



Sentrum i det nye urbane Førde

BOTSFOR
23. - 24. september

Program:

Tirsdag 23. september

10.00 **Velkommen og introduksjonar**
v/ Nils Gjerland, Førde kommune
v/ Olav Terje Hove, Statens vegvesen

Kva er BOTSFOR?

v/ Einar Lillebye, Statens vegvesen

Seminarprogram, presentasjon av deltakarar - arbeidsform, gruppedanning

v/ Tore Solberg, Statens vegvesen

11.00 Førde sett utanfrå

v/ Arne Sælen, LandskapDesign as/ UMB

11.30 Lunsj

12.15 Guida busstur i Førde: Historiske linjer og samferdsle

v/ Hans Jakob Reite

14.00 Trafikken i Førde

v/ Odd Harry Strømsli, Statens vegvesen

14.30 Plansituasjonen i Førde

v/ Reidar Hatlebrekke, Leiar, arealforvaltning i Førde kommune

15.00 Gruppearbeid 1+2

17.15 Gateplanlegging i byer og tettsteder

v/ Einar Lillebye

Onsdag 24. September

08.30- Tilbakeblikk på gårsdagen, om dagens arbeid

v/ Tore Solberg

09.00 Oppleving og erfaring som brukar av gater, fortau og vegar i Førde

v/ Representantar frå Førde Industri- og

næringssamskipnad

v/ Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne

v/ Naturvernforbundet

10.00 Gruppearbeid 3

11.00 Gjennomgang i plenum

12.00 Lunsj

13.00 Gruppearbeid: Vidare arbeid med idear og løysingar.

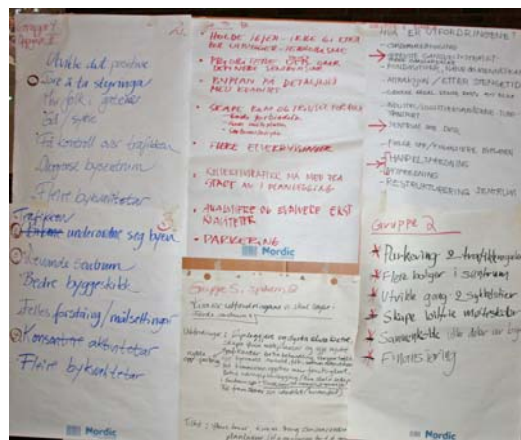
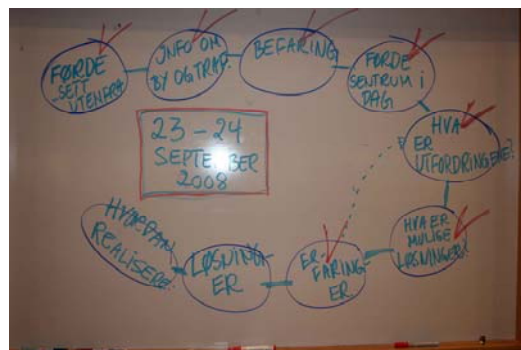
Kva skal til for å realisere idear og tiltak?

Kva hinder må vi overvinne?

15.00 Vegen vidare: Evaluering og avslutning

v/ Einar Lillebye

v/ Nils Gjerland



Deltakerliste:

		DAG 1	DAG 2
Nils Gjerland	Planutvalet (ordfører)	x	x
Jorunn Eide Kirketeig	Planutvalet	x	
Norvall Nøringset	Planutvalet	x	
Bjørn Harald Haugsvær	Planutvalet	x	x
Kjell Arne Hjelmbrekke	Planutvalet (vara)	x	x
Sigbjørn Løland Torpe	Lokallagsleiar i Førde SV	x	x
Ole John Østenstad	Rådmann	x	x
Håkon Fimland	Kommunalsjef	x	x
Reidar Hatlebrekke	Leiar arealforvaltning	x	x
Berit Holme	Arealplanleggar	x	x
Atle Holsen	Barnerepresentant /Fagutvikling	x	x
Doris Rutledal	Folkehelsa	x	x
Jan Tandle	Førde Parkering	x	x
Leif Arne Åsen	Førde Industri- og Næringsssamskipnad	x	x
Rolf Årdal	Sunnfjord Næringsråd	x	
Åshild Kjelstad Seljesæter	Sunnfjord Næringsutvikling	x	x
Bjørn Nordberg	Firda Billag	x	x
Magne Faleide	Lensmannen i Førde og Naustdal	x	x
Oddvar Etnestad	Naturvernforbundet Indre Sunnfjord		x
Gro Indrebø	FFO Sogn og Fjordane		x
Eiliv K Berdal	Helse Førde/ Førde Sentralsjukehus	x	
Anne Mette Hjelle	Førde Framover	x	x
Svein Arne Hoff	Førde Framover	x	
Lidvin M. Osland	Førde Framover	x	x
Trond Sundby	S. og Fj. Fylkeskommune Regionalavd	x	
Olav Terje Hove	Statens Vegvesen	x	x
Arnfinn Båtevik	Statens Vegvesen	x	x
Odd Harry Strømshid	Statens vegvesen	x	x
Ellen Njøs Slinde	Statens vegvesen	x	
Dina Lefdal	Statens vegvesen	x	x
Jørn Reinsborg	Vegdirektoratet	x	x
Tore Solberg	Vegdirektoratet	x	x
Arne Sælen	LandskapDesign as / UMB	x	x
Eivind Hartmann	Oslo kommune / PBL	x	x
Anton Bakken	Norsam AS	x	x
Runar Henanger	Plan Urban AS	x	x
Thomas Johnsen	AHO	x	x
Kai Slagsvold Hekne	Statens Vegvesen Region Øst	x	x
Einar Lillebye	Vegdirektoratet	x	x
Cecilie Bjørlykke	Norconsult	x	x



