

Storehagen og Elvetorget

Mulighetsstudie

59.7391° N, 10.2005° E



COPYRIGHT

Heil eller delvis attgjeving av denne publikasjonen er tillaten med kjeldetilvising.

FORSIDE ILLUSTRASJON

Gregory Idehen

UTGITT AV

DRMA
Torgeir Vraas Plass 6
3044 Drammen, Norge

REKVIRERES

www.drma.no

Oppgåva, bakgrunn og moglegheitsrom

Oppgåva

Statlege føringar for knutepunktsutvikling

Historisk utvikling i Førde

Proessen i moglegheitsstudien

Moglegheitsrommet

Analyse av moglegheitsrommet

Eit samla moglegheitsrom: moglegheit 1 og moglegheit 2

Grøne samband og eit tett sentrum

Elvetorget

Kollektivknutepunktet

Sikkerheit

Lesbarheit og wayfinding

Rekkjefølgjer og bindingar, bevaring og gjenbruk

Mogleg framtidig utvikling med nybygg

Tilråding

Ta vare på handlingsrommet

Avvikling av trafikk og parkering

Auk bylivet ved å fortette aktiviteten

Tilrådingar for vidare prosess

Gode stader å møtast

Det nye sentrum

Arkitekturen til Connie Henden kan førast

Spel vidare på den kvaliteten som allerede finnes

Skap ein samla strategi for framtidens Førde

An aerial photograph of a town nestled in a valley. A wide river flows through the center, with several bridges crossing it. The town is surrounded by green hills and mountains, some with patches of snow. In the foreground, there is a large parking lot with several trucks and a red running track. The sky is overcast.

Oppgåva, bakgrunn og moglegheits- rom

“

Bilen har prega utviklinga av Førde sentrum rundt Storehagen og Elvetorget, men eit nytt grep for kollektivknutepunktet kan skapa meir liv ved å integrera natur og mjuke trafikantar i eit sentralt og attraktivt bypunkt!



Oppgåva

Heilskapleg byutvikling



Bakgrunn

Sunnfjord kommune er i gang med områderegulering av Førde sentrum. Planprogram har vore på høyring og vart stadfesta i formannskapet i august 2025. Som del av dette planarbeidet vart det bestilt konsulentbistand for å sjå på moglegheitene for å vidareutvikle eit relativt komplekst område i Førde sentrum. Kompetansen som vart etterspurd var innan faga arkitektur, by-, areal- og trafikkplanlegging. DRMA vann saman med Urban Creators, Arild Waage og Gregory Idehen oppdraget om utviklinga av moglegheitsstudien i desember 2025.

Studien skal ta omsyn til Vestland fylkeskommune si moglegheitsstudie for kollektivknutepunkt ved Firda Billag. Det er òg viktig å få til ei heilskapleg byutvikling i Førde sentrum, utan å forseinke reguleringsplanen for Tiltak 9.

Om oppgåva

Analyseområdet er om lag 113 dekar rundt krysset mellom Rv. 5 (Naustdalsvegen) og Fv. 601 (Storehagen). I området ligg to større handelshus på kvar si side av Rv. 5, rutebilstasjon nord for Fv. 601 og leilegheitsbygg sør for Fv. 601. Hovudutfordringa i studien er å foreslå korleis romma mellom bygga kan fungere betre, og korleis ein kan sikre aktive sentrumsfunksjonar for å skape eit levande, attraktivt og berekraftig sentrum. Det er definert to fokusområde der leverandør skal peike på utfordringar og moglegheiter:

Storehagen

Storehagen omfattar Firda Billag-tomta, som står framfor ei større transformasjon. Verkstaddelen skal flyttast til Bruland Aust, men framdrifta er avhengig av Hafstadfjelltunnelen, NTP og statleg finansiering. Rutebilstasjonen treng oppgradering, uavhengig av verkstadsflyttinga.

Når verkstaden flyttar, blir eit stort sentrumsnært areal frigjort til nytt kollektivknutepunkt og nye sentrumsfunksjonar. Nord-sør-aksen gjennom området blir viktig for gode ganglinjer mellom Sentrum Sør, ny gangbru, Firda Billag-området, kulverten og Førde vgs.

Vestland fylkeskommune har plan- og byggherreansvar for Tiltak 9 i Førdepakken; tett dialog er nødvendig for å utvikle eit godt kollektivknutepunkt. Moglegheitsstudien skal bidra til å løyse Førdepakken sine utfordringar: gode løysingar for buss og sykkel, samstundes som gata skal få eit meir urbant preg.

Det er viktig å skape synergjar med nærliggande bygningar, slik at rutebilstasjonen blir ein trygg og triveleg stad med servicefunksjonar og miljøskapande element.

Elvetorget

Elvetorget er ein populær møteplass, og medverknad viser utfordringar med trafikktryggleik. Elvetorget er Førde sitt mest attraktive byrom, med investeringar i galleri, scene og utvida torg. Torget har høg aktivitetsgrad, men likevel potensial for vidare forbetring.

Moglegheitsanalysen skal vurdere betre trafikkavvikling, styrka byromskvalitetar og utvikling av elveparken. Reguleringsplanen frå 1983 er føreslått oppheva.

Aktuelle Planprosessar i Storehagen

Sentrumsplan Førde

Planprogram 2025
Medverknad og Bylab
Moglegheitsanalyse Storehagen - Elvetorget fram til mars 2026
Tentativ framdrift fram mot Vedtak overordna plan 2027

Reguleringsplan Tiltak 9 Storehagen

ny oppstart reguleringsplan vår/sommar 2026.
Fylkeskommunen har utarbeidd mulighetsstudie for kollektivterminalen i 2022.
Tentativ framdrift fram mot 2029

Byggearbeid Hafstadfjelltunnelen

Oppstart anlegg 2029?
Avhengig av bompengeprop. og finansiering
Flytting av verkstaddelen og godsterminal på Firda Billag-tomta er avhengig av massar frå Hafstadfjell-tunnelen

Påverkar løysing?



Moglegheitsrommet i moglegheitsstudien blir utforska, og det blir etablert ein overordna utviklingsstrategi.

Ein omforent strategi for større knutepunkt bør forankrast i kommuneplanen

Statlege føringar for knutepunktsutvikling

All vekst skal inn mot knutepunkta – meir fortetting og mindre bilbruk

Kompakt og knutepunktorientert byutvikling

Statlege føringar prioriterer fortetting og transformasjon rundt kollektivknutepunkt for å redusere klimagassutslepp, avgrense byspreiing og sikre god tilgjenge til bustader, arbeidsplassar og handel. Ny utbygging skal i hovudsak skje i eller nær knutepunkt, og arealbruk skal tilpassast eksisterande og planlagd kollektivstruktur. Føringane vektlegg òg samfunns-økonomiske vurderingar og behovet for levande, trygge og funksjonelle byområde.

Kvalitet og lokal tilpassing

Kompakte byar legg til rette for meir gange, sykling og kollektivtransport, og gir betre tilgang til arbeidsplassar, service- og kulturtilbod. God planlegging skal sikre samanhengande møteplassar, grøntområde og trygge gang- og sykkelforbindelsar. Auka tettheit stiller høgare krav til kvalitet i byrom, bygnader og utemiljø for å skape gode bumiljø.

Fortetting og transformasjon krev krevjande planprosessar og tett samarbeid mellom aktørar. Løysingane må tilpassast lokale forhold, då erfaringar frå større byar ikkje alltid kan overførast direkte til mindre stadssenter. Eit tett samarbeid mellom aktørar samt fylke og kommune er sentralt for å sikre heilskaplege grep for sentrumsutviklinga.

Ei ny, blanda sentrumsutvikling kan gi stor meirverdi når rett kvalitet og funksjonar blir lagde til grunn.

Samarbeid og felles retning om byens hjarte

Ei felles strategi – bygd på samarbeid om byens hjarte – er avgjerande for å sikre ei berekraftig, attraktiv og framtidsretta utvikling gjennomført med rette kvalitetar og funksjonar. Ei ny, blanda sentrumsutvikling kan gi stor meirverdi når kvalitet og funksjonar blir balanserte på ein god måte.



Sande sentrum, Sande kommune, masterplan, områdeplan



Lierstranda knutepunkt, Lier kommune og Bane NOR, helsekapsplan/paralleloppdrag



Haukås, Bergen kommune, helsekapsplan, grunnlag for KDP



Madro-Rivheim, ny bydel 10 000 menneske, Stavanger, korumansse vørne i 2012



Hørefoss sentrum, Ringebu kommune, helsekapsplan, bystrategi og områdeplan

Historisk utvikling i Førde

Eit knutepunkt blir til



Førde som landbruksbygd,



Den nasjonale strategien for verdiskaping ligg fast. Førde si historiske utvikling er eit tydeleg døme på norsk politikk for å byggje robuste, landsdekkjande kommunikasjonsnettverk – eit grunnlag for verdiskaping og samarbeid i eit langstrekt land.



Eit kollektivknutepunkt blir til: stasjonen vart bygd i 1962 og avløyste den gamle rutebilstasjonen på sørsida av Førde. Bygget er teikna av Connie Henden

Frå jordbruksbygd til regionalt knutepunkt

Førde var fram til etterkrigstida ei lita jordbruksbygd med spreidd busetnad, der handel og ferdsel var dei viktigaste funksjonane. På 1960-talet vart Førde peika ut som vekstsenter gjennom statleg distrikts- og regionalpolitikk, med mål om å skape robuste regionale knutepunkt. Dette la grunnlaget for etablering av sentrale institusjonar, utbygging av samferdsel og sterk folkevekst. Førde utvikla seg raskt til eit regionalt knutepunkt med aukande tyding for omlandet.

I dag står Førde framfor nye val knytte til framtidens samferdsel og byutvikling. Eit attraktivt og levande sentrum føreset prioritering av gåande og syklande, meir liv i gater og første etasjar, gode bumiljø og arealeffektive løysingar med deling og sambruk av infrastruktur.

I dette ligg òg potensialet for å ta vare på og vidareutvikle eksisterande bygg, som Connie Henden si rutebilstasjon, som ein integrert del av eit framtidensretta og levande sentrum.

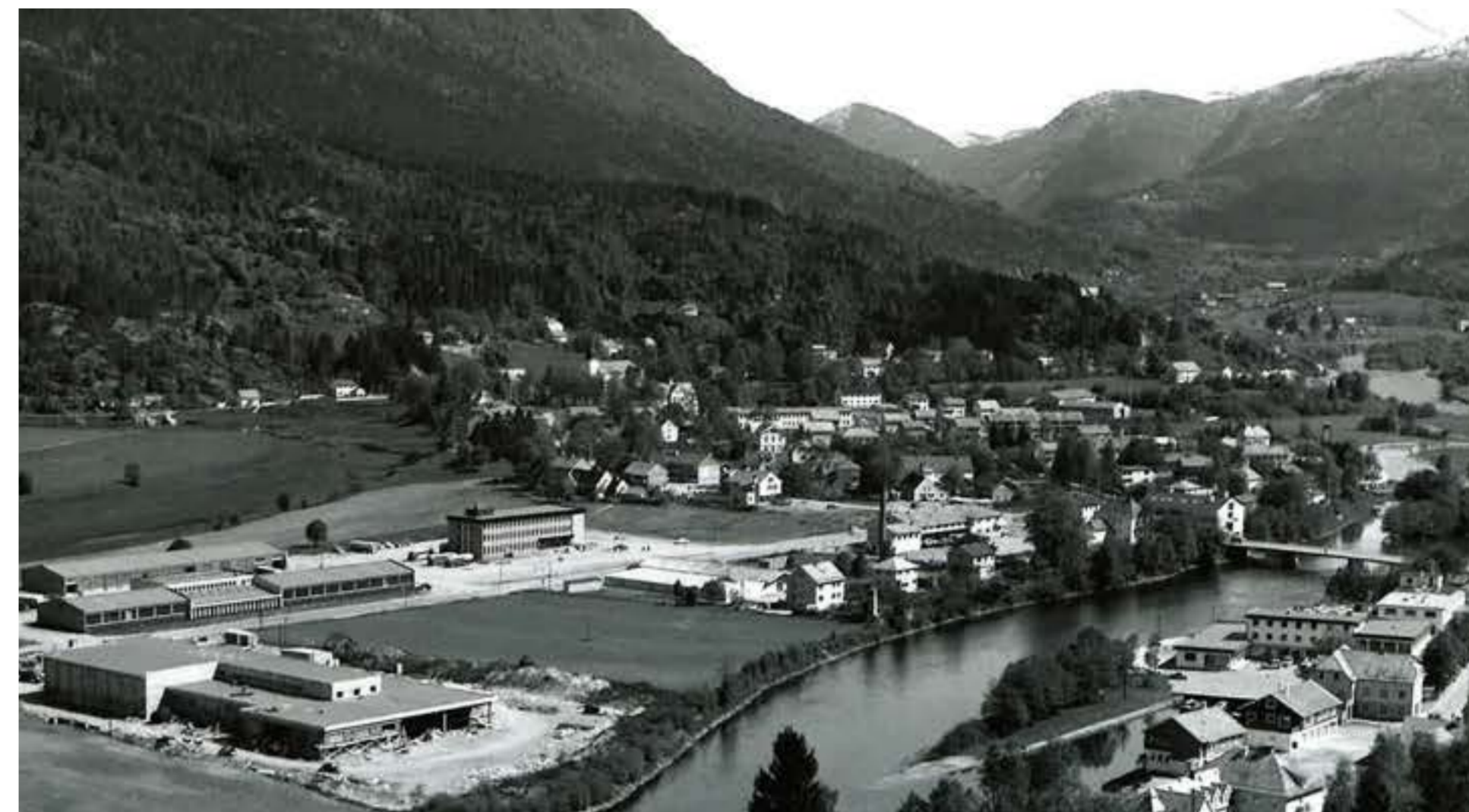


Historisk utvikling i Førde

Industri og handelshus veks fram!



Førde som landbruksbygd



Utvikling av Førde varehus med lågare tilbygg mot elva, sær for buss-bygga på Storehagen, ca. 1964



Handelssenter på sørsida, 1910



Eit nytt sentrum veks fram rundt Storehagen på slutten av 1960-talet

Frå jordbruksland til nye Førde sentrum

Som følgje av at kollektivknutepunktet vart flytta til Storehagen, har det vaks fram store handelshus, som har flytta mykje av sentrumslivet til nordsida av byen, medan det meste av livet før føregjekk på sørsida.

Eit nytt sentrum veks fram rundt Storehagen på slutten av 1960-talet. Utforminga av området blir prega av planlegging for ein ny bil- og bussbasert kvardag, som la føringar for gater og handel.

