



Til

Statens Vegvesen

Sogn og Fjordane  
Sogn og Fjordane Fylkeskommune

Førde Kommune

Medlem av:



**Norges Automobil Forbund (NAF) avdeling Fjordane og Ytre Sogn og vegen vidare for Førdepakken.**

NAF er ein medlemsorganisasjon for bileigarar og andre trafikantar. Vi er opptekne av trafikantane sin tryggleik og rettar, rettferdig avgiftspolitik og miljø. Lokalt i

Fjordane og Ytre Sogn representerer NAF ca. 6.300 medlemmer. Og, vi er uroa for vegen vidare, for Førdepakken.

NAF meiner Førde Kommune sitt fokus på å få tittelen "Sykkelbyen Førde" har fått for stor merksemd i høve andre tiltak og at Førdepakken ikkje på svært lenge vil løyse intensjonane som var lagt til grunn for etableringa av denne delvis bompengefinansierte utbygginga av vegnettet i Førde.

Førdepakken er beskive i Stortingets Prop. 137 S (2014–2015). Den har i si innleiing eit tydeleg mål, sitat: *Vegnettet i Førde sentrum er ikkje dimensjonert for dagens trafikk. Det er tidvis problem med å avvikle trafikken på ein trygg og effektiv måte. I rushtida er det tett og saktegåande trafikk.*

Søknad om bompengeinnkreving er politisk handsama i Førde, og omliggande kommunar. Den politiske handsaminga i Førde Kommune synest i Stortingets Prop. 137 S å fokusere i hovudsak på finansieringsforma og i langt mindre grad kva tiltak, og rekkefylgja av tiltaka, som skal løyse trafikkavviklinga.

Askvoll, Gaular, Flora og Naustdal kommunar gjev si tilslutning til Førdepakken (med tilleggskrav som koordinering av bompengeinnkrevingstiltak i desse kommunane).



Jølster kommune gjev si tilslutning slik, sitat: *Ei framtidsretta utvikling av fylkeskommunale vegar, kommunale vegar og gang og sykkelstiar i og kring Førde sentrum er viktig også for utviklinga i Jølster og innbyggjarane i Jølster.*

Ingen kan lese Førde sine nabokommunar si tilslutning til Førdepakken på annan måte enn at ein ynskjer betre trafikktilhøve for dei som har sitt arbeid eller andre ærend i Førde. Dei har, på same måte som Fördianarane, erfart at trafikktilhøva i Førde vert verre og verre for kvar dag som går. Og dei køyrer i all hovudsak bil, det er ikkje mange av desse som sykklar. Det er pr. i dag utopi å sjå føre seg at denne trafikken med det første kan verte eratatta av kollektiv transport. Det er lite truleg at ein mogeleg auka sykklebruk av dei som bur i sentrumsnære område i Førde vi ha nokon innverknad på det som er skildra ovanfor.

Av tiltaka som er godkjende i Førdepakken, meiner NAF at det kun er fire som faktisk kan hjelpe til med å få avvikla trafikken som i dag står i stampe kvar morgon og kveld, og som skapar utrygge forhold for både bilistar og mjuke trafikantar.

Det er tiltak 20 (bru over Jøstra frå Øyrane til Halbrend. **Etter** det vi forstår innheld dette tiltaket ein eigen bomstasjon), tiltak 7 (lysregulering i krysset til E39 Halbrendsbrua), tiltak 1 (bru Førdehuset -Hafstadparken) og tiltak 12 (bru Langebruvegen – Indre Øyrane). Med prosjekterte sykkelveggar og fortau på desse strekka er også hovudutfordringane til mjuke trafikantar også løyst gjennom sentrum.

NAF er uroa for rangeringa av tiltaka. Desse bør vere dei fire første ein startar med. Dette er også dei tiltaka som trafikantane i Førde og kommunane ikring vil ha størst nytte av. Det er bilistane som tek mykje av kostnadane, då må desse også få merkbar uttelling. Dessutan vil dette gjere det lettare for «mjuke» trafikantar å gjere bruk av dei urbane kvalitetane som etterkvart kjem til syne i sentrumsområdet.

Dagens vegnett i Førde er også fleire stader utan reelle omkøyringsveggar i fall ulukker eller andre tilfelle av vegstenging. For å understreke kor viktig dette er, kan vi ta eit døme: Ein brann i eit vogntog på E39 mellom Storehagen bru og Halbrendsbrua i dag vil stoppe all trafikk i heile Førde sentrum og langt utom byen. Einaste omkøyringsalternativ i ein slik situasjon er via Moskog, Viksdalen





og Sande, eller omvendt. Denne omkøyninga er 85 km, og berekna køyretid er minst 1,5 time på delvis svært smal og dårleg veg. Ikkje alle køyrety har lov å køyre der heller (årsdøgntrafikken i området er omlag 13.000 køyrety).

Dei fire hovudtiltaka nemde ovanfor løyser også dette, slik at alle trafikantar, herunder naudetatar, rutebilar, syklistar og gåande kjem seg fram om dei skal kort eller langt.

NAF trur også at vi har dei fleste med oss når vi ser tiltak 6 (fortau fv.609 Steinavegen) som svært viktig i høve trafikktryggleik, då dette er ein farleg veg heilt utan nokon form for vern og sikring av mjuke trafikantar i dag. Begrensar ein seg til kun lysregulering ved Halbrendsbrua i staden for heilt nytt kryss, vert fortau i Steinavegen finansiert av seg sjølv.

Ein må også ha i mente at E39 kanskje er lagt utanom i løpet av byggetida til Førdepakken. Då er det unødvendig å bruke store midlar på eit stort og arealkrevjande planfritt kryss ved Halbrendsbrua som i tillegg vil rasere eit av dei mest verneverdige og flotte gardstuna som er att frå gamle Førde.

Angedalsvegen er for NAF også ei viktig strekning å få gjort noko med, først og fremst trafikktryggleiksmessig. Vi meiner at denne tiltaksdelen kan gjerast i fleire og rimelegare steg i staden for alt på ein gong. Ein kan starte med å gjere vegen einvegskøyrd mellom Kyrkjevegen og Solvang/Prestefoss bru. Det vil gje god plass til fortau, sykkelbane og bilveg utan dei store investeringane og utan å rive mange bygningar langs vegen. Belastinga på vegnettet Angedalsvegen – Vievegen - Kronborg vert heller ikkje monaleg større ved å gjere dette. Trafikktryggleiken vert svært mykje betre enn i dag og tiltak 2 (Vievegen forbi sjukehuset) vil gje syklistar ei trygg og god løysing, når det får prioritet rett etter dei aller viktigaste tiltaka. 16 millionar kroner til Vievegen vert lett å finne når ein kanskje sparar 100 millionar på ei redusert utbygging i Angedalsvegen.

Alle planlagde tiltak i Førdepakken er gode på kvar sin måte, men det er lite truleg at alle vil verte realiserte. Då må ein kunne sjå litt meir på kvar skoen faktisk trykkjer, prioritere det viktigaste og heller redusere noko på krava til fullkomen utforming.







Eksempel på tiltak vi meiner bør lang ned i prioritet er til dømes gang og sykkelbru over Jølstra mellom Sentrum Sør og Storehagen . Dette kan ikkje reknast som eit høgt prioritert tiltak som støttar opp under hovudintensjonen til Førdepakken. Det same kan seiast om å bruke 80 millionar på ny veg ved Slåtten Skule, den kanskje sikraste skulevegen Førde har i dag. Også her ligg rundt 100 millionar kroner ein kan utsette og omprioritere til tiltak som gjev merkbare resultat.

NAF krev at styrande for Førdepakken må vere å prioritere på ein slik måte at alle får ein vinst, ikkje berre på lang sikt, men så tidleg som råd. Vi kan ikkje leve med dei trafikale forholda vi har i dag, betale bompengar og ikkje sjå effektar før om 8 år eller meir. Lat Førdepakken verte det dei fleste i spleiselaget faktisk forventar. Tryggare vegar og mindre kø.

Førde, 4. februar 2016.

Etter fullmakt

Leif Bell

Leiar samferdselspolitisk utval