23. september

Velkommen ved Ordførar Nils Gjerland

I Førde har det i ei årrekkje vore diskutert overordna planer. E39 utanom sentrum er framleis berre ein strek på kartet, og vegsystemet er forelda og til dels utilstrekkeleg. Rv5 har trafikk som forsinkar næringsutviklinga. Veg i seg sjølv er ikkje eit mål, men eit medel som skal gjere det enkelt å leve. Vi treng tiltak som gjev kvalitet for gåande og syklande, og der vi unngår herk og heft. Vi treng gode trafikklysingar og metodar for gjennomføring. Vi treng rom for det som høyrer sentrum til.

Velkommen ved Olav Terje Hove, Distriktssjef Statens vegvesen

Det har vore mange utgreiingar og planer for Førde, men vi veit framleis ikkje heilt kva vi vil. I januar blei det gjennomført ein KVU verkstad¹ for strekninga Lavik - Skei. Men vi vart liksom ikkje heilt ferdige med Førde. Dette er ei god vidareføring av denne prosessen.



Dette er ikkje berre ein "veg og gate" konferanse. Vi må tenkje heilskapleg; kva vil vi med Førde om 40 år? Kommunen er planstyresmakt, og trafikken må løysast i samarbeid med Statens vegvesen i ein samordna prosess. Det er og ein ambisjon at idédugnaden skal hjelpe til med ei konkretisering ift komande NTP prosess.

Førde sett utanfrå v/ Arne Sælen, LandskapDesign as/ UMB

– Ein gjennomgang av Førde sine utfordringar og kvalitetar eksemplifisert ved løysingar, (by)strukturar og situasjonar frå andre stader.

Førde er innafor ramma av den fantastiske Vestlandsnaturen, men kva er Førde? Ein by? eller ei grend med veksesmerter? Kva er bykultur og kva skal til for å bli ein by? Bykultur illustrert gjennom 4T: Tyngde – Tett – Tid – Tradisjon. Kva assosierar ein med Førde, kva er kjernen i det som identifiserar staden? Rundkøyring? Vegskjering? Skywalk eller himmelstige?

E39 glir umerkeleg inn i Førde, med typisk veggeometri. Førde har vakre veganlegg, men ingen gater slik gatene er i den tette byen. Tek ein tverrsnittet for RV5 er dette 40 -50m breitt, tilsvarande Torgalmeningen i Bergen. Tverrsnitt i bygater er ofte nær kvadratet i form, til dømes Strandgaten i Bergen. Førde sine veganlegg har tverrsnitt som ein Boulevard. Storehaugen/ Angedalen har potensial som Førdes Boulevard.



¹ KVU er forkorting for konseptvalutgreiing. Ein KVU vert gjennomført for statlege prosjekt over 500 mill. Føremålet med KVU er å få betre styring med planlegginga av store prosjekt på eit tidleg stadium.

Førde er bilar, bilar og bilar. Og mange parkeringsplassar, store breidder, rik på rundkøyningar og fattig på gater. Det er mykje "dobbeltkøyring" i Førde – kan ein økonomisere med vegarealet?

Om by og kvalitetar:

- Folk skaper by.
- Til kollektivterminalen: Må den liggje her? Og sjå slik ut? Kan ein tenkje nytt i høve til terminal og bensinstasjon i sentrum?
- Kortreiste materialar, bruke potensialet som ligg i lokale materialar, til dømes Lindane stein.
- Byformplanen har registrert fleire hundre sitjeplassar i Førde, - men er dei gode?
- Jølstra er ein viktig ressurs, ein må unngå å byggje seg vekk frå elva.
- Landart?
- Førde er ein grøn by, men manglar byen ein overordna "plantingsplan" for det sentrale Førde? Til dømes vert det finaste fortauet i Førde "buska" bort frå byen
- Kunstprosjekta i sentrum er mange, og varierer frå stillferdig og integrert til "sleppt ned"



Punkter frå diskusjonen i etterkant:

- Men må bilane vekk frå Førde? Det funkar jo!
- Korleis kan ein vidareføre det arbeidet vi nå er i gong med her?
- Kva med gatebreidda og Handbok 017?
- Erfaringar med parkeringsrestriksjonar frå andre stader?
- Parkering kan ha kvalitet
- Viktig med ein sentrumsavgrønsing

