

# vår mening

redaksjon@firdaposten.no

■ Firdaposten tar gjerne imot brev frå lesarane. Redaksjonen kan forkorte innlegg som er for lange. Alle innlegg skal vere underteikna med fullt namn. Vi ser helst at du sender innlegg via e-post til redaksjon@firdaposten.no



Redaktør

## SVEND ARNE VEE

Firdaposten er ei parti-politisk uavhengig avis som kjem ut på kysten av fylket tysdag, torsdag og laurdag.

**PFU** Firdaposten arbeider etter «Vær Varsom-plakaten». Den som meiner seg råka av urettmessig avisomtale, blir oppmoda om å kontakte redaktøren. Pressens Faglige Utvalg (PFU) er eit klageorgan oppnemnt av Norsk Presseforbund. PFU har medlemmer frå presseorganisasjonane og frå allmenta, og handsamar klager mot pressa i presseetiske spørsmål.

Prisensgt. 1,  
Postboks 46 Sentrum,  
0101 OSLO.  
Telefon: 22 40 50 40.  
Faks: 22 40 50 55.

## Dei mjuke trafikantane lever farleg i Florø

Tal frå forsikringsbransjen viser at heile 19 personar har blitt påkøyrte i Flora kommune dei siste fem åra når dei har ferdast til fots eller på sykkel. Det er like mykje som både Sogndal og Førde til saman, og er urovekkjande. Kva vi gjer gale i byen som tidlegare marknadsførte seg som «sykkelbyen» er ikkje lett å seie, men at noko bør gjerast er lett å slå fast.

Frå vår posisjon på Evja ser vi tydeleg kva som er problemområda. Eitt av dei er fotgjengarfeltet som tek dei gåande frå austenden av Markegata og over til Evja. Her smell det jamnt og trutt både mellom bil og bil, og dessverre også mellom bil og syklistar/gåande. Fotgjengarfeltet her har hatt politiets ekstra merksemd lenge no, og ein ting som faktisk har betra stoda er at politiet sjølv og Statens vegvesen ikkje lenger nyttar busslomma på sørsida av vegen til trafikkontrollar, noko som gjorde trafikkbi-

### «Mørkt og vått vinterklima med dårleg sikt kan forklare noko av dei stygge Florø-tala når det gjeld påkøyrslar.»

letet endå verre. Eit anna ulukkespunkt er fotgjengarfeltet sør om Samfunnshuset der ein kryssar Markegata mot SMS. Her har ein også opplevd fleire alvorlege hendingar dei siste åra.

Når vi søjker i våre arkiv, finst det eit slags mønster i dei ulukkene vi har omtala i avisa dei seinare åra. Syklistar blir ofte påkøyrte av bilar i det dei skal krysse vegen. Syklende i Florø har ein lei tendens til å vekse frå sekund til sekund med å oppføre seg som «køyrende» og gåande, til dømes når dei brått hiv seg ut i køyrebana og vil krysse vegen sykklende

over fotgjengarfelt. Slikt blir det dessverre ulukke ut av. Vi ser også at ein god del gåande blir påkøyrte når vertilhøva er dårlege. Mørke kvelds- og vintertimar, kombinert med mykje nedbør aukar påkøyrslersikoen kraftig. Slike tilhøve har vi nok av Florø, og kan kanskje forklare nokok av skilnaden på Florø-tala i høve til Sogndal og Førde.

Når det gjeld førebyggjande tiltak er det sjølvsagt alltid meir å hente på å bli betre. Men fotgjenarane har nok snart teke ut mesteparten av potensialet sitt. Til dømes må folk i Florø vere norgesmeistrar i å bruke refleksvestar når dei går på tur. Då er det nok meir å hente på bilistane si merksemd, som truleg har hatt motsett utvikling dei siste åra, med smarttelefonen sitt inntog i kupeen.



## di mening

### Framtidig skulestruktur for vidaregåande opplæring i Sogn og Fjordane

NORGES KVINNE- OG FAMILIEFORBUND SOGN OG FJORDANE  
Resolusjon frå årsmøte

Ungdomskulla går ned. Er det rett å legge ned vefunge- rande skular? Ønskjer vi fleire hybelbuarar? Kvifor skal utkantkulane leggst ned? Kva konsekvensar får det for Sogn og Fjordane si framtid? Å investere i ungdomane ved å gje dei gode utdanningsmulegheit i fylket er å investere i fylket si framtid! Å trygge skulestrukturen kan vere ein strategi for å styrkje regionen vår.

