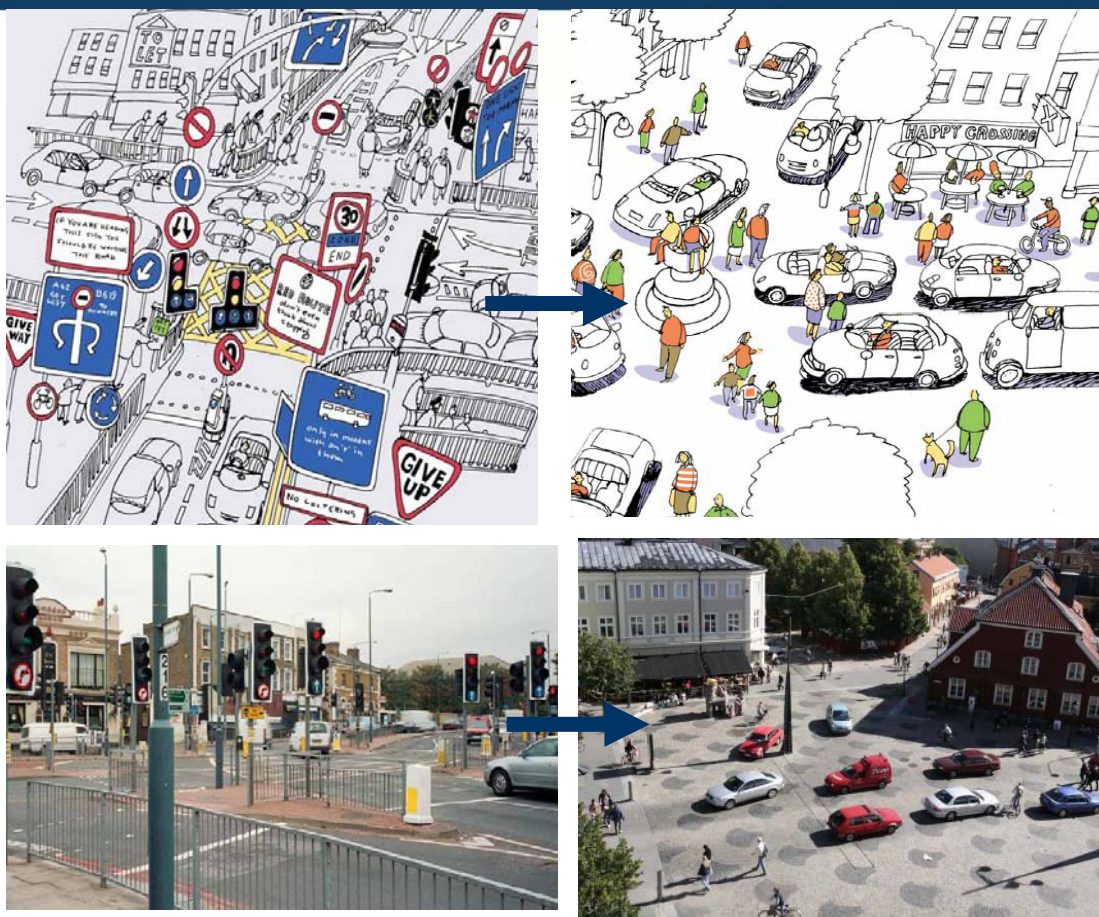


# Shared space



Statens vegvesen Vegdirektoratet

## Erfaringer med "shared space" ved kryssutforming

2008-03-11

# Shared space

Shared space

Oppdragsnr.: 2070700

Oppdragsgiver: Statens vegvesen Vegdirektoratet  
Oppdragsgivers repr.: Hege Herheim Tassel

Oppdragsleder Rambøll: Grethe Myrberg  
Medarbeidere: Karin van Winjgarden, Elin Børrud, Lene Stenersen

Rev. 0  
Dato 2008-03-11  
Utarb.  
Kontroll  
Godkjent

Antall sider:  
Rapport 36  
Vedlegg

## Innhold

<b>1.</b>	<b>Bakgrunn for prosjektet.....</b>	<b>4</b>
<b>2.</b>	<b>Hva er Shared space? .....</b>	<b>4</b>
<b>3.</b>	<b>EU-prosjekt – erfaringer så langt.....</b>	<b>8</b>
<b>4.</b>	<b>Datainnsamling og metode .....</b>	<b>9</b>
<b>5.</b>	<b>Kort presentasjon av utvalgte prosjekter .....</b>	<b>12</b>
<b>6.</b>	<b>Erfaringer fra de utvalgte prosjektene.....</b>	<b>19</b>
6.1	Hensikt og mål med prosjektene.....	19
6.2	Organisatoriske erfaringer .....	20
6.3	Trafikksikkerhet (ulykker, hastighet og samspill) .....	21
6.4	Trafikksikkerhet og følt trygghet – ofte en motsetning.....	22
6.5	Funksjonshemmede og synshemmede - universell utforming .....	24
6.6	Byliv og bykvaliteter (opphold/aktivitet, estetikk) .....	26
6.7	Trafikkmengder .....	28
6.8	Regulering (organisert/uorganisert, skilting, regelverk, parkering...) .....	29
6.9	Framkommelighet (bil, kollektiv og sykkel) .....	30
6.10	Drift og vedlikehold .....	32
<b>7.</b>	<b>Oppsummering - Kriterier for å ta Shared space i bruk i Norge.....</b>	<b>33</b>
7.1	Hvordan fungerer kryssene etter at de er bygd om til shared space?.....	33
7.2	Hva er suksesskriteriene for planleggingen og gjennomføringen .....	33
7.3	Hvilke forutsetninger bør ligge til grunn for å utforme et kryss til et shared space område? .....	34

## Vedlegg

- Prosjektark for alle de utvalgte prosjektene
- Notat om drift og vedlikehold

## 1. Bakgrunn for prosjektet

Etatsprosjektet *Miljøvennlig bytransport* har som målsetning å øke kompetansen på miljøvennlig bytransport både i Statens vegvesen og samfunnet som helhet, og på den måten bidra til mer miljøvennlig transport i byer og tettsteder. Denne målsetningen er i tråd med overordnede mål for Statens vegvesen og for transportpolitikken i Norge.

Ett av resultatmålene i prosjektet er å gjennomføre forskningsoppgaver (FoU) knyttet til miljøvennlig bytransport. Formålet er å se på ulike tema som er nyttig for det generelle arbeidet med miljøvennlig bytransport.

Som en del av etatsprosjektet har Vegdirektoratet initiert dette oppdraget som skal vurdere prinsippene for "shared space" ved kryssutforming.

Gjennom å innhente og systematisere erfaringer fra andre land, skal oppdraget vurdere om "shared space" er egnet for å gjøre kryss med mange gående og syklende og en del biltrafikk bedre med hensyn på trafiksikkerhet og framkommelighet for myke trafikanter her til lands. Oppdraget skal danne grunnlag for å se om slike løsninger bør innføres i Norge og innarbeides i Statens vegvesens veiledere og normaler ved neste revisjon.

Oppdraget skal belyse erfaringer fra andre land som har brukt prinsippene for "shared space" ved utforming av kryss for å bedre trafiksikkerheten og framkommeligheten for gående og syklende, gjøre byrom vakrere og bidra til mer sosialt liv i byen/tettstedet.

## 2. Hva er Shared space?

### Shared space – alle trafikantgrupper blandet på samme areal

Shared space er forenklet sagt en metode å planlegge trafikkarealer på, hvor alle trafikantgrupper integreres og ivaretas på samme areal. Utforming etter Shared space prinsippet egner seg i en by eller et tettsted der det er mange myke trafikanter.

### Lav hastighet og øyekontakt

Grunntanken er å planlegge gatene og plassene uten reguleringer, skilter og separering av de ulike trafikantgruppene i tid og rom. I stedet er det trafikantene som selv gjennom øyekontakt, skal få til et godt samspill. Metoden setter menneskene i sentrum og har som mål å skape plasser som er estetisk godt utformet og som egner seg både til opphold, handel og samtidig å forflytte seg gjennom. For å få til et slikt samspill mellom de ulike trafikantgruppene som Shared space forutsetter må biltrafikkens hastighet være lav.



*Fra trafikkrum med regulering og trafikantadferd til opholdsrom med øyekontakt og sosial adferd*

**Fra trafikantadferd til sosial adferd**

Menneskers adferd i trafikken bestemmes i større grad av det uttrykk stedet og omgivelsene gir, enn av påbud og forbud. Eksempelvis har den synlige tilstedeværelsen av en skole og lekende barn har større innvirkning på bilistenes hastighet enn et skilt.