Vi treng å definere hovudlinjer og sentrumsavgrønsing for Førde:

FORTETT men ikkje for TETT

Trafikken i Førde v/ Odd Harry Strømsli, Statens vegvesen

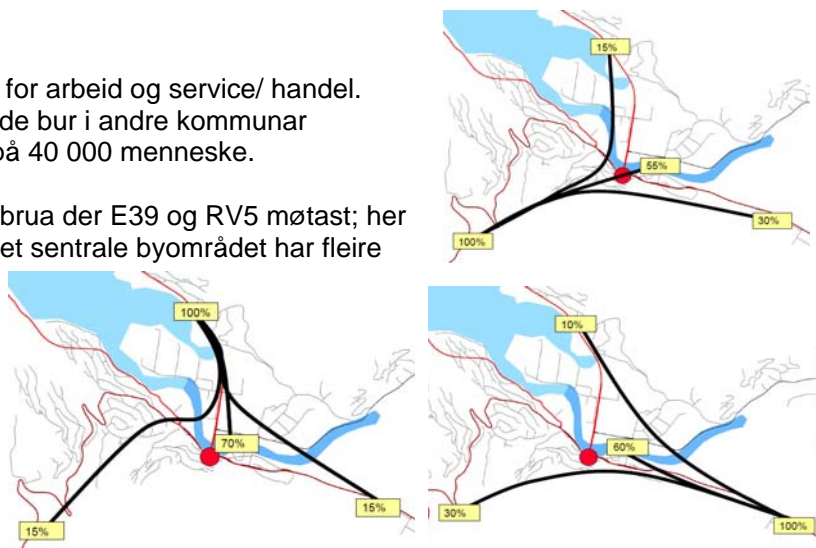
E39 og RV5 er hovudinnfartsårer til Førde

- 55% av reisande frå sør (Sande/Bergen) har Førde som mål
- 60% av reisande frå aust
- 70% av reisande frå vest

Førde er eit knutepunkt i regionen for arbeid og service/ handel.

- 27% av dei som arbeider i Førde bur i andre kommunar
- Førde har eit handelsomland på 40 000 menneske.

Høgste trafikkvolum finn ein på bybrua der E39 og RV5 møtast; her er ÅDT på 14 000. Veglenkene i det sentrale byområdet har fleire uoversiktlige kryss/ kryss med dårleg utforming. Det er også her ulukkene skjer. Vegsystemet totalt sett er i liten grad tilrettelagt for gåande. I tillegg vart det vist oversikt over konsept som er diskutert i samband med KVVU, der eit viktig spørsmål er gjennom eller utanom Førde.



Planstatus – viktige planrammer – v/ Reidar Hatlebrekke, leiar arealforvaltning i Førde kommune

- Kommuneplanens arealdel gjeld fram til 2017
- Avgrensing av Sentrum i Førde er gitt gjennom Kommunedelplan for byutvikling vedtatt 24.1.2005 (Retningsliner)
- I 2001 ble det utarbeidd ein trafikkplan (Planen var i form av ei rullering av plan frå 1998) Ambisjon for trafikkplanen var ei utvikling i retning mot gate og eit ønskje om ein tettare gatestruktur.

KDP for byutvikling definerer sentrumsområdet og gir rammer i form av retningsliner vedr. bystruktur og form. Planen er utarbeidd i prosess der fylkeskommunen og Statens vegvesen har deltatt. Det er rekna ut samla potensial for fortetting innanfor den definerte sentrumsavgrensinga. Fortettingspotensial og arealreserve i Førde sentrum er på 100 000 m². Eit viktig punkt i planens retningsliner er parkeringsnormene. Her er det etablert ein praksis i sentrum med frikjøp frå parkering tilsvarande kostnad for etablering av p-plass. Planen legg opp til etablering av fleire p-hus.

Område med pågåande planarbeid:

- Hafstad bydel, 240 bustader samt idrettsanlegg, arbeidsplassar
- Sentrum Sør – bydelen stagnerer i dag, ønskje om fortetting i tråd med vedtatt byutviklingsstrategi
- Storehaugen- Planer for forretning/ kontor/ bustad (10.000 nye m²), torg/ møteplassar og opprusting av elvebreidda
- Olabakkene – utbyggingsønskje, men området manglar gangforbindelse til sentrum
- Hafstad, nord for Hafstad bydel: Må planane her avvente omlegging/utbygging/alternativ for E39 ?
- Vika /RV5 vegvesenet regulerer krysset, utvikling av området avventer denne prosessen
- Brattbergvika og E39; her er det 60 – 80 tomter
- Det er utført ei rekkje trafikkanalyser de seinare åra. Utbyggjarane må ta store kostnader ved etablering i sentrum sfa vegutbygging og rekkefølgjekrav


Førde kommune ønskjer eit sentrum med urbane kvalitetar – og treng eit vegnett som held mål – kommunen leiter framleis etter den optimale vegplan.

