godt synlege på avstand. Sentrumsområdet er prega av mykje vegareal og store areal sett av til bilparkering.

Fv. 601 Storehagen er ei av dei mest sentrale gatene i Førde sentrum. Fv. 601 Storehagen er i dag eit gateløp med fortau på begge sider. Langs gata ligg det ei rekke forretningsbygg, bygg med publikumsretta aktivitetar, mellom anna fleire handelshus, museum, serveringsstader, hotell, bensinstasjon og bustader. Dei siste åra har fleire eigedommar vorte transformert frå industri til kontor/forretning/leilegheiter.

I tilknytning til Storehagen ligg og Førde rutebilstasjon med kollektivterminal med oppstillingsplass for 8 bussar. Det er òg ein plass for av- og påstiging, og 8 plassar for korttidsparkering. Totalt 17 plassar.

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



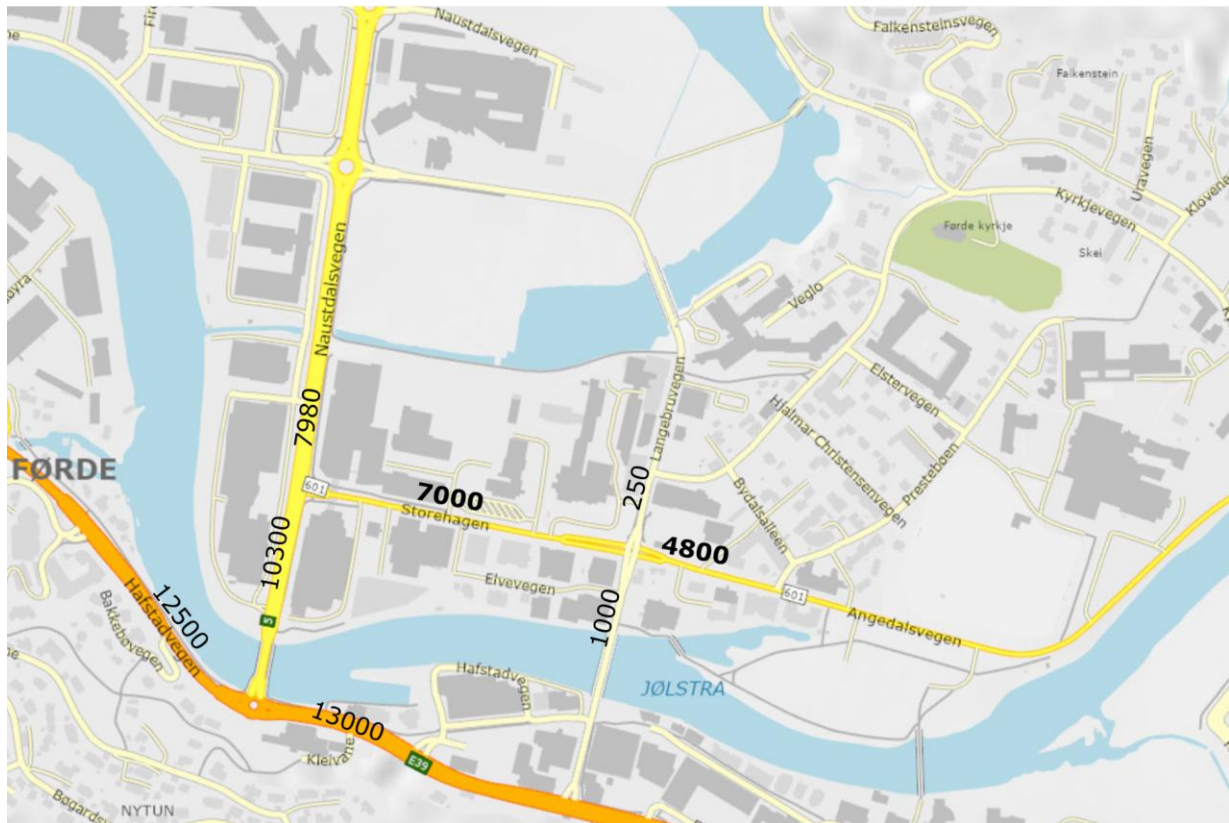


### 3.5 Veg og trafikkfaglege forhold

#### Trafikkmengd, årstdøgtrafikk (ÅDT)

Fv. 601 Storehagen har ein ÅDT på 7000, der delen lange køyretøy er 7 %, medan fv. 601 Angedalsvegen har ein ÅDT på 4800, med ein del lange køyretøy på 8 %.

Rv. 5 Naustdalsvegen nord for Storehagen har ein ÅDT på 7980, der delen lange køyretøy er 15 %, medan rv. 5 Naustdalsvegen sør for Storehagen har ein ÅDT på 10 300, med ein del lange køyretøy på 11 % (figur 17).



Figur 17 Trafikkmengd på vegnettet i området. (7)

## Fartsgrenser

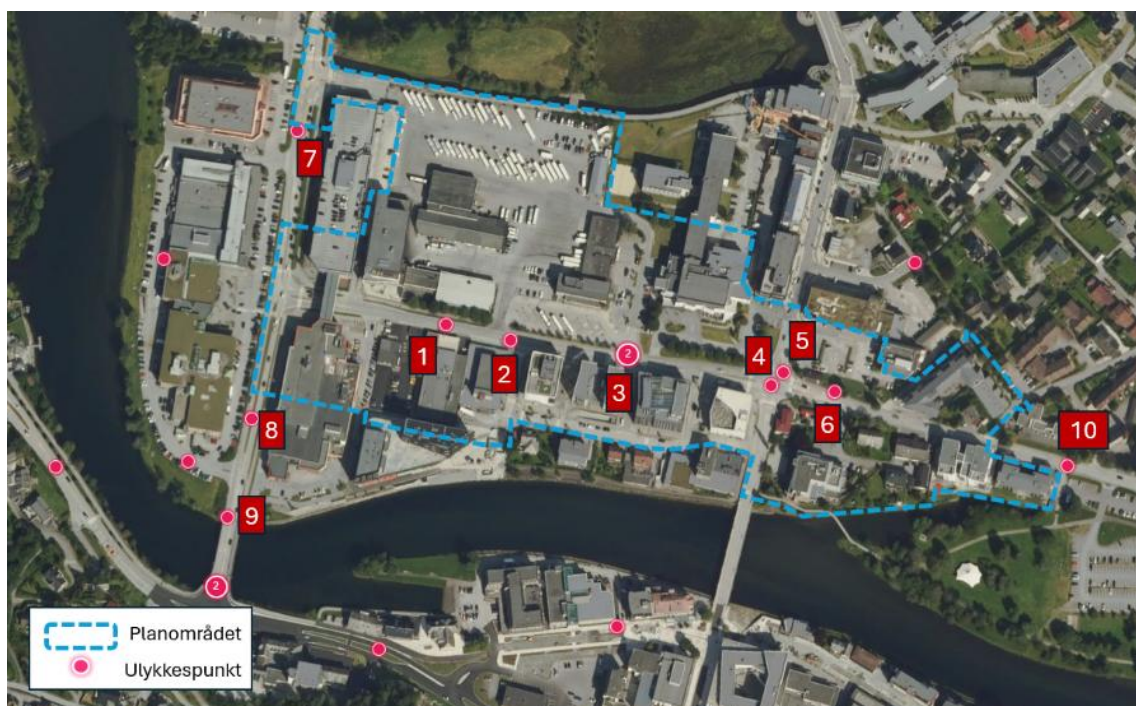
Fartsgrensa i fv. 601 Storehagen/Angedalsvegen er 30 km/t fram mot krysset med Prestebøen. Det er 50 km/t på rv. 5 Naustdalsvegen.



Figur 18 Oversikt over fartsgrenser i og rundt planområdet.

## Ulukker

Det er registrert fleire ulukker i Førde sentrum, og 7 ulukker er innanfor planområdet i Storehagen/Angedalsvegen. Sju av ulukkene er mellom fotgjengar og bil/varebil, der fotgjengaren kryssa køyrebanen i gangfelt utanfor kryss. To av dei andre ulukkene er mellom personbilar og gjeld påkøyring bakfrå (nr. 6 og 7). Den siste ulukka er ei kryssulukke (3.1).



Figur 19 Oversikt over ulykker innanfor planområdet.





interesserte innbyggjarar til ein open og uformell framtidswerkstad. Innspela er samla i eiga rapport (8).

Oppsummering av hovudtema på innspel vi fekk inn om transformasjon av Storehagen:

### 1. Grøntareal og parkutvikling

Mange ønskjer meir grønt i sentrum: parker, tre, blomster, og soner for leik og rekreasjon. Det blir etterlyst:

- Leikeplassar for barn
- Urbane grønne lungar
- Plassar for piknik og opphald
- Naturvennleg utforming

### 2. Fotgjengarvennleg og bilfritt sentrum

Det er eit sterkt ønske om å redusere biltrafikk og parkering i overflata:

- Gågate eller miljøgate gjennom Storehagen
- Parkeringshus under bakken
- Tilrettelegging for sykklistar og mjuke trafikantar
- Meir skjerming mot støy og trafikk

### 3. Bevaring og gjenbruk av gamle bygg

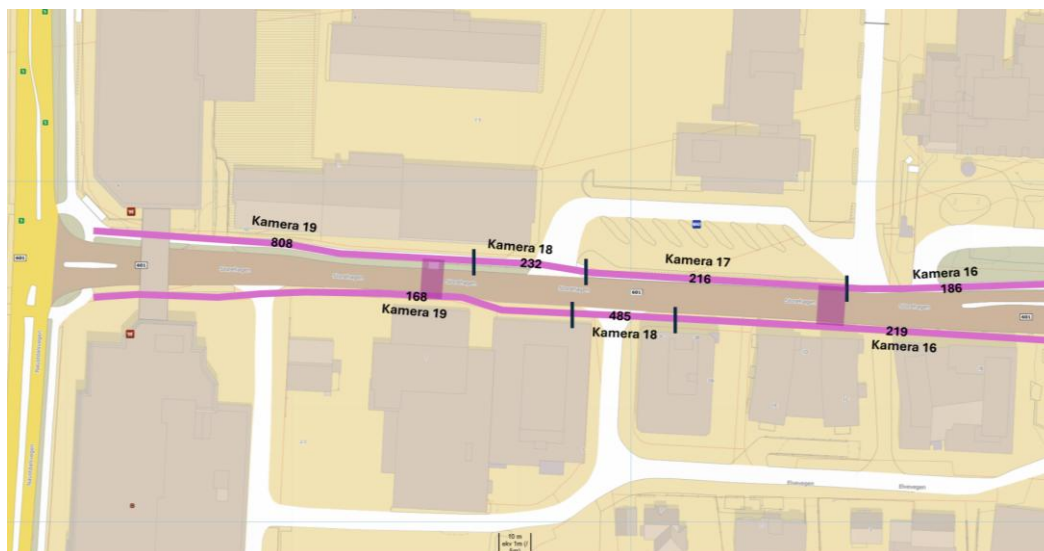
- Fleire peikar på verdien av å ta vare på historiske bygg som Firda Billag og verkstadbygga:
- Inspirasjon frå Kødbyen i København
- Bruk til kaféar, mathall, kultur og næring
- Identitetsskapande og arkitektonisk verdi



Figur 22 Illustrasjon frå samandraget av Førde ByLab. Illustrasjon utarbeida av Arki arkitekter i samband med Framtidswerkstad/Bylab (8).