Målet med en utforming etter Shared space prinsippene er at et menneske på gjennomreise, ut fra rommets utforming og aktivitet, ser at han er "gjest" på området og da tilpasser sin trafikantadferd til den sosiale adferd som de menneskene som oppholder seg på stedet utviser.

## Fra trafikkrom til menneskerom

Som vi kjenner de fleste byrom i dag er tidligere tiders balanse og sammenheng mellom funksjonene endret, med den trafikale funksjonen som den klare vinner. De tidligere blandede byrom er blitt overveiende trafikkrom med separering mellom myke trafikanter og biltrafikk. Balansen mellom trafikantgruppene har over tid falt ugunstig ut for de myke trafikantene da biltrafikken overveiende dominerer trafikkbildet.



Fjerning av signalanlegg i Drachten

Målet med en utforming etter Shared space prinsippet er derfor å tilføre trafikkrommene nye kvaliteter, fremme andre trafikale samværsformer og opplevelser samtidig som man ivaretar sikkerhet, trygghet og akseptabel fremkommelighet for alle trafikantgrupper. Oppholdsfunksjonen på stedet blir gjennom Shared space prinsippet trukket fram og likestilt med det å skulle forflytte seg gjennom krysset eller gaten.

## Trafikksikkerhet gjennom utrygghetsfølelse

En banebrytende idé bak Shared space er å skape trafikksikkerhet gjennom utrygghetsfølelse. Trafikantene skal selv analysere situasjonen og samspille med hverandre. Man har valgt å ikke styre trafikantene ved hjelp av trafikkllys, skilting og merking, da dette ofte kan skape en falsk trygghetsfølelse.

Når de ulike trafikantgruppene skilles og har hver sin plass i trafikkrommet, innsnevres blikket, hastigheten økes og folk tar mindre hensyn til hverandre. I Shared space brukes det å skape en utrygghetsfølelse bevisst som et middel for å oppnå sikkerhet. Når situasjonen føles utrygg, er folk mer årvåkne og det skjer færre ulykker.

## Fra gatetun i boligområder til Shared space i by og tettsted

I de fleste land har man eksempler på boligater utformet slik at biltrafikken beveger seg langsomt og på fotgjengernes premisser og med de ulike trafikantgruppene blandet på det samme arealet. I Norge kjenner vi dette som gatetun. De norske gatetunene er sammenliknbare med de danske "sivegader", de svenske "gårdsgater", de nederlandske "woonerf" (beboelig gate), de tyske "Verkehrsberuhigter Bereich" og de engelske "home zones" som alle er boligater med blandet trafikk, opphold og lav hastighet på biltrafikken.

Shared space kan sees som en videreutvikling av den utformingen som man har i flere boligområder i mange land. Ideene for utformingen, med stor vekt på de myke trafikantene og det å skape et godt miljø, har blitt overført til de mer sentrale deler av gatenettet, byen og tettstedet. Utfordringene her er at biltrafikken ofte er større og gatene har en mer sammensatt funksjon. Gatene kan ha kollektivtrafikk, varelevering, sykkeltrafikk samt fotgjengere som enten er på gjennomfart eller som handler og oppholder seg på stedet.

### Torg eller gate

Områdene i byen eller tettstedet som kan egne seg til Shared space kan være et kryss eller en plass som man vil løfte fram til et attraktivt byrom og utforme som et torg. Krysset kan være et viktig målpunkt med omkringliggende bygninger som skaper aktivitet og opphold eller det kan være en del av et viktig gangstrøk i byen. Det kan også være en gate hvor man har målpunkter og aktiviteter på begge sider og/eller har mange ulykker med myke trafikanter som krysser gaten. Et kryss/torg har ofte trafikkstrømmer fra flere kanter og er ofte mer komplekst å løse enn i en gate med en strøm av biler.

### Ingen styring og regulering av trafikantene?

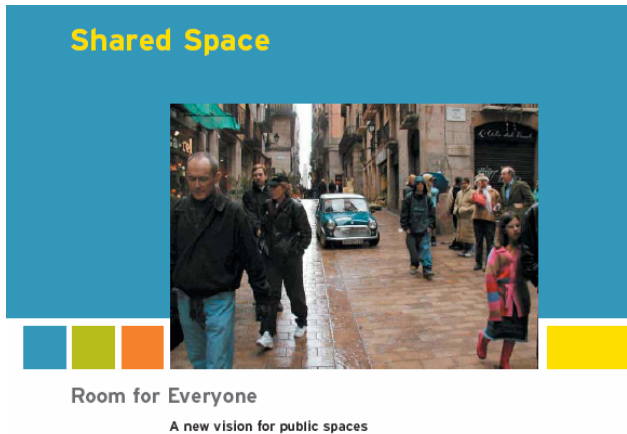
Shared space kan utformes på ulikt vis, alt ettersom hva man vil oppnå med krysset/gaten. Det man kanskje i første omgang tenker på med Shared space, er at alle trafikantgrupper benytter et felles areal som f.eks. gjennom belegningen framstår som ett sammenhengende gulv, hvor alle må tilpasse seg hverandre.

Det kan være behov for å styre f.eks. fotgjengerstrømmer til utpekte steder eller styre biltrafikken til deler av torget. Kanskje er de naturlige ganglinjene på stedet så tydelige at det er riktig å framheve dem på et vis. Beliggenheten til viktige målpunkter, innganger m.m. vil avgjøre dette. Biltrafikken kan også styres f.eks. ved hjelp av pullerter, blomsterkasser eller annen møblering evt. ved å benytte ulikt belegg der man ønsker å lede biltrafikken. En lav kantstein kan også benyttes for å skille biler og myke trafikanter. I følge Hans Monderman, grunnleggeren av Shared space begrepet, vil en kant opp til ca. 6 cm fremme samspillet, mens høyere kantstein isolerer trafikantgruppene fra hverandre.



### 3. EU-prosjekt – erfaringer så langt

Det er igangsatt et EU-prosjekt for å samle erfaringer med Shared space. De syv deltakerne i programmet er Oostende i Belgia, Ejby i Danmark, Haren og Emmen i Nederland, Suffolk i England og Bohmte og Lingen i Tyskland. Alle disse stedene har gjennomført/gjennomfører nå ulike prosjekter basert på Shared Space-tankegangen. Prosjektet skal avsluttes i 2008, og deretter skal det evalueres, oppsummeres og konkluderes. Det er laget en foreløpig rapport: Shared space – Room for everyone – a new vision for public space, av juni 2005 som beskriver bakgrunn og føringer for Shared space samt trekker noen erfaringene så langt.



Kort oppsummert er erfaringene slik de er beskrevet i den foreløpige rapporten følgende:

- Erfaring 1: Veien forteller hvordan man skal forholde seg

Shared space ønsker at det offentlige rom igjen selv forteller hvordan man skal forholde seg. Veiens bruker skal gjennom rommets utforming, omgivelser og aktiviteter kunne se hvilken adferd som er ønsket og passende. Det anbefales å være svært tilbakeholden med tekniske virkemidler. Styrk rommets karakter og dets uttrykk. Gjør dette med fagfolk fra andre disipliner.

- Erfaring 2: Skap et sted for mennesker

I Shared space-metoden skal utformingen av et oppholdsområde oppmuntre til sosial adferd. Når flere trafikantgrupper skal dele plassen og forkjøringsretten ikke er uttrykkelig regulert, så må de forhandle om forkjøringsretten og altså ha øyekontakt. Når man fremmer et slikt samspill så settes farten ned av seg selv.





- Erfaring 3: Brukerne har ordet

Samarbeid og kommunikasjon, både innbyrdes blant alle fagfolk som må involveres og med de forskjellige brukerne av rommet, er veldig viktig.



- Erfaring 4: Detaljene kan skape eller ødelegge helheten

Velg materialer med omhu og som passer til fasadene og omgivelsene. Farge, type belegg og møblering kan understreke og forsterke omgivelsenes egenskaper.

- Erfaring 5: Heller ingen regulering enn en tilsynelatende sikkerhet

Prøv ikke å fjerne en følt utrygghet, men utnytt den og forklar hvilken nytte den følte utryggheten har. I Shared space er følelsen av utrygghet et middel for å forbedre den objektive sikkerheten – når en situasjon føles trygg er folk mer årvåkne og det skjer færre ulykker. Politikken er tilbøyelig til å bekjempe følelsen av usikkerhet og utrygghet, ofte under press fra den offentlige opinion. Dette er forståelig men ofte går det ut over den faktiske sikkerheten.