Punkt frå diskusjonen i etterkant:

- Ein må få orden på E39 som skal utanfor Førde – og ikkje koble denne med g/s for skoleelevar
- Etterlyser skisser for E39 KVU – kan vi få sjå desse?
- Vi må kunne handtera trafikken som kjem til oss
- I sentrum sør ligg E39 som ein barriere – vi treng å få lagt denne utanom bykjernen
- Rekkjefølgjekrav– kven skal betale gildet? – utbyggingsavtaler?
- Kor mykje utgjer gjennomgangstrafikken på E39? – ca 3500 ÅDT – Kan denne delen bli teken ut av vegsystemet og vegen gitt annan funksjon?
- Tungtrafikkdelen er 18% (av heile ÅDT – volumet)
- I X RV5 under Egget er det oppstuing – Men kva vil oppstuing si? Ca 5 min forseinking på det verste. Er dette noko problem? Trafikksituasjonen og ulykkesrisikoen gjer at kommunen har lagt ned byggje og deleforbod.
- Dette er innfallsport med bil til Førde og Florø – Vi får ikkje gjort noko før trafikkproblema er løyst.
- Kva med klimaaspektet? – byggje i sentrum i staden for på Hafstadjordet?
- Kva er akseptabel gangavstand i Førde?

GRUPPEARBEID

<p>GRUPPE 1</p> <p>Trond Sundby Eivind Hartmann Odd Harry Strømslid Norvall Nøringseth Ole John Østenstad Åshild Kjelstad Seljesæter Lidvin M. Osland</p>	
<p>1 – status for det URBANE Førde (FØRDE sentrum i dag)</p> <p>Førde har urbane tilbud men manglar urbanitet. Potensialet er til stades! Problem: Parkering Trafikk? Mjuke trafikantar Manglar møteplassen</p>	<p>2- Kva er utfordringane?</p> <p>Sentrum sør dør Handelsspreiing/ byspreiing Oppruste gangvegssystemet, trygge gangareal Omdømmebygging Fondmotiv, natur- og menneskeskapte Attraksjonar etter stengetid Grøne areal – vende byen mot elva Industri og logistikkområde, tungtransport Følgje opp/finansiere byplanen Restrukturere sentrum</p>
<p>GRUPPE 2</p> <p>Arnfinn Båtevik Jørn Reinsborg Thomas Johnsen Atle Holsen Nils Gjerland Jan Tandle</p>	
<p>1 – status for det URBANE Førde</p> <p>Trafikknutepunkt Handlesentrum Store areal</p> <p>Potensial /muligheiter: Nok bil og p- areal Ønskjer meir fotgjengar og sykkelareal Rein elv stort potensial</p>	<p>2- Kva er utfordringane?</p> <p>Parkering og trafikkregulering Fleire bustader i sentrum Utvikle gang- og sykkelstiar Skape bilfrie møtestader Koble saman ulike delar av byen Finansiering</p>

Byplan?															
<p>GRUPPE 3 Svein Arne Hoff Bjørn Nordberg Håkon Fimland Dina Lefdal Arne Sælen Bjørn Harald Haugsvær Anton Bakken</p> 															
<p>1 – status for det URBANE Førde Manglar plan for elveparken Manglar plan for indre Øyrane Manglar mål for byutvikling men har prinsipp Kommune og vegvesen venter på kvarandre Manglar plan prinsipp for 1.etg Store muligheter</p>	<p>2- Kva er utfordringane? Halde igjen – ikkje gi etter for utbyggjarterrorisme Prioritere hovudutbyggingsområde, definere sentrumsområde Byplan på detaljnivå med kvalitet Skape rom og trivsel for folk – gode samanhengar, gode møteplassar, sentrumsbustader Fleire elvekryssingar Kollektivtrafikk må med frå starten i planlegginga Analysere og evaluere eksisterande kvalitetar Parkering</p>														
<p>GRUPPE 4 Kai Slagsvold Hekne Magne Faleide Berit Holme Kjell Arne Hjellbrekke Ellen Njøs Slindre Eiliv K Berdal</p>															
<p>1 – status for det URBANE Førde Elva Bilbyen Handel USA (Kansas) Hovudveg gjennom sentrum Vokse for fort Sterke grunneigarar Positiv stad/by</p>	<p>2- Kva er utfordringane?</p> <table border="0"> <tr> <td>Tore ta styringa</td> <td>Avgrense bysentrum</td> </tr> <tr> <td>Trafikken må underordne seg byen</td> <td>Fleire bykvalitetar</td> </tr> <tr> <td>Levande sentrum</td> <td>Betre byggjeskikk</td> </tr> <tr> <td>Konsentrere aktivitetar</td> <td>Felles forståing/målsetjingar</td> </tr> <tr> <td>Meir folk i gatene</td> <td>Utvikle det positive</td> </tr> <tr> <td>Gå/sykle</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Få kontroll over trafikken</td> <td></td> </tr> </table>	Tore ta styringa	Avgrense bysentrum	Trafikken må underordne seg byen	Fleire bykvalitetar	Levande sentrum	Betre byggjeskikk	Konsentrere aktivitetar	Felles forståing/målsetjingar	Meir folk i gatene	Utvikle det positive	Gå/sykle		Få kontroll over trafikken	
Tore ta styringa	Avgrense bysentrum														
Trafikken må underordne seg byen	Fleire bykvalitetar														
Levande sentrum	Betre byggjeskikk														
Konsentrere aktivitetar	Felles forståing/målsetjingar														
Meir folk i gatene	Utvikle det positive														
Gå/sykle															
Få kontroll over trafikken															