### 3.6.2 Trafikkteljingar – motorisert ferdsel og mjuke trafikantar

Den 27. august 2025 vart det gjennomført kamerateljing av trafikken langs fv. 601 Storehagen i regi av Vestland fylkeskommune. Det vart sett opp fem kamera som registrerte både mjuke trafikantar (gåande og syklende) og motoriserte køyretøy (bil, varebil, tungtrafikk (inkl. buss), moped). Trafikken vart registrert i tidsromma kl. 07.00–09.00 og 11.30–17.00. Både fylkesvegen og utvalde sideveggar fekk registrert trafikken. Registrerte mjuke trafikantar og motorkøyrerøy er oppsummerte kvar for seg.



Figur 23 Gåande og syklende langs fv. 601, registrert i august 2025

Tabell 4 Registrerte gåande og syklende langs nordsida av Storehagen 27. august 2025

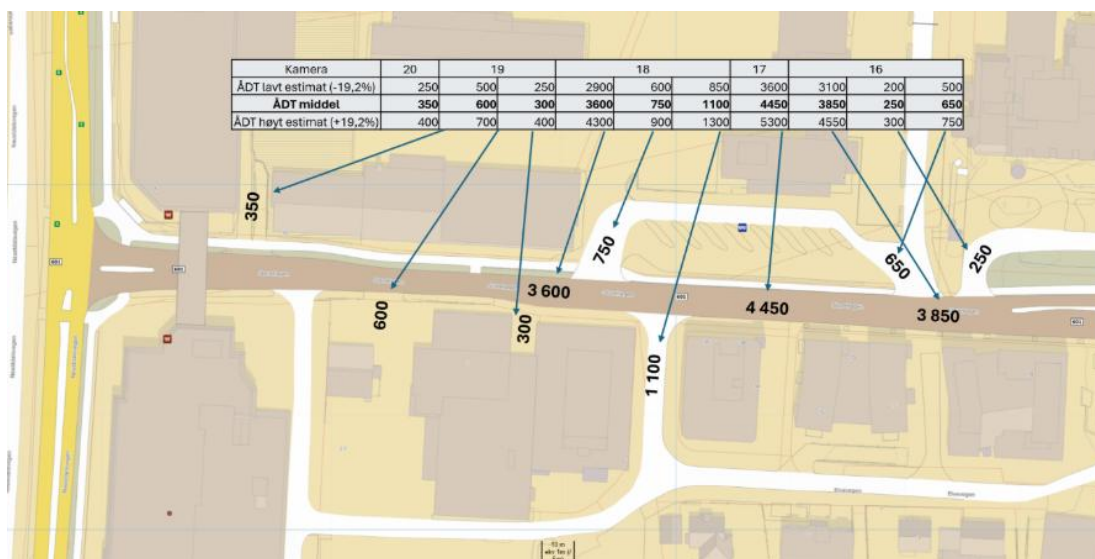
		Nordsiden			
Kamera		19	18	17	16
07.00-09.00	Gående	144	25	23	19
	Syklende	6	6	5	8
11.30-15.00	Gående	418	113	100	82
	Syklende	29	19	18	16
15.00-17.00	Gående	190	48	53	39
	Syklende	21	21	17	21
SUM gående		752	186	176	140
SUM syklende		56	46	40	45
<b>SUM gående og syklende</b>		<b>808</b>	<b>232</b>	<b>216</b>	<b>185</b>

Tabell 5 Registrerte gåande og syklende langs sørsida av Storehagen 27. august 2025

		Sørsiden		
Kamera		19	18	16
07.00-09.00	Gående	8	32	22
	Syklende	6	5	9
11.30-15.00	Gående	83	277	106
	Syklende	9	14	9
15.00-17.00	Gående	49	133	53
	Syklende	13	24	20
SUM gående		140	442	181
SUM syklende		28	43	38
<b>SUM gående og syklende</b>		<b>168</b>	<b>485</b>	<b>219</b>



Figur 24 Ferdelsmønster registrert ved avkjørsle mellom Nynorskhuset og Amfi, registrert 27. august 2025. Gule strekar er gående, raude er syklende som kryssar vegen.



Figur 25 Estimert årstdøgntrafikk (ÅDT) basert på trafikktejing 27.08.2025

# 4 Planinitiativet

## 3.1 Mål og formål

### 4.1.1 Mål for prosjektet

#### **Samfunns mål:**

- Miljøvennleg og stabil trafikksituasjon i Førde
- Vekst i persontrafikk i by skal aukast med gonge, sykkel og kollektivtransport framfor privatbilar
- Leggje til rette for fortetting, sosiale møteplassar og byutvikling
- Det skal leggjast til rette for løysingar som byggjer opp under Vestland fylkeskommune sitt mål om netto nullutslepp i 2030

#### **Effekt mål:**

- Talet på gåande, syklande og brukar av kollektiv skal auke i Førde
- Betre framkomst for gåande, syklande og kollektiv
- Ingen hardt skadde eller drepne
- Sentrum med urbant uttrykk og gode kvalitetar
- Lågare drift- og vedlikehaldskostnader

#### **Resultat mål**

- Reguleringsplanen skal sikre eit trygt og attraktivt tilbod for gåande, syklande og reisande med kollektiv
- Reguleringsplanen skal sikre areal og løysningar som er universelt utforma
- Reguleringsplanen skal sikre tilstrekkeleg areal for rasjonell drift av kollektivtrafikken
- Reguleringsplanen skal legge til rette for effektiv arealbruk i Førde sentrum
- Tiltaka i reguleringsplanen skal vere koordinert med områdereguleringa for Førde sentrum
- Tiltaka i reguleringsplanen skal ta omsyn til dagens og framtidig næring på ein positiv måte
- Reguleringsplanen skal vere vedtatt innan våren 2029

#### **Mål for berekraft**

Vestland fylkeskommune sin berekraftstrategi skal leggjast til grunn for utarbeidinga av reguleringsplanen. Berekraftstrategien har mål for:

1. Trafikktryggleik, framkomst og beredskap
2. Natur, areal og klima
3. Ressursbruk, sirkulær økonomi og gjenbruk
4. Samarbeid og lokalsamfunn.

Under kvart hovudmål er det lista opp delmål. For dette prosjektet skal det leggjast særskilt vekt på fylgjande delmål:

- 1.1 I tråd med nullvisjonen arbeider vi for at talet drepne og hardt skadde i vegtrafikken i Vestland skal reduserast

- 1.3 Vi arbeider for universell utforming av fylkesvegnettet som fremjar trygg og inkluderande mobilitet for alle trafikantar i Vestland
- 2.3 Vi arbeider for å unngå negativ påverknad på natur og økosystem, og unngår forureining og spreining av framande artar.
- 2.5 Vi tek ansvar for våre klimagassutslepp med mål om netto null direkte utslepp innan 2030, samtidig som vi minimerer indirekte utslepp
- 3.2 Vi arbeider for massebalanse i eigne byggjeprojekt, og samarbeider lokalt om samfunnsnyttig bruk av overskotsmasser der det er mogleg
- 4.2 Vi skal fremje folkehelse, lokalmiljø og livskvalitet ved å legge til rette for aktive transportval som gåing og sykling. Som god nabo skal vi arbeide for å minimere støy og luftforureining frå drift, anleggsverksemd og vegtrafikk.

I det vidare arbeidet med reguleringsplanen, vil det utdjupast kva betydning delmåla vil ha for føremålet med prosjektet.

## 4.1.2 Formål med planarbeidet

Føremålet med planarbeidet er å regulere gode løysingar for gåande og syklende, og framkome for kollektivtrafikken i Storehagen–Angedalsvegen, ei sentral gate i Førde sentrum.

Reguleringsplanen er ei oppfølging av Førdepakken tiltak 9 – der det skal leggjast til rette for syklistar og fotgjengarar ved å byggje sykkelanlegg og fortau langs fylkesvegen.

Det skal òg regulerast ny kollektivterminal. Bakgrunnen er at dagens kollektivterminal har trong for betre løysingar og funksjonalitet, særleg knytt til universell utforming og trafikktryggleik.

Planarbeidet skal avklare samordning mellom gate tilrettelagd for gonge og sykkel og kollektivterminalen. Dette arbeidet skal koordinerast med områdeplanen for Førde sentrum, som vert utarbeidd av Sunnfjord kommune.

Planarbeidet skal ta utgangspunkt i moglegheitsstudiane frå 2022 og 2026, men det skal òg vurderast andre løysingar som oppfyller krava til universell utforming, trafikktryggleik, rasjonell drift av kollektivtrafikken, effektiv arealbruk, samt moglegheitene for ei trinnvis utvikling.