I dag fungerer bydelen framleis godt for handel og reiser med buss og bil, men areal sett av til bilbruk kan, i tråd med dagens føringar for levande byar og lokalsamfunn, med fordel tilpassast betre for gåande og mjuke trafikantar.



Over: Handelshusa på kvar side av RV 5 som i denne moglegheitsstudien vert kalla "Elvetorget"

“

Framtidas samferdsel handlar om effektive samanhengar – men i aukande grad òg om attraktivitet, samarbeid og eit levande sentrum



Kva no, Førde?

Storehagen og Elvetorget si rolle i byen i framtida!



Prioriter gåande og syklande i sentrum!



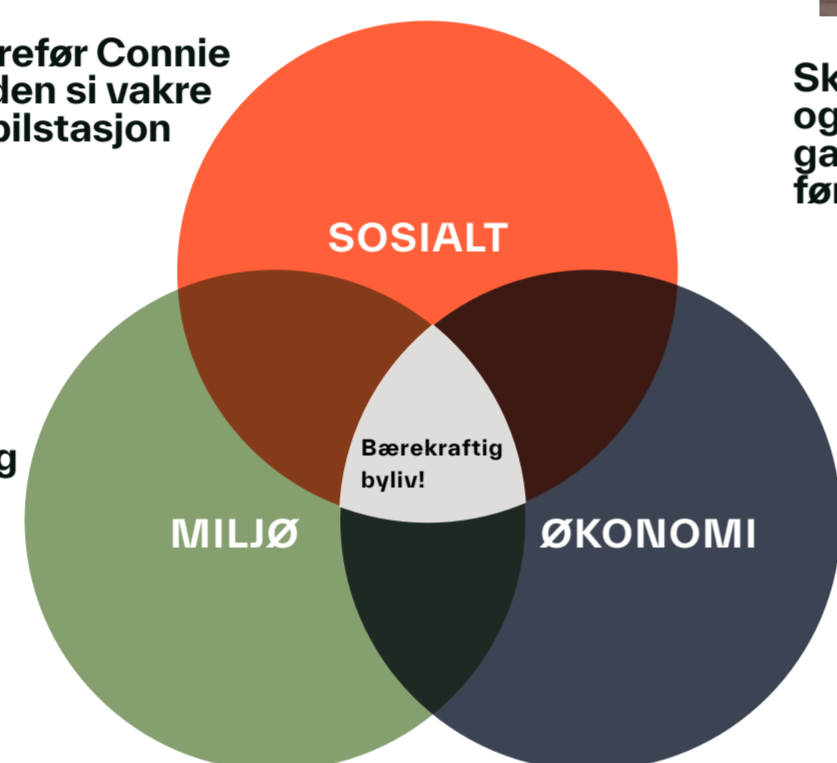
Skap meir liv og aktivitet i gater og førsteetasjar!



Vidarefør Connie Henden si vakre rutebilstasjon



Bruk det vi har – eksisterande bygg og infrastruktur



Skap attraktive bumiljø i sentrum – tenk 5-minutts-byen!



Skap arealeffektive løysingar!



Del meir! Sambruk av eksisterande og ny infrastruktur



Førde framover!

Framtidens samferdsel handlar om effektive samanhengar – men òg i stadig større grad om attraktivitet, samarbeid og eit levande sentrum. For Førde er vala som blir tekne no, avgjerande for den vidare utviklinga av byen.

Moglegheitene for eit attraktivt sentrumsliv ligg ofte i kombinasjonen av fleire grep: å prioritere gåande og syklande i sentrum, å skape meir liv og aktivitet i gater og første etasjar, og å utvikle gode og attraktive bumiljø i sentrum – som 5-minuttsbyen der alt er innan rekkevidde.

Like viktig er arealeffektive løysingar, deling og sambruk av både eksisterande og ny infrastruktur, samt å ta vare på og vidareutvikle det vi allereie har.



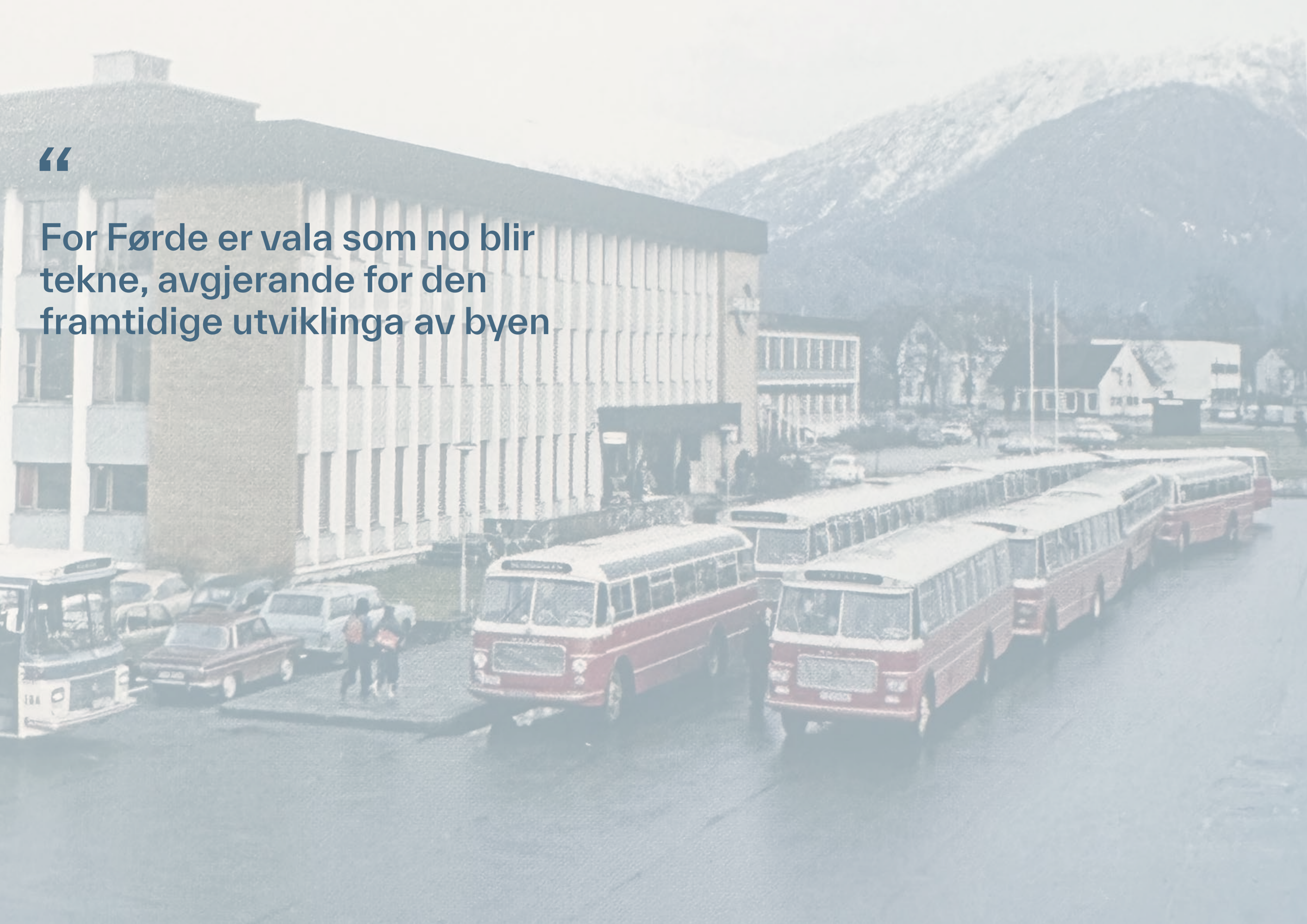
Skysstasjonen Lillehammer



Voss knutepunkt

“

For Førde er vala som no blir tekne, avgjerande for den framtidige utviklinga av byen





Bolk 1, Gruppe 2
 Anne Lilleåsen, Olav Lydvo,
 Truls Hanssen Folkestad,
 Maria Instones Jebran,
 Gunnhild Sande,
 Vigdis Lobenz

Dette er et bilde av kartet som er diskutert i møtet.

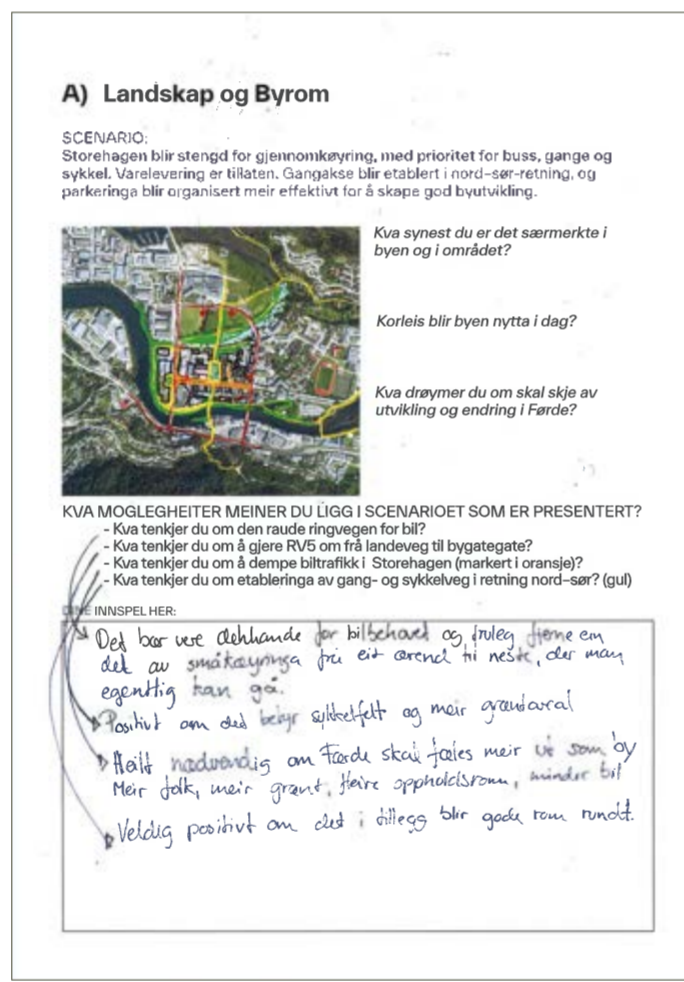
Utviklinger som må løses og kartet!

Idé-verkstad
 Idéverkstaden arbeidet med tre oppgaver: Dei to første handla om landskap og byrom, og den tredje om mobilitet og tre terminal-løysingar. Her vart ulike fordelar og ulemper drøfta individuelt og levert på digital plattform eller på ark. Til slutt var det gruppearbeid der løysingar vart skrivne ned og teikna inn på kart, til inspirasjon for moglegheitsstudien i det vidare arbeidet.

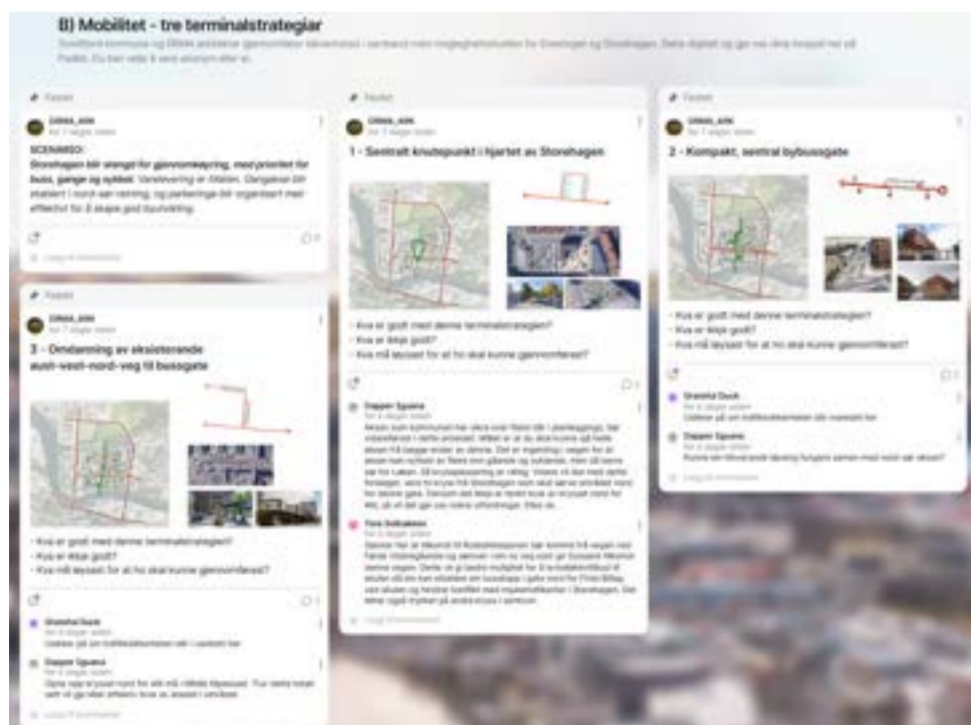
Oppgave på kart, bolk 1 gruppe 2. Illustrasjon av mogleghet for grøn akse og kollektivknutepunkt rundt Firda Billag-bygget



Individuell oppgave, A) Landskap og byrom – digitalt innspelom



Individuell oppgave, A) Landskap og byrom – fysisk



Individuell oppgave: B) Mobilitet – tre terminalstrategier – digitalt innspelom



Individuell oppgave: B) Mobilitet – tre terminalstrategier – fysisk

Innsikt og medverknad i moglegheitsstudien

Idé-verkstad og dialogmøte



Bolk 1: Statleg, regional og kommunal administrasjon og politikarar



Bolk 3: Unge, frivillige og andre relevante aktørar



Bolk 2: Næring, eigedomsutviklarar



Bolk 2: Næring, eigedomsutviklarar

Dialogmøter VLFK

29.01.2026 - Dialogmøte 1 VLFK:

Sunnfjord kommune: Trond Ueland, Julie Daling, Odd Harry Strømsli, Vigdis Randine Rørstad Lobenz, Truls Hansen Folkestad, Sissel Vedvik, Vestland fylkeskommune: Kari Seim, Vestland fylkeskommune (INV), Olav Lydvo, Skyss, Gunnhild Raddum, mobilitet og kollektivtrafikk, Astrid Marie Vie (Sunnfjord Utvikling AS), DRMA: Petter Grimm, Marit Rygh, Simon Enemerke, Anders Hus Folkedal Urban Creators: Filip Zibrandtsen

Kort oppsummert: Moglegheitsstudien vurderer identitet, arealbruk og mobilitet i Førde, med fokus på fortetting, grøn struktur og meir liv i sentrum, samt kompakte terminal-løysingar innan klare krav. Vidare arbeid skal avklare krav og alternativ, og det er ønskeleg med ei liste over absolutte krav til bussavvikling frå Vestland fylkeskommune.