GRUPPE 5

Reidar Hatlebrekke
Sigbjørn Løland Torpe
Leif Arne Åsen
Runar Henanger
Anne Mette Hjelle



1 – status for det URBANE Førde

+

Elva – kraftig, vital
attraktiv
folk på dagtid i sentrum
Lett å få parkering (+/-)
Mange og varierte
handelstilbud
Smeltedigel
ressurssterke
innbyggjarar
Godt helsetilbod
Mange fritidstilbod

-

Må utnytte grønne lunger
betre
Manglar møteplassar – for
mykje asfalt
Biltak, lite folk utanom
dagtid i sentrum, for få
opplevingstilbod
Kaotisk og forvirrande
trafikkbilete
For lite variert fritidstilbod
– særlig for unge
Dårleg tilrettelagt for
gåande og syklistar, for
mange p-plasser
Høge
etableringskostnader
Dårleg gatestandard,
innadretta bygningar

2- Kva er utfordringane?

UTFORDRING: Synleggjere og dyrke
elva betre. Skape fleire møteplassar og
gje mjuke trafikantar betre handsaming,
Klargjere trafikken, rydde opp i
parkering, gje byromma betre innhald,
folk i sentrum døgnet rundt, at
kommunen opptre meir forutsigbart,
betre næringsplanlegging, kva skal vi
satse på i sentrum sør?
Tilrettelegging for næringslivet generelt
Få fram Førde sin identitet

TILTAK: fleire bruer, overordna
planleggjar som gjev prinsipp for td. god
lyssetjing, skilting osv, meir og betre
kommunikasjon.
Rydde elva, gjere den meir tilgjengeleg,
satse på ein hipp sentrumsdel meir
småskala, bruke kunstnarar, pynte med
blomar.

Syntese etter oppsummering i plenum:

Byens behov:

- Fortetting
- Folk i sentrum
- Kva er det FØRDE trenger
- Møteplassar
- Trafikken må underordne seg byen

Gateplanlegging i byer og tettstader v/ Einar Lillebye

Statens vegvesen har lang tradisjon for planlegging av bil i by, men det er nå eit skift i fokus: *"Statens vegvesen har i løpet av de siste 50 årene tilrettelagt for bil i byene. Nå må vi tilrettelegge for redusert bilbruk. I byene må vi erstatte bilen med kollektivtrafikk, sykkel og gange!"* Terje Moe Gustavsen, 18.08.2008. Vi står no overfor eit paradigmeskifte i høve til korleis vi planlegg for transport i by. Skiftet er materialisert i arbeid med ny handbok 170, som både har ein del for veg og ein del for gate.

Klimautfordringa gir krav til kraftige reduksjonar i CO2 utslepp. Her er reduksjon i biltrafikken ein viktig bidragsytar. Det er to kraftige drivkrefter bak trafikkveksten:

- Vi har stor grad av urbanisering, men ikkje nødvendigvis tett
- Auka bilhald, også med eksplosiv vekst i land som Kina og India. – dvs at det vi jobbar med i dag må dei forhalda seg til i nær framtid.

USA som førebilete – først for motorvegutbygging på 60- talet, no for sykkelsatsing (San Francisco).

Korleis kan vegdirektøren sine mål integrerast i Førde sentrum?

–Så å seie alle mellomstore byar har eit trafikkproblem, men og transportvaner som skapar problemet. Tålegrensa i høve til trafikk er ein sosial, psykologisk og fysiologisk storleik, ikkje ein endeleg faktor.

Corbusier la ned gateplanlegginga i 1922. *"Our streets no longer work. Streets are an obsolete notion"* Døme frå etterfølgjande plantradisjon er plan for Oslos trafikksystem frå 1965. Det er i denne tradisjonen vegsystemet i Førde by er planlagt. - Men kva prosess ligg bak Førdes vegstruktur og utforminga av denne?

Handbokhierarkiet manglar i dag ei handbok for planprosessen, ein handbok over handbok 017. Ein handbok med metodikk og premisser for veg- og gateplanlegging (HB 011). Denne er under utarbeiding saman med ei handbok for Planlegging og utforming av gater/gatearkitektur (HB 023).

