

SHARED SPACE- FYSISKE OG FUNKSJONELLE FORUTSETNINGER FOR IMPLEMENTERING

SHARED SPACE- PHYSICAL AND FUNCTIONAL PREREQUISITES FOR
IMPLEMENTATION

KRISTIN RUUD FORSNES



Forord

Masteroppgaven representerer siste ledd i mitt studie i landskapsarkitektur ved Universitetet for miljø- og biovitenskap. Etter fem års utdanning, skal oppgaven, etter universitetets egen definisjon, ”vise forståelse, refleksjon, modenhet og analytisk evne”. Gjennom et variert studieprogram har jeg fått en bred kunnskap om landskapsutvikling og planlegging. Dette la et godt grunnlag for valg av tema, et utfordrende og spennende gateutformingsprinsipp, *Shared space*.

Gjennom arbeidet med oppgaven ble jeg nesten overveldet av kompleksiteten i temaet jeg hadde valgt. Det var en utfordrende reise inn i det ukjente. Etter fire måneder i en verden av bilister, syklistene og fotgjengere, innså jeg imidlertid at læringskurven hadde vært bratt, og den tilegnede kunnskapen var blitt stor.

Takk til veiledere Sebastian Peters og Einar Lillebye som har bidratt med enorm kunnskap og støtte. Jeg vil også rette en takk til Statens Vegvesen, Vegdirektoratet som lot meg oppta en kontor plass på Brynseng, og til alle på kontoret for oppløftende ord.

Kristin Ruud Forsnes
Desember 2013

SAMMENDRAG

Bruken av det offentlige rom har endret seg betydelig gjennom tidene. I løpet av det 20. århundre oppsto det en idéologi om å isolere de ulike funksjonene i offentlige rom fra hverandre. Årsaken var strukturelle problemer i infrastrukturen, og sosiale utfordringer knyttet til vekst og industrialisering av byene. Løsningen var å la ingeniører utvikle et forutsigbart gatebilde med god fremkommelig og trafikksikkerhet. En håndfull kritikere prøvde imidlertid å belyse negative konsekvenser knyttet til den trafikktekniske tilnærmingen. Mangelen på sosiale og kulturelle aspekter ble hevdet å svekke menneskers oppfatning av bymiljøet, og blant annet lede til dårlig trivsel og helse blant byens innbyggere. Samtidig som kritikerne kjempet for en holdningsendring begynte eksperimenteringen av nye løsninger i Nederland. Målet var å tilrettelegge for at fotgjengerstømmer og sosiale aktiviteter kunne fungere sammen med biltrafikk. Det var disse utprøvingene som til slutt ledet til konseptet Shared space.

Hensikten med dette gateutformingsprinsippet er å forbedre bymiljøet gjennom utforming som fremmer fotgjengernes bevegelse og trivsel, gjennom å «likestille» de ulike trafikantgruppene. Gjennom å la trafikantene dele samme

areal er tanken at de vil oppføre seg annerledes, og samhandle med hverandre. Shared space-prinsippet er dog mye mer enn en designløsning. Det er et komplekst konsept med mange faktorer som avgjør om stedet vil fungere på en vellykket måte. Dette innebærer blant annet at noen lokaliteter ikke egner seg til implementering av en slik løsning. Vurderingen om et sted egner seg til Shared space-utforming er en svært viktig del av planleggingsfasen. Det finnes eksempler på at prosjekter som ikke vurderes grundig nok i utredningsfasen blir avblåst av uforutsette konflikter i de neste fasene. Det er nødvendig med større kunnskap om hva man bør vurdere i denne tidlige fasen. Behovet for mer kunnskap om disse forutsetningene danner derfor grunnlaget for denne oppgaven.