## 4.2 Planlagt tiltak

### 4.2.1 Kort omtale av tiltaka

Prosjektet skal i hovudsak fokusere på veganlegg og kollektivknutepunkt. Tiltaket omfattar opprusting av fv. 601 Storehagen–Angedalsvegen med betre tilrettelegging for gåande og syklende, og etablering av ny, universelt utforma kollektivterminal. Løysingane skal gi tryggare ferdsel, betre framkome og eit meir funksjonelt kollektivknutepunkt i Førde sentrum, samtidig skal planen leggje til rette for vidare utvikling av Førde sentrum og området rundt

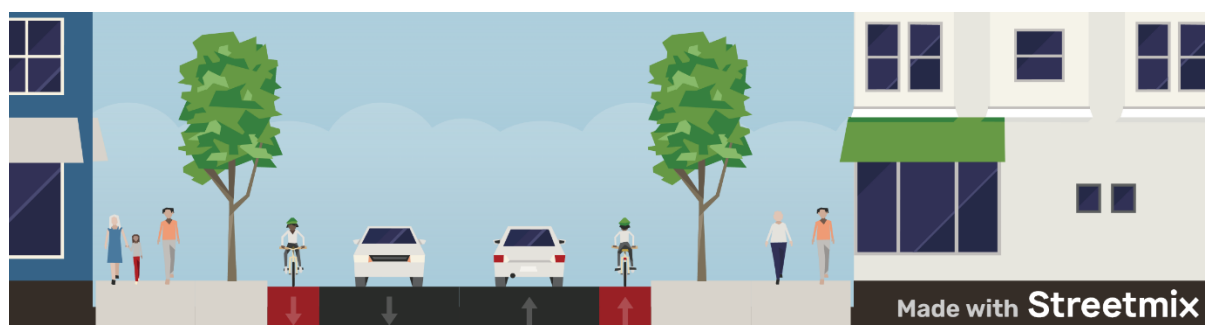
Firda Billag når det meste av aktivitetane blir flytta til Bruland. Nedanfor følgjer ei nærare omtale av dei viktigaste elementa.

#### 4.2.1.1 Gang- og sykkelanlegg

Det skal etablerast gode løysningar for mjuke trafikantar langs Storehagen og Angedalsvegen. Dette inneberer at i tillegg til tosidig fortau, skal det etablerast separat sykkelanlegg. Kva type løysing som er best egna, vil vurderast i planarbeidet. Prinsippsnitt av to aktuelle løysingar er vist i figur 26 og figur 27.



Figur 26 Prinsippsnitt for tovegs sykkelveg på eine sida av køyrevegen



Figur 27 Prinsippsnitt for sykkelfelt på kvar side av køyrevegen

I 2016, sak 025/16, handsama Førde kommune ei vurdering av planlagd nett for gåande og syklende i Førdepakken, på bakgrunn av et notat frå Statens vegvesen. Statens vegvesen tilrådte at Førdepakken legg til grunn sykkelveg med fortau som løysing, der det i utgangspunktet var planlagd sykkelfelt. Dette meinte vegvesenet vil gi eit meir einsarta sykkelnett i Førde, og føre til færre systemskifte. Kommunen tok notatet til orientering og vedtok at endringane skildra i notatet, skulle leggjast til grunn i det vidare planarbeidet for tiltaka i Førdepakken. Endeleg løysing skal bli vurdert og vedteke i dei enkelte reguleringsplanane i Førdepakken.

Sidan vedtaket vart gjort for om lag ti år sidan, har det skjedd vesentlege endringar i Førde sentrum. Samstundes er arbeidet med områderegulering for sentrum starta opp, med større vekt på heilskapleg byutvikling og mobilitet i heile byen. Forslagsstillar ønskjer difor ikkje å binde planarbeidet til éi bestemt løysing før fleire alternativ er vurderte nærare, mellom anna i samheng med eksisterande og planlagt sykkelvegnett. Det vidare planarbeidet skal munne ut i ei tilrådd løysing for mjuke trafikantar.

#### 4.2.1.2 Kollektivterminal

Ny kollektivterminal skal løyse plassar for regionale-, lokale- og bybusser, samt plasser for regulering/korttid. Det skal vurderast kor mange plassar som skal regulerast utover det som finst av plassar i dag. Tal plasser skal fastsetjast i reguleringsplan. Hovudtyngda av

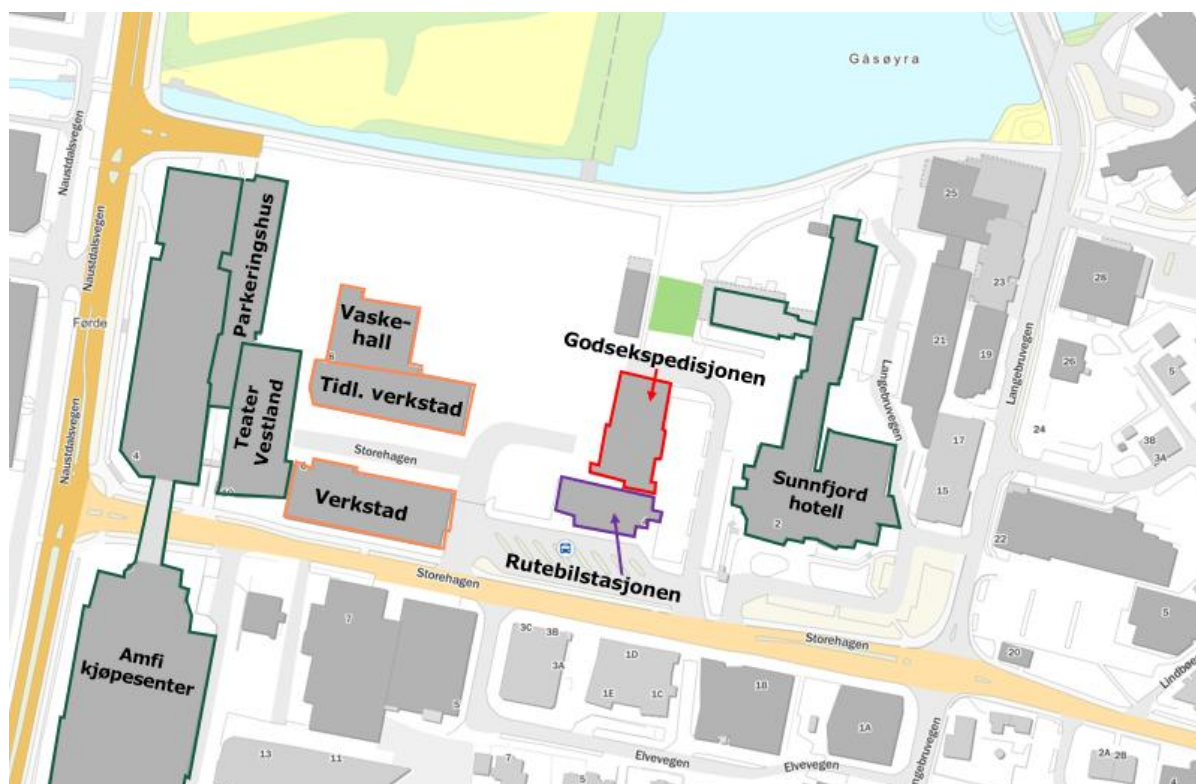
perrongane må ha fri tilkomst og avgang (kan til dømes løysast ved sagtannoppstilling). Terminalen, og tilkomst til denne, skal vere universelt utforma. I tilknytning til kollektivterminalen skal det òg sikrast areal tilhøyrande fasilitetar til kollektivterminalen, mellom anna; kvile- og opphaldsrom, haldeplass for drosje, kiss & ride og grønstruktur.

#### 4.2.1.3 Forholdet til eksisterande bygningsmasse og utvikling av tomta til Firda billag

På eigedommen til Firda Billag står det fleire bygningar som påverkar korleis utviklinga av området kan gå føre seg. I reguleringsplanen skal ein sjå på korleis ei trinnvis utbygging av området heng saman med utviklinga av kollektivterminalen og tilkomsten til nye utbyggingsområde på tomta.

Det er planlagt utflytting av dagens aktivitet på delar av området:

- Skysst flyttar mykje av sin aktivitet til Bruland sommaren 2026. Det er framleis naudsynt med nokre parkeringsplassar for buss på tomta til Firda Billag.
- Verkstader og vaskehall, samt godsekspedisjonen skal og flyttast til Bruland på sikt. Dette er avhengig av massar frå bygging av Hafstadfjelltunnelen. Når tunneldrivinga kjem i gong, er usikkert.
- Rutebilstasjonen og plassen mot Storehagen er verneverdig og skal takast vare på.



Figur 28 Oversikt over eksisterande bygningsmasse ved fv. 601 Storehagen som gir særlege bindingar knytt til gjennomføring av planframlegget.

## 4.2.2 Nye politiske føringar knytt til planprosessane

Formannskapet i Sunnfjord kommune fatta fyljande vedtak knytt til planprosessane i Storehagen den 9. april 2026:

1. Formannskapet ber Vestland fylkeskommune melde oppstart av detaljreguleringsplan for Tiltak 9/kollektivknutepunkt med ei varslingsgrense som gir rom for å utgreie fleire alternative løysingar for kollektivknutepunkt.
2. Arbeidet med detaljreguleringsplanen skal sikre ei fagleg vurdering av dei ulike konseptane for kollektivknutepunktet. Dette gjeld konseptet frå 2022 og konseptet frå 2026 og eventuelt andre løysingar. Den faglege vurderinga skal blant anna oppfylle krav til universell utforming, trafikktryggleik, rasjonell drift av kollektivtrafikken, effektiv arealbruk, samt moglegheitene for ei trinnvis utvikling.
3. Sunnfjord kommune skal bidra med nødvendige planressursar i arbeidet med detaljreguleringsplanen og sørge for god koordinering med områdeplanen for Førde sentrum. Det blir lagt til grunn at Vestland fylkeskommune, som ein del av arbeidet med detaljreguleringsplanen, gjer dei nødvendige faglege avklaringar for kollektivknutepunktet og løysingar for mjuke trafikantar i Storehagen, samt løysingar for inn- og utkøyring frå Firda Billag si tomt.
4. Arbeidet med detaljreguleringsplanen skal avklare prinsipp for løysingar for mjuke trafikantar gjennom Storehagen. Planprosessen for Tiltak 9 treng ikkje låse seg til separat sykkelveg på nordsida av Storehagen. Om det finst andre trafikksikre måtar å leie syklistar gjennom sentrum på, så vurderer planfremjar desse løysingane på nytt.
5. Det skal opprettast ei styringsgruppe med representantar frå kommunen, fylkeskommunen og Firda Billag

Vedtaket frå formannskapet opnar opp for at en arbeider vidare med konseptane frå 2022 og 2026 for å finne ei løysning som svarer på dei ulike utfordringane ein har sett ved dei to første løysningane.