Handbok **011** vil innehalde viktige inngangsparametrar som overordna krav, rammer og funksjonar. Krav i form av; framkomme, tilgjenge, trafikktryggleik, miljø, estetikk, osb. Rammer i form av arealbruk, kulturlandskap, stadidentitet, demografi, klima, kriminalitet og ulukker. Funksjonelle krav som krav i høve til handel, opphald, biltrafikk, parkering, kollektivtrafikk, sykkeltrafikk, fotgjengarar, kurvatur, private og offentlege tenester.

Handbok **023** om "Gatearkitektur" inneheld arkitektoniske utformingsprinsipp for gate og set gata i ei historisk ramme. Handboka kjem tidlegast ut i 2010. Handboka inneheld arkitektoniske krav til byform, gaterom, tverrsnitt, lengdesnitt, topografi, horisontalkurvatur, vertikalkurvatur, vegetasjon og møbel.

Å planlegge for menneskje – men kvifor er ikkje då menneskje viktigaste premisser for planlegginga? Fem tilhøve som må ivaretakast for at gata skal bli ein arena for oppleving og sosialt liv: målpunkt, god fysisk form, tilbod, rammevilkår og tilgjenge. Visjonane må bli mål for det urbane Førde (visjonar er for uforpliktande)

"En by utan sosiale rom er ingen fullstendig by – det er et spørsmål om det er en by i det hele tatt" (Jan E Hansen "Hvis byen fikk bestemme" (1995))

Kan ein køyre 30 km i timen på ein stamveg? Visst kan ein det!

24. september

Oppleving og erfaring som brukar av gater, fortau og vegar i Førde ved representantar frå 3 ulike brukargrupper:

Førde Industri- og næringsssamskipnad om bruken av gate og veg v. Leif Arne Åsen

Førde har eit tett sentrum med handel og service som skapar og er avhengig av trafikk. Mange stader har ein uoversiktleg situasjon. Dette gjer tilhøva krevjande for logistikk/varetransport. Sentrum er planlagt rundt 2 hovudinnfartsårer.

Folk er ikkje nødvendigvis på dei planlagde møtestadane, er dei planlagde møteplassane på rett stad? Er det rett å dele sentrum syd i 2? For utbyggingsinteressene blir trafikken premis for det som er mogeleg å få til på dei enkelte tomtane (avkøyrsløse mm). Korleis kan vi fortette med dei store restriksjonane som er no? Førde er skapt av sterke næringsdrivande og vegkontoret. Vi må få til ein trafikklysing som gir fortettingsmuligheit, og gå saman om å utnytte muligheitene. Førde er ein moderne by, få planlagt slik at det er plass til alle med fortau og møteplass og p-hus.

Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne (FFO) Magne Sandvik, med eksempel på utfordringar for synshemma og menneske i rullestol ved Magnus Strand og Ole Jonny Farsund

Ei viktig problemstilling er knytt til å unngå diskriminering sfa manglande tilgjenge. Ein må sikre universell tilgjenge i planarbeidet. Formålet er å sikre hovudlysingar tilpassa alle, ikkje spesiallysingar. I planlegginga av Førde må ein ta omsyn til ulike brukargrupper i planlegginga. Her finst ei rekkje malar og dokumentasjon nedfelt i lovverket – der kjem også ei diskriminerings- og tilgjengelighetslov.

Praktiske døme: Synshemma og gåande i rullestol eller med rullator: reise til/frå arbeid til fots vert til dømes vanskeliggjort av dårlege lysingar for lys, fargebruk med liten kontrast, glatt vegbane, mangel på samanhengande gangliner og svingdørar.

Naturvernforbundet ved Oddvar Etnestad – framkomme for syklistar

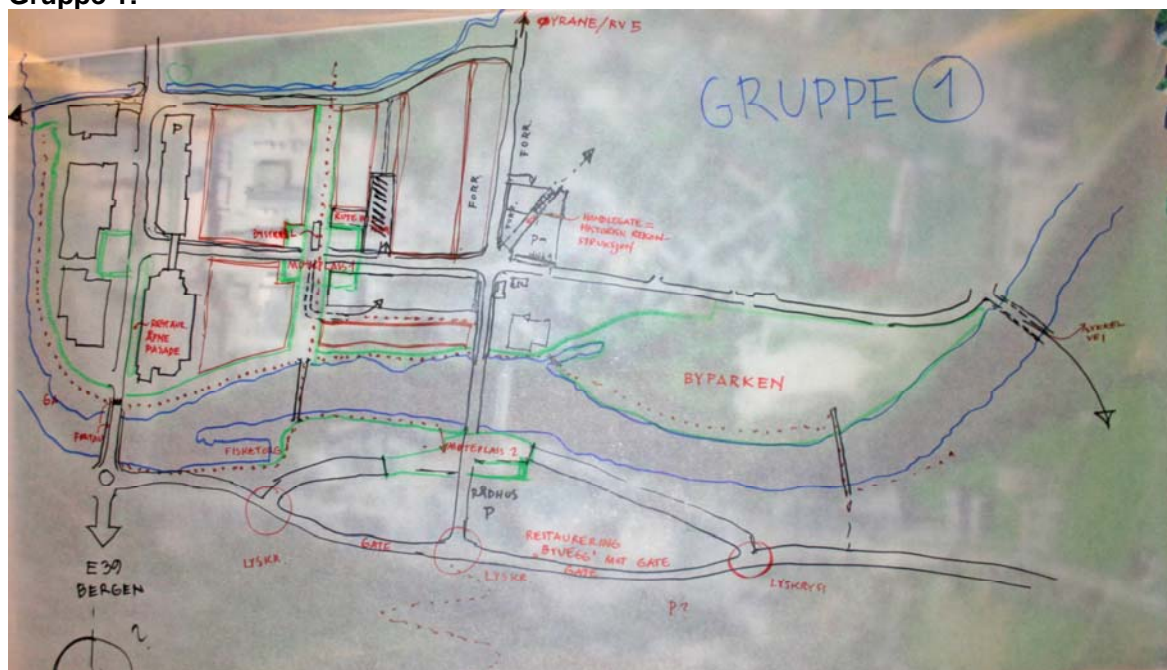
Framkomme for syklistar: Det er komen ein del nye sykkelstiar, men dei heng ikkje saman. Ein må krysse riksvegen på ein rekkje stader for å komme framover. Ein må tenkje nytt i høve til kor sykkelvegen skal gå. Ikkje nødvendigvis langs riksvegen. Eit framlegg til ny trase på strekninga frå sjukehuset til Førdehuset er via ny g/s bru over Jølstra.