Oppgaven tar sikte på å finne svar på problemstillingen; *”Hva er de fysiske og funksjonelle forutsetningene som avgjør om et sted er egnet for Shared space-utforming?”* Med dette som mål tar oppgaven sikte på å utarbeide et verktøy som kan brukes i andre prosjekter for å vurdere om et sted har potensiale til å fungere godt som Shared space-areal. En grundig studie av eksisterende teori og empiriske data, samt egne observasjoner

ABSTRACT

av Shared space-prosjekter, bygger grunnlaget for å bedømme hvordan disse områdene fungerer. Dette er viktig i arbeidet mot å finne de riktige forutsetningene for steder som egner seg for Shared space-utforming. Diskusjonen viser at mange av påstandene om konseptet kan bekreftes. Det ble blant annet større bevegelsesfrihet, mer attraktive byrom og høyere aktivitetsnivå. Diskusjonen gir også et bilde av en kompleks sammensetning av forutsetninger for egnede steder, der noen er mer avgjørende enn andre. Samtidig er det slik at hver enkelt lokalitet er unik. Dette gjør denne vurderingen avgjørende for resultatet. Utarbeidelsen av verktøyet gir andre muligheten til å få veiledning i en utredningsfase, og unngå uforutsette konflikter senere i prosjektet. Verktøyet testes i et potensielt egnet område i Oslo, Olav Vs gate.

Arbeidet mot konklusjonen og svaret på problemstillingen er omfattende, og flere forutsetninger registreres som avgjørende, blant annet bygningstetthet og en viss fotgjengerstrøm. I tillegg er det nødvendig med et grunnlag for aksept for å dele byrommet og samhandle med hverandre. De sosiale forutsetningene er vanskelig å måle. Likevel indikerer testen at verktøyet er mulig å bruke i første fase av prosessen, men at vurderingen bør gjennomføres enda grundigere i en reell planleggingsprosess- i tillegg til en kvalitetssikring av verktøyet etter implementering av Shared space.

The use of public space has changed considerably over the years. During the 20th century, the idea was to isolate various functions in the public domain from each other. The cause was structural "disorder" in infrastructure and social challenges associated with rapid growth and industrialization of cities. The solution was to allow engineers to develop a predictable streetscape with good traction and road safety. However, critics tried to illuminate the negative consequences associated with the traffic engineering approach. The lack of social and cultural aspects were claimed to weaken people's perception of the urban environment. This could also lead to poor well-being and health among citizens. While critics campaigned for a change in attitude, an experimentation of new solutions began to develop in the Netherlands. The aim was to arrange that pedestrians and social activities could interact with traffic. It was these trials that eventually led to the concept of Shared Space.

The purpose is to improve the urban environment through design that promotes pedestrian movement and well-being. By allowing road users to share the same space, the idea suggests that they will behave differently and interact with each other. The concept contains, however, much more than a design solution. It is a complex concept with many factors that determine whether it will work in a successful way. This also means that some sites are not suitable for such implementation. The assessment of witch

a place is suitable for Shared space-design is a very important part of planning. Projects where places are not considered thoroughly enough in the first planning phase, is often called off by unforeseen conflicts in the next phases. However, greater knowledge of what one should consider in this first phase is necessary. The need for guidance on these assumptions forms the basis for this thesis.

The thesis aims to answer; “*what are the physical and functional requirements that determines whether a location is suitable for a Shared space-design?*” With this as a goal, the thesis aims at developing a tool that can be used to assess whether a place has the potential to work as intended. A thorough study of the existing literature, and own observations of Shared Space, builds the basis for judging how these areas work in practice. This practice study is important in the efforts to detect the requirements for locations suitable for successful Shared space. The discussion shows that many of the statements about the concept votes in practice, and there are indications that the concept can achieve better urban environment. This is due to several factors, including freedom of movement, more attractive urban spaces and livable streets. The discussion also provides an

image of a complex composition of the conditions for successful Shared space, where some are more critical than others. At the same time, each site is unique, which also makes this assessment crucial for the result. The development of the requirement- tool gives others the opportunity to receive guidance in an assessment phase and presumably avoid unforeseen conflicts later in the project. The tool is tested in *Olav Vs gate* in Oslo.

The efforts towards the conclusion is extensive, and several assumptions registered as crucial , including building density and a certain pedestrian flow. In addition, it is necessary with a public acceptance to share public space and interact with each other. The social conditions are difficult to measure. Nevertheless, the test indicates that the tool is possible to use in the first phase of the process, but that the assessment should be conducted more thoroughly in a real planning