## 4.2.3 Dei ulike konseptane så langt i prosessen

I teksten under, er dei to konseptane frå tidlegare fasar omtalt som konsept 1 og konsept 2. Begge løysingane kan vidareutviklast, og det kan òg bli utarbeidd nye løysingar (konsept 3) i løpet av arbeidet med reguleringsplanen. Endeleg løysing er ikkje vald enno.





ILLUSTRASJON: Slik kan det sjå ut på den nye rutebilstasjonen i Førde. Foto: Rambøll/Vestland

Moglegheitsstudien viser sykkelveg med fortau på nordsida av fv. 601 Storehagen og Angedalsvegen. Krysset til kollektivterminalen signalregulerast og tillèt berre busstrafikk inn og ut.

Kollektivterminalen ligg i vest og gjer rom for 15 oppstillingsplassar for buss. Aust i kartutsnittet ser ein føreslått «kiss and ride»-parkering med rundkøyring for å snu personbilar. Parkeringsplassane lengst i aust i retning nord/sør, er tenkte som taxihaldeplassar. Til saman vil dette utgjere eit mobilitetspunkt i Førde sentrum med ny kollektivterminal, sykkelveg med fortau, «kiss and ride»-parkering og taxihaldeplassar. Ein kan òg sjå av skissa at det er rom for trerekker på begge sider av Storehagen.

## Konsept 2

### Storehagen – Elvetorget, moglegheitsstudie frå juni 2026 (6)

Utarbeidd av DRMA på oppdrag frå Sunnfjord kommune





I skissene frå juni 2026 har det vore lagt vekt på ei urban og kompakt løysing, byggate, grøn akse nord-sør og bruk av eksisterande bygg i ein integrert bystruktur. Ventehallen og den overbygde «terrassen» blir vidareførte, samstundes som det blir etablert ei mobilitetsøy for bybussane (6 oppstillingsplassar) og 6 oppstillingsplassar langs Storehagen. Regionbussane blir samla i ei rekkje på austsida av rutebilstasjonen med 7 oppstillingsplassar for buss. Den tidlegare godsterminalen og ventehallen kan bli liggande òg gi plass til aktivitetar, handel og andre tilbod for dei reisande medan dei ventar på bussen.

---

### Konsept 3

#### Nye løysingar i planarbeidet

I planarbeidet skal ein òg sjå på andre løysingar for tiltaka, der løysinga må oppfylle krav til universell utforming, trafikktryggleik, rasjonell drift av kollektivtrafikken, effektiv arealbruk, samt moglegheitene for ei trinnvis utvikling. Ein er ikkje bunden til sykkelveg på nordsida av Storehagen, jf. formannskapetets vedtak 9. april 2026.

I utarbeidinga av ny løysing for fv. 601 Storehagen – Angedalsvegen skal ein sjå nærare på følgjande element:

- Sykkelløysing og fortau, inkl. vurdering av kva side sykkelanlegget skal være på
- Løysing for kollektivterminalen
- Vurdere gatestandarden på fv. 601
- Tilkomst til bussterminalen
- Tilkomst til nye utbyggingsområde på tomta til Firda billag
- Kryssområder
- Sykkelparkering
- Inn- og utkøyring frå Sunnfjord hotell
- Arealbruk og forhold til framtidig byutvikling

## 4.3 Berekraft

Det skal leggjast vekt på å utvikle berekraftige og robuste løysingar, som står seg over tid. Kollektivterminal og gang- og sykkelløysingar skal bidra til mindre bruk av privatbil, og fungere godt for alle aldersgrupper i eit lengre perspektiv. Klimagassutslepp skal reknast ut for aktuelle alternativ, og støy og luftforureining skal reduserast så langt råd.

Berekraft skal vurderast undervegs som ein integrert del av arbeidet med å utvikle tiltaket og verknadene av det. Målet om betre tilrettelegging for at fleire skal gå, sykle og reise kollektivt, er i utgangspunktet ei positiv utvikling for eit bysentrum. Med utgangspunkt i berekraftstrategien til Vestland fylkeskommune skal dei viktigaste berekraftsmåla for prosjektet definerast og nyttast i silings- og optimaliseringprosessen. Det kan vere aktuelt å sette opp eit scoreboard eller ei matrise for å synleggjere skilnadene mellom alternativa.

Aktuelle tema kan vere trafikktryggleik, arealregnskap, funksjonalitet (knytt til kollektiv og g/s), interessekonfliktar, robuste løysingar i eit lengre perspektiv, attraktivt lokalmiljø (areal til opphald, møteplassar og liknande), legge til rette for barn og unge, bidrag til biodiversitet med vidare.

Vurdering av berekraft kan og gjerast synleg som ein del av medverknad og planprosess – med mål om mellom anna å synleggjere prosjektets robustheit og tidsperspektiv – og kva dilemma som må handterast i planarbeidet.

Ved samanlikning av alternativ inn mot planløysing, kan og verktøyet berekraftsrosa vere aktuell. Berekraftsrosa tek utgangspunkt i FNs berekraftsmål og Stortingsmelding 40, og det leggast vekt på å vurdere berekraft i 3 dimensjonar; klima/miljø – økonomisk – sosial.

## 5 Verknadar av tiltaket

Under følgjer ei oversikt over relevante problemstillingar, kjent kunnskap og ei vurdering av utgreiingsbehov for tiltaket. Dette gjeld innanfor planområdet, men òg i tiltaka sitt influensområde.

### 5.1 Landskap, inkl. fjern- og nærverknad

#### ***Eksisterande situasjon***

Førde sentrum ligg ved utløpet av Jølstra og ned mot Førdefjorden. Sentrum og kringliggande areal ligg i botn av eit stort landskapsrom, der lisidene er veggane i rommet. Sentrumsområdet er tett utbygd med både bustader og handels- og næringsverksemd, der hovuddelen av handel og næring er lokalisert på deltaet i sentrum. Bustadområda ligg i stor grad i li- og åssidene opp frå dalbotnen. Elva Jølstra slyngjer seg gjennom landskapet og er synleg frå fleire delar av området. Områda mot fjorden er i hovudsak nytta til industri, og både bygningar og tekniske installasjonar er godt synlege på avstand. Sentrumsområdet er prega av mykje vegareal og store areal sett av til bilparkering.

#### ***Moglege verknader***

Dei nye tiltaka ligg i sentrum av Førde og oppleving av endringar i bybiletet skal greiast ut. Dette er mest knytt mot nærverknader, men fjernverknad skal og vurderast på overordna nivå. Påverknad av sentrale byrom, vegetasjonsvolum og bygningsmiljø vert vurdert. Skala og romverknad er viktige stikkord for utgreiinga.

#### ***Utgreiingsbehov***

Temaet vil bli omtalt i planomtalen, der verknadene vil bli vurderte. Vurderinga vert supplert med illustrasjonar av ny situasjon.

## 5.2 Blågrøne strukturar og naturmangfald

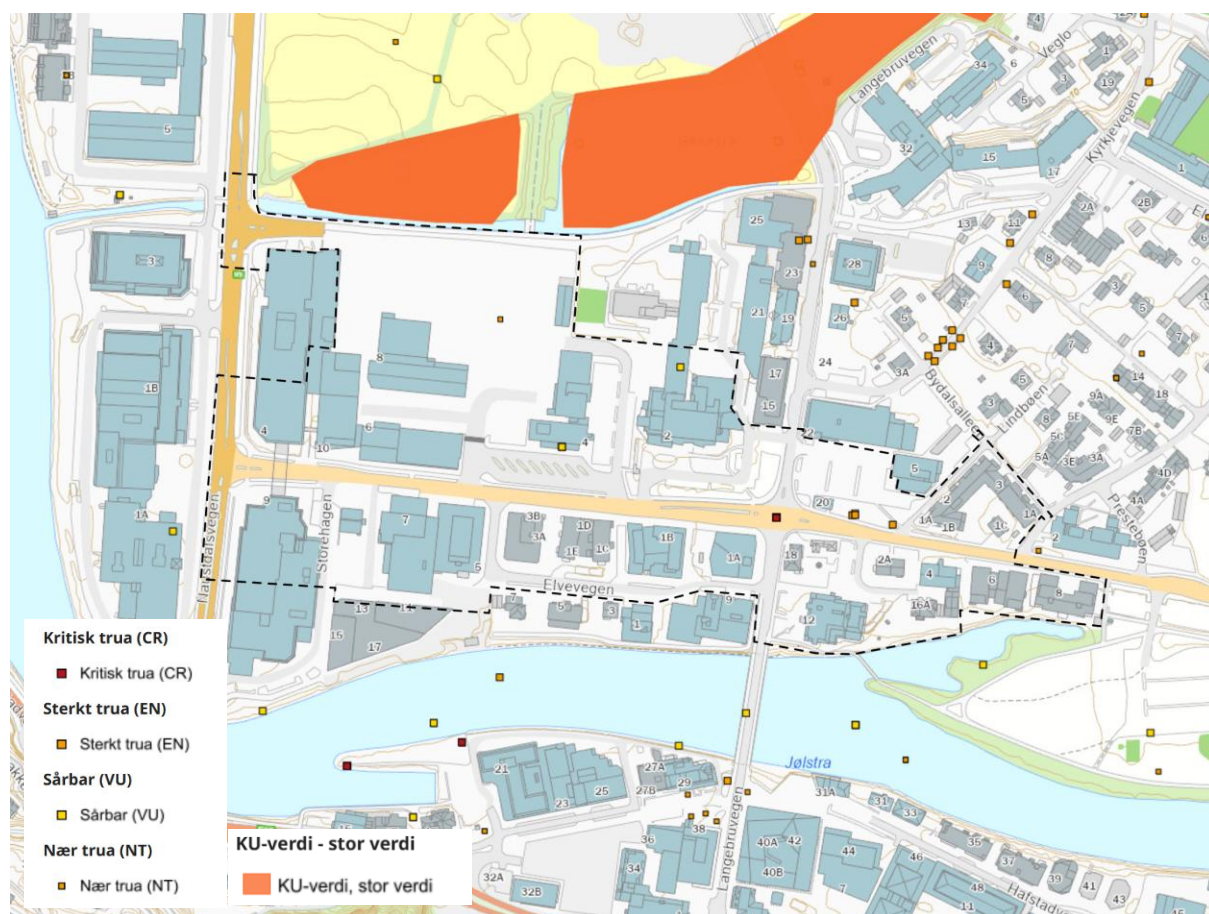
### Eksisterande situasjon

Rett nord for planområdet er det registrert naturtypen Brakkvannsdelta, denne har stor verdi. Dette er den einaste større brakkvassmeanderen som er att i midtre og ytre strøk av fylket, og det veks framleis eit par raudlisteartar her. Lokaliteten er truga av attgroing grunna dårleg vassgjennomstrøyming og organisk ureining.