29.01.2026 - Dialogmøte 2 VLFK:

Sunnfjord kommune: Lise Mari Haugen (konst. kommunedirektør), Trond Ueland (kommunalsjef), Odd Harry Strømsli, Vigdis Lobenz, Julie Daling Vestland fylkeskommune: Torill Klinker (MOK), Inge Horstad (MOK), Kari Seim (INV prosjektleiar plan Tiltak 9), Gunnhild Sande (INV), Jan Tore Rosenlund (eigedomsavdelinga), Mona Elisabeth Steinsland (by- og stadutvikling, NPI*), Ståle Furnes (INV) DRMA: Petter Grimm, Marit Rygh, Simon Enemerke, Anders Hus Folkedal Urban Creators: Filip Zibrandtsen

Kort oppsummert: "Tiltak 9 er i tidleg fase med moglegheitsstudie som skal gi retning før planoppstart i 2026, og krev tett samarbeid. Sentrumsplanen vektlegg samordning og fortetting rundt bussterminal i Storehagen, men løysingar må avklarast vidare med omsyn til krav og trafikktryggleik."

16.12.2026 - Dialogmøte 1 VLFK

14.01.2026 - Idé-verkstad

Sunnfjord kommune og DRMA arkitektar inviterte til idéverkstad i samband med moglegheitsstudien for Elvetorget og Storehagen. Verkstaden vart halden i Selskapslokalet i 3. etasje på Elvetorget.

Verkstaden gjekk føre seg i tre bolkar.

- 12:00 - 14:00 Statleg, regional og kommunal administrasjon og politikarar
- 14:30 - 16:30 Næring, eigedomsutviklarar
- 17:00 - 19:00 Unge, frivillige og andre relevante aktørar

29.01.2026 - Dialogmøte 2 VLFK

19.03.2026 Presentasjon i formannskapet: mulighetsrom

Potensial og utfordringar

Kva slags byliv kan vi få i Førde?

Storehagen og Elvetorget i dag:



Monofunksjonelle byrom



Moglege framtidbilete for Førde

Sosialt: frå bilbasert til fleirfunksjonell bruk av gater og byrom!



Miljø: frå grått til blågrøn by!



Store asfalterte parkeringsflater og køyreareal



Økonomisk: robuste løysingar – bygg vidare på og bruk om det vi har!



Variasjon i nye bygg og eksisterande bygg – i skjøn forening!



Felles trekk ved begge moglegheitane:

Mobilitet

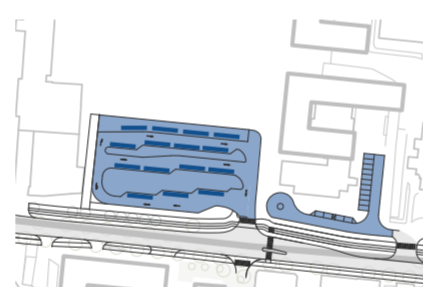
- Bruke ringvegssystemet med Naustdalsvegen (Rv. 5), Øyravegen, Langebruvegen, Fjellvegen (E39) samt Storehagen

Premissar for Elvetorget (lik i begge løysningar)

- Elvetorget er eit attraktivt og mykje brukt byrom, men med utfordringar knytte til trafikktryggleik
- Det er investert i galleri, scene og utvida torg, med rom for vidare forbetring
- Begge løysingane skal styrkje torget, betre kontakten over Rv. 5 og auke ganglysta mot Storehagen
- Tiltaka legg til rette for meir gangbar handel, utan å ta bort for mange parkeringsplassar

Skal-krav frå VLFK for kollektivknutepunktet

- 15 perrongplassar/rangeringsplassar (ved optimal organisering som gir høg fleksibilitet kan talet reduserast noko)
- Hovudtyngda av perrongane må ha fri tilkomst og avgang (sagtannoppstilling)
- God framkomst til terminalen
- Tidsakse for realisering må vere innanfor Førdepakken tiltak 9 sine rammer
- Kollektivknutepunktet må òg vere universelt utforma og sikre enkel tilkomst for alle
- Trafikksikre løysingar for alle trafikantgrupper må òg sikrast. Vidare bør det leggjast til rette for hentepunkt (taxihaldeplassar og kyss og køyr) nær terminalområdet



Moglegheit 1

Moglegheit 1 kort fortalt:

Samla terminal der all bussdrift er konsentrert i eitt eige område, med interne køyremønster og felles sagtannoppstilling i ei samanhengande flate.

Skilnader frå moglegheit 2:

Konsept for kollektivknutepunkt

- Samla terminalstruktur der kollektivtrafikken blir ført inn i eit eige område vest for dagens rutebilstasjon
- Bussane blir handterte gjennom interne køyremønster med oppstilling, regulering og passasjerhandtering innanfor same areal
- Løysinga er organisert som ei samanhengande flate med sagtannoppstilling, der funksjonane er samla i eitt terminalområde med tilknytning til overordna vegsystem

Heilskapleg byutvikling

- Moglegheitsstudie/forprosjekt «Fv. 601 Moglegheitsstudie Storehagen – gateutforming og kollektivløysingar» er sett i ein heilskapleg samanheng for å vurdere konsekvensar for byutviklinga i Førde, inkludert sambandet mellom Storehagen og Elvetorget, og nord-sør-forbindinga frå Løken til byen sør for elva
- Studiet har hovudsakleg hatt fokus på kollektivløysingar. Løysingane har samtidig konsekvensar for sentrumsutvikling, gatesystem og arealutnytting i området, som krev avklaringar, medverknad og forankring i ei vidare utvikling

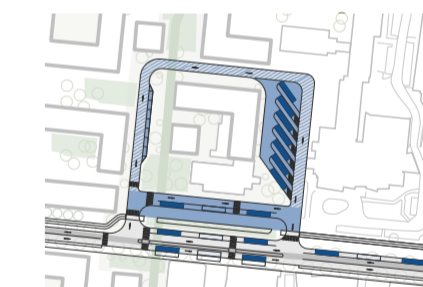
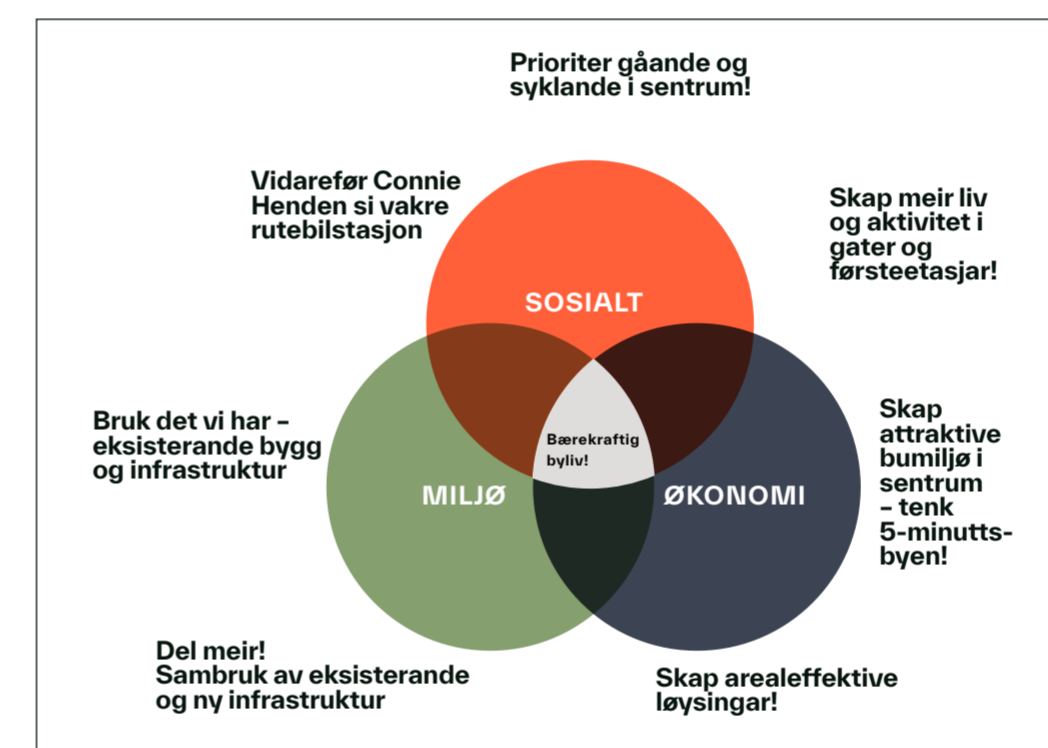
Moglegheitsrommet

To løysingar for kollektivknutepunkt og stadutvikling

I moglegheitsstudien er det lagt til grunn at det skal studerast to moglege løysingar for Storehagen og Elvetorget, basert på moglegheitsstudien til Vestland fylkeskommune, og eit forslag som ser på ei alternativ moglegheit for løysingar – slik at det blir etablert eit best mogleg avgjerdsgrunnlag for den vidare planprosessen.

Dei primære skilnadene mellom moglegheitene

Moglegheit 1 samlar all kollektivtrafikk i eitt felles terminalområde med interne køyremønster og ei samla flate for oppstilling og passasjerhandtering. Storehagen blir utforma som ei gate etter dei køyrande sine prinsipp og premissar. Moglegheit 2 deler funksjonane, der bybussane går i gate og resten nyttar eigne plattform- og oppstillingsområde, tett integrerte i byrom og koplingar til omgjevnadene. Storehagen blir utforma som ei bygate som er tilpassa premissane til gåande, syklende og køyrande – for å skape byliv og aktivitet på bakkeplan.



Moglegheit 2

Moglegheit 2 kort fortalt:

Funksjonsdelt knutepunkt der bybussar går i gate, medan andre bussar nyttar plattform og oppstilling, integrert i byrom med tydelege koplingar til omgjevnadene.

Skilnader frå moglegheit 1:

Konsept for kollektivknutepunkt

- Funksjonsdelt knutepunkt der kollektivtrafikken blir organisert rundt dagens rutebilstasjon
- Bybussane går som gjennomgåande ruter i gate, medan øvrige bussar blir førte til eit sentralt plattformområde og vidare til oppstilling i tilknytning til dette
- Løysinga er integrert i ein struktur av samanhengande byrom, med klare koplingar til omgjevnadene og separerte funksjonar mellom gate, plattform og oppstilling

Heilskapleg byutvikling

- Konseptet vektlegg brei medverknad, sambruk og arealeffektive byrom, med gjenbruk av bygg og infrastruktur
- Løysingane prioriterer gåande og syklende, samtidig som sentrum er lett tilgjengeleg med bil og kollektivtransport
- Løysinga skal leggje til rette for samankopling av byliv i nord-sørleg og aust-vestleg retning, på begge sider av elva, opp til Løken, og mellom Storehagen og Elvetorget
- Gålyst langs elvekanten og i desse to aksane skal kunne styrkje handel, byliv og kvardagsreiser i 5-minuttsbyen

An aerial photograph of a town nestled in a valley. A wide river flows through the center, with a bridge crossing it. The town is surrounded by mountains, some with snow. In the foreground, there is a large parking lot with several trucks and a red running track next to a green field. The sky is overcast.

Analyse av moglegheits- rommet

Moglegheit 1:

- Elvetorget kan få ei god vidareføring
- Storehagen-gata blir utforma på dei køyrande sine premissar
- Monofunksjonell kollektivløysing
- Avhengigheit til Førdepakken tiltak 9
- Effektiv mobilitet
- Gode og trygge forhold for gåande og syklande
- Kollektivknutepunktet bidreg i mindre grad til eit levande sentrum
- Uavklart vidare bruk av Firda Billag sin bussterminal
- Riving av Firda Billag sine verkstadsbygg er føreset



BYNATUR



Blågrøn omramming



Sentrum har ein omkransande grønstruktur

Gata sine kroner og tak



Grøne lommer og tre langs hovudgatene

Grøn akse



Grøn nord-sør-akse, noko broten av kollektivknutepunktet

STRUKTUR OG MOBILITET



Mobilitet



Nytt ringvegnett

Førdeskala- kvartalstruktur



Opplevde kvartaler

Legg til!



Areal kollektivknutepunktet

BYGOLV OG SAMBAND



Frå veg til byrom!



Eit meir heilskapleg byrom

Samlande torg!



Byrom med ekstra aktivitet

Katalysator for byliv!



Sekundære samband

Moglegheit 2:

- Elvetorget kan få ei god vidareføring
- Storehagen-gata blir utforma som bygata for køyrande og gåande
- Funksjonsdelt kollektivløysing
- Fleksibilitet i høve til Førdepakken tiltak 9
- Effektiv mobilitet
- Gode og trygge forhold for gåande og syklande
- Kollektivknutepunkt som katalysator for eit levande sentrum
- Vidareføring av Firda Billag busstasjon
- Gjenbruk av Firda Billag sine verkstadsbygg mogleg



BYNATUR



Blågrøn omramming



Sentrum har ein omkransande grønstruktur

Gata sine kroner og tak



Grøne lommer og tre langs hovudgatene

Grøn akse



Grøn nord-sør-akse, fremhevet av kollektivknutepunktet

STRUKTUR OG MOBILITET



Mobilitet



Nytt ringvegnett

Førdeskala- kvartalstruktur



Opplevde kvartaler

Legg til!



Areal kollektivknutepunktet

BYGOLV OG SAMBAND



Katalysator for byliv!



Eit meir heilskapleg byrom

Samlande torg!



Byrom med ekstra aktivitet

Frå veg til byrom!



Sekundære samband

Moglegheit 1:



Moglegheit 1: Gangtilknytninga «Den grønne aksen» blir ført som ei fortausløyising langs sida av busshaldeplassen. Her vert det lagt til rette for nokre tre samt ei lita plassdanning som utvidar seg på høgre sida av den eksisterande terminalbygningen.

Moglegheit 2:



Moglegheit 2: Den grønne aksen blir integrert som ein del av overgangen til den nye busstasjonsløyisinga. Her får aksen plass til ein variasjon av mindre plassrom med tre og plantebed, samt tydelege, klare overgangar til trafikkområdet på busstasjonen. Plasseringa og utforminga av aksen blir brukt aktivt til å skapa eit hierarki mellom trafikantane og sikra gode, intuitive tilhøve for gåande.

