

«Kampen om fortauet»

En rask historie om et forsømt fagområde med innspill til
hovedpunkter for en ny tid

Statens vegvesens dialogmøte 10.06. 2024

Gustav Nielsen og Einar Spurkeland
Medlemmer av fagnettverket Bullby

Hva er et fortau? – Ikke bare for gående

Opphav i følge Det norske akademis ordbok

Fortau: Etter eldre dansk fortog, åpen plass midt i landsby.

Trottoar: Foreldet fortau, fra fransk trottoir, dannet til trotter 'trave'; jf. trotte.

Aschehougs konversasjonsleksikon 1974

*De deler på en eller begge sider av en gate eller vei som er **forbeholdt gående**, gangbanen, i motsetning til gatens midtre del, kjørebanelen. Mellom fortau og kjørebanelen legges rennestein for vannavløp.*

Store Norske leksikon, nettutgave 2024

*Fortau er de delene på én eller begge sider av en gate eller vei som **i første rekke er forbeholdt gående trafikanter**. Fortauet er gjerne atskilt fra kjørebanelen med kantstein.*

Gående plikter å bruke fortauet. Sykling og bruk av små elektriske motorvogner og elektriske selvbalsenerende kjøretøy (for eksempel elsparkesykler) på fortau er tillatt når trafikken av gående er liten. Slik trafikk må ikke føre til fare for gående, og de gående må heller ikke hindres eller forstyrres.

Statens vegvesens definisjonsliste for vegnormalene, oppdatert januar 2024!

*Anlegg **for gående** som er skilt fra kjørebanelen med kantstein.*

Oslo gatenormal 2021:

*Nye, moderne premisser for gater i en klimavennlig by. Gode intensjoner for gående. Men fortauet deles i en veggzone, en møbleringszone og en **ferdselszone** der de gående må ta seg frem blant alle de andre trafikantene mm som har fått lov til bruke fortauet.*

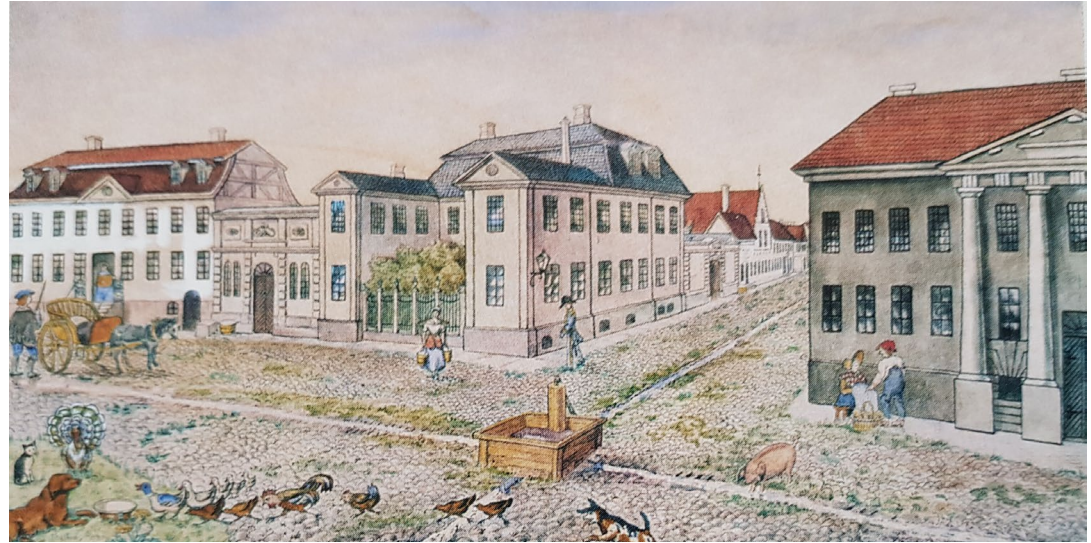
Kjenn fortauets historie

Romertiden: Regulert kjøretrafikk og fotgjengertorv



Pompei og Herkulanum

Christiania i 1830-årene, middelalderløsning



Pompei og Herkulanum begravet av Vesuv-asje i 79, gjenoppdaget i 1748.