Innanfor planområdet er det registrert følgjande raudlisteartar: alm (Angedalsvegen) og fleire fugleartar (fiskemåse, gråsporv, stær, grønfinnk, granmeis), sjå figur 29.

I tillegg er det ein del framande artar i området. Blankmispel og raudhyll er døme på artar som er registrerte langs Storehagen.

Langs Storehagen–Angedalsvegen står det trealléar langs vegen. Alléane består av mellom anna lind, løn og alm.



Figur 29 Kartutklipp med naturtypar og raudlisteartar (10)

### Moglege verknader

Utbygginga vil ikkje medføre store verknader på naturtypar og raudlisteartar. Vurderingar og omsyn knyta til alm og framande artar må følgjast opp i planarbeidet. Trearekkene og andre større bytre langs gata skal takast vare på så langt mogleg.

## Utgreiingsbehov

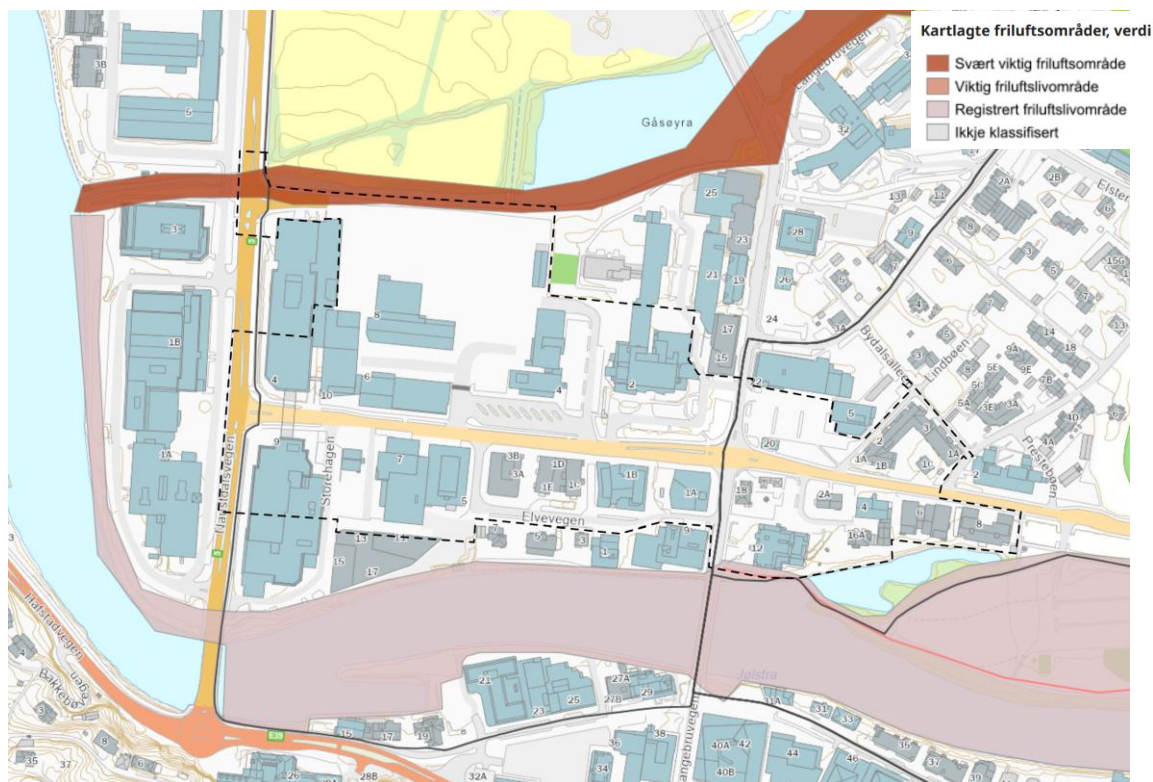
Temaet vil bli omtalt i planomtalen, der verknadene vil bli vurderte. Det blir gjort ei vurdering etter naturmangfaldlova §§ 8–12, etter kartlegging av framande artar i området.

Registrering av framande artar vert gjennomført i august/september 2026. Brakkvassdeltaet på Gåsøyra skal vurderast nærare, særleg med tanke på framlegg til ny grønstruktur på tvers av planområdet. Det skal òg vurderast korleis ein kan ta vare på vegetasjonen i Angedalsvegen/Storehagen.

## 5.3 Friluftsliv (by- og bygdeliv)

### Eksisterande situasjon

I den nordlege delen av planområdet ligg det eit kartlagt friluftsområde. Området Løken er kategorisert som strandsone med tilhøyrande sjø- og vassdragsområde. Turområdet blir nytta til padling og fotturar og har eit rikt fugleliv (våtmarksområde). Helt i sør ligg området «Turveg langs Jølstra i Førde sentrum», som er kategorisert som leike- og rekreasjonsområde. Området langs Jølstra er regulert til friområde. Det er òg registrerte friluftsruter (DNT) gjennom planområdet.



Figur 30 Kartutklipp med verdsette og kartlagde friluftsområde (7)

### Moglege verknader

Tiltaka som planframlegget legg til rette for, vil ikkje medføre inngrep i dei registrerte områda.

Planframlegget skal ta vare på dei registrerte områda og viktige ferdselslinjer gjennom planområdet, slik at gode ferdselsårer blir vidareførte og forbetra.

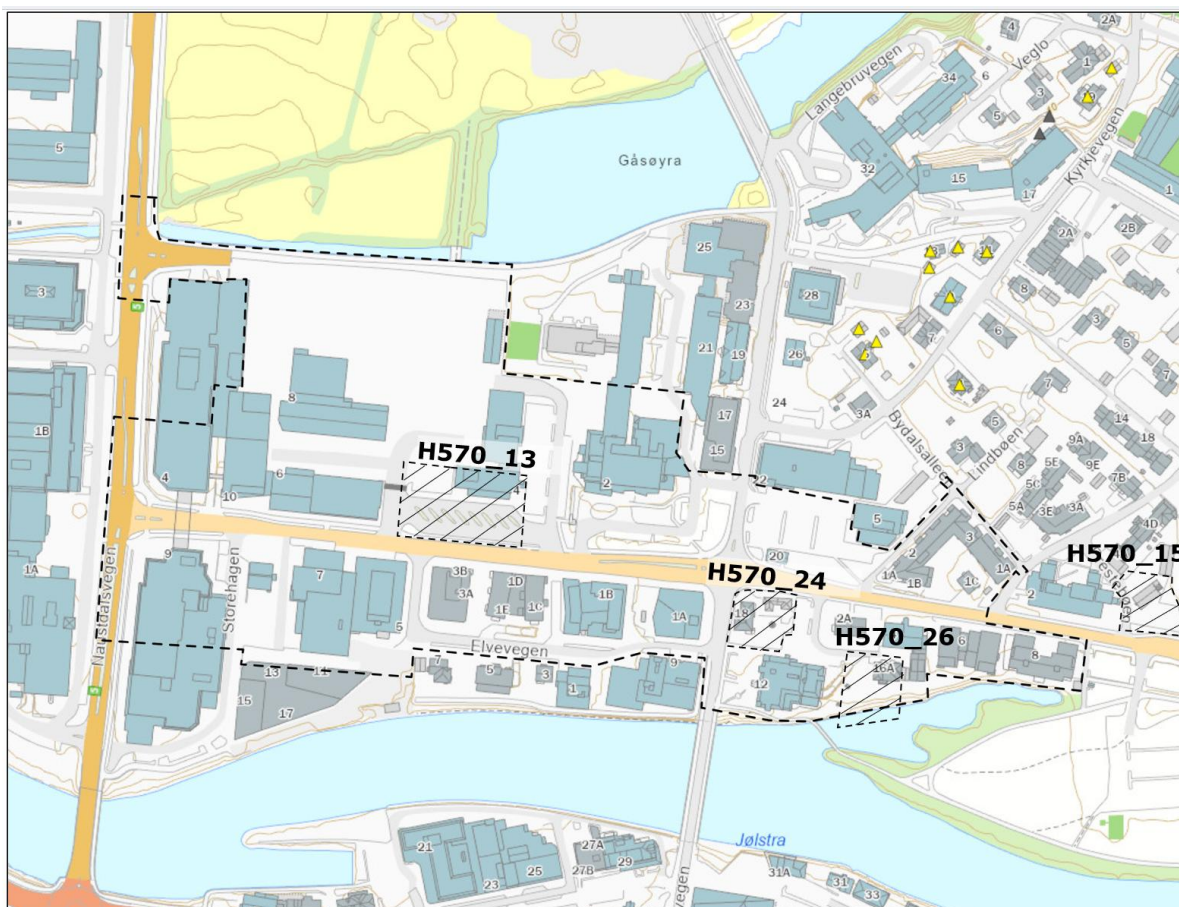
Utgreiingsbehov

Temaet vil bli omtalt i planomtalen, der verknadene vil bli vurderte. Dette skal klargjere framtidige ferdselsmønster mellom viktige friluftsområde, og korleis desse kan takast vare på i planframlegget.

## 5.4 Kulturverdiar

### *Eksisterande situasjon*

I nærleiken av planområdet er det fleire SEFRAK-registrerte bygningar langs Kyrkjevegen, sjå figur 31.



Figur 31 Området med registrerte Sefrak-bygg (10) og kommunens omsynssoner bevaring kulturmiljø (11)

Det er ikkje registreringar i Riksantikvaren sine databasar, men Sunnfjord kommune har i kommuneplanens arealdel lagt inn omsynssone H570, bevaring av kulturminne og kulturmiljø på fire bygg tilknytt planområdet:

- H570\_13 Førde rutebilstasjon, administrasjonsbygget til Firda billag
- H570\_24 Betten huset
- H570\_15 Brannstasjonen Angedalsvegen
- H570\_26 Øens Prent.