Moglegheit 1:



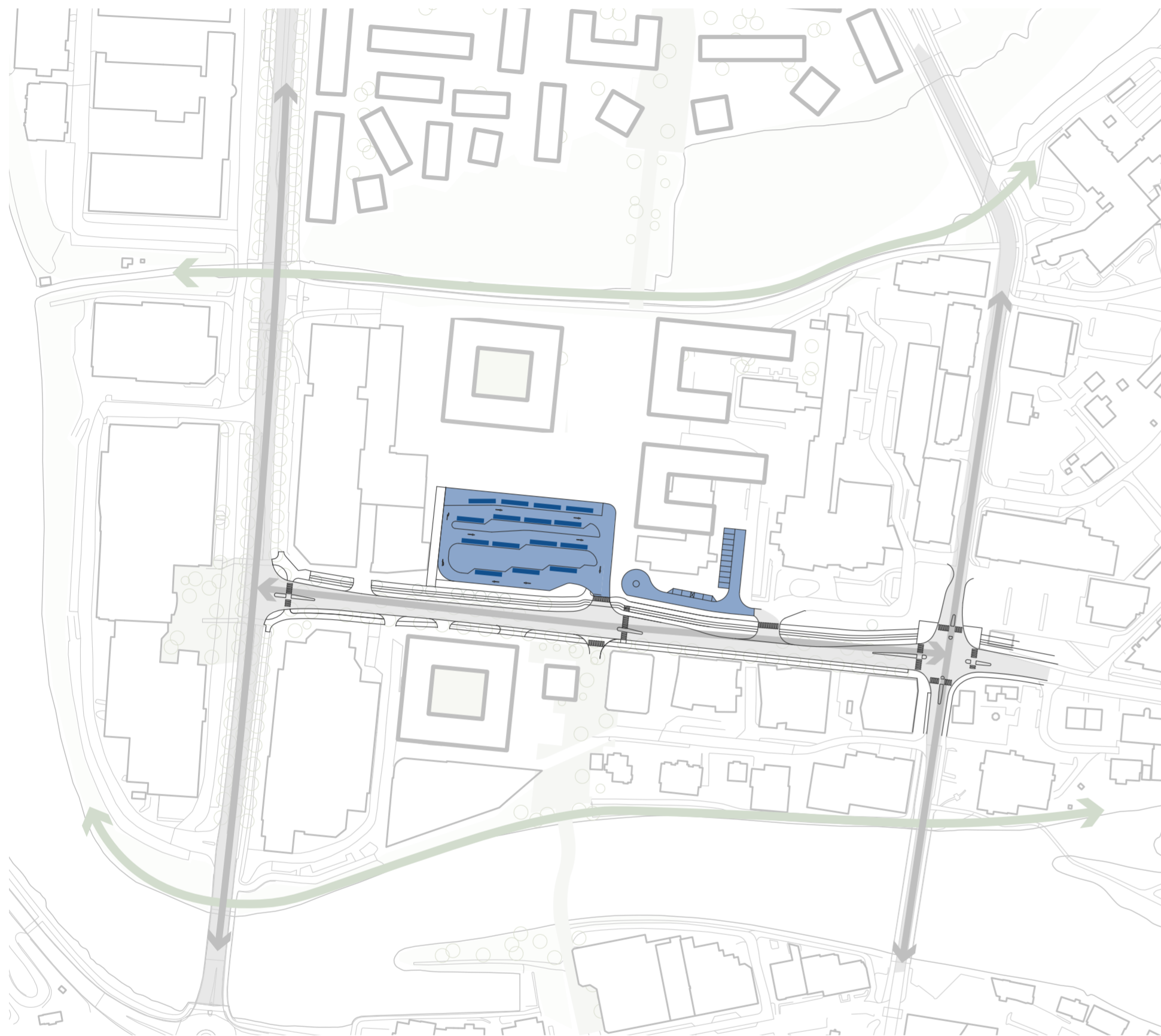
Moglegheit 2:



Elvetorget og Rv5 kan kopla seg til busstasjonen, uavhengig av om ein vel moglegheit 1 eller 2. Grunnleggjande blir det etablert ei tydeleg, aktiv og attraktiv tilknytning på nordsida av Storehagen, understreka av trekkjene, aktive fasadar, sykkelstien og det breie fortauet. På sørsida, som i dag, er det ei smalare fortausløysing med ei enkel trekkkje.

Samla vil Elvetorget, Rv5 og Storehagen framstår som samanhengande grøne sentrumsgaterom, heilt uavhengig av kva busstasjonsløysing som blir vald. Gang- og sykkelambanda i Storehagen og langs Rv5 koplar seg til nye koplingspunkt på dei øvrige stisambanda, Elvestien, Naturparken og den grøne aksen.





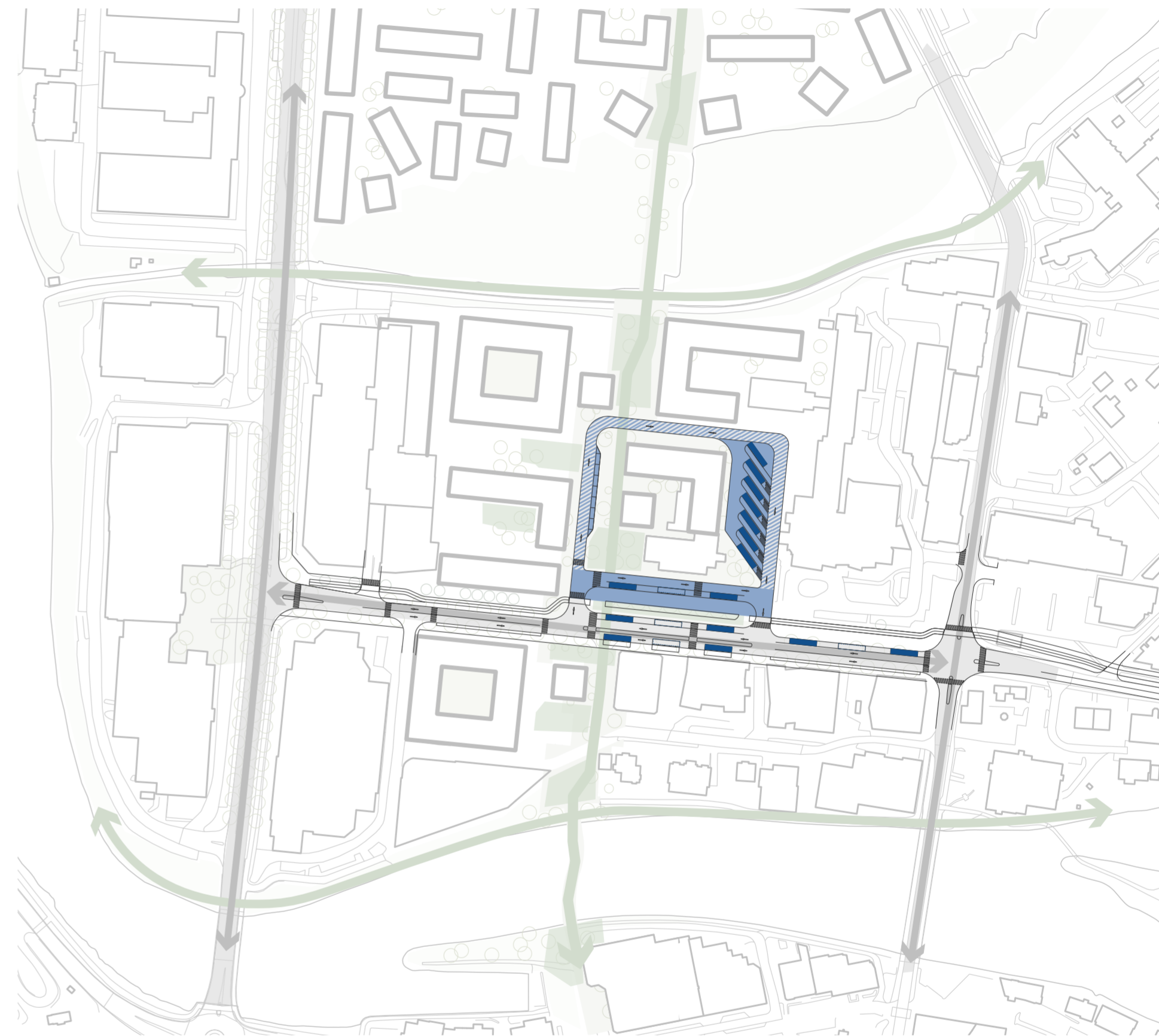
Moglegheit 1:

Løysinga inneber nytt areal utforma utelukkande på kollektivknutepunktet sine premissar, utan sambruk med andre byfunksjonar. Det ligg heller ingen plan for vidareføring av ventearreal eller bruk av eksisterande bussbygg, Firda Billag-bygget.

Areal:
Dedikert areal til buss stasjon: 5 650 m²

Løysinga samlar kollektivknutepunktet på ei større, dedikert flate utforma på bussdrifta sine premissar. Arealet blir i hovudsak disponert til oppstilling, plattformer, køyreareal og manøvrering av bussar, medan framtidig byutvikling skjer rundt terminalområdet.

Den samla terminalflata gir god plass til bussdrift, men medfører òg at ein stor del av arealet blir nytta til trafikkformål. Opphaldssoener, handel og andre sentrumsfunksjonar blir i mindre grad integrerte i sjølve knutepunktet, og utviklingspotensialet blir i hovudsak knytt til områda rundt terminalen.



Moglegheit 2:

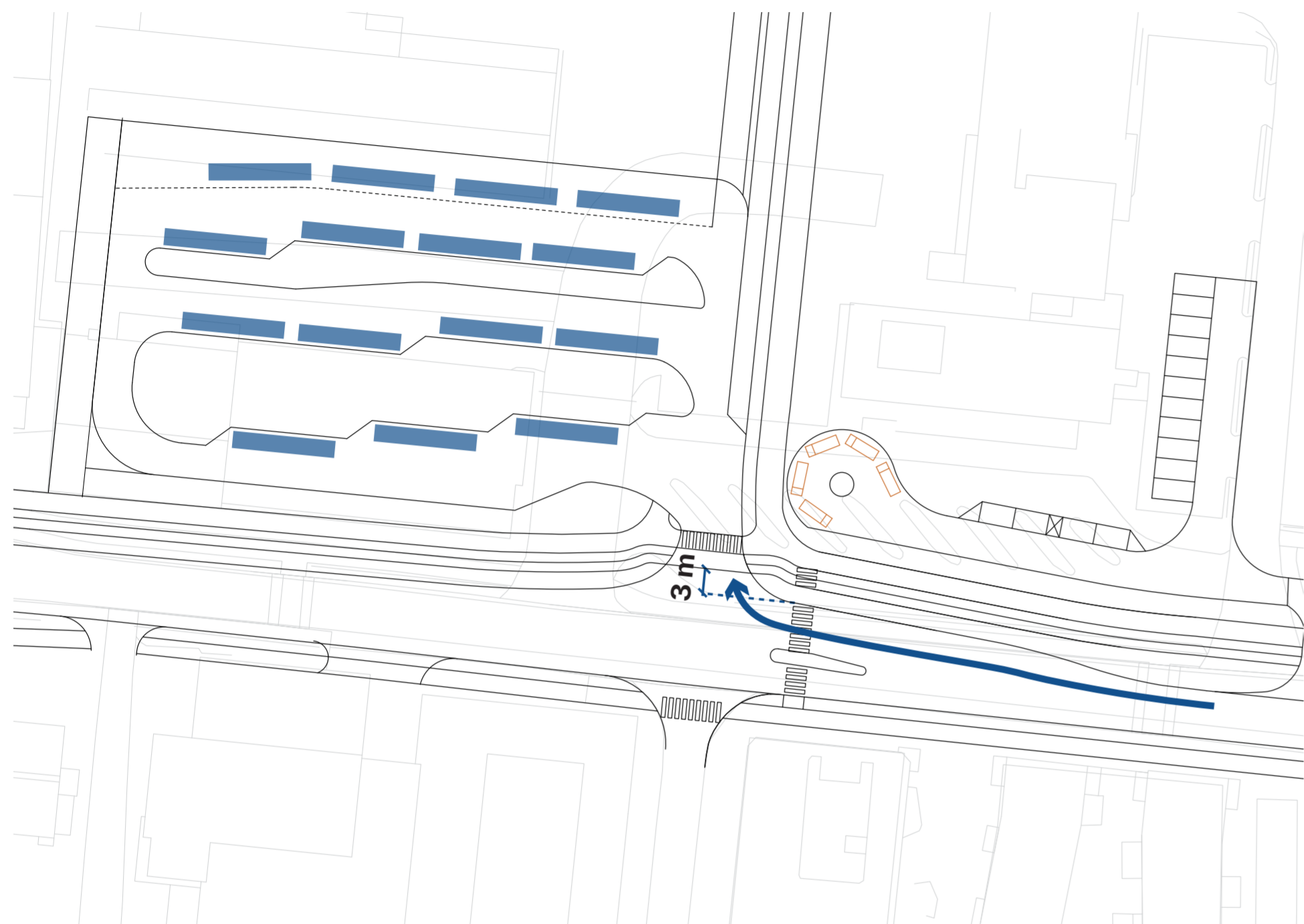
Gjenbruk av eksisterande flater til kollektivknutepunkt og Firda Billag-bygget gir effektiv arealbruk.

Sambruk i byrommet legg til rette for ulike funksjonar og brukargrupper, og støttar utviklinga av ein blanda by.

Areal:
Dedikert areal til buss stasjon: 3 100 m², delt bruk: 1 550 m² - Totalt: 4 650 m²

Løysinga tek utgangspunkt i eksisterande bystruktur og byggjer vidare på dagens gater, plassar og bygningar. Kollektivfunksjonane blir fordelte mellom gate, plattformområde og oppstillingsplassar, slik at bussenlegget inngår som ein del av sentrum.

Storehagen blir vidareført som byggate med kantstopp for bybuss, medan oppstilling og tekniske bussfunksjonar blir samla i avgrensa område. Dette gir større moglegheiter for sambruk av areal og for å kombinere kollektivfunksjonar med byrom, handel, arbeidsplassar og opphaldssoener i den vidare utviklinga av sentrum.