#### 4. Datainnsamling og metode

Vi har hovedsakelig søkt etter og brukt erfaringsdata fra internett. Vi har også hatt telefonsamtaler med sentrale personer i Sverige, Danmark og Nederland for å få klarhet i hva som finnes av materiale, hva som kan være de mest aktuelle prosjektene å presentere samt fått tilsendt noe mer materiale enn det vi fant på internett (rapporter etc.). Metoden vi har brukt er en data/dokumentgjennomgang av tilgjengelig materiale. Rammen på prosjektet har ikke gitt rom for å gjøre fullstendige intervjuer med involverte parter, men vi har i kontakten med sentrale personer som har sendt oss materialet også hatt enkelte samtaler.

Vi har prøvd å samle inn gode og mest mulig komplette datasett fra færre prosjekter, enn å samle inn færre data fra mange prosjekt. Prosjekter i Sverige har vært sentrale siden de fleste forhold i Sverige er sammenliknbare med Norge. Erfaringer fra prosjekter i Nederland og Danmark er også hentet inn. I tillegg har vi framskaffet informasjon om enkelte prosjekter i Norge som vi så hadde likhetstrekk med shared space prosjektene fra de andre landene.

Vi har også gått gjennom evalueringsrapporten for de norske miljøgateprosjektene, "Fra riksvei til gate – erfaringer fra 16 miljøgater", og oppsummert erfaringer med drift og vedlikehold, valg av materialer osv.

### Utvelgelse av prosjekter

Shared space er som det framgår av denne rapporten, brukt som betegnelse på en utforming som kan gjelde både gatestrekninger og kryss/plasser i både boligområder, små tettsteder og sentrale bysentrum. Utvelgelsen av prosjektene har vært styrt av at det er erfaringer med Shared space prinsippet i vegkryss i by, man har ønsket å få fram erfaringer med. Utvelgelsen har også vært styrt av hvilke steder det er gjort gode evalueringer som sa oss noe om bakgrunn og hvordan det fungerer.

På bakgrunn av dette er følgende prosjekter valgt ut og samlet inn flest mulige erfaringer fra:

Land:	By/ Tettsted:	Type område:	Merknad:
Sverige	Norrköping	Kryss	Skvallertorget, tidl. signalregulert 4-armet kryss, nå fullt ut Shared space
Sverige	Värnamo	Kryss/torg	Centralplan, tidl. strekning med gangfelt og sykkelkryssing, nå torg men fortsatt kjørebane markert
Sverige	Västervik	Kryss/torg	Fiskartorget tidl. signalregulert 3-armet kryss, nå fullt ut Shared space
Danmark	Odense*	Kryss/torg	Stor plass med domkirke, rådhus og kjøpesenter rundt
Danmark	Lyngby	Sentrumsgate, kryssingspunkt	Handlegate med viktig kryssingspunkt midt på
Nederland	Drachten	Kryss	Tidl. lyskryss, nå rundkjøring
Nederland	Oosterwolde	Kryss	Tidl. lyskryss, nå fullt ut Shared space
Nederland	Wolvega	Kryss	Fortsatt noe regulert
Nederland	Haren	Sentrumsgate, kryssingspunkt	Strekning med viktig kryssingspunkt midt på
Norge	Asker	Sentrumsgater	Handlegater, envegsregulert
Norge	Horten	Sentrumsgate/kryss/torg	Handlegate med et sentralt torg, men fortsatt kjørebane markert
Norge	Bekkestua	Sentrumsgate/kryss/torg	Tidl. signalregulerte kryss. Nå strøksgater inn mot et sentralt torg, men fortsatt kjørebane markert
Norge	Steinkjer	Kryss/torg	Tidl. E6, nå torg med markerte kjørebane (pullerter)

\*I Odense fikk vi dessverre ikke nok input til å fylle ut spørreskjema

### **Strukturering av data - spørreskjema**

Vi utarbeidet et spørreskjema for å oppnå mest mulig likhet på innsamlingen av erfaringsdataene (se vedlegg). Spørreskjemaet er delt inn i tre grupperinger av spørsmål, hva som lå til grunn for prosjektet (forutsetningene), hvilken utforming det har fått og hvordan det fungerer i bruk. For noen prosjekter har vi klart å samle inn erfaringer på nesten alle spørsmålene vi stilte mens det for andre prosjekter er en del spørsmål vi ikke har klart å framskaffe svar på. For alle prosjektene som er listet opp, er det vedlagt prosjektark hvor alle data som er samlet inn framgår, det vil si svar på spørsmål, før- og etterbilder, kart og skisser.

### **Erfaringer med datainnsamlingen**

Enkelte prosjekter var det lett å finne fram til erfaringsdata fra fordi mye lå tilgjengelig på nettet eller at vi gjennom kontakter fikk tak i evalueringsrapporter. Mange gode erfaringsdata har vi hentet fra den svenske rapporten "Shared space i Sverige – en idéskrift, Remissversion, des 2007.

For noen prosjekter var det vanskelig å få så utfyllende erfaringsdata som vi ønsket fordi det ikke var utarbeidet noe særlig skriftlig materiale. Noen flere erfaringsdata fikk vi likevel etter telefonsamtaler med personer som kjente litt til prosjektene.

## 5. Kort presentasjon av utvalgte prosjekter

For mer omfattende informasjon om prosjektene vises det til vedlagte spørreskjemaer.

### Skvallertorget i Norrkøping, Sverige

Bygd om i 2000. Ligger sentralt i bysentrum og i nærheten av universitetet. Før ombygging var Skvallertorget et 4(5)-armet kryss med trafikksignaler og fotgjengerfelt. 14 000 i ÅDT på den mest belastede gatearmen. Stor fotgjengertrafikk. Bygd om til shared space fullt ut. Middelhastigheten over torget ligger på mellom 16 og 20 km/t. Ulykkesreduksjon. Vakrere torg med mye mer liv og røre. Funksjonshemmede er misfornøyd med bl.a. dårlige kontraster.



Før



Etter

### Centralplan i Värnamo, Sverige

Bygd om i 2003. Centralplan ligger som midt i den sentrale delen av Värnamo, i nærheten av jernbanestasjonen. Plassen er et knutepunkt der Storgatsbackan med butikker og restauranter, torget Flanaden og bilgater møtes. Ikke et vegkryss men en gate med ca. 11 000 i ÅDT hvor det er mange fotgjengere som krysser. Middelhastigheten rett ved de to innkjøringen til torget, ligger på 19-22 km/t. Ulykkesreduksjon.



Før



Etter

### Fiskartorget i Västervik, Sverige

Ferdigstillt i 2006. Torget var tidligere et signalregulert kryss med 3 armer, merkede gangfelt og skiltet hastighet 30 km/t. Gaten hadde asfalt og fortauene var belagt med betongstein. Trafikkmengden over torget er på ca. 6500 i ÅDT. I dag er Fiskartorget et åpent torg hvor biltrafikken ledes over ved hjelp av blomsterkrukker, belysningsstolper og pullerter. Det er ikke noen nivåforskjell eller styring av trafikken. Middelhastigheten midt på torget ligger på ca. 17 km/t etter ombygging. 2/3 av fotgjengerne sier at de føler seg trygge på torget mens bare 1 av 5 synshemmede kjenner seg trygge på torget. For tidlig å si noe om ulykker.



Før



Etter

### Lyngby, Danmark

Ombygget i 1996. Lyngby Hovedgate er en viktig handlegate. Krysset med Klampenborgvei er et svært viktig kryssingspunkt for fotgjengere da dette ligger midt på handlegatestrekningen. Lyngby Hovedgade har i dag ca. 3-4000 i ÅDT (tidl. opp mot 9-10 00) mens den kryssende Klampenborgsvei har ca. 14 000 i ÅDT. Fartsnivået har sunket og ulykkene har gått ned og de har blitt mindre alvorlige. Det er nå uteservering og cafeliv i Lyngby Hovedgade, noe man ikke skulle tro før ombygging.



Før



Etter

**Drachten, Nederland**

Krysset ble bygget om i 2002, fra et lysregulert kryss til en "plass"-rundkjøring ("squareabout"). Det er benyttet svært få skilt og lite vegmerking. Det er ikke høydeforskjell mellom kjøreareal og areal for myke trafikanter og det er ikke egne sykkelfelt. Biltrafikken ligger på ca. 22 000 i ÅDT. Folk synes at stedet har blitt triveligere, det har blitt påvist bedre trafikkavvikling og ulykkesreduksjon.