Det har vore skysstasjon i området sidan 1785. Sentralt i området og innanfor planområdet ligger rutebilstasjonen. Administrasjonsbygget til Firda Billag (skysstasjonen) vart bygd i 1963. Bygget er teikna av Connie Henden og har kulturhistorisk verdi.



Figur 32 Bilete av administrasjonsbygget til Firda Billag

### **Moglege verknader**

Førebelse skisser syner at det er mogeleg å utvide vegen gjennom Storehagen og den vestre delen av Angedalsvegen slik at vegen får sykkelfelt, utan at dette vil verke inn på skysstasjonen. Nytt kollektivknutepunkt kan få verknad på skysstasjonen som historisk bygg og bygget sett i kulturhistorisk samanheng.

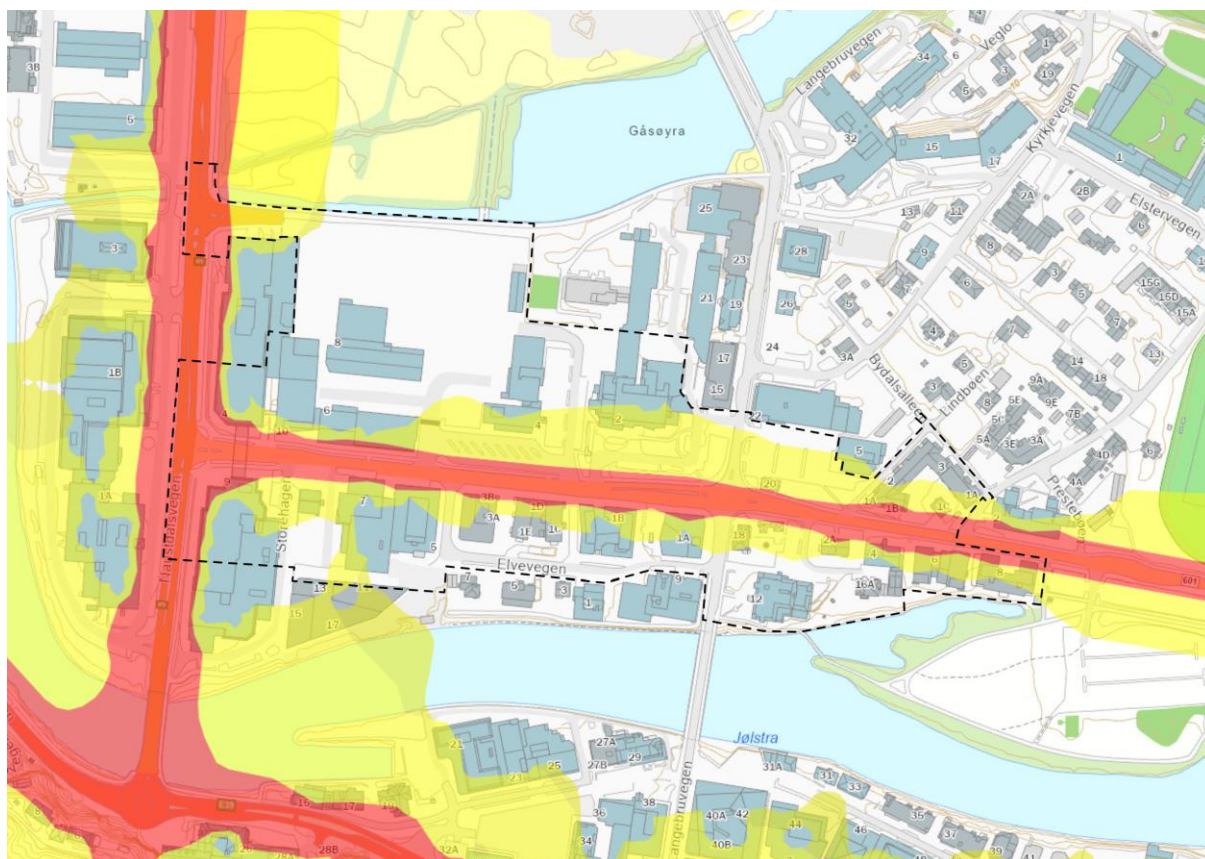
### **Utgreiingsbehov**

Temaet vil bli omtalt i planomtalen, der verknadene for historiske bygg og kulturhistoriske samanhengar vil bli vurderte. Skysstasjonen si rolle i kollektivknutepunktet vurderast opp mot det historiske perspektivet. Det skal vurderast korleis et eventuelt takoverbygg på plassen framfor rutebilstasjonen forehald seg til kulturmiljøet, omsynssone H570\_13 i kommuneplanens arealdel.

## 5.5 Støy

### **Eksisterande situasjon**

Planområdet er støyutsett frå rv. 5 og fv. 601, sjå figur 33.



Figur 33 Støysoner langs rv. 5 Naustdalsvegen, fv. 601 Storehagen – Angedalsvegen. (7)

### **Moglege verknader**

Gateopprustinga er ikkje forventa å gi auka trafikk inn og ut av planområdet. Tilrettelegging for sykkel og kollektiv kan bidra til mindre biltrafikk. Dette vil gi redusert støy.

### **Utgreiingsbehov**

Temaet vil bli omtalt i planomtalen, der verknadene vil bli vurderte i tråd med rettleiar T-1442/2021. Støytilhøva analyserast for dagens og framtidig trafikkmengd og vegløyising. Ved utbygging vil det gjerast tiltak for å betre støytilhøva i samsvar med gjeldande krav, dersom det er behov.

## 5.6 Mobilitet og trafikktryggleik. Forhold for gåande, syklende og kollektivreisande

### **Eksisterande situasjon**

Fv. 601 Storehagen er ei av dei mest sentrale gatene i Førde sentrum, med ferdsel knytt til mellom anna skule, arbeid, handel og kollektivreiser.

I dag er det tosidig fortau langs det meste av strekninga, med unntak av lengst i aust, der det eine fortauet går over i ein turveg, og framfor bygningen vest for bensinstasjonen. Nokre stader er fortaua ned mot 1,7 m breie. Det er ikkje eigne anlegg for syklistar. I krysset med Langebruvegen er det lysregulert gangfelt. Det er fire heva gangfelt på strekninga.

### **Moglege verknader**

Betre tilbod for gåande og syklende langs Storehagen–Angedalsvegen med separert anlegg for syklistane. Eit tydelegare skilje av trafikantgrupper vil gjere tryggleiken og framkomsten betre for brukarane av gatene.

### **Utgreiingsbehov**

Temaet vil bli omtalt i planomtalen, der verknadene vil bli vurderte. Dette gjeld både kryssing mellom mjuke trafikantar og ferdsel med store køyretøy inn og ut frå Firda Billag/kollektivterminal med «kiss and ride» og Sunnfjord hotell. Det blir utarbeidd ein TS-revisjon av tiltaket/reguleringsplanen, samt ei mobilitetsanalyse knytt til ferdsel for både køyretøy og mjuke trafikantar i planområdet.

## **5.7 Klima**

### **Eksisterande situasjon**

Sunnfjord kommune har innført strenge krav til klimagassberekningar i plan- og byggesaker for å redusere utslepp, fremme sirkulær økonomi og sikre klimanøytral arealbruk. Kommunen har en eigen rettleiar for klimagassberekningar (mai 2024) som utbyggjar og planleggjar skal følge. Kravet gjeld ved detaljregulering.

Sunnfjord kommune stiller krav til klimagassreducerande tiltak, jamfør KPA 2024, kapittel 1.6 punkt 15 – det er krav om klimagassberekningar og tilhøyrande utgreiing med tiltak for reduksjon av utslepp.

### **Moglege verknader**

Ytterlegare utdjupeing frå kommuneplanen sin arealdel og med kommentar knytt til dette prosjektet:

Formål: Berekningane skal gi grunnlag for gode klimavurderingar, med særleg fokus på å:

- Bevare eksisterande bygg – vurderast undervegs. Særskilt aktuelt for bygg på Firda billag si tomt. Verneverdig skysstasjon, samt andre bygg.
- Hindre store inngrep i naturen – mindre aktuelt i dette prosjektet. Dagens bytre langs vegen og anna bynær natur er aktuelt
- Optimalisere større nybygg - ikkje aktuelt i dette prosjektet

### **Utgreiingsbehov**

Kommunen stiller og krav til klimanorm:

Sunnfjord kommune ønsker at reduksjon av klimagassutslepp skal vere ein faktor allereie tidleg i planlegginga, og vi ser at det er meir føremålstenleg å nytte kvalitative vurderingar enn klimagassberekning i tidleg planfase. Klimanorma er eit verktøy og ein målestokk for utsleppsreduksjon i arealplanlegging som skal supplere kravet til klimagassberekningar i reguleringsplanar.

Prosjektet vurderer at VegLCA er eit nyttig verktøy for berekning av klimagassutslepp knytt til detaljregulering. Dette og fordi dette prosjektet ikkje er relatert til nybygg i særleg grad.

### Kopling til klimagassberekningar

Nedanfor følgjer ein omtale av kva modular i NS 3720:2018 som er relevant for dei ulike tema.

#### Mobilitet

Klimagassutslepp frå mobilitet omfattar utslepp frå daglege reiser som blir gjennomført av brukarane av bygget eller området, i sum over bygga si levetid. Desse utsleppa inngår i transport i driftsfasen (modul B8) i klimagassberekningane. Målet er å sikre ei kompakt byutvikling med fokus på mobilitetspyramiden, der berekraftig mobilitet som gange, sykkel og kollektive løysingar blir prioritert, bilbruken blir redusert og utsleppa knytt til transport blir lågare gjennom heile livsløpet (figur 3).