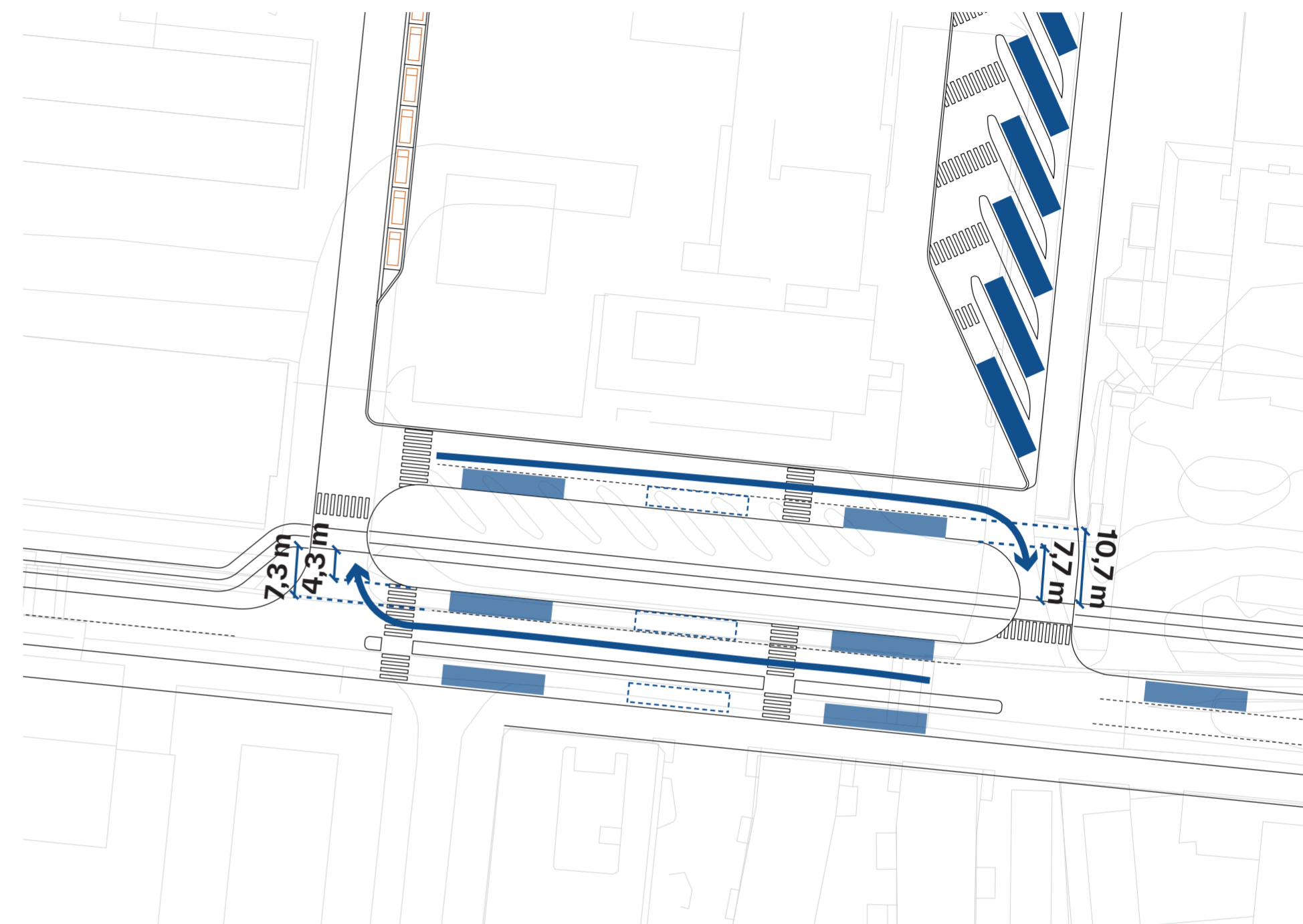


Moglegheit 1:

- legg til rette for oversiktlege kryssingar i tråd med TS-rapport

Løysinga samlar innkøyring, utkøyring og kryssing av gang- og sykkeltrafikk i eitt felles punkt. All busstrafikk blir ført gjennom same innkøyring til terminalområdet, og konfliktpunkta blir konsentrerte rundt dette området.

Prinsippet gir ei oversiktleg organisering med få punkt å forhalde seg til, men legg samstundes stor vekt på utforminga av eitt enkelt kryssområde. Trafiksikkerheit, frisikt, kryssingspunkt og trafikkavvikling må løysast innanfor same geometri. Ein framtidig TS-revisjon vil vere viktig for å optimalisere utforminga av dette punktet og sikre gode løysingar for alle trafikantgrupper.



Moglegheit 2:

- legg til rette for oversiktlege kryssingar på lik linje med moglegheit 1

Løysinga skil innkøyring og utkøyring for buss og fordeler konfliktpunkta mellom fleire område. Dette gir høve til å arbeide med kvar situasjon for seg og tilpasse geometri, frisikt, kryssingspunkt og trafikkavvikling til den enkelte rørsle.

Ved å separere inn- og utkøyring kan løysinga utviklast med ulike tryggleikstiltak i kvart punkt. Avstand mellom oppstilling, haldeplassar, svingebevegelsar og kryssingspunkt gir større rom for å etablere oversiktlege situasjonar for både bussar, syklande og gåande. Ein framtidig TS-revisjon vil kunne vidareutvikle og optimalisere desse punkta gjennom detaljprosjektering.



Moglegheit 1:

Løysinga inneber nytt areal utforma utelukkande på kollektivknutepunktet sine premisser, utan sambruk med andre byfunksjonar.

Det ligg heller ingen plan for vidareføring av venteareal eller bruk av eksisterande bussbygg, Firda Billag-bygget.



Moglegheit 2:

Knutepunktet er organisert langs ein tydeleg hovudakse i gate, med kantstopp som gir ein lineær struktur for bybuss. Eit sentralt plattformområde ligg som ei forlenging av denne aksen, med direkte kopling til gangareal og omkringliggjande bystruktur.

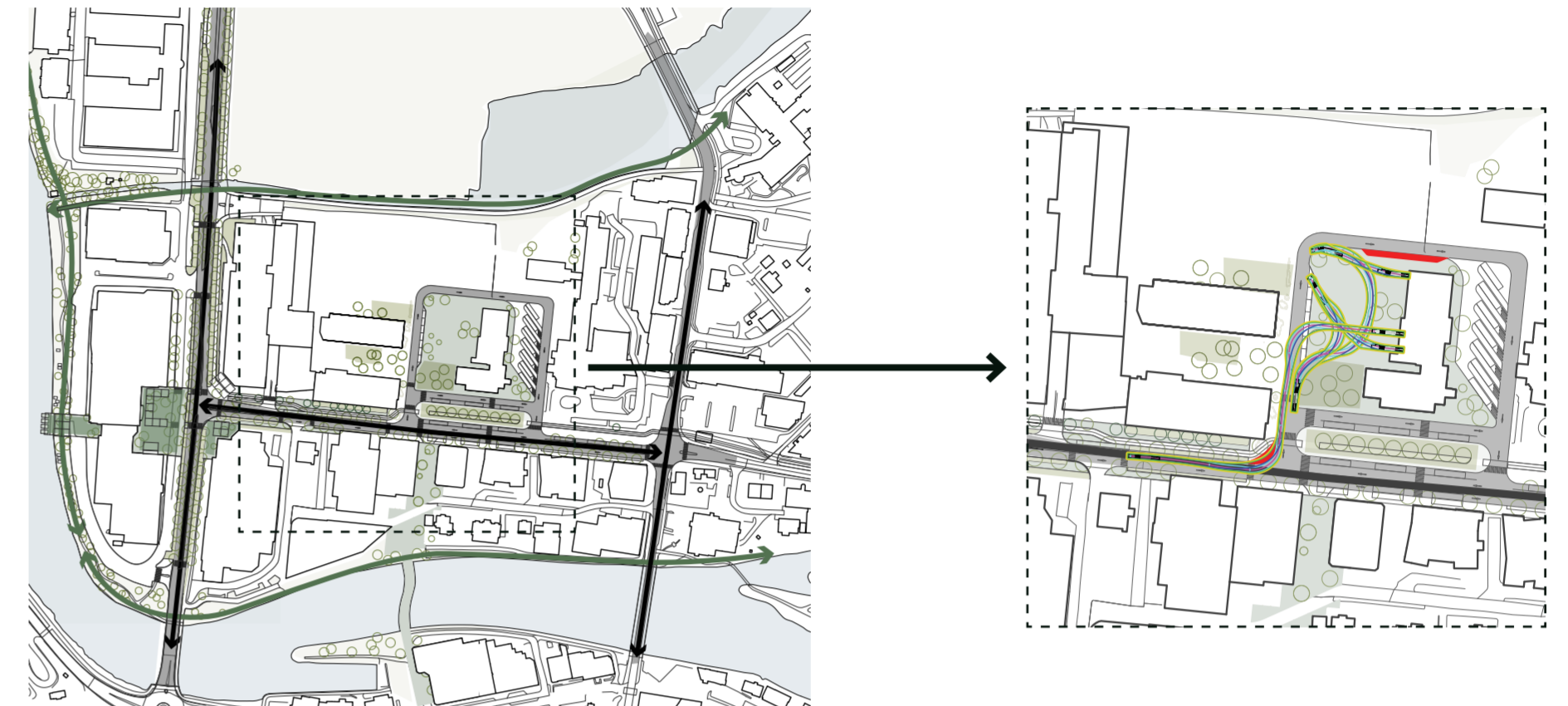
Oppstillingsareal for buss er lagt til eigne soner utanfor hovudstraumen, og ganglinjene er samla og førte langs definerte samband. Passasjerar blir leidde frå gate til plattform og vidare til oppstilling gjennom ein samanhengande rørslesekvens. Byte mellom bussar skjer via faste ganglinjer utan kryssing av fleire samtidige køyareal.

Analyse av moglegheitsrom

Rekkjefølgjer og bindingar, bevaring og gjenbruk



Trinn 1: Teikning som viser at verkstadsbygga til Firda Billag må rivast (stipla dei og svakt grå under) – avhengig av Hafstadfjelltunnelen



Trinn 1: Bussterminal utan nye bygg (gods og verkstad som i dag, ikkje grøn akse).

Robustheit i moglegheit 2: Det er mogleg med mellombels bruk av godsterminal og verkstadbygg slik som i dag



Trinn 2: Etablere busstasjon – vise at godsterminal kan vere i drift (ikkje påbygg oppå gods/busstasjon, ikkje nye bygg rundt han)

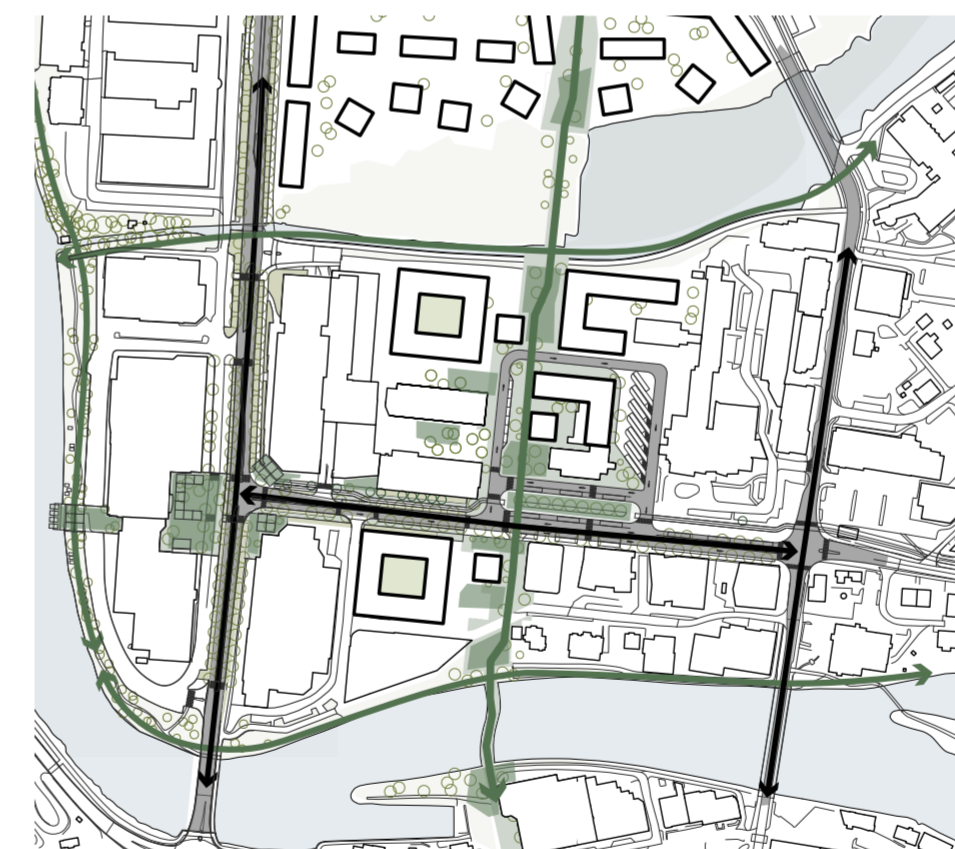


Trinn 3: Godsterminal er ombygd, annan fortetting er gjort (slik som denne teikninga viser)

Moglegheit 1:

Firda Billag-bygget vil ikkje ha ei like naturleg plassering for gjenbruk som kollektivknutepunkt.

Verkstadsbygga til Firda Billag kan ikkje førast vidare, då begge blir fjerna for å gi plass til oppstillingsplassar for buss.



Trinn 2: Godsterminal bygd, fortetting rundt, men verkstadsbygg bevart



Trinn 3: Verkstadsbygg òg transformert

Moglegheit 2:

Firda Billag-bygget blir vidareført som busstasjon, med oppstillingsplassar tett på bygget. Arealet framfor bygget vil òg halde fram med same bruk som i dag – for bussar, men med ny oppstillingsmetode.

Verkstadsbygga kan takast vare på permanent, eller fungere i ein mellombels situasjon før eitt eller begge bygga blir transformerte til nye føremål.

Analyse av moglegheitsrom

Rekkjefølgjer og bindingar, bevaring og gjenbruk



Moglegheit 1:

Illustrasjonen viser korleis bussoppstillingsplassane dannar eit stort, grått og monofunksjonelt byrom, samstundes som løysinga gir ei effektiv og praktisk avvikling av kollektivknutepunktet. Den store plassen for bussoppstilling ligg ikkje inntil bygg med funksjonar som kan skape liv i byrommet eller bygningane rundt. Difor kan plassen opplevast som tom og lite levande store delar av dagen, når talet på reisande er lågt.



Moglegheit 2 A: vidareføring av verkstad og bussgarasje

Illustrasjonane viser ei moglegheit der verkstadsbygga til Firda Billag kan førast vidare, anten som ei mellombels eller ei permanent løysing. Bygga kan romme ulike funksjonar, til dømes kulturarena, mathall, ungdomstilbod, kontorfellesskap, verkstader eller aktivitetar knytte til gjenbruk og deleøkonomi, eller liknande føremål. Arealet mellom bygga kan aktiverast gjennom funksjonar som støttar bruken av bygga, i tillegg til møblering for opphald, bespisning og leik.



Moglegheit 2 B:

Illustrasjonane viser at ei meir kompakt løysing gir høve til gjenbruk av Firda Billag-bygget som venteareal for bussreisande. Samstundes opnar ho for tettare utbygging rundt kollektivknutepunktet eller transformasjon av eksisterande bebygging, slik at det kan oppstå byrom med potensial for byliv og aktivitet. Byromma blir generelt meir levande når det skjer meir langs gaterom og mellom bygningar, samanlikna med store, opne og monofunksjonelle løysingar.