Før



Etter

**Oosterwolde, Nederland**

Bygget i 1999. Fram til 1998 var "the Brink" et asfaltert femarmet kryss med stopplikt i byen Oosterwolde. Hele sentrumsområdet skulle rustes opp, dette krysset utgjorde en del av planen. Trafikkulykker var en av grunnene til restruktureringen. Hele krysset har fått rød belegning og midt i krysset ligger et noe opphøyd torg. Bruken av stedet etter ombygging har endret seg drastisk, til fordel for myke trafikanter og variert bruk. Fartsreduksjon og ulykkesreduksjon



Før



Etter

**Wolvega, Nederland**

Bygget i 1998. En stor del av gjennomkjøringstrafikken ble flyttet til ny ringvei (A32). Fortsatt noe gjennomkjøring og busstrafikk, ca. 5500 biler i ÅDT. Mål med planene var å kombinere trafikkfunksjon/veg med at begge handelsområdene på hver side ble lettere tilgjengelig for myke trafikanter. Handlegater går ut i alle fire retninger fra krysset. Fartsnivå etter ombygging ca. 29 km/t. Ulykkesreduksjon.



Før



Etter

**Rijksstraatweg i Haren, Nederland**

Utført i 2002. Trafikkrom og parkering ifm handlegate. Del av overordnet plan 'Komplan' fra 2001 som omfatter 8 gateløp og to rundkjøringer. Rijksstraatweg hadde signalanlegg, gangfelt og sykkelfelt. Bygget om til smal gate med eget sykkel- og fotgjengerareal inn mot fasadene. Har resultert i et positivt bilde av situasjonen, mange aspekter har fått forbedringer. Ulykkesnedgang.



Før



Etter

**Asker sentrum, Norge**

Shared space omfatter enkelte av gatene i sentrum, først og fremst Strøket; enveiskjørt kjørebane, gateparkering, gatesoner for fotgjengertrafikk, handel, opphold. Bilkjøringen skjer på fotgjengernes premisser. En stor estetisk forbedring, mye mer fotgjengertrafikk og opphold i gata, antakelig samme biltrafikk men lav hastighet.



Før

Etter

**Storgata, Horten sentrum, Norge**

Storgata (FV 715), tidligere riksveg gjennom Horten sentrum, har blitt en godt utformet bygate med smal kjørebane og utvidet gang- og sykkelareal. Gateutvidelsen i nordre ende av Storgata er utformet som et torg med belegg av storgatestein og uten nivåforskjeller, som skulle signalisere at dette var en plass i større grad enn en gate. Pullerter er satt opp. Det går ca. 10 000 i ÅDT over torget



Før

Etter



**Bekkestua sentrum, Norge**

Ble ferdigstilt i 1997/98. Etter omlegging av hovedveiene ble vegareal bygd om til strøkgater og torg hvor kjøring skulle skje på fotgjengernes premisser. Bærumsveien (RV160) hadde ca. 20 000 i ÅDT over det som nå er Torget - pr. i dag anslås trafikken til ca. 4-5000 i ÅDT. Det er etablert smale kjørebaneer og belegg på deler av kjørearealene bl.a. Torget har samme belegg på hele flaten og lavere kantstein. Stort estetisk løft med utsmykning, beplantning og bevisst fargevalg. Skiltet Sone 30 km/t, anslått fart over Torget < 25 km/t. Biler og fotgjengere viker delvis for hverandre.





Før

Etter

**Steinkjer torg, Norge**

Tre gater var knyttet til E6 på torget. Torget er også kirkeplass og festplass framfor Samfunnshuset. E6 ble flytta fra torget og en ville da ta tilbake et attraktivt byrom for myke trafikanter, markere byens 150-årsjubileum ved å gi byen en standsmessig festplass. Liten nedgang i trafikken ift forventet - ÅDT ca. 12 000, men tungtrafikken kraftig redusert. Farten er merkbart redusert og plassen har fått et estetisk løft og kan benyttes til festplass.



Eksempler på noen andre shared space prosjekter:



## 6. Erfaringer fra de utvalgte prosjektene

I dette kapitlet har vi prøvd å oppsummere erfaringene fra de utvalgte prosjektene. Oppsummeringen er delt inn i ulike temaer og er hentet fra spørreskjemaet for hvert prosjekt. Vi har også tatt med enkelte erfaringer fra andre prosjekter der dette var naturlig for å få supplerende erfaringer på noen temaer og for å få belyst spesielle problemstillinger.

Erfaringer fra Sverige er at når ulike trafikantgrupper skal blandes på gater og torg må det gjøres med forsiktighet. Det finnes eksempler på velfungerede gater og torg som er opparbeidet etter shared space prinsippet, men det finnes også eksempler på plasser der det ikke fungerer. Felles for de gode eksemplene er biltrafikkens lave hastighet og et aktivt samspill mellom trafikantgruppene. Dette har medført en ulykkesreduksjon og dermed en bedret sikkerhet på stedet. Der det ikke fungerer er det først og fremst på grunn av biltrafikkens høye hastighet og at de myke trafikantene ikke blir tatt hensyn til i tilstrekkelig grad. Selv i de gode eksemplene ser vi at det er noen aspekter som ikke alltid er ivaretatt fullt ut. Muligheten for personer med funksjonshemninger å kunne ta seg fram på en sikker måte og noen ganger også kollektivtrafikkens krav til god framkommelighet er ikke alltid ivaretatt. Det som er felles for de gode eksemplene er menneskenes oppfatning av plassen, at den har blitt vakrere og har fått et økt folkeliv.

Skvallertorget er et eksempel på at man, i hvert fall i de nordiske land, fortsatt ikke har så mange erfaringer med shared space. Her var usikkerheten rundt hvordan det ville fungere etter ombyggingen stor (år 2000). Man lot stolpefundamenter og strømframføringer bli liggende i bakken under belegningen i tilfellet man ville gå tilbake til gammel regulering med signalanlegg. Erfaringen i ettertid har vist seg å være svært gode, ingen alvorlige ulykker har skjedd og plassen har fått Vakre vegers pris.

### 6.1 Hensikt og mål med prosjektene

Målet med prosjektene har vært å bedre både trafikkforholdene og oppholdsfunksjonen på plassen. I enkelte prosjekter har bedring av trafiksikkerheten/reduksjon av antall ulykker vært det viktigste, mens det i andre prosjekter har vært å skape gode oppholdsrom for mennesker. Miljøforbedring, ved å redusere utslipp og støy, har også vært mål for noen prosjekter.

Mange har villet skape eller gjenskape et sted for mennesker å møtes. Filosofien bak Shared space er jo nettopp det å skape plasser hvor flere funksjoner er blandet på samme areal i stedet for å skille dem.

På Skvallertorget i Sverige, som var et ulykkesbelastet kryss, forventet man en stor økning av fotgjengertrafikken fordi universitetet skulle bygges ut. Dette samt at man ønsket å øke stedet attraksjonskraft, gi stedet mer liv og bedre miljøet, var bakgrunnen for ombyggingen. I Odense er det en plass ved domkirken som er bygd om. Her var den avgjørende begrunnelsen for

ombyggingen å gi domkirken en flott plass å stå på/ved.

I Steinkjer ønsket man bl.a. å markere byens 150-årsjubileum ved å gi byen en standsmessig festplass. I Drachten (Laweiplein) var målet foruten økt oppholdsfunksjon og færre ulykker, også å oppnå en forbedring i framkommeligheten for biltrafikken.

For de prosjektene vi har studert har målene man satte seg for krysset/gata blitt innfridd.

## 6.2 Organisatoriske erfaringer

Både fra det pågående EU-prosjektet og det svenske arbeidet med Shared space har man erfart at det å planlegge et område som skal fungere for alle trafikantgrupper er en omfattende prosess som krever medvirkning fra mange ulike fag- og interesseområder. Ikke bare kommunens ulike fagfolk, men også representanter fra handelstanden, kollektivtrafikken, funksjonshemmedes organisasjoner m.fl.. Jo tidligere man får klart for seg hva de ulike trafikantgruppene behøver, desto større mulighet har man for å utforme ting riktig med en gang. Tilpassninger i etterkant blir ofte både dyrere og dårligere.

Politisk visjon for rommet – overordnede, vedtatte føringer for hva man vil med stedet/plassen er i det pågående EU-prosjektet vektlagt som svært viktig for å lykkes.