#### Arealbruk

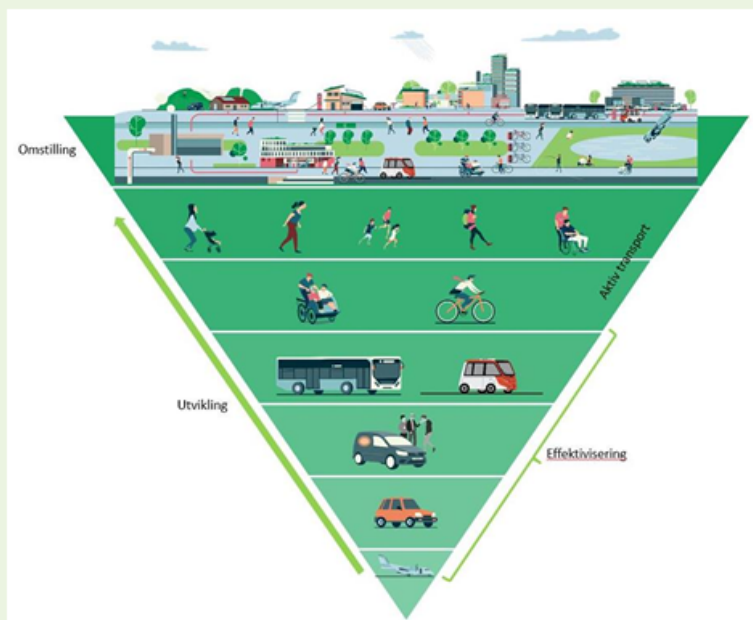
Endringar i arealbruk ved klargjering og opparbeiding av byggetomt kan ha konsekvensar for lagring og opptak av karbon i vegetasjon og jordsmonn. Utsleppa frå arealbruksendringar inngår i modul A4 og A5, anlegg-, bygge- og monteringsarbeid. Desse skal også omfatte dei endringar som skjer gjennom driftsfasen av bygningen og tomta. Ved å sjå på alternative plasseringar av bygga og prioritere bevaring og restaurering av naturen, kan ein redusere utsleppa og auke den naturlege karbonbindinga.

#### Energibruk

Klimagassutslepp frå energibruk i drift omfattar utslepp knytt til energibruk frå brukarane av bygget eller området, i sum over bygga si levetid. Utsleppa inngår i modul B6, energibruk i drift. Det vil også vere utslepp knytt til bygge- og anleggsfase som følgje av energi- og drivstofforbruk. For klimagassberekningar blir desse inkludert i modul A4 og A5.

#### Material

Klimagassutsleppa frå material kan bli knytt til fleire modular i NS 3720. Utsleppa i produksjon og byggefasen blir knytt til modul A1-A5, mens utslepp ved utskifting og ombygging blir rapportert i modul B4-B5. Bevaring av eksisterande bygg eller komponentar av bygg vil bidra til å redusere behovet for nye materiale, og dermed redusere klimagassutsleppa i A1-A5. Ved val av robuste material med lang levetid blir behovet for utskifting redusert, og utsleppa i modul B4-B5 redusert. Utsleppa i C1-C4 vil som følgje av dette bli redusert på grunn av redusert avfallsmengde. Forbruksreduksjon og ombruk i byggebransjen er viktig for ein sirkulær økonomi med låge utslepp.

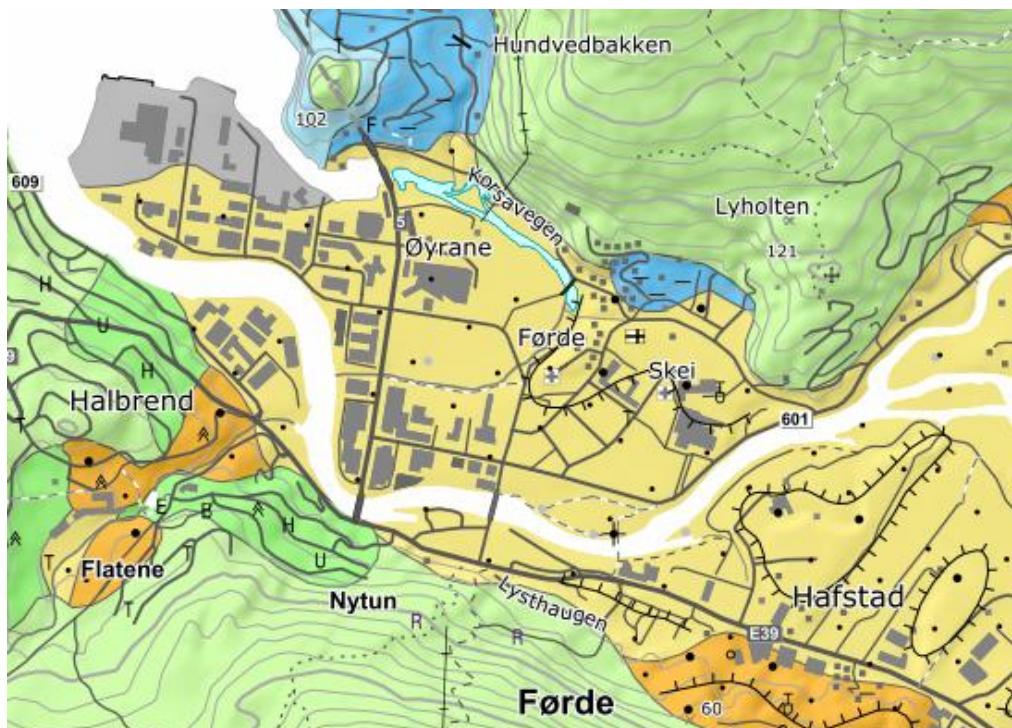


Figur 3: Mobilitetspyramiden i Sunnfjord kommune sin Mobilitetsstrategi 2022-2025.

## 5.8 Grunnforhold, flaum og forureina grunn

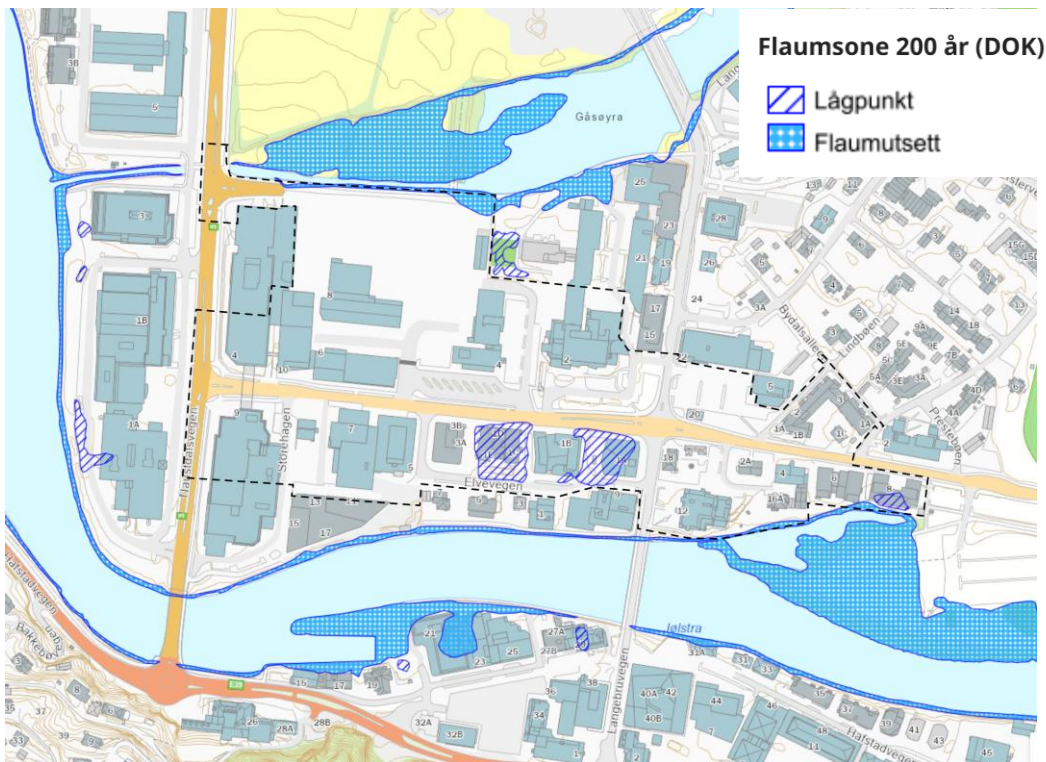
### *Eksisterande situasjon*

Området består av elve- og bekkavsetning (fluvial avsetning), sjå figur 34. Dette er materiale som er transportert og avsett av elver og bekkar. Sortert sand og grus dominerer, og partiklane er ofte godt avrunda. Avsetningane kan ha svært varierende mektigheit. Typiske overflateformer er elvesletter, terrassar og vifter.



Figur 34 Utsnitt av NGU sitt lausmassekart (8)

Mindre delar av planområdet ligg innanfor 200-årsflaumsone (figur 35), medan store delar av området er omfatta av aktsemdområde flaum (figur 36).



Figur 35 Flaumsone 200 år



Figur 36 Aktsemdområde flaum.

Det er ikkje registrert forureining i grunn innanfor planområdet i miljøbase (12). På eigedommen til Firda billag har det vore verkstadhall sidan 60-talet, og det kan være forureina grunn på denne eigedommen. Det same kan vere tilfelle ved bensinstasjonen.

## Moglege verknader

Tiltaka det blir lagt til rette for, vil vere utsette for noko flaumfare. Tiltaket kan òg kome i kontakt med forureina massar i anleggsperioden.

## Utgreiingsbehov

Temaet vil bli omtalt i planomtalen, der verknadene vil bli vurderte. Planområdet ligg innanfor kartlagt aktsemdområde for flaum, noko som inneber at det må vurderast nærare risiko for flaum. Det vil òg bli gjort vurderingar av utfordringar og moglegheiter knytte til flaum og overvasshandtering, samt kva eventuelle tiltak som bør sikrast i reguleringsplanen. Det skal og gjennomførast grunnundersøkingar som del av prosjektet.