Tilråding

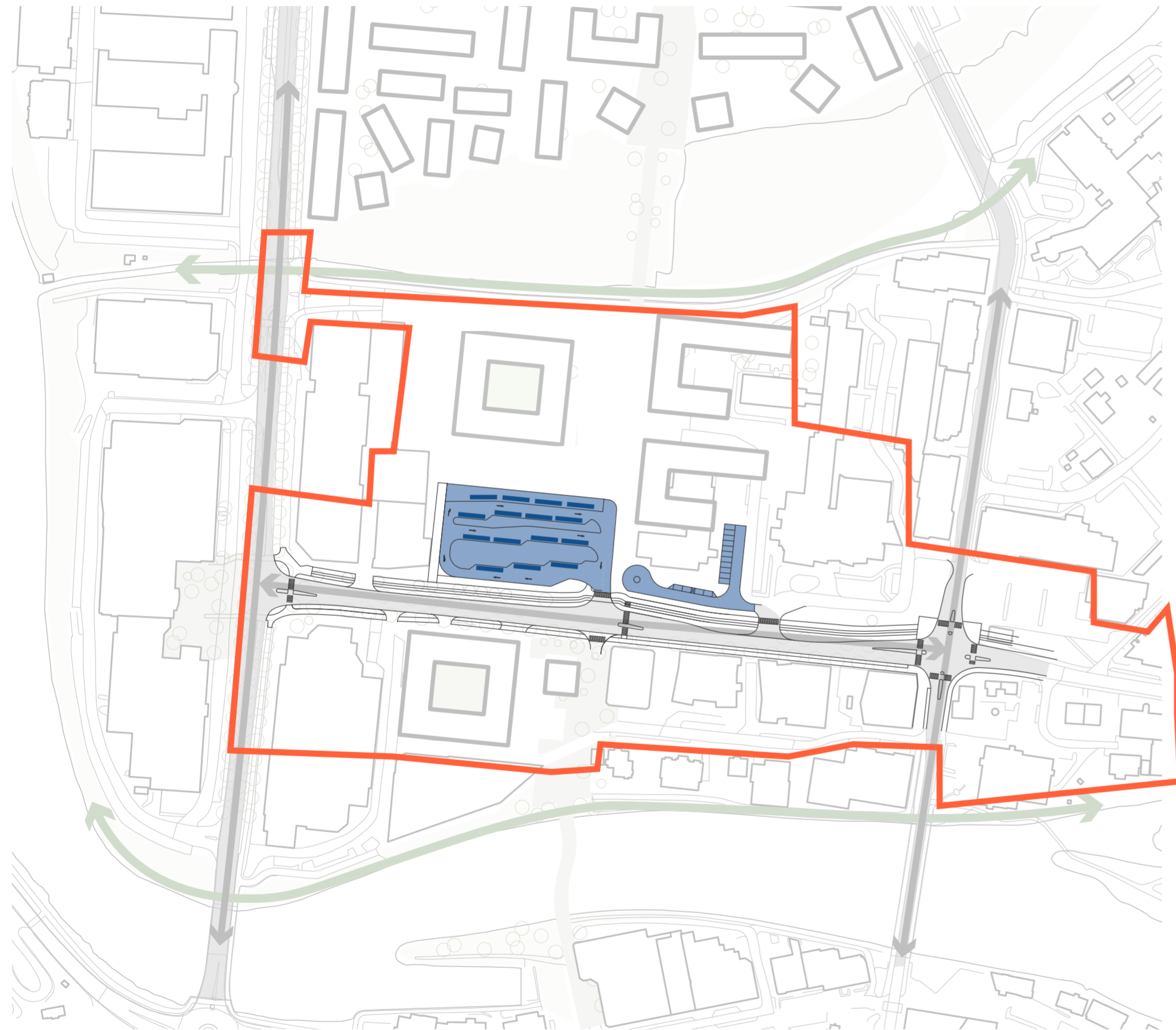


Ta vare på handlingsrommet! rett avgrensning og tett dialog med Førde by

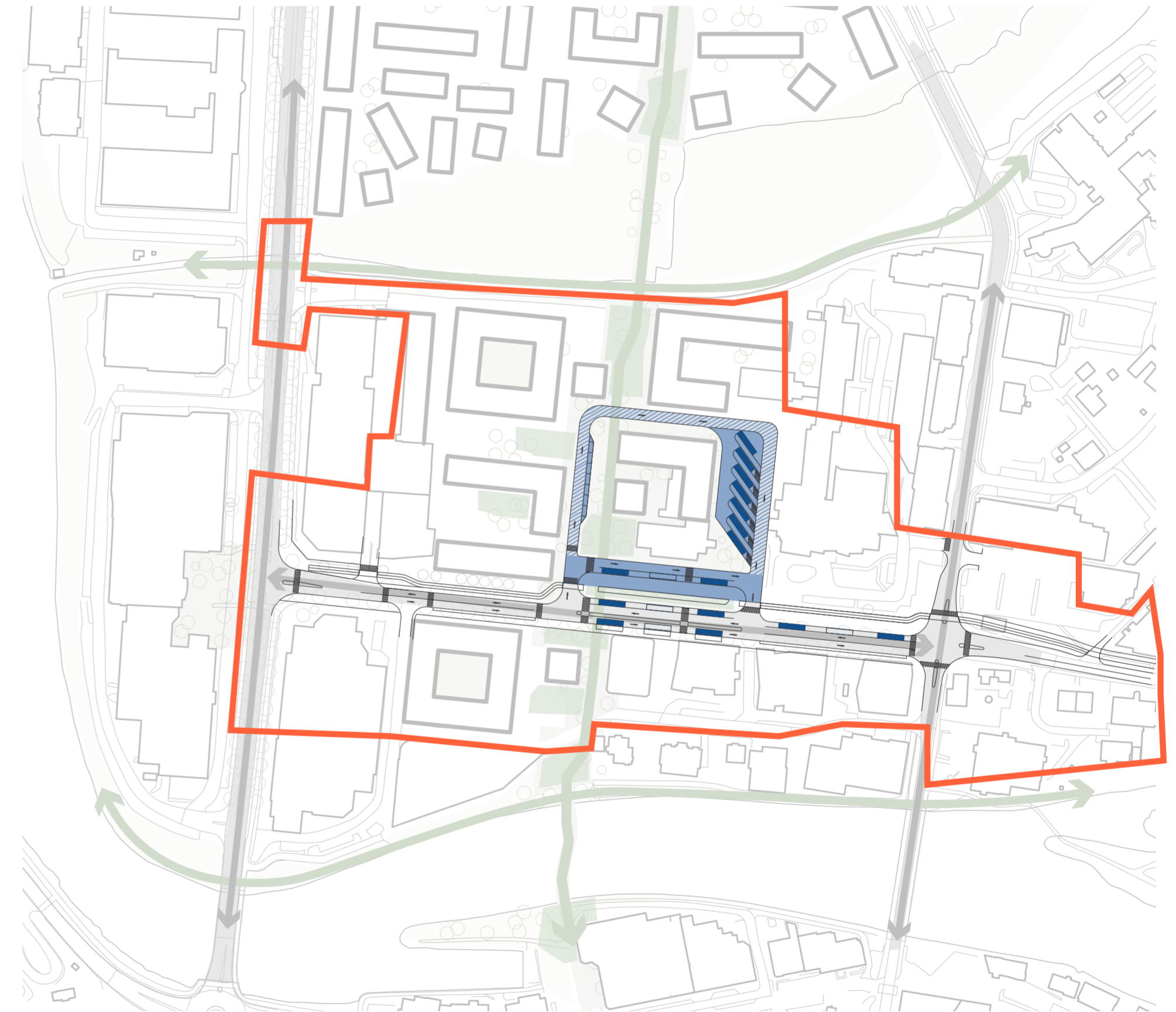
Planavgrensning tiltak 9

Det blir tilrådd at moglegheitsrommet for utviklinga av Storehagen ikkje blir avgrensa for tidleg i prosessen. Det tilråddast at moglegheitsrommet som er beskrive i denne studien blir teke vidare med i planprosessen for Tiltak 9 som skal utførast av Vestland fylkeskommune. Det tilråddast og at

planavgrensinga blir utvida slik at moglegheitsrommet kan studerast i samanheng med god byutvikling for Førde. Det tilråddast at dette moglegheitsrommet blir studert i tett dialog med Sunnfjord kommune og i ein brei og forankra medverknadsprosess.

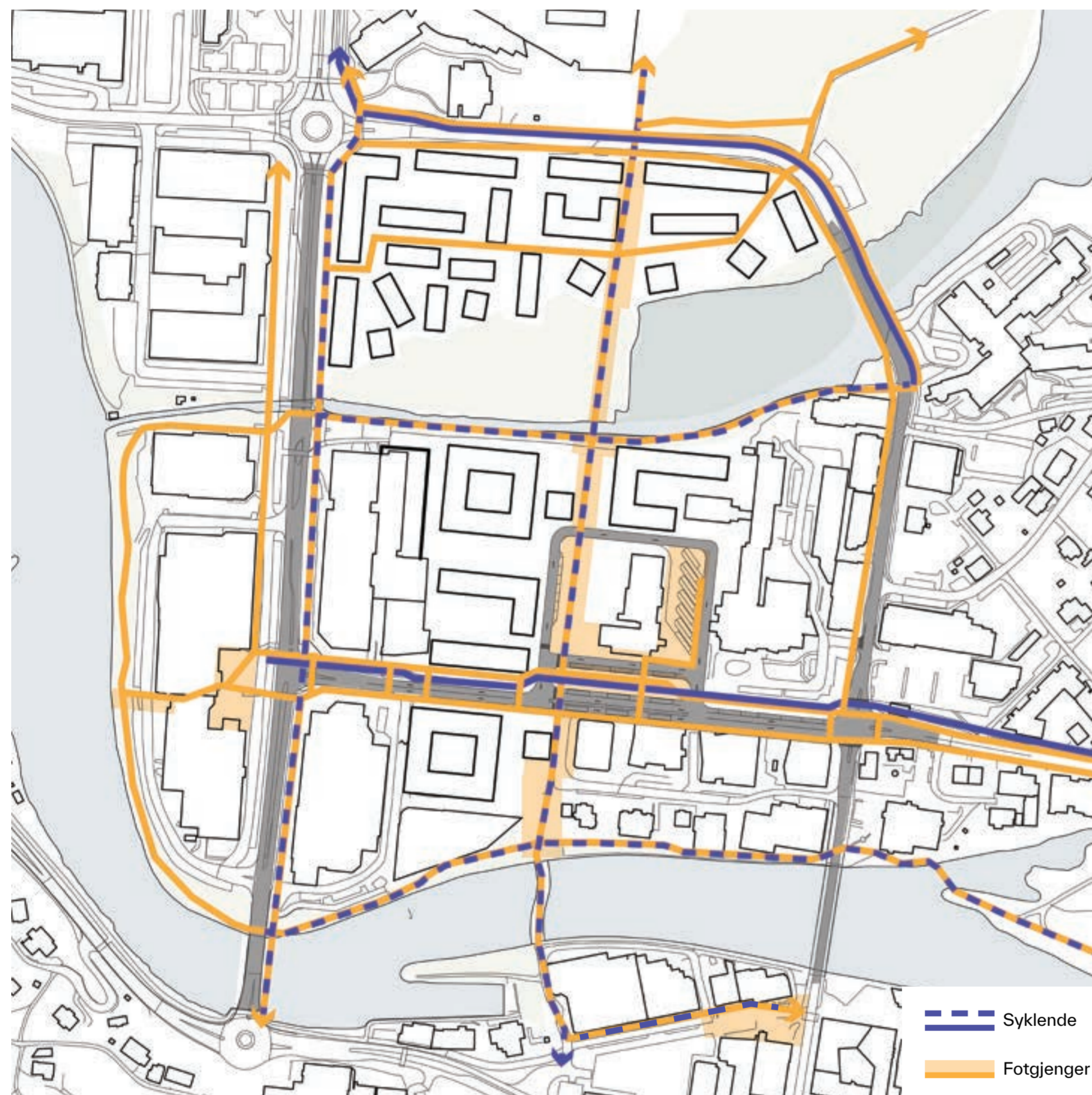


Moglegheit 1



Moglegheit 2

Avvikling av trafik og parkering tre løkker og klare veg inn



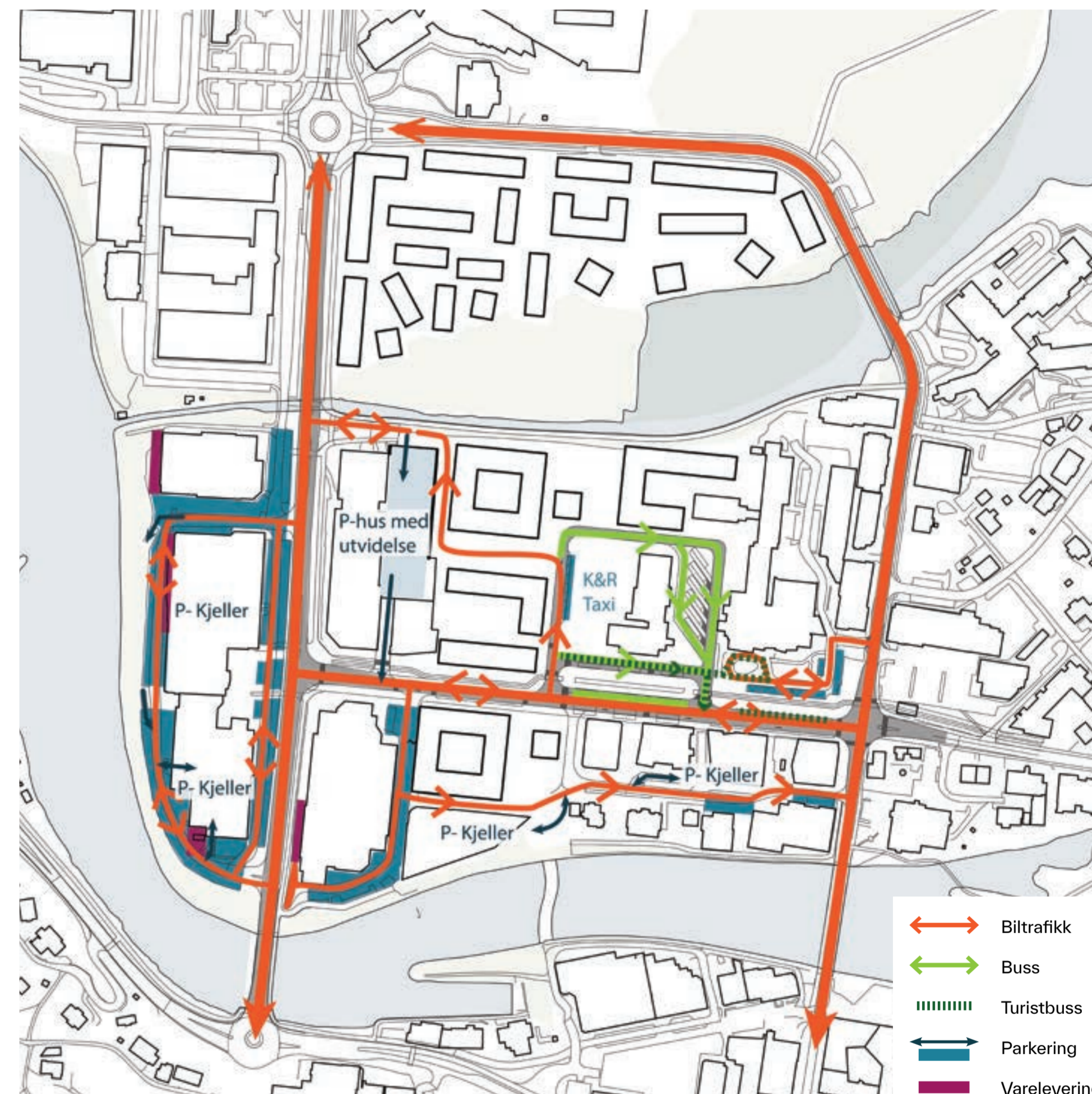
Fotgjengere og sykler

Kollektivknutepunktet blir integrert i det overordna nettet for gåande og syklende i Førde sentrum. Ei gjennomgåande sykkelkopling frå aust blir ført gjennom Storehagen og vidare mot Elvetorget, og knyter saman sentrale målpunkt på tvers av sentrum.