Mange spørsmål dukker opp når man begynner å spesialstudere plassen. Hvilke problemer finnes i dag? Hvordan vil vi at plassen skal fungere? Kommer den til å forandres i framtiden? Finnes det planer på å forandre det omkringliggende miljø? Hvilken trafikantgruppe skal prioriteres, framkommeligheten for biltrafikken og kollektivtrafikken eller de myke trafikantene? Hvilke planer finnes for kollektivtrafikken? Er plassen en del av en rute for utrykningskjøretøy? Alle disse spørsmålene bør diskuteres, struktureres og settes opp mot de tilsvarende målene for plassen. Deretter kan man vurdere om Shared space er en bra løsning for plassen eller om en annen utforming egner seg bedre.

Ved store ombyggingsprosjekter er informasjonen og kommunikasjonen en viktig del av arbeidet. Mange mennesker kommer til å bli berørt både av de problemene som oppstår under selve byggingen og senere som følge av det endelige resultatet. Det er viktig at folk får informasjon om hva som pågår, hva det skal bli på stedet og hvor de kan henvende seg for å få vite mer og for å komme med synspunkter.

Like viktig er det at prosjektet blir kommunisert tilstrekkelig og godt innad i kommunen, med ansatte på andre områder enn de som er direkte berørt, innen handelstanden m.fl. Alle disse er i sin tur viktige informanter videre mot allmennheten.

Ofte kan det være nødvendig å engasjere eksperter på kommunikasjon og informasjon, som kan utforme en kommunikasjonsplan for prosjektet og sørge for at den følges. Det er også viktig å skape gode relasjoner til lokale medier, gjerne tidlig i prosessen.

Noen konkrete eksempler fra datamaterialet vi har gjennomgått:

Prosjektet i Lyngby bymidte er resultatet av en langvarig prosess og et samarbeid mellom mange parter. Planlegging startet i 1995 med initiativ fra handelsstandsforeningen. Det ble nedsatt en gruppe med representanter fra politiske utvalg, interesseorganisasjoner, politi, kommune og konsulent.

For prosjektene både i Asker og Bekkestua sentrum var kommunen var initiativtaker, involverte gårdeiere, og handelsstanden var medvirkende. Kostnadsdeling på anlegg og drift. Kommunen var også prosjekt- og byggeleder.

Kommunen bestemte seg for at framkommelighetsproblemene i Drachten skulle minskes og trafiksikkerheten økes og byen skulle bli mer levende. Trafikkplanleggerne i Drachten har en klar oppfatning av at trafikksignaler og omfattende skilting ikke hører hjemme i et bysentrum. Det gjenstår nå å ta bort de to siste signalanleggene i byen.

### 6.3 Trafiksikkerhet (ulykker, hastighet og samspill)

De studiene som er blitt utført i Nederland etter en rekke ombygginger har vist at de alvorlige ulykkene har blitt færre og at hastigheten har gått ned. De prosjektene vi har studert viser også de samme tendensene, både antall ulykker og alvorlighetsgraden har gått ned og middelhastigheten ligger på mellom 15 og 25 km/t.

At man får en lav hastighet betyr mye for å få til et samspill mellom trafikantene. Studier på Skvallertorget viser at ved hastigheter lavere enn 15 – 20 km/t viker stort sett alle bilister for fotgjengerne. At bilistene viker for de myke trafikantene i kombinasjon med lav hastighet er nøkkelen til en trafiksikker shared space.

Hvordan utformes stedene for å få hastigheter på 15-20 km/t? Alle de studerte stedene har det til felles at de har brukt avvikende belegg i kryssområdet. Mange steder er det også anlagt ramper for å dempe hastigheten inn mot krysset/torget. Innsnevring av kjørebane, gjennom portaler som varsler at man er på vei inn i et annet miljø er også benyttet.

Beplantning, belysning, synlige entreer til butikker, utsmykking og annen møblering er også med på å understreke dette og bidra til en mer sosial adferd hos bilistene og dermed lavere hastighet. Noen steder har det blitt anlagt busstoppesteder (timeglass) i gata som leder inn mot krysset/torget og som er med på å dempe hastigheten. I Sundsvall har man et eksempel



på at hastigheten sank fra 32 km/t til 18 km/t etter at man fikk uteservering og mer opphold i gata.

#### 6.4 Trafikksikkerhet og følt trygghet – ofte en motsetning

I mange av Shared space prosjektene har man opplevd at det er en motsetning mellom trafikksikkerheten i form av reduserte ulykker og den opplevde tryggheten hos trafikantene.

Skvallertorget er et meget godt eksempel som belyser dette. Om Skvallertorget ble det i begynnelsen etter ombyggingen skrevet mye negativt i pressen. Flere mente at kaoset på torget skapte usikkerhetsfølelser og at det ikke fungerte. Intervjuer foretatt ifm. evalueringen viser at menneskene som oppholder seg på torget kjenner seg relativt trygge, dog noe mer utrygge enn før ombyggingen. Derimot synes de det er vanskelig å forstå trafikreglene. Den subjektive usikkerheten, dvs. utryggheten, er altså tilstede fortsatt men antakelig i noe mindre grad enn da torget var nytt. Man antar at noen av de negative effektene man fortsatt ser, forsvinner etter hvert som trafikantene venner seg til trafikkløsningen.

Evalueringen av Skvallertorget viser at det finnes en tydelig konflikt mellom bevisst å unngå en for tydelig informasjon fra planleggernes side og trafikantenes ønsker om å få tydelig informasjon. Paradoksalt nok virker den påtvungne usikkerheten eller usikkerhetsfølelsene, nødvendig for å øke oppmerksomheten og dermed også trafikksikkerheten. Skvallertorget var ulykkesbelastet, med 5-6 ulykker pr. år hvorav ca. en alvorlig pr. år. Etter ombyggingen i år 2000 har det skjedd mindre enn en ulykke pr. år og ikke en eneste alvorlig ulykke har blitt rapportert, så den objektive sikkerheten har bedret seg mye.



På Centralplan svarte drøyt ½-parten av de gående at de kjente seg veldig eller ganske trygge i trafikken på plassen, noe som tyder på at de føler seg relativt trygge. De synshemmede kjente seg tryggere før med et oppmerket gangfelt.

De politirapporterte ulykkene har blitt redusert fra 5 til 2 pr. år. Alle ulykker før ombyggingen skjedde på det merkede gangfeltet og sykkelkryssingen.

På Fiskartorget sier 2/3 av fotgjengerne sier at de føler seg trygge på torget. Ca. 1/2-parten oppgir at de ikke krysser torget på noe spesielt sted men tar den veien som er raskest i forhold til målpunkter. Noen velger den veien de føler er sikrest.

I Drachten (Laweiplein) er oppfatningen av fare uendret for fotgjengere generelt. For eldre mennesker, bilister og syklister har oppfatningen av fare økt. Dette henger sammen med den utryggheten man har bygd inn i prosjektet ved å fjerne tydeligheten man hadde i trafikksignaler og skilter tidligere. I ett av gangfeltene var det før (1998-2002) 8 personskadeulykker, mens det etter (2002-2005) ikke har skjedd noen ulykker.

I Oosterwolde, et fem-armet kryss som ble bygget om til shared space i 1999, har tidlig bekymring og utilfredshet vekket for god respons fra beboerne i nærområdet, etter å ha blitt vant til situasjonen. Før ombyggingen viste statistikken et gjennomsnitt på 3 alvorlige ulykker hvert år. Åtte år etter at krysset ble bygget om har det ennå ikke vært noen alvorlige ulykker.

I Lyngby er det syklistenes utrygghet som er trukket fram. De skal sykle i kjørebane hvor de føler seg utrygge blant bilistene. 86% av syklisterne ville føle seg sikrere med sykkelsti. Opplevelse av trygghet er altså svekket mens den objektive målbare sikkerheten er forbedret (ulykkene har gått ned). Utryggheten gjør sannsynligvis syklisterne mer oppmerksomme og fremmer sikkerheten.



Fra et ombygd kryss i Drachten (ikke Laweiplein)

Oppsummert kan man si at den følte utryggheten er størst rett etter ombygging men at det ser ut som den avtar når folk blir vant med utformingen. Videre er nok utryggheten og det at regelverket er uklart, blitt fokusert veldig negativt på gjennom presse og media hvor kanskje mindretallets synspunkter har kommet sterkest fram. Intervjuer og evalueringer en stund etter ombyggingene viser at flertallet av fotgjengere generelt, føler seg trygge. Spesielle trafikantgrupper

som synshemmede og eldre er kanskje de som selv etter at utformingen har fungert en stund, fortsatt føler en utrygghet og som ønsker f.eks. oppmerkede eller signalregulerte gangfelt .