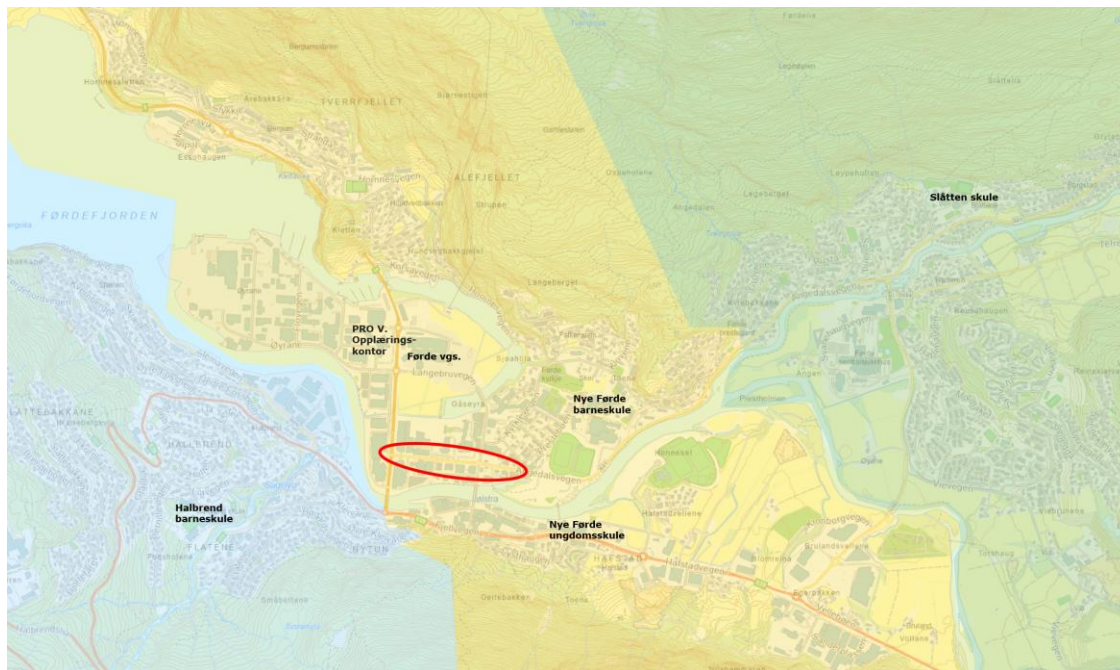
Det skal mellom anna og avklarast om det er forureina massar ved bensinstasjonen/verkstaden, og om tiltaket kan kome i kontakt med desse ved gjennomføring.

Temaet vil òg bli ein del av risiko- og sårbarheitsanalysen (ROS), som skal utarbeidast i tråd med prinsippa i DSB sin rettleiar *Samfunnstryggleik i kommunen si arealplanlegging*. Temaet vil bli omtalt i planomtalen, der verknadene vil bli vurderte.

## 5.9 Barn og unges interesser

### Eksisterande situasjon

Det vert vist til kap. 4.6 om mobilitet, trafikktryggleik og tilhøve for gåande og syklende. Fv. 601 Storehagen - Angedalsvegen vert nytta som skuleveg for bustader langs vegen, òg for andre skuleelevar som kjem frå andre område går langs og over fylkesvegen. Førde vidaregåande skule ligg like nord for planområdet, og mange elevar ved skulen kjem innom planområdet til eller frå skulen. Andre viktige målpunkt for barn og unge er mellom anna Førde stadion og Festplassen, som begge ligg i nærleiken av prosjektet.



Figur 37 Bustadområde og skular i Førde. Raud ring markerer fv. 601 Storehagen–Angedalsvegen (tiltak 9 i Førdepakken). Barneskule-krinsane er markerte med ulike fargar i kartet.

### **Moglege verknader**

Betre tilbod for gåande og syklende langs Storehagen–Angedalsvegen. Eit tydlegare skilje av trafikantgrupper vil gjere tryggleiken betre for brukarane av gatene.

### **Utgreiingsbehov**

Temaet vil bli omtalt i planomtalen, der verknadene vil bli vurderte. Temaet vil bli vurdert i samsvar med rikspolitiske retningslinjer for å styrkje barn og unge sine interesser i planlegginga (1995).

## **5.10 Teknisk infrastruktur**

### **Eksisterande situasjon**

Området har eksisterande teknisk infrastruktur i grunnen, mellom anna straumforsyning og kablar for tele/fiber, fjernvarme, samt leidningsnett for vatn og avløp. Leidningane ligg i hovudsak i og langs vegareal og tilknytning til eksisterande bygg.

### **Utgreiingsbehov**

Det skal kartleggjast eksisterande teknisk infrastruktur innanfor planområdet, som fastsett omfang og plassering. Det skal avklarast straumbehov for den nye terminalen, mellom anna med tanke på ladeløysing. Det skal òg vurderast om det er behov for omlegging av teknisk infrastruktur i samband med tiltaket. Verknadene av tiltaket skal vurderast opp mot teknisk infrastruktur.

Det skal utarbeidast ein VAO-rammeplan for prosjektet.

## **5.11 Samfunnstryggleik og risiko**

Alle planar for utbygging skal ha ei risiko- og sårbarheitsanalyse.

Analysen skal vise alle risiko- og sårbarheitsforhold som har noko å seie for om arealet er eigna til utbyggingsføre mål, samt eventuelle endringar i slike forhold som følgje av planlagd utbygging.

Område med fare, risiko eller sårbarheit skal merkjast i planen som omsynssoner (jf. §§ 11-8 og 12-6), med nødvendige føresegner for å førebyggje skade og tap, jf. plan- og bygningslova § 4-3.

ROS-analysen skal utarbeidast i tråd med DSB sin rettleiar «Samfunnstryggleik i kommunen si arealplanlegging – Metode for risiko- og sårbarheitsanalyse i planlegginga».

## 6 Medverknad

Aktuelle fagstyresmakter, samt råka grunneigarar og naboar, vil bli varsla om oppstart av reguleringsplanen. Dei får då høve til å kome med innspel til planarbeidet. Det vil òg vere mogleg å medverke gjennom offentleg høyring av planframlegget og innbyggjardialog.

Det blir lagt opp til medverknadsmøte i løpet av planprosessen:

- Eitt ope møte/dialogmøte i samband med varsel om oppstart, der det blir lagt til rette for å kome med innspel til planarbeidet.
- Arbeidsmøte med sentrale aktørar; Sunnfjord kommune, Firda Billag og Vestland fylkeskommune undervegs i prosjektet. Samordning og avklaring mot områdeplan for Førde sentrum, både innhald og framdrift. (sjå kapittel 7)
- Eitt ope dialogmøte undervegs i planprosessen, i forkant av høyring av reguleringsplanen. På dette møtet vil det førebelse planarbeidet bli presentert for fleire sentrale aktørar innanfor planområdet, og dei vil få høve til å kome med innspel. Det kan og vurderast om Bylab (felles for områderegulering og detaljregulering) er aktuelt.
- Ope folkemøte og evt. open kontordag (ByLab) under høyring av planframlegg.

## 7 Framdrift

Planlagd framdrift	Tidspunkt	Medverknad
<b>Varsel om oppstart av planarbeid</b>	August 2026 (6 vekers høyring)	Folkemøte/opne kontordager/ dialogmøter
<b>Handtering av merknader</b>	Oktober -desember 2026	
<b>Utarbeidelse av reguleringsplan</b>	2027	Arbeidsmøter med relevante instanser
<b>Utlekking av planframlegg på høyring/offentlig ettersyn (første gangs behandling)</b>	2. kvartal 2028	Folkemøte/opne kontordager
<b>Handtering av merknader</b>	2-3. kvartal 2028	
<b>Oversending til kommunal behandling (andre gongs behandling)</b>	3. kvartal 2028	
<b>Vedtekne reguleringsplan</b>	Innan våren 2029	

# 8 Vedlegg

1. Planavgrensing
2. Vurdering om konsekvensutgreiing
3. Moglegheitsstudiane:
  - Fv. 601 Moglegheitsstudie Storehagen. Gateutforming og kollektivløysingar, 2022, Vestland fylkeskommune
  - Storehagen og Elvetorget, Moglegheitsstudie, 2026, DRMA  
[260617\\_prosjekthefte-storehagen-og-elvetorget\\_for-digital-visning-komprimert.pdf](#)
4. Øvrige dokument på saka ligg i arkivet til Sunnfjord kommune, sak: 2025/8070

## 9 Referansar

1. **Statens vegvesen, Vestland fylkeskommune og Sunnfjord kommune** . Førde pakken. [Internett] Januar 2026. <https://www.fordepakken.no/>.
2. **Vestland fylkeskommune**. *Temaplan reiseliv i Vestland 2023-2025*. 2022.
3. —. *Regional tranportplan*. 2021.
4. **Skyss og Vestlandet fylkeskommune**. *Mobilitet Sunnfjordregionen - Strategisk kunnskapsgrunnlag for framtidig mobilitetstilbod*. 2024.
5. **Vestland fylkeskommune**. *Regional plan for klima 2022-2035*. 2022.
6. **DRMA med Urban Creators, Arild Waage og Gregory Idehen**. *Storehagen og Elvetorget - Muligheitsstudie*. s.l. : Sunnfjord kommune, 2026.
7. **Statens vegvesen**. Vegkart. [Internett] <https://vegkart.atlas.vegvesen.no/>.
8. **ARKI Arkitektur**. FØRDE BYLAB - Samandrag. [Internett] 2025. [https://sunnfjord.kommune.no/\\_f/p1/i0bd425ea-1493-4b54-a075-29fa7232bdb6/forde-bylab-samandrag.pdf](https://sunnfjord.kommune.no/_f/p1/i0bd425ea-1493-4b54-a075-29fa7232bdb6/forde-bylab-samandrag.pdf) .
9. **Vestland fylkeskommune**. *Fv.601 Moglegheitstudie Storehagen. GAteutforming og kollektivløysingar*. 2022.
10. **Statsforvaltaren i Vestland og Vestland fylkeskommune**. Fylkesatlas Vestland. [Internett] <https://www.fylkesatlas.no/>.
11. **Sunnfjord kommune**. *Kommuneplanen sin arealdel 2024-2035*. [Internett] <https://arealplaner.no/sunnfjord4647/arealplaner/590>.
12. **Miljødirektoratet**. Grunnforurensing. [Internett] <https://grunnforurensing.miljodirektoratet.no/>.
13. **Kommunekart**. Kommunekart.no. [Internett] 23 01 2026. <https://kommunekart.com/>.
14. **Vestland fylkeskommune**. *Utviklingsplan for Vestland 2024-2028*. [Internett] <https://www.vestlandfylke.no/planlegging/utviklingsplanen/>.
15. **Norges geologiske undersøkelse**. Løsmaseskart. [Internett] [https://geo.ngu.no/kart/losmasse\\_mobil/..](https://geo.ngu.no/kart/losmasse_mobil/)