I tillegg til hovudaksen blir det lagt til rette for fleire forbindelsar der gåande og syklende deler areal. Desse knyter kollektivknutepunktet til omkringliggende kvartal, handelsområde og offentlege funksjonar, og bidreg til eit finmaska nettverk med fleire alternative ruter gjennom området.

Særleg viktig er den sentrale nord-sør-aksen som knyter brua over Jølstra saman med Indre Øyrane. Aksen gir ein samanhengande kopling gjennom sentrumsområdet og koplar kollektivknutepunktet til dei viktigaste ferdselslinjene for gåande og syklende.

Samla viser diagrammet korleis kollektivknutepunktet ligg sentralt i eit nettverk av eksisterande og nye forbindelsar, med tilkomst frå alle retningar og tett kopling til resten av sentrum.



Biltrafikk, buss, varelevering og parkering

Diagrammet viser eit trafikksystem der gjennomgåande biltrafikk blir ført på dei overordna hovudgatene rundt området, medan lokal-gater og sløyfer gir tilgang til parkering, varelevering og sentrumsfunksjonar. Hovudvegnettet blir oppretthalde, medan nye koplingar styrkjer tilkomsten til området.

Eksisterande køyresløyfe ved handelshuset blir vidareført, og det blir etablert ny tilkomst til kollektivknutepunktet med eigne soner for kiss and ride og taxi. Hotellet får ei eiga tilkomstsone for gjester, drift og varelevering.

Kollektivtrafikken er organisert i eit eige system med få konfliktpunkt mot øvrig trafikk. Biltrafikk, varelevering, av- og påsetjing og buss-rørsler er fordelte på eigne delar av gatenettet, med tydelege køyremønster og funksjonar.

Diagrammet viser korleis buss, biltrafikk, varelevering og av- og påsetjing blir fordelte på eigne delar av gatenettet, med tydelege funksjonar og køyremønster.

Auk bylivet ved å fortette aktiviteten!
Skap aktive byrom med mangfold i program og brukarar





Auk bylivet ved å fortette aktiviteten!

Skap aktive byrom med mangfold i program og brukarar

Prioriter løysing for auka byliv!

Analysen viser at Moglegheit 2, med eit fortetta byplangrep for Storehagen, vil gi det beste bylivet i Førde. Det tilråddast at dette konseptet blir undersøkt vidare, saman med VLFK, slik at underlaget for dette konseptet kjem opp på eit detaljnivå som tilsvarer fylkeskommunen si eiga «moglegheitsstudie/forprosjekt». Her vil trafiksikkerheitsanalysar og ei detaljert gjennomgang av fylkeskommunen sitt behov sett opp mot ei best mogleg løysing for byliv og aktivitet i 1. etasjar langs Storehagen og den grønne akse vere viktig.

Strategi for handlingsrommet: kort og lang sikt!

For å skape meir gålyst og byliv i sentrum, blir det føreslått at det blir laga ein områdeutviklingsplan eller ein sentrumsstrategi basert på alt arbeidet som er gjort i kommunen sine mange studiar og medverknadsprosessar, som kan danne eit praktisk veikart for næringsliv, utviklarar, frivillige og regionale og kommunale aktørar, som dannar ei felles forståing av handlingsrommet for utviklinga av sentrum. Handlingsrommet bør illustrerast slik at det tydeleg kjem fram korleis ulike aktørar kan bidra til å skape byliv – både på kort, mellomlang og lang sikt. Det bør visast fram korleis ulike aktørar kan få ansvar og handlingsrom – anten det er private, frivillige, kommune og fylkeskommune. Målet for strategien bør vere eit attraktivt og levande sentrum, der ein kan bu, besøkje og ferdast med korte avstandar mellom attraktive tilbod, heile døgnet og heile året.

Trafikk – gjer det tilgjengeleg og lett!

Det bør arbeidast med å styrkje ringvegen som system, og vurdere korleis Storehagen kan frigjerast, utan at han blir bilfri, slik at det er attraktivt å ferdast langs han, og framleis mogleg å kome til med bil, men utan at det er førstevalet. Dette kan gjerast ved å teste ulike måtar å senke gjennomkøyringa på, som å teste envegsregulering.

Det bør og testast ut korleis ein kan redusere noko flateparkering på Elvetorget, samstundes som ein passar på at dei som treng å kome til med bil har gode moglegheiter for å handle og besøkje sentrum. Dette kan gjerast ved å fjerne gratis parkering ut over ein/to timar for handlande i handelshusa, og ved å redusere nokre plassar. Dette vil kunne redusere bruk av parkering som kan vere unødvendig, utan at ein hindrar dei som treng å parkere i å kome lett til for å handle med bil.

Ferdsl i det grøne

- 8 strategiar for Førde sentrum

Strategi 1: Plant tre

Fleire gate- og bytre er ein nøkkel til eit moderne og meir attraktivt Førde sentrum. Difor må den framtidige planlegginga løfte arbeidet med tre – plassering, stell og vekstvilkår – til eit nytt nivå. Med ei målretta plantings- og pleiestrategi kan trea etablerast og utvikle seg til reelle gate- og gatetre med markante kroner, som skaper romlegheit, identitet og eit grønar bymiljø.

Strategi 2: Den grøne aksen

Det skal satsast på å utvikle ei tydeleg nord-sørgåande grøn akse som bind byen i sør og nord saman med Løken og vidare utvikling nordover. Aksen skal vere ein samanhengande, trygg og attraktiv ferdselsveg for gåande og syklande.

Strategi 3: Vidareutvikle Storehagen og integrere busstasjonen

Storehagen skal vidareutviklast som ei grøn og bylivsorientert gate, der busstasjonen blir ein naturleg og integrert del av gateforløpet. Gatetre skal etablerast både i terminalområdet ved kollektivknutepunktet og vidare langs Storehagen fram mot forplassen ved Elvetorget. Trea skal styrkje identitet, romlegheit og opplevingskvalitetar, og bidra til eit meir samanhengande og attraktivt sentrum.

Strategi 4: Sats på busstasjonen som byens pulserande hjarte

Busstasjonen skal utviklast som eit pulserande og inviterande byrom som fungerer som eit naturleg midtpunkt i sentrum. Kollektivknutepunktet skal vere lett å orientere seg i, trygt å opphalde seg ved og utforma slik at det skaper gode møteplassar for reisande og innbyggjarane i byen.

Strategi 5: Knyte aust-vestlege byrom gjennom Elvetorget Handelshus

Elvetorget handelshus bør etablere ein tydeleg kontakt mellom plassen i aust og ein ny plass i vest. Dette skal binde elvekanten Elveparken saman med røsla langs den grøne aksen og sikre ein naturleg overgang gjennom handelshuset og vidare til Storehagen.

Strategi 6: Skape samanhengande ferdsel langs elvekanten

Elvekanten bør bearbeidast slik at han gir ei kontinuerleg ferdselslinje langs både vest- og sørsida av elva. Dette styrker tilgjenge, oppleving og samheng i sentrum.

Strategi 7: Etablere overbygg på sentrale tilkomstpunkt

Det bør arbeidast med overbygg som tek imot gåande på sentrale tilkomstpunkt i uteromma – både ved kollektivknutepunktet og i byromma på aust- og vestsida av Elvetorget handelshus. Desse taka skal vere imøtekomande i all slags vør og fungere som gode møtestader i sentrum.

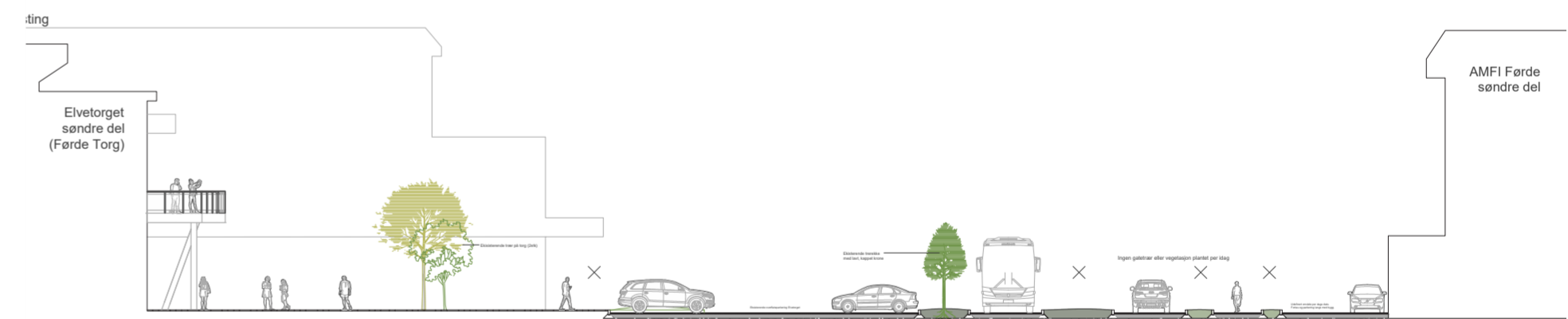
Strategi 8: Imøtekomande bygg i menneskeleg skala

Bygningane blir utforma i ein skala som støttar tryggleik, nærvær og atkjennelegheit i kvardagen. Fasadane blir aktiverte med vindauge, inngangar, nisjar og små opphaldsplassar som skaper liv i augehøgda og gjer møtet mellom bygning og byrom varmt og inviterande.

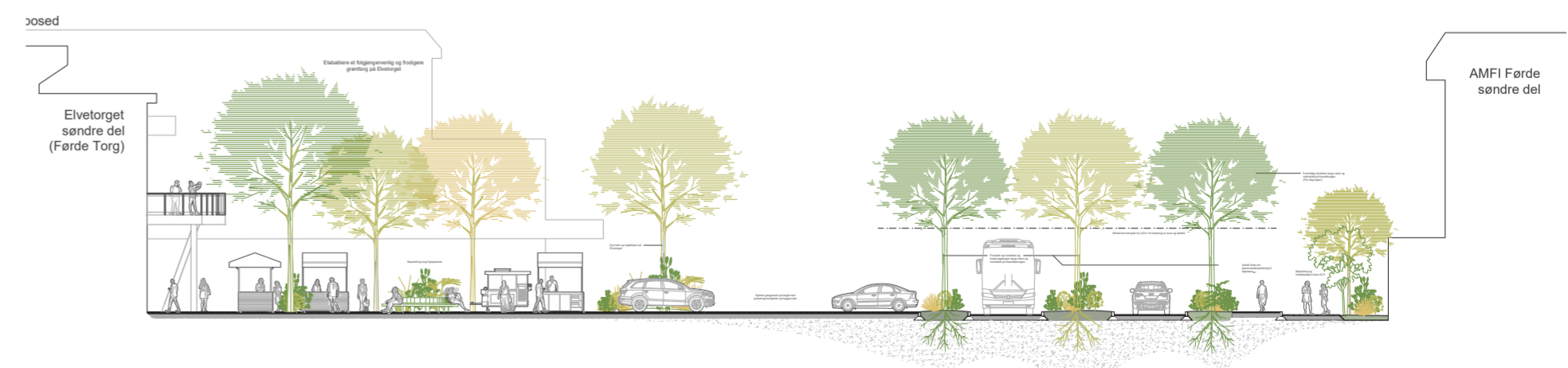
Vakre fasadar med tydelege adresser, transparente første etasjar og grøne element styrker orienteringa og gir plassen eit menneskeleg ansikt – ein stad der ein naturleg senkar tempoet og kjenner seg heime.



Elvetorget handelshus bør etablere ein tydeleg kontakt mellom plassen i aust og ein ny plass i vest. Dette skal binde elvekanten Elveparken.



Snitt av eksisterande Elvetorget og Rv5



Snitt av framtidig Elvetorget og Rv5 - ny beplantning og førebuande pleie



Den landskapsmessige hovudideen for Elvetorget og vegforløpet langs Rv5 er å skape eit langt meir imøtekomande og grønt byrom.



Elvetorget og Rv5

Den landskapsmessige hovudideen for Elvetorget og vegforløpet langs Rv5 er å skape eit langt meir imøtekomande og grønt byrom. I dag framstår strekninga open, litt bar og til tider trist. Det skuldast særleg at dei eksisterande trea er stamma opp og stelt på ein måte som held dei små og utan volum. Dermed manglar både vegrommet og plassane langs Elvetorget den grøne fylde som skal til for å skape eit positivt og trygt bymiljø.

NYE TRE OG EI MÅLRETTA PLEIESTRATEGI

Ei framtidig planlegging bør arbeide aktivt med nye beplantningar både langs Rv5 og på sjølve Elvetorget. Samstundes er det nødvendig med ein ny pleiestrategi, slik at trea kan utvikle seg til reelle gate- og gatetre med markante kroner som gir romlegheit og identitet. Også underbeplantinga skal oppgraderast, slik at rabatter og plantefelt får høgare kvalitet og bidreg til auka biodiversitet. Ei rikare botnvegetasjon vil samstundes gi området eit meir positivt og levande uttrykk. Etablering og stell av ny beplantning langs Rv5 krev eit tett samarbeid mellom kommune og fylkeskommune samt andre forvaltningsnivå.