I fornuftens tidsalder på 1700-tallet ble bygater i England og Paris omlagt fra renne i midten til renner og fortau på hver side.

Siden har fortau vært det som skiller en skikkelig by fra et tettsted.

Foto: <https://www.histoire-et-civilisations.com> og <https://www.cultours.dk/rejser>.

Tegning: Anna Didriks, fra Byminner 1-2008, s. 4.

Fortau i Norge/Oslo – før bilismen

1764: Norges første fortou anlagt i Stavern

1793: Kgl. forordning krever ombygging av gater i Christiania. Nye gater med 16 alen kjørebane og 4 alen fortou på hver side (2,5 meter).

1838: Slottsarkitekt Linstow tegnet 5 alen fortou på 40 alen brede Slottsveien. Men gaten ble anlagt i 30 alen. Linstow kommenterte dette:

«Det er en stor Beqvemmelighed at have brede Fortauge. Til denne Behagelighed kjenner man intet i Christiania.»

Fra 1880-årene ble Karl Johan promenade «fra Uret til Grand», kalt «Kurland»/«Stripa» før/etter 2. verdenskrig.

1843: Kristiania kommune overtok ansvar for anlegg og vedlikehold av byens fortou fra gårdeierne. Periodevis senere har gårdeierne hatt driftsansvar.

Det tok mer enn 100 år å gjøre fortou til en mye benyttet gateløsning i byene i Norge. Selv Homansbyen var lenge uten fortou i de fleste gatene.

1900-1925: Fortou på de fleste større gater i Kristiania. Utenfor bygrensen, i Aker, var det trolig bare Huk Aveny som fikk fortou.

1936: Oslo gate-/veinormal. Normal «asfalkjørebane» = 7,5m + 2*2,5m fortou. Fortsatt få fortou i Aker før kommunefusjonen i 1948.

Norske fortau – med bilismen

1950-60-tallet: Oslo veivesen benyttet utenlandske og egne normaler. Gåing dreide seg mest om turveier til marka.

1970: Statens første moderne veinormal, men ikke for byer og tettsteder.

1972-77: Norsk vegplan II for byer og tettsteder løftet frem gang- og sykkelveier og sikkerhet på skoleveier. Men gåing og fortau fikk minimal oppmerksomhet.

1978: Syklende fikk lov til å bruke fortau, gangbane eller gågate, forutsatt at syklingen foregår uten fare eller ulempe for de gående. Loven ble videreført i 1986. Voksende biltrafikk kunne ikke avgi gateareal eller investeringer for sykling. Få tenkte på de gående.

2018: Fritt frem for elsparkesykler. Det skapte en gråsoner for motorisering av fotgjengere. Oslos fortau ble testarena for utleieselskapenes teknologitvilling. Kommunen grep snart til mengde-regulering, etc.

2021: Oslo kaller fortauets hoveddel en «ferdselssone» for mange brukere

2022/23 Elsparkesykler klassifiseres som liten elektrisk motorvogn med krav om ansvarsforsikring. Både disse motorvognene og elsykler får fortsatt bruke fortauene.

2024: Det ryktes at byrådet ønsker å liberalisere sparkesykkel-reguleringer.

Oslo 2024: Gående på fortau er oversett og overkjørt

Skandalen på Majorstua
«knutepunkt»: Maksimal
neglisjering av gående, syklister,
kollektivtrafikanter
og bymiljøet.



Oslo 2024: Gående på fortau er oversett og overkjørt

Spreke gang- og sykkelbrukere med motor, varelevering, handel, servering og reklamebransjen overtar byrommene og gårdeiere får pusse opp uten hensyn til gående og handikappede.



Oslo 2024: Er det noen med ansvar for vinter i byen?