Sogn og Fjordane krets av Norges kvinne- og familieforbund oppmodar dei som skal gjere vedtak om skulestruktur om å ta høgde for heile samfunnsrekneskape. Før vi legg ned viktige utviklingsaktørar i lokalsamfunnet må vi sjå på kva som skjer med eit lokalsamfunn som mister den vidaregåande skulen sin. Der er allereie stort press på hyblar rundt dei store sentrumskulane, og kva gjer vi med randsonene t.d. Hordalandsavtalen for å unngå auka stress med lang reisevege og unødig hybeltilvære? Der det er store avstandar og mangelfulle kommunikasjonar vil ein få andre konsekvensar enn der avstandane er mindre og kommunikasjonane betre.

Ein langsiktig konsekvens av å ha ein vidaregåande skule i lokalsamfunnet er at han kan verke identitetsdannande, og på den måten få ungdomane til å ønskje å busette seg og skape verdier der

i framtida. Å tryggje skulestrukturen kan såleis vere ein strategi for å styrkje distrikta sin posisjon i forhold til storby-regionane.

Den vidaregåande skulen representerer mange kompetansearbeidsplassar i Distrikts-Norge. Misser vi desse arbeidsplassane vil det verte mindre attraktivt for tilflyttarar utanfrå og dermed få konsekvensar for rekruttering av arbeidskraft også til privat næringsliv.

Gode skuletilbod og breidde i studie-tilbodet i akseptabel penslaravstand, kan også gjere det attraktivt å bu i distrikta.

### NTP for Sogn og Fjordane

TRUDE BROSVIK  
Stortingskandidat (Krf) og gruppeleiar på fylkestinget

Regjeringa gir inntrykk av ei satsing på veg i Sogn og Fjordane, men kor tid vil anlegga stå ferdig til bruk?

Det er viktig å minne om at dei største satsingane ikkje ligg inne for i siste del av planperioden. Og at løyvingane til prosjekta må kome i det enkelte budsjett.

NTP er såleis å sjå på som ei viljeserklæring, og kanskje også eit innlegg i valkampen som kjem.

Krf er likevel glad for mykje av satsinga i planen, og vil, dersom det vert regjeringskifte til hausten, halde fast på det som vert lova. Samt legge om prosessar kring vegbygging slik at ein kan få bygt meir veg for pengane, raskare.

Krf er skuffa over at regjeringa i NTP ikkje har klart å bli innbyrdes einige og avklare kryssing av Nordfjorden med bru mellom Anda-Lote.

## DER OG DÅ Selevågen på Reksta, torsdag kl. 12.10



I FJØSEN: Isabella Nedrebø Reksten på besøk i fjøsen hos bestefaren.

Foto: Geir Reksten

Vi etterlyser også avsetningar til fond / avklaring av at staten skal ta utgiftene til oppattbygging av infrastruktur, når denne blir rasert pga uver, ras ol som kan skuldast endring i klimatilhøve.

### E 39 i statsbudsjetta 2005-2014

JAN STEDJE  
Sogndal

Nasjonal Transportplan (NTP) er det regjeringsdokumentet som er lettast å formulere. For i NTP blir det ikkje løyvd ei einaste krone, til ein einaste time til ei einaste gravemaskin. Varemerket for norsk vegbygging under åtte år med Stoltenberg - med planleggings- tid inntil ti år, eit svært lågt utbyg-

gingstempo og milliardsløsing på anlegg etter anlegg – det syner igjen på norsk vegstandard 2013.

I NTP 2014-2023 heiter det at 1000 kilometer ferjefri E 39 - med gul midst stripe heile vegen og sju teknisk avanserte fjordkryssingar skal byggast på kun 20 år gjennom seks fylker.

Kva skjebne har E 39 lidd til no? Det er nesten så skræmende at ein ville ikkje trudd ein av E 39-historiane, om den ikkje kom frå seksjonssjef Øyvind Haaland i Statens Vegvesen. Han fann tida inne, ei veke før E 39-visjonen om 150-200 milliardar vart offentleg bekrefta, å fortelja dette: I sju år har Statens Vegvesen forsøkt å få midlar til lys i 15 mørklagte tunnelar på E 39 på Sør-Vestlandet! Tunnelane er framleis mørklagte! Pengemangel fortel han (NRK). Løysinga vart å

setja ned farten, på grunn av det Haaland kallar omsynet til trafikktryggleik i tunnelane på E 39.

Lys i femten E 39-tunnelar har det ikkje vore pengar til; under tre Sp-samferdselsministar, finansministrane Kristin Halvorsen (SV) og Sigbjørn Johnsen (Ap) og Stoltenberg som politisk øverst ansvarleg for E 39-tunnelskandalen! Eit verdens brupilotprosjekt skal gi ferjefri kryssing Sognefjorden osv. Det er muleg regjeringa trur at vi skal tru det. Kanskje er sju års nytteløst kamp for å få noko så sjølsagt som lys i 15 tunnelar på E 39 det beste beviset på Stoltenberg nok må bør spørje dei under ti år for å finne nokon som trur at han er mannen som kan snu tempoet opp i norsk vegbygging!