Snitt av eksisterande Rv5



Snitt av framtidig Rv5 - ny beplantning og førebuande pleie

EIT GRØNARE OG MEIR ATTRAKTIVT ELVETORG

Det velbesøkte Elvetorget kan styrkast ytterlegare gjennom ny beplantning og ein meir markant grønt karakter. Fleire små benker i samband med den nye beplantinga kan gi staden opphaldskvalitet og ei tydeleg identitet. Som eit nytt element blir det føreslått lette tak eller overbygg som skaper ly og skugge og markerer inngangen til kjøpesentra på begge sider av vegen. Desse strukturane kan binde området saman på tvers av Rv5 og støtte opp om opplevinga av eit samla handelsområde.

UTVIDING AV Plassen

Sjølve plassen kan på sikt utvidast ved heilt eller delvis å fjerne parkering. Grunnleggjande blir det føreslått at dekke blir ført vidare ut over den noverande parkeringsvegen, slik at det blir tydeleg at området primært er for mjuke trafikantar. Den aktive flata kan òg utvidast til mellombelse arrangement som marknader, arrangement og festdagar.





Hovudideen for Elvetorget er ei landskapsmessig kopling frå handelshuset til elvekanten og vidare langs stien mot fjorden, der grøne rom bryt opp køyremønsteret og gir eit meir roleg byrom mot vest.



Elvekanten blir utvikla med plassar der ein kan kome heilt ned til og ut i vatnet, og med paviljongar under tak som gjer området meir eigna for opphald og arrangement, også i regn eller sterk sol.

Elverparken

PARKLANDSKAP OG POTENSIAL

Dei grøne areala langs elva framstår i dag som eit ope landskapsrom med enkelte bord- og benkesett. Området ligg, trass i den unike plasseringa, som relativt øde plenar mellom elva og parkeringsplassen. Med enkle grep kan dette omformast til ein ekte park langs elva.

PARKSTI, OPPHALD OG REKREATIVE FUNKSJONAR

Grasareala som breier seg mjukt ut mot vatnet, blir aktiverte med ein parksti som slyngjer seg gjennom terrenget og skaper både samanheng og eit naturleg promenadeforløp langs elva. Ei lett beplantning med tre og buskar danner ein grøn barriere mellom parkeringsplassen og parken, slik at området opplevast meir skjerma, roleg og rekreativt.

Det grøne terrenget ned mot elva inviterer til opphald med nye sitjemøblar – ein perfekt stad å nyte kveldsola eller bruke dei eksisterande grillplassane. Ei ny leikeplass vil kunne gi barn og foreldre eit avbrekk frå handlelivet.

SAMLINGSPUNKT OG LANDSKAPSMESSIG FORANKRING

Det lette taket, som ligg som eit overbygd punkt i parken, fungerer som ein naturleg samlingsstad. Den opne konstruksjonen med søyler og flatt tak skaper ly og skugge utan å lukke seg om seg sjølv, og danner samstundes ein visuell samanheng til den tilsvarande konstruksjonen på Elvetorget.

Dette nye parkområdet skaper ein overgang mellom den opne elvebreidda med parkkarakter og dei meir bygde områda. Parken opplevast lys og venleg, med utsyn til både elva, dei omkringliggjande fjella og busetnaden i bakgrunnen. Det gir staden ei sterk forankring i landskapet og ei kjensle av å vere tett på naturen – sjølv midt i byen.



Eksisterande grønt område og parkeringsplass





Den grønne aksen fungerer både som opphaldsrom, som dagleg rute og som ein levande biologisk korridor der plantar, dyr, insekt og menneske kan ferdast side om side.



Den grønne aksen

Den grønne aksen blir det nye berande landskapselementet i bymidten – ein samanhengande grøn rygg som bind sør med nord: frå den komande nye brua, forbi butikkane, krysset ved Storehagen, vidare forbi busstasjonen og heilt opp til dei nye byutviklingsområda og naturparken i byen, og endar ved skulen og foten av fjellet. Aksen bind saman funksjonane i byen og skaper eit trygt, roleg og naturprega ferdselsrom gjennom heile sentrum.

OPPHALD, RØRSLE OG BIOLOGISK MANGFALD I EITT SAMLA BYROM

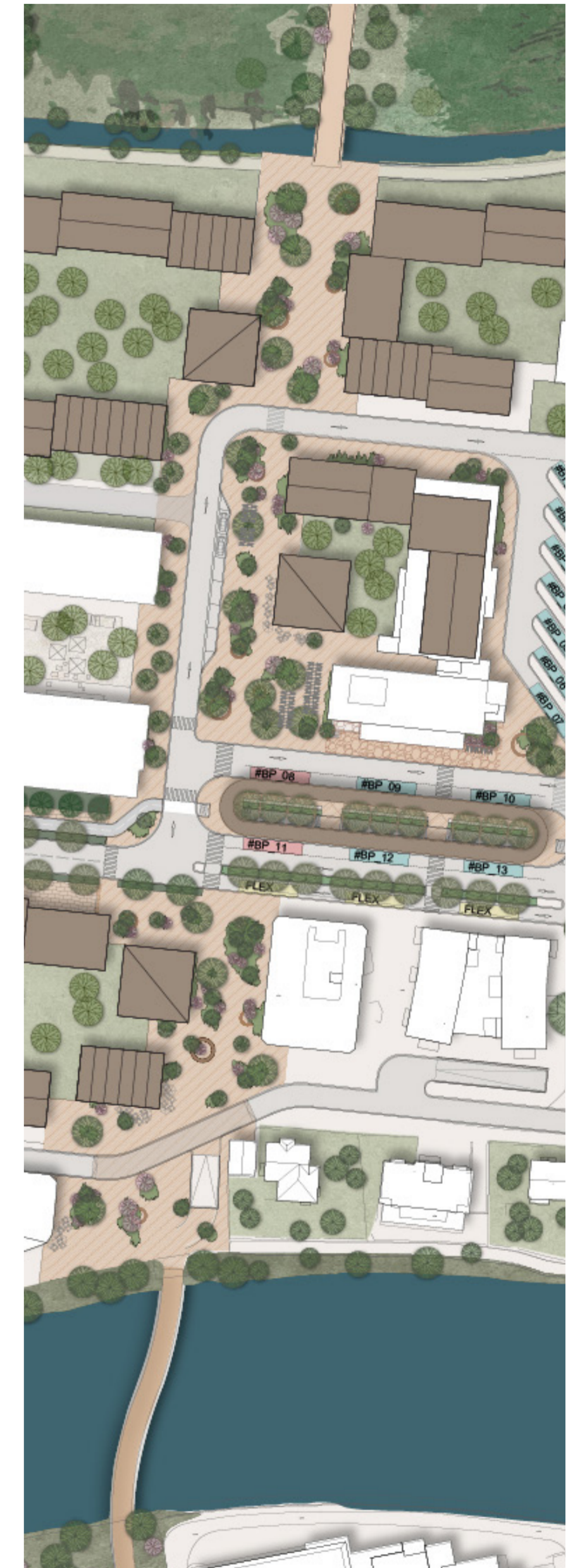
Den grønne aksen fungerer både som opphaldsrom, som dagleg rute og som ein levande biologisk korridor der plantar, dyr, insekt og menneske kan ferdast side om side. Langs forløpet blir det etablert ei rekkje opphaldsstader med benkar, mindre nisjar og moglegheiter for sykkelparkering. Byrommet inviterer til å slå seg ned, møtast og vente på bussen. Tre og staudar skaper ei frodig, sanseleg ramme der årstidene blir tydelege – frå det lyse vårlauvet og blomstringa til sommarens varme fargar og vinterens struktur.

GRØN DEKKE, HANDTERING AV OVERVATN OG TRYGGE SAMBAND

Dekket blir utforma som eit samanhengande, roleg golv som blir brote opp av grønne bed og plantefelt. Dei grønne innslaga gir rytme og variasjon, samstundes som dei fungerer som integrerte system for handtering av overvatn. Bedene samlar opp, forseinkar og filtrerer regnvatn gjennom vegetasjon og permeable jordlag. På denne måten blir landskapets økologiske funksjonar førte heilt inn i bykjernen, og gjer dei grønne flatene til både eit estetisk, teknisk og klimatilpassa grep.

Den grønne aksen utgjør ei trygg og prioritert sone for gåande og syklende i låg fart. Det er den trygge vegen gjennom bymidten – ei rute for alle aldrar, ikkje minst til og frå busstasjonen. Biltrafikken blir avgrensa til nødvendig ærendkøyring, slik at rommet blir opplevd som stille, trygt og i menneskeleg skala.

Belysninga er varm og behageleg og støttar både tryggleik og orientering, samstundes som ho framhevar strukturen i beplantninga og skaper ei stemningsfull atmosfære i kveldstimane.



Tilrådingar for vidare prosess

- Det nye sentrum



Gata er utforma for byliv, der trafikken blir dempa, og syklistar og fotgjengarar bevegar seg uanstrengt og trygt gjennom byrommet.



Storehagen og busstasjonen

Storehagen blir omdanna til ei moderne, grøn byggate med breie fortau, tre på begge sider og ei roleg trafikk-avvikling som til saman skaper eit trygt og inviterande byrom. I byens naturlege sentrum ligg busstasjonen, der Storehagen møter den grønne aksen. Her markerer busstasjonens nye, lette og trebaserte tak eit tydeleg tilkomspunkt for gåande og reisande. Konstruksjonen gir ly, skaper opphaldskvalitet og samlar rørsle rundt kollektivknutepunktet.

Gata er utforma for byliv, der trafikken blir dempa, og syklistar og fotgjengarar bevegar seg enkelt og trygt gjennom byrommet. Menneske bevegar seg uanstrengt gjennom rommet, kryssar vegen eller oppheld seg, handlar i opphaldsnisjar langs vegen. Parkering er organisert i avgrensa felt, slik at byrommet framstår roleg og oversiktleg.

Heile inntrykket er ei bykjerne der mobilitet, opphald og grønne element blir vovne saman i ei samanhengande og framtidssikra løysing.



SENTRUM ER GRØNT

Førde sentrum blir utvikla som ein stad der menneske og natur står side om side. Her går biologisk mangfald, byliv og rekreativ verdi hand i hand og skaper eit levande, trygt og inviterande byrom.

Sentrum fungerer samstundes som eit grønt kollektivknutepunkt, der buss, sykkel og gåande møtest i eit oversiktleg og samanhengande mobilitetsnettverk. Grøn mobilitet blir ein naturleg del av rytmen i byen – med korte avstandar, tydelege samband og eit sentrum der det er lett å velje dei berekraftige transportformene.



Tilrådingar for vidare prosess - Arkitekturen til Connie Henden kan først!



Den vakre og funksjonelle ventehallen med plassen i forkant har fungert i tiår – og blir vidareført – men oppgradert med eit moderne bussystem og tilpassingar som møter krav til universell utforming.



Bevar og bruk om - Rutebilstasjon og godsterminal!

Connie Henden si vakre og ikoniske rutebilstasjon i Færde bør bevarast, og den beste måten er ved å halde fram med å bruke bygget til den same funksjonen, men med ei oppgradert løysing. Det tilrådest å bruke ventehallen og den overbygde «terrassen» vidare, samstundes som det blir etablert ei mobilitetsøy for bybussane som går i pendeltrafikk. Regionbussar blir etablerte i oversiktleg rekkje på austsida, og den opphavlege godsterminalen kan, i tillegg til den opphavlege ventehallen, tilby aktivitetar, handels-tilbod og anna til dei reisande medan dei ventar på bussen.

Godsterminalen kan få nytt liv ved å leggje til nybygg på taket av eksisterande bygg, som til dømes kan romme studentbustader eller internat for elevar på vidaregåande skule. Ved å bu ovanpå ein aktiv førsteetasje (godsterminalen) vil det kunne etablerast sambruksareal for dei som bur i bygget, og dei som ønskjer å bruke bygget medan dei er på reise, anten det er folk utanfrå eller lokale. Døme på tilbod som kan etablerast, er funksjonar som bydelverkstad for kreativitet, ombruk og reparasjon, kontor fellesskap/fjernkontor-løysingar, kantine/kafé, «tingas bibliotek»/BUA-konsept, kiosk, treningssenter m.m.



Firda Billag-verkstadene vart vidareførte og utvikla med «mellombels innhald», saman med ny bruk av godsterminalen.



Den opphavlege rutebilstasjonen sin gode funksjon som ventehall får ei form for utviding ved at det er mogleg å etablere eit tak med ventesone under.

Tilrådingar for vidare prosess

- Spel vidare på den kvaliteten som allerede finnes.

Bevar og bruk om - og spel vidare på den kvaliteten som allerede finnes.

Den opphavlege rutebilstasjonen har ein viktig kvalitet i takoverbygninga som gjev ly og skapar ei god ventesone for dei reisande. Ved å etablere ei ny takkonstruksjon kan ein vidareføre denne kvaliteten, og gi høve til å vente ute under tak i eit meir oppe rom. Slik blir funksjonen utvida, samstundes som ein tek vare på prinsippet frå det eksisterande bygget og fører det vidare i ei ny form.

På same måte som ein fører vidare bruken av Hendens busstasjon, kan det vere ein stor kvalitet for sentrum å ta vare på og vidareføre bruken av eksisterande verkstadsbygg og godsterminal. Dette kan vere permanente løysingar, eller mellombels bruk medan byen utviklar seg og blir tettare. Verkstadsbygga kan romme til dømes mathall, kunst- og kulturtilbod og møteplassar for unge, medan godsterminalen kan få funksjonar for ventande og reisande, og òg koplust til bustader som kan etablerast oppå bygget, med felles og sosiale areal for familiar, eldre og studentar eller elevar på vidaregåande skule.

Verkstadsbygga kan romme ulike tilbod. Dei kan få mathall. Dei kan gi plass til kunst og kultur. Dei kan vere møteplassar for unge. Godsterminalen kan få funksjonar for ventande og reisande. Ho kan òg knytast til bustader som blir bygde oppå. Desse kan få felles-areal og sosiale rom. Dette kan passe for familiar, eldre og studentar eller elevar.



Godsterminalen kan transformerst og brukast med eller utan påbygg/tilbygg.



Firda Billag-verkstadshallane – gjer dei om til innovasjonshallar, streetfood og kultur – start tidleg!

Finn saman på vegen!
Skap ein samla strategi for framtidens Førde