## 6.5 Funksjonshemmede og synshemmede - universell utforming

Spesielle trafikantgrupper som synshemmede og eldre er kanskje de som selv etter at utformingen har fungert en stund, fortsatt føler en utrygghet og som ønsker f.eks. oppmerkede eller signalregulerte gangfelt. Det er sagt en del mer om opplevd utrygghet under kapittel 5.5.

Også rent framkommelighetsmessig er det de funksjonshemmede og synshemmede som har tapt noe på ombyggingen.

For de **synshemmede** savnes bedre ledelinjer, enten i form av egne linjer eller ved å ha bedre kontrast på belegningen slik at man kan orientere seg etter denne. Det etterlyses også bedre kontrastmarkering av pullerter, lysstolper, trapper og inngangspartier. De svaksynte opplever også konflikter med syklistene som kommer fort og som de ikke hører.

De **bevegelseshemmede** har størst innvendinger mot type belegg som benyttes, eksempelvis er gatestein svært uheldig for de med rullestol eller rullator. Bevegelseshemmede er derimot fornøyd der det er jevn overflate på belegget og der det ikke er nivåforskjeller. For høye kantstein og for bratte ramper til inngangspartier er uheldige forhold som er påpekt.

Oppsummert ser vi at det finnes noen anbefalinger til hva man bør ta hensyn til for å gi de funksjonshemmede og synshemmede bedre vilkår på shared space arealer:

- Annet og jevnt belegg, i tilstrekkelig bredde, på det som brukes som gangareal. Dette kan være gangareal som anlegges rundt krysset og langs gatene inn mot krysset. Dersom belegget ikke har nok kontrast til å ledes etter bør det legges inn ledelinjer i gangarealet og fram til kryssingspunkter.
- Det bør være tilrettelagte kryssingspunkter, gjerne i ytterkant av krysset og der det er kortest og mest mulig vinkelrett kryssing. Kryssingspunktene bør ha jevnt belegg og lav kantstein.





- Det bør være god kontrastmarkering av pullerter, lysstolper, trapper og inngangspartier

På flere av stedene som er studert er deler av disse anbefalingene innfridd men ingen steder har innfridd alle ønsker fra disse trafikantgruppene. Punktene over burde, med involvering av brukerne før og under planlegging, være mulig å få innarbeidet.



**Tilrettelagt kryssingspunkt i ytterkant, uten kantstein og med jevnt belegg**

Den største utfordringen for å tilfredsstille spesielt de synshemmede, synes å være fjerning av utrygghetsfølelsen. Synshemmede og eldre er de som føler størst utrygghet og som ønsker f.eks. oppmerkede eller signalregulerte gangfelt. Idéen bak Shared space er som nevnt tidligere å skape trafikksikkerhet gjennom utrygghetsfølelse. Trafikantene skal selv analysere situasjonen og samspille med hverandre. Man har valgt å ikke styre trafikantene ved hjelp av trafikklys, skilting og merking, da dette ofte kan skape en falsk trygghetsfølelse.

6.6 Byliv og bykvaliteter (opphold/aktivitet, estetikk)



*Labanda hvern við fonteinu ná Sveinlaxvegur. Foto: Anna Strömsholt*



Generelt kan man si at det er en sterk sammenheng mellom den fysiske utformingen av byrommet og en bys sosiale liv. Å planlegge en veg eller plass etter shared space-metoden innebærer at man får gode forutsetninger for et rikt sosialt liv. Lave hastigheter, samlede funksjoner, små avstander, få nivåforskjeller, tilrettelegging for møte, hvile, spise etc. fremmer sosial kontakt. Hvor mange mennesker som ferdes på en plass er viktig for det sosiale miljøet men også hvor lenge de ferdes der har stor betydning. Eksempelvis vil biler på vei gjennom ikke tilføre plassen noe sosialt liv mens derimot fotgjengere og helst da flere som bruker plassen til mer enn å passere den, vil være av stor betydning for å levendegjøre plassen.

I Nederland og fra EU-prosjektene er erfaringene at folkelivet på de ombygde plassene generelt har økt, gjennom at flere ferdes der etter ombyggingene. Man har også opplevd at flere plasser har fått en ansiktsløfting gjennom at tilliggende gårdeiere har pusset opp sine fasader. I og med at miljøet blir mer attraktivt å ferdes i skapes også forutsetningene for at flere vil oppholde seg der som igjen bedrer forutsetningene for handelen i området. I Lyngby Hovedgade er det nå uteservering og caféliv, noe man ikke skulle tro før ombyggingen. Tross den

halverte biltrafikken er butikkenes omsetning stigende i denne gaten.

Den gjennomgående tilbakemeldingen på prosjektene er at plassene har blitt vakrere og at det har blitt mer folkeliv. Det har i alle prosjektene blitt lagt vekt på å få en kvalitativ og estetisk forbedring av stedet. Dette er gjort gjennom at man på alle steder har benyttet annet belegg enn asfalt. Mange ulike typer stein- og betongbelegning er benyttet. Det er lagt vekt på belysning, møblering og utsmykking samt tilrettelegging for uteservering eller andre sitteplasser.



Utdrag fra noen prosjekter som beskriver hva man har oppnådd av byliv og kvaliteter:

Skvallertorget er belagt med gatestein i tre farger og et slags viftemønster. På den ene siden står det en skulptur "Vår enighets fana" samt en benk. På den andre siden av torget er det anlagt en lyssatt fontene samt tre benker. Uteservering er anlagt i utkanten. To høye lysstolper står sentralt på plassert med god spredning av et varmt lys. Ved utfartene er det satt opp pullerter med belysning. Mange skryter av plassen og mener at Skvallertorget er vakrere nå enn før, samt at plassen har fått mer liv og røre. Dette mener også de som bor rundt torget.

På Fiskartorget synes majoriteten at det er en vakker plass. Utsmykking og omgivelser er det som fremst bidrar til at torget er vakkert.

Torget som er etablert på Centralplan er anlagt som ett gulv med smågatestein med blomsterurner som markering av kjørebane. Torget er nokså åpent med belysning og enkelte trær. I ytterkantene er det torgfunksjoner og innganger til butikker og restauranter. 85% av de spurte svarer at de synes utformingen og estetikken på plassen er veldig eller ganske bra.

I Drachten, Laweiplein, har det skjedd en forbedring i folks oppfatning av personlig sikkerhet i og rundt kryssområdet og folk synes at stedet har blitt triveligere og penere å ferdes i.

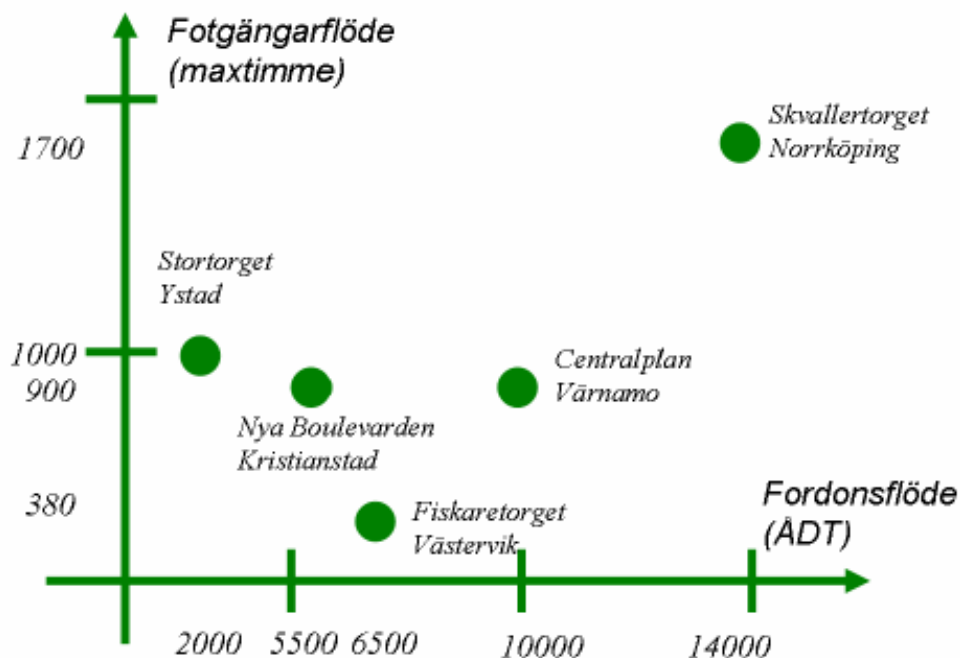


## 6.7 Trafikkmengder

Det er vanskelig å si noe entydig om det går en grense for hvor stor biltrafikken kan være og en integrert utforming som shared space likevel vil fungere. På de stedene vi har samlet data om, varierer trafikkmengden fra ca. 4-5000 til 14-15 000 på den mest trafikkerte gaten gjennom krysset.