Bare, tørre veier for bilister, ufremkommelige og glatte og farlige fortau for gående og på holdeplasser for buss og trikk. Se opp for takras og store vanddammer!

Hvorfor kan ikke snøen først måkes ut i kjørebanelen slik at de gående kan gå trygt?



Et forsømt fagfelt – kommer det nå bedre tider?

Ingen tar fortauets funksjoner og primære brukere på alvor.

Selv gode og inspirerende bøker om bymiljø og bygater er så godt som uten faglig omtale av fortauene, f.eks.:

Einar Lillebye: «Våre gater» (2024)

Peter Butenschøn: «Byen – en bruksanvisning» (2009)

Inge Dahlman: «Gåboka» (2005).

Veivesenets og noen politikeres vedtak om nasjonal gåstrategi har ikke hjulpet!

Kanskje dette seminaret er starten på et viktig faglig og politisk løft for byene?

Her er fire oppgaver å ta fatt på...

1. Dokumenter at gåing er byens viktigste, men lavt prioriterte aktivitet i dagens trafikksystem

Gange er menneskenes naturligste forflytningsform og bidrar til å holde kroppen og hodet i form i et langt og godt liv.

Gåing er et middel til stimulans av hjernen og tankens kreativitet.

«Tanker oppstår ikke i en sofa. Tanker oppstår når du går, som om det finnes et hemmelig forbund mellom disse to grunnleggende menneskelige aktivitetene, gåing og tenkning.» (Torbjørn Ekelund).

Gåing er billig, samfunnsøkonomisk gunstig, klimavennlig og lite forurensende.

Nesten alle atkomster til/fra husene og utendørs aktiviteter, og til/fra biler, sykler og kollektiv transport, skjer til fots. Meget få reiser avvikles uten gåing på en avgjørende, kort eller lang strekning. Mange av disse foregår på et fortau.

Fotgjengerne er skaperne av byens gateliv. I dagens Oslo indre by er de mange flere enn de som bruker bil.

Gode og trygge forhold for de gående må anses som en innbygger-rettighet.

2. Klargjør fortauenes funksjon i byen/tettstedet

Fortau er et offentlig fellesareal med særegne formingskrav og bruksregler.

Disse funksjonene bør defineres mye mer presist:

- Trygg og attraktiv fremkommelighet for fotgjengere av alle slag mht. alder, fysisk og psykisk helse
- Atkomst og rømningsvei for byboligene og øvrig bebyggelse, jf. HMS-krav til byggene og deres eiere.
- Vernesone mot motorisert trafikk
- Nyttig rullebane for varedistribusjon, traller, trillevogner, koffertene på hjul, rullestoler, gåstoler, barnevogner, barnesykling, rulleskøyting, mobilkran, etc.
- Byens attraktive, frie og demokratiske promenadestrek og oppholdsarena for beboere, besøkende og turister
- Forming av bygater og byrom; løfter byens og stedets estetiske kvalitet.
- I mobilalderen kan alle reklameskilt på gateplan forbys. De hindrer og forsøpler.

Alle disse formålene må styre fortauets utforming og drift. Andre aktiviteter i gatene og bebyggelsens første etasje, samt byggearbeider, bør underordnes disse hensyn.

Registrering av dagens bruk og formål er en naturlig start på videre utvikling av bylivet og levekårene i en bærekraftig by.

Program for systematisk kvalitetsløft må utarbeides og finansieres.

3. Status må kartlegges – grunnlag for handling

Vi etterlyser kartlegging av status, faglig praksis og pengebruk i dagens by, og konsekvensene for brukerne og samfunnet. Gjerne inspeksjoner med brukerfokus og kvalitetsmålinger.

Anekdotiske observasjoner etter et liv med mange ulike bosteder og aktiviteter i Oslo, og erfaringer i andre «miljøbyer» der disse forholdene er sjeldne:

- Mange hinderløyper pga. hensynsløse bygg og anlegg, parkerte biler, henslengte sparkesykler, mengder av løsskilt, hull og renner i fortauet, svikt i vedlikehold, vareleveranser, tilfeldige gatemøbler, skilt osv.
- I stedet for å etablere sikker passering for gående i kjørebanelen ved midlertidige byggearbeider, skiltes det bare ganske tilfeldig med «Vennligst bruk det andre fortauet».
- Sykling, sparkesykler og brett med og uten motor passerer gående tett innpå i stor (ulovlig) fart med uforutsigbar kurs, også i gater der det finnes sykkelanlegg og/eller liten og sakte biltrafikk. Også kjøring uten trafikkopplæring eller verneutstyr, i rus og andre ulovligheter.
- Mobilbrukere uten kontakt med trafikken og andre bybrukere
- Sjøppel etter faste og mobile gatekjøkken og kafeer, samt avføring fra hunder
- Dårlig vintervedlikehold med mye snø og is, takras, osv.

Anarki regjerer store deler av Oslos fortau og gangarealer. Det rammer særlig byens mykeste og svakeste trafikanter.

4. Fortau må utformes og driftes med kvalitet

Nøkkelkrav til et funksjonelt fortau, både nye og eksisterende

Dekke kvalitet

Minimum og maksimum tverrfall, avrenning

Minstebredde, minst 2,5 m som i 1793. Bredere der trafikk og sted krever det

Linjeføring, pluss snarveier der det trengs

Fri bane, med forbud mot løsskilt etc.

Vinterkrav

Brøyting og strøing

Sikring mot ras fra tak og bygninger

Fortau, gang- og sykkelveier må være sammenhengende, som alle andre veier

Kryssing av kjørebane på rett sted, uten hinder også om vinteren

Fortau uten kjøretøyer, et bidrag til trygghet for gående og god trafikk-kultur

- Forbud mot motoriserte kjøretøyer og sykling for personer over 14/15 år.
- Påbud om bruk av sykkelfelt der de finnes?

Regler og måloppnåelse må kontrolleres og brudd sanksjoneres.

Byens vektere er bylivets voktere og bylivet trygger byen.

Fortauspolitikk er også by-, helse-, sosial- og klimapolitikk – En lavt-hengende frukt!

Hvordan kan dette Kolumbi egg ha så lav prioritet i samferdselssektoren?

- Fotgjengerne er lette å overse, siden de fleste klarer å ta seg frem gjennom, over og rundt både naturlige og planlagte hinder – med ulemper for individ og samfunn.
- Slik sett er de gående byens mest nøysomme og fleksible trafikantgruppe. Det har gjort det lett for beslutningstakerne å prioritere hensynet til de ridende (på hest og sykkel) og motoriserte, både i trafikksystemet og på samferdselsbudsjettene.
- Forskningsmiljøene og fagetatene har sviktet, så politikerne har sluppet unna!

Nå må den nye generasjonen av fagfolk kaste seg over dette feltet.

Bærekraftig by for alle er en folkerett.



Velforeningen ved Sagveien på nedre Sagene har siden 1985 etterlyst fortau på denne skoleveien mellom Iladalen og Sagene skole.

Hver gang har Oslo kommune avslått. Her er det daglig kjøring mot kjøreretningen.



BYUTVIKLINGENS LANGE LINJER - BULLBY

For å forberede framtiden må vi forstå fortiden

BYMILJØ OG SENTRUM / BOLIGER / NATUR OG KLIMA / AREAL OG TRANSPORT / OMRÅDEUTVIKLING / BYHISTORIE

/ OM BULLBY ▾ / VI MENER / FAG ▾ / BULLBY INTERNT ▾ / AKTUELT / LEVENDE FAGSTOFF PÅ NETTET ▾

Velkommen til bakgrunnsstoff og debatt
<https://bullby.net/vi-mener/>

Takk for oppmerksomheten!

gustav.m.nielsen@gmail.com – einar@spurkeland.no