

## Fortau

I min tid som lokalpolitiker i Lillesand har jeg vært med på å bestemme hvordan lokalveiene i kommunen skal være: vi vedtok en veinormal. Hos oss var det mye diskusjon om et punkt som er interessant sett opp mot de foregående kapitlene. Administrasjonen ønsket fortau også på de minst trafikkerte veiene, de som gir atkomst til ned til en håndfull boliger.

Tanken om separering av gående fra kjørende er god. Når det er mange trafikanter, er det viktig å separere. Jo høyere hastigheten på kjøretøyene er, desto sterkere må separasjonen være. Fortau er langt fra godt nok ved motorvei.

Spørsmålet er hva som er godt (godt nok) der det er lav hastighet og lite trafikk.

En vanlig tommelfingerregel er at hver bolig (utenfor sentrum) lager omkring fire bilbevegelser per døgn. Om veien betjener 40 boliger, blir det 160 bevegelser per døgn. De er ikke fordelt jevnt ut over døgnets timer og minutter, men å fordele jevnt over 16 timer gir et brukbart bilde av intensiteten. Da blir det 10 per time, eller én bil hvert sjette minutt. Det er ikke akkurat vanskelig å holde oversikten da.

Hvor mange gående og syklende det er, vil variere med hvor mange barn og unge det er i strøket. Men det skal nok ikke mye til før det er atskillig mer trafikk med dem enn med bilene. Er de tjent med fortau på et par meters bredde, eller er det bedre om hele veibredden på for eksempel seks meter regnes som gatetun? Vil de gående/løpende/lekende holde seg på fortauet? Hva med når veien skal krysses? Hvor ofte vil det gå galt?

I forbindelse med saken i Lillesand bystyre gjorde jeg en undersøkelse av alle ulykker med syklist og gående siden 1990 på veier i Agder med fartsgrense 30 km/t. Statens vegvesen har brukbar åpen statistikk på dette, inkludert stikkord for hvordan ulykkene har skjedd. Jeg konkluderte med at det ikke har vært en eneste alvorlig ulykke på boligvei der det hadde

betydd noen forskjell om det var fortau. Mange av ulykkene skjedde for eksempel ved kryssinger av vei.

Når det ikke skjer tellende ulykker der man er uten fortau, er det da fornuftig å kreve fortau? Å anlegge fortau krever en god del areal, tomter kan bli mindre og mer natur blir nedbygd. Det blir mer asfalt, og boligene blir dyrere. Det koster også i drift og vedlikehold, for eksempel at snørydding blir betydelig mer tungvint. Er det god ressursbruk? Kunne vi hatt mer natur, mer ressurser til andre viktige oppgaver, og fortsatt ikke flere ulykker?

Gatetun-idéen burde ha mye godt i seg. Når bilene må brukes på måter som er akseptable for gående og syklende - først og fremst med lav hastighet - er risikoen per definisjon lav. Sjåførene må merke at det er ikke deres areal bilene bruker, men alles. Gatetun kan brukes både i bysentra og i vei-armene lengst ut mot boligene der det ikke er så mye bilkjøring. Et fortau sier at bilene får mye og de gående får litt. Et gatetun sier at de gående får alt, men må tåle langsomme biler. Det kan være både sikkert og bra.

Å gjøre selve bilene mindre farlige, er også en tanke. Mikrobiler, som jeg skriver om andre steder i disse artiklene, kan både avhjelpe køproblemer, være økonomisk og miljømessig effektive, og være godtatte i gatetun på helt andre måter enn de vanlige bilene. Riktig brukt kan de til og med være positive for gatemiljøet. Vi burde gjøre det lettere å velge dem til persontransport.

Høvåg, desember 2023

Otto Randøy