Fra de svenske prosjektene er det påpekt at det mer er trafikksammensetningen, utformingen og bruken/aktiviteten på stedet som betyr mest for om det vil fungere. Det bør finnes en balanse mellom biler og fotgjengere. Jo større biltrafikken er, desto større kan det se ut som fotgjengertrafikken bør være.

På figuren under vises det sammenhengen mellom biltrafikkmengde og fotgjengertrafikkmengde på plasser i Sverige som alle må sies å fungere bra. På alle stedene er det samspill mellom de ulike trafikantene og hastighetene er lave, middelhastigheter mellom 15 og 25 km/t.



## 6.8 Regulering (organisert/uorganisert, skilting, regelverk, parkering...)

De undersøkte prosjektene er av litt ulik karakter. Noen kryss er utformet med Shared space fullt ut, med alle trafikantgrupper blandet på et felles areal hvor alle må tilpasse seg hverandre. Andre av prosjektene er utformet med noe styring av de ulike trafikantgruppene, f.eks. ved hjelp av pullerter, blomsterkasser eller annen møblering evt. ved å benytte ulikt belegg der man ønsker å lede biltrafikken.

Det er funnet lite informasjon om man har skiltet og evt. hvordan for de nederlandske prosjektene. For de svenske prosjektene har vi derimot funnet litt beskrevet om dette.

Det er i utgangspunktet benyttet lite skilting i shared space prosjektene men noen steder har man valgt å regulere hastighet og parkering. Noen prosjekter har valgt å skilte med fartsgrense 30 km/t, andre anbefalt 20 km/t eller Gångfartsområde (tidligere gårdsgate, i Sverige). Skilting med sone parkering forbudt er også benyttet. Vikeplikt er regulert gjennom høyreregelen dersom ikke annet er skiltet.



Skvallertorget er eksempelvis skiltet med anbefalt fart 30 km/t og det er høyreregelen som gjelder. Det er ikke noen regulering av parkeringen på Skvallertorget. Noe parkering forekommer men kommunens parkeringsvakter har hatt en avslappet holdning til biler som stanser for kortere ærend eller henting/bringing.

Centralplan er regulert som gårdsgate (skiltet med dette) noe som medfører at bilistene har vikeplikt for fotgjengerne og skal kjøre i gangfart (7 km/t). Parkering er forbudt. Det er anlagt parkering for HC langs vegen rett før du kjører inn på torget.

Fiskartorget er regulert som Gårdsgata og tung trafikk over 3,5 tonn er forbudt på torget. Gjennom reglene for gårdsgata er parkering forbudt.

Lyngby Hovedgade er skiltet med sone E53 – veiledende 20 km/t.

På Bekkestua er det skiltet sone 30 km/t og når tiltaket ble innført, ble også opplysningsskilt om ønsket adferd satt opp. Det er skiltet P-forbudt-sone, men med parkering for funksjonshemmede (HC-plasser) langs gatene inn mot torget. Det var i utgangspunktet ikke pullerter langs gata over Torget men på grunn av en del ulovlig parkering på gangarealet, ble det på et senere tidspunkt etablert pullerter.



I Sundsvall har man uttalt at parkering må utformes tydelig eller helst ikke finnes i det hele tatt på Shared space områder. Der har man hatt problemer med feilparkering som blokkerer inngangspartier.

### 6.9 Framkommelighet (bil, kollektiv og sykkel)

Framkommeligheten for bil- og kollektivtrafikk er i noen av prosjektene forverret mens den andre steder er forbedret.

I Christianfeld, en by i Danmark med 10 000 innbyggere, hadde man tidligere et sentralt lysregulert x-kryss som var ulykkesbelagt. Dette ble bygd om til en steinsatt plass uten regulering av trafikken. I rushtiden har køene minsket.



Også i Drachten (Laweiplein) har man eksempel på at framkommeligheten har bedret seg. Her har gjennomsnittlig forsinkelse gått ned fra 50 sek. til mellom 10 og 30 sek. i krysset. Selv om hastigheten på motortrafikken har gått ned har altså framkommeligheten økt betydelig.

På Skvallertorget har man gjennom den reduserte hastigheten på bil- og busstrafikken fått en dårligere framkommelighet for bil og buss. Dette kan skyldes den ekstremt store fotgjengertrafikken man har over torget og som biltrafikken viker for. Den forsinkelsen man hadde i det signalregulerte krysset før ombygging til torg, var her mindre enn det man får av forsinkelse på grunn av fotgjengere.



Skvallertorget

Vi har ikke funnet så mye som sier noe om syklistenes forhold i de ombygde kryssene. På Skvallertorget hvor det er gjort spillstudier viser resultatene at bilister og syklist viker for hverandre i omtrent samme grad. Bilistene viker altså i langt større grad for fotgjengerne enn for syklistene, noe som nok har med syklistenes høyere fart. Syklistene stanser og går av i større grad her enn svenske undersøkelser i gangfelt viser. Dette kan tyde på at de føler seg mer utrygge som syklist enn som fotgjenger på Skvallertorget.

Når det gjelder gatestrekninger som er bygd om til shared space har man noen erfaringer med sykkel:

I Haren har man den største konflikten mellom fotgjengere og syklist. Før ombygging hadde man egne sykkelstier langs kjørbane, mens man etter ombygging har tilrettelagt for sykling på et kombinert fotgjenger- og sykkelareal nærmere husfasadene (nærmest et bredt fortau). Sykkelarealet er adskilt fra de gående med en ledelinje og ligger lengst ut mot kjørbane men med en møbleringsone mellom. Ca. halvparten av syklistene velger å sykle i kjørbane. En del fotgjengere går ut i sykkelarealet.

I Lyngby har syklistenes opplevelse påkalt mest oppmerksomhet. Syklistene skal sykle i kjørbane sammen med bilene men det er klaget på belegget (chausséstein) som ikke er behagelig å sykle på (dog bedre enn brostein) samt at de føler seg utrygge blant bilistene. Syklistene sier de ville følt seg sikrere med sykkelsti. Den overordnede trafikkplan legger opp til at syklist ved en omvei på få hundre meter kan kjøre med høy fart utenom bymidte. Det blir også uttalt at når man ønsker så lave hastigheter som 20 km/t i byens sentrale gater så er det ikke urimelig å henvise gjennomkjøring – også sykling - til omkjøringsrute..



Lyngby

## 6.10 Drift og vedlikehold

Det har ikke kommet fram mange opplysninger om drift og vedlikehold i det materialet vi har gjennomgått, men noen erfaringer kan trekkes fram:

I Asker er gata trang for store kjøretøy. Skarpe hjørner i svinger blir delvis kjørt i stykker. Opprinnelige opphøyde gangfelt i rød marktegl ble kjørt i stykker. Er fjernet og erstattet med asfalt i rød farge. Vegetasjon (agnbøk som trær og busker) får næring via dryppvanning og står godt.

I Bekkestua sentrum har man hatt noen påkjørsler av blomsterarrangementer og pullerter men ellers fungerer det bra. Betongsteinen som er lagt i kjørearealet fungerer bra.

Både i Asker og på Bekkestua har man gatevarme på gangarealer og de mest sentrale kjørearealene, noe som gjør at man unngår brøyteskader.

Også på Steinkjer torg har man hatt problemer med påkjøring av pullerter. Her har det også vært problemer med belegget som har begynt å få skader på grunn av mye trafikk.

På Fiskartorget er det lagt betongplater som belegg. Dette hadde man erfaring med fra andre gater hvor dette hadde holdt tross høy belastning av svingende busstrafikk.

I Drachten er det i ettertid besluttet å legge belysning langs forhøyde kanter, da disse har vist seg å være mindre synlig ved tåke/regn. Fontenene trengte klor i vannet, pga algeproblem, som igjen gjorde gateplanet glatt.

I Lyngby har Chausséstein i det trafikerte kjørearealet i Klampenborgvei (14 000 i ÅDT) blitt skiftet ut med asfalt pga. ødeleggelse.



