

Kampen om gaterommet

Gaterommet omfatter arealene mellom husveggene på hver side og skal håndtere privatbilisme, offentlig transport og holdeplasser, varetransport, sykkelveier, fortau/gangveier, grøntanlegg, parkeringsplasser og tekniske innretninger.

Fra gammelt av var gatene brede nok til at to hestevogner kunne passere hverandre. Senere ble gatebredden fastsatt til 12,5 meter med fortau på begge sider, slik de fleste gatene i Hønefoss er i dag. Fortau er som regel skilt fra veibanen med kantstein. Det vil si at det var skille mellom den rullende trafikk og gående trafikk. Da sykkelene ble populære ble også den henvist til veibanen, helt til høyre mot kantsteinen. Dette førte, med økende biltrafikk, til uheldige situasjoner og ulykker. For å bøte på det ble syklisten anbefalt å sykle midt i veibanen slik at syklisten var godt synlig for bilisten. Bilistenes vedvarende klager på forholdet førte til at sykkelene til slutt havnet på fortauet. I det siste har man fått elsparkesykkel, som også har havnet på fortauet. Dermed ble både gående og rullende trafikk henvist på et areal med ca. 2,5 meters bredde. Biltrafikken beholdt sine arealer i gatesnittet, mens fotgjengeren nå har blitt jaget inn til husveggen.

Så nå er det på tide at fotgjengeren igjen overtar sitt tilmålte areal og henviser rullende trafikk til gata!

Da det er stor forskjell på biler, elsparkesykler og syklistene når det gjelder sikkerhet, bør de to sistnevnte henvises til egne sykkelveier. Det vil si at gaterommet bør ha plass til egne bilfelt, egen sykkelbane og fortau. Er det ikke plass til dette kan man legge fortau på den ene siden og sykkelveien på den andre siden. Utenfor sentrumsområde kan man bruke gang- og sykkelveier som fellesareal for gående og syklende.

Ifølge Statens vegvesens håndbok N100 (2014A) er fortau **hovedløsningen** for gående, og bør være tosidig, men kan være ensidig eller falle bort i boliggate med lav trafikk. Fortaubredden skal være på minst 2,5 meter, og mer hvis det er mange gående. I Norge er sykling tillatt på fortau når gangtrafikken er liten og syklingen ikke medfører fare eller er til hinder for fotgjengerne. I de fleste andre land er sykling på fortau forbudt.

”Fortau er altså den delen av en bygate som er **reservert** fotgjengere. Fotgjenger er en person som beveger seg til fots i trafikken. Etter trafikreglene regnes også den som går på ski eller rulleski, fører rullestol, sparkstøtting eller aker kjelke, leier sykkel eller moped, triller barnevogn eller bruker lekekjøretøy som gående.” (Store norske Leksikon)

Fortau og gågater har som formål å separere fotgjengere fra motorisert trafikk og dermed å redusere risikoen for ulykker og alvorlige skader blant fotgjengerne samt gjøre det tryggere og triveligere å være fotgjenger. Nå er det motsatte tilfelle. Problemet er at både sykler og elsparkesykler nesten ikke høres, og de kommer ganske raskt. Det fører ofte til nestenulykker og oppfattes som lite trygt av fotgjengeren. Det er derfor nødvendig å separere fotgjengeren fra den øvrige trafikk.

Gågata i byen vår består av Søndre Torg og de fem tilstøtende gatene; del av Storgata, del av St. Olavs gate, del av Stabells gate, del av Hønefoss bro og del av Kirkegata. En gågate er en gate uten fortau der kjøring med motorkjøretøy ikke er tillatt, unntatt til varelevering i bestemte perioder på døgnet. Gågata vår har også skilt med innkjøring forbudt mellom kl. 1000 og kl. 1800. Men dette respekteres ikke. Ofte ser man store og små lastebiler som kjører

inn på torvet slik at sjåføren av makelighetshensyn kan levere til flere kunder fra ett lossested. Sykler og elsparkesykler kjører hvor som helst i gågateområdet og tar ofte ikke tilbørlig hensyn til de gående. For meg er elsparkesyklene mest irriterende. Plutselig var de bare der og folk tok dem i bruk, skadet seg selv og plaget andre – fra første dag. Det var ingen demokratiske prosesser som det vanligvis er i forkant av et så stort inngrep i bybildet. For meg, som funksjonsfrisk, er elsparkesyklene først og fremst en daglig irritasjon. For eldre og personer med funksjonsnedsettelse er elsparkesykkelen ofte et hinder fordi de parkeres midt i veien, på tvers av fortau eller der det måtte passe og er ofte i veien for folk. Med økt bruk øker antallet ulykker og skader med elsparkesykkelen. Dessuten er tryggheten i bybildet under betydelig press. At det fremdeles er lov å kjøre elsparkesykkel på fortauet er vanskelig å forstå. Det synes helt klart at forholdet må reguleres.

Forslag til løsning for en bestemt tidsperiode:

- 1) For å få en sammenhengende sykkelvei foreslås at det østre fortau mellom Dalsbråten og ”Gummikrysset” til bruk for sykkel og elsparkesykkel; det omfatter Osloveien, Kongens gate og Hønengata. Det vestre fortau brukes av fotgjengere. På den måten separeres de ulike trafikkantene.
- 2) Fra rundkjøringen nederst i Stogata og frem til Kong Ringsgate fjernes gateparkeringen på høyre side (mot torvet) slik at dette arealet kan brukes av sykkel/elsparkesykkel. Fortauene skal kun være forbeholdt fotgjengere.

Forslag til midlertidige tiltak som prøveordninger, f.eks. 1 år:

- 1) Det settes opp fysisk bom i alle gater som fører inn til Søndre Torv. Denne stenges kl. 1000 og åpnes kl. 1800. I samme periode er det forbudt med elsparkesykler i gågateområdet, mens sykler skal leies gjennom gågateområdet. Utrykningsmannskaper skal uten tidstap kunne passere bommen. I sperretiden skal kun merkede biler med varsellys kunne kjøre i gågateområdet. Overtredelser bør kunne bøtlegges som trafikkforeteelse.
- 2) Det opprettes plasser for hensetting av elsparkesykler ved inngangen til alle gater som fører inn til Søndre Torv.
- 3) Grønt lys for fotgjengere i kryssene Kongensgate/Stangsgate og Kongensgate/Kong Rings gate må økes til 30 sekunder. Dagens 10 sekunder er en utfordring for vanlige fotgjengere å kunne nå den andre siden før lyset skifter. Mennesker i rullestol, med rullator, foreldre med små barn og andre har dårlig odds for å nå over gata. Dette skaper stor utrygghet for ulike trafikkanter, og MÅ endres – snarest!

La meg til slutt si; jeg er ikke motstander av elsparkesykler, jeg er bare for at de områder de skal ha lov å ferdes og parkeres, må reguleres. For øvrig mener jeg at elsparkesykkelen i fremtiden vil kunne redusere bilbruken i sentrum da de er smidigere i trafikken og tar bare 1 m² plass for parkering, mens bilen legger beslag på 15-18 m². Slik bybruk vil også redusere veitrafikkstøv og forurensing, forutsatt tett bebyggelse og korte avstander.

Dette er mitt innspill til: Temaplan for overordnet mobilitet i Hønefoss.

Med hilsen
Jan Solgård