50-60% av reisene i Førde er under 3 km. Vi treng ein auka andel nyttesykling. Syklende må ha separate vegsystem, og vi treng fleire stader med høveleg sykkelparkering. Og vi treng vilje til endring.

GRUPPEARBEID:

Kva er moglege løysingar gitt gårsdagens status og utfordringar

Gruppe 1:



1: Sykkelbyen:

Koble bustadområda i randsona til sentrum. Utvikle sykkelstasjonar – med innfartssykling i nedoverbakke og tilrettelagte baser for sykkelparkering ved arbeidsplasskonsentrasjonane. Syklane vert så transportert opp bakkane på kveld/natt.

2. Utvikle ein langsiktig restrukturingsplan for sentrum:

Identifisere ein grønstruktur og byromsplan som grunnlag for restrukturingsplanen. Vidareføre arbeidet med elvebredda.

Fortettingsstrategi: Det vert etablert eit nytt kors i midten av byen, ein byggjer og fortettar byen rundt dette korset. Her byggjer ein ut kvadrantane og gir området ein tydeleg bystruktur
Det vert etablert parkeringshus

Domus/Coop vert restrukturert med skrått gateløp, gjerne som ei innandørs gate mot/ i den historiske aksa.

Opprusting av sentrum sør med småbutikkar og sentrumbustadar

Møteplass 2 vert forsterka av rådhuset

Trafikksystem: Framtidas struktur er i stor grad der i dag:

Florøvegen og Langebruvegen er de bilbaserte aksane inn til Førde sentrum.

Gruppa hadde eit delt syn på framtidig tilhøve til E39 . Framlegg om ei ny lenke frå E39 til Rv 5 over til Øyrane (ny bru)

Lyskryss på E39 ved sentrum syd

Gruppe 2:



Utvikling i to trinn:

1. Små grep som kan skje fort

Etablering/forsterking av møteplassar: Fiskebrygget, Langebrutorg, Kollektivtorg og Førdetorg

Sentrum sør: Gjenopne den gamle riksvegen som i dag er stengt

Ny bru – Gangbru frå sentrum sør i aksen nord – sør, over tomten som i dag er Firda Billag sin tomt.

Samanhengande gang og sykkelvegnett

Fokus på den historiske vegen/aksen, markere starten ved å opne plassen bak Domus/Coop

Fleire bustader i sentrum – uteplassar for bustader på eiga tomt løyst med balkongar og offentlege parkar /friområde

2. Større langsiktige grep:

Bru frå Halbrendssøyra over mot Øyrane, Pendel mot rv 609/607

RV 39: Diskusjon om status

Hovudbodskap: utvikling på byen sine premiss men med ein standard og status som tener alle brukarar

Gruppe 3



Framlegget inneheld:

- Tosidig fortau på Storhagen bru
- Rundkøyering på Hafstadvegen
- Få liv i gata som var gamle riksvegen (sentrum Sør)
- Historiske Førde; få til ei gate som knyter denne ordentlig til byen
- Vidareutvikle kvartalstrukturen
- Knyte fv 607 på ein annan måte inn i Førde, ikkje via e39, men via bru frå Øyrane
- Gate rundt Firda Billag, Taxi haldeplassen vert lagt til rutebilstasjonen / kollektivtorget
- Fisketorget vert vidareutvikla
- To boulevarder i Førde: treplanting og fortau på begge sider, 5 m fortau 8 m gate. 2 felt er tilstrekkeleg i overskueleg framtid.
- Det er store arealreservar i byen, men dei krev foretting.
- Lamellbebyggelse framfor eksisterande bygning/kjøpesenter for å skape byliv
- På skissa er det vist ein mogeleg kvartalstruktur.
- Kollektivterminal: bygget vert ståande mens kollektivfunksjonen kan løysast i gatenettet. Firda billag har reservert seg for denne løysinga
- Rådhuset vert liggande då rådhuset har ein framskoten og viktig posisjon.
- Utvikling av kvartalstruktur i sør.
- Kanalen held fram mot nord – mot parken bak hotellparken

Få med fylkeskommunen og vegvesenet i utviklinga – sjå dette som ein prosess som er i utvikling.

Gruppe 4



Sykelstrategi:

Syklistane har samband frå nord via bru til sørsida aust i området. Dette vil fjerne gang og sykkel frå dagens veg, og gje betre tilbud til dei som jobbar på sjukehuset, og kobling til idrettsanlegg, ungdomsskule og Førdehuset

Byutviklingsstrategi:

De sosiale stadane er der: Kjøpesenterkrysset, bussterminalen og det komande kulturhuset. Utvikle desse møteplassane

Mesteparten av fokus for gruppa har vore på sørsida

- Her har ein teke inn over seg at handelskonsentrasjonen er nordvest i byen
- Sørsida er utvikla som eit bilfritt system
- Sentrumbustader og småbutikkar, og aktivitetar som ikkje er arealkrevjande
- Liv i førsteetg. med bustader over
- Diskusjon i gruppa, – flytte rådhuset ut frå den sentrale posisjonen i sentrum syd ut frå ønskje om liv over døgnet?

Strategien er frikobla frå E39, og når ei evt flytting av denne skulle skje. Trafikk med fart og framkomme er tilpassa byen, dvs 30km sone gjennom Førde
Hovudtrafikk nord med nye rundkøyeringar

Gruppe 5



Grappa har teke utgangspunkt i byggjestopp i sentrum sør, og at gjennomkøring må skje på byen sine premiss

Alternativ 1:

Opne opp att gamle riksvegen (Aksavegen), lage Langebruvegen om til ein gangveg

Ny bru over elva for å knytte 609 saman med Rv 5

Ny bru i aust (som planlagt)

Ruste opp gang og sykkelveg langs vegen over Øyrane gjennom parken og heilt opp til sjukehuset og rundt løken.

Strategien føreset sentralt plasserte parkeringsanlegg

Esso og Statoil-stasjonene vert flytta ut av bykjernen

Alternativ 2:

Kanalisere veksten i retning ytre Øyrane

Hafstadvegen i sin heilskap vert gjort om til gågate

-Vegvesenet har eit vesentleg ansvar for å endre vektinga av E39 som premissgjevar.

Reindyrke dei gatene – gateparkering vert utgreia.

Kva skal til for å realisere idear og tiltak? Kva hinder må vi overvinne?

Gruppe 1 og 4

- Gjere vedtak om mål
- 1 prioritet: Byggje ut gode gang- og sykkelveggar
- Fortette sentrum med bustadar
- Starte diskusjon om parkeringsavgift

Gruppe 2:

Sette i verk følgjande strakstiltak:

- Opne Hafstadvegen for trafikk
- Gjennomføre bygging av planlagt gangbru
- Alliance – arbeidsprosess mellom kommunen og vegvesenet
- Starte debatt om parkeringsavgift – finansieringsbasis for nye grep og for å styre parkering betre.

Gruppe 3

- Dialog mellom kommune og vegvesen
- Oppheve byggjestopp i sentrum sør
- Strakstiltak for E39
- KDP Sentrum
- KDP E39/Rv5
- Reguleringsplan Sentrum sør
- Reguleringsplanar for andre område
- Evt konkurransar for spesielle område eller bygg – Byggjesaker

Gruppe 5

Tenkje strategi fram mot gjennomføring:

- Samarbeid lokalt mellom kommune, grunneigar og næringsliv
- Tydeleggjere prioriteringar og mulegheiter
- Finne dei viktigaste kampane
- Aksjon bevisstgjerjing av Statens vegvesen

Vegen vidare: Evaluering og avslutning

v/ Einar Lillebye

Kva skal ein stamveg vere? Eksempel frå Storbritannia og A1; vegen endrar karakter frå å vere motorveg til å bli ein "dual carriage" veg til å bli ei bygata i takt med funksjon og byens tettleik. Er det nokon som trur at det i dag ikkje går stamveggar gjennom byar og tettstader? Dette er ein diskusjon som må takast opp i vegdirektoratet. Vegen bind stader saman – gata er staden.

v/ Nils Gjerland

Dagane har blitt annleis enn forventa. Vi har vore oppteken av stamveg, men er no blitt pensa over på eigne utfordringar. Vi treng ein ny type dialog med SVV enn tidlegare. Vi må leggje vekt på miljøaspekta og G/S-veggar, Og jordvern har fått nye argument i form av fortetting. Vi satsar på ein ny giv, eit betre Førde med gata som del av byen, og der vi og må vurdere dei restriktive virkemidla. Vi er ikkje ferdig, men undervegs.