Da vi ikke fant så mange erfaringer på drift og vedlikehold i datamaterialet vårt, har vi gått gjennom rapporten "Fra riksvei til gate – erfaringer fra 16 miljøgater" for å kunne gjengi noen erfaringer som vi mener er svært relevante også for Shared space prosjektene:

Problemer med drift og vedlikehold skyldes som regel feil i prosjekterings- eller anleggsfasen, eller at drift og vedlikehold prioriteres for lavt. Mange anlegg får setningsskader, ujevnheter og vannansamlinger. God komprimering og nøyaktig utførelse er viktig. Kvalitet lønner seg. Valg av solide materialer, omtanke for



drift og vedlikehold i planfasen og god utførelse, gir gater som vil holde seg skadefrie og ta seg godt ut i mange år . *Et eget notat som sier enda litt mer om dette er lagt ved.*

## 7. Oppsummering - Kriterier for å ta Shared space i bruk i Norge

### 7.1 Hvordan fungerer kryssene etter at de er bygd om til shared space?

Det har vært lettest å finne svar på hvordan stedet **er i bruk etter** ombyggingene. Datamateriale og evalueringer vi har gjennomgått sier mye om folks oppfatninger av stedet etter ombygging, adferd, trafikkmengder, hastigheter, ulykker, trygghetsfølelse etc. Oppsummert er det svært mange positive erfaringer med hvordan shared space stedene fungerer, selv om det er enkelte forhold som kan gjøres bedre.

Oppsummert kan vi si at:

- Det er en gjennomgående oppfatning blant brukerne at stedet har blitt vakrere og at det har blitt mer folkeliv på plassen.
- Trafikkulykkene har blitt færre og mindre alvorlige.
- Hastigheten har gått ned
- Det er i stor grad et samspill mellom de ulike trafikantene fordi man oppnår øyekontakt når hastigheten senkes.
- Det er en motsetning mellom trafiksikkerhet og følt trygghet. Oppsummert kan det sies at den følte utryggheten er størst rett etter ombygging men at det ser ut som den avtar når folk blir vant med utformingen. Videre er nok utryggheten og det at regelverket er uklart, blitt fokusert veldig negativt på gjennom presse og media hvor kanskje mindretallets synspunkter har kommet sterkest fram. Intervjuer og evalueringer en stund etter ombyggingene viser at flertallet av fotgjengere generelt, føler seg trygge. Spesielle trafikantgrupper som synshemmede og eldre er kanskje de som selv etter at utformingen har fungert en stund, fortsatt føler en utrygghet og som ønsker f.eks. oppmerkede eller signalregulerte gangfelt.
- For de synshemmede savnes bedre ledelinjer og bedre kontrastmarkeringer. Husfasader kan være bedre ledelinjer enn taktile ledelinjer.
- De funksjonshemmede har størst innvendinger mot type belegg, for høye kantstein og for bratte ramper til inngangspartier

### 7.2 Hva er suksesskriteriene for planleggingen og gjennomføringen

Ut fra det vi har funnet i datamateriale og evalueringer kan vi også si noe om hva vi tror er suksesskriteriene for planleggingen og gjennomføringen av prosjektene, bl.a. vil vi trekke fram viktigheten av å:

- Ha en politisk visjon for rommet – overordnede, vedtatte føringer for hva

man vil med stedet/plassen - sette tydelige mål på hva man vil oppnå

- Samarbeide flere fagmiljøer sammen, samt trekke inn brukerne - integrert arbeidsmetode, har vært pekt på som viktig.
- Få til en utforming som gjennom visuelle og fysiske virkemidler sørger for tilstrekkelig lav hastighet er en nødvendighet for at shared space skal fungere – slik at øyekontakt kan oppnås og man får en sosial adferd trafikantene imellom. Om man får ned hastigheten til 20 km/t, så fungerer stedet antakelig bra også for barn, eldre og funksjonshemmede.

### 7.3 Hvilke forutsetninger bør ligge til grunn for å utforme et kryss til et shared space område?

Når det gjelder forutsetningene for å utforme en gate eller et kryss etter shared space metoden har vi funnet litt mindre entydige svar. Utfra det som pekes på som suksesskriterier i EU-prosjektets rapport samt det vi kan dra av slutninger for de prosjektene vi har studert nærmere, vil vi trekke fram:

#### **Et "hurtig" trafikknnettverk bør være på plass for at et "langsomt" trafikknnettverk med Shared space skal kunne fungere**

Shared space virker kun hvis man også har et overordnet vel fungerende hovedveinett. Et "hurtig" trafikknnettverk må være på plass for at et "langsomt" trafikknnettverk med Shared space skal kunne fungere (fra EU-prosjektet).

Noen kommentarer til dette: Som eksempel har en del av shared space prosjektene vi har studert, blitt initiert etter at hovedveien/e har blitt lagt om. Man har da grepet muligheten til å revitalisere gater eller plasser som har fått reduserte trafikkmengder. Andre steder er gata/krysset med shared space-utforming fortsatt trafikerte gater og en del av et hoved-/samlevegnett. Et enda mer overordnet vegnett finnes også da i de fleste tilfeller men det kan være nokså stor avstand til det. Selv på slike gater kan man se at Shared space kan fungere men det er nok viktig å vurdere avstander til "hurtig" veinett og lengder/omfang på Shared space utforming i en by.

#### **Krysset bør ligge sentralt i byen, der det er viktige målpunkter og virksomheter i nærheten - det bør finnes en merverdi i å oppsøke stedet**

Stedet bør ligge sentralt i en by eller tettsted. Strekninger eller kryss på det gatenettet i byen hvor det i dag er naturlig å innføre nedsatt hastighet, er antakelig det mest aktuelle for shared space.

Stedet bør være en del av en viktig gangrute slik at man naturlig har mennesker som trafikkerer området. Det bør også være attraksjoner, som butikker, restauranter/caféer, benker, skulpturer



etc. som gjør at folk også oppholder seg på området – det skal finnes en merverdi i å oppsøke plassen.

*“En blandad plats fungerar bra på platser som man har ont om plats”.*

### **Det bør vurderes tiltak i tilgrensende gater i tillegg til selve krysset som bygges om**

For mange av stedene vi har studert har gata/krysset hvor det er gjennomført shared space vært en del av en større plan for byen. Om dette er avgjørende for at prosjektet skal bli vellykket vet vi ikke, men vi tror det er viktig at det gjennom stedets utforming tydelig framgår hvilken adferd man forventer av trafikantene og at dette skjer innenfor et område som er større enn et enkelt kryss. I de fleste eksemplene vi har studert har man gjort tiltak også på gatene som fører inn mot krysset man har bygd om. I Drachten har man i bysentrum hatt en plan om å fjerne alle signalregulerte kryss og omforme dem til shared space områder. Denne planen er nå nesten gjennomført.

### **Det må være tilstrekkelig med myke trafikanter og det bør finnes en balanse mellom biler og fotgjengere**

Det må være en tilstrekkelig mengde med myke trafikanter på stedet.

Det er vanskelig å si noe entydig om det går en grense for hvor stor biltrafikken kan være og en integrert utforming som shared space likevel vil fungere. På de stedene vi har samlet data om, varierer trafikkmengden fra ca. 4-5000 til 14-15 000 på den mest trafikkerte gaten gjennom krysset.

Fra de svenske prosjektene er det påpekt at det mer er trafikksammensetningen, utformingen og bruken/aktiviteten på stedet som betyr mest for om det vil fungere.

Det bør finnes en balanse mellom biler og fotgjengere. Jo større biltrafikken er, desto større kan det se ut som fotgjengertrafikken bør være. Skvallertorget som kanskje er det beste eksempelet på et vellykket Shared space prosjekt i et kryss med stor biltrafikk, har også svært stor fotgjengertrafikk.

## Referanseliste

- <http://www.shared-space.org/> og diverse linker herfra
- Shared space – room for everyone – Shared space org. (EU-prosjekt), juni 2005
- Shared space i Sverige – en ideskrift, remissversion, Sveriges kommuner og landsting, desember 2007
- Shared space – samrum, konsulentfirmaet Tyrrens – foredrag i Bergen sept. 2007
- The Laweiplein – evaluation of the reconstruction into a square with roundabout, januar 2007
- Utvärdering av Skvallertorget, Sofia Jaredson, Tekniska Högskolen-Linköpings universitetet, mai 2002
- Baker Linda, 2004 og Shared Space Project, 2006
- Skriftlig og muntlig innspill fra sentrale personer som kjenner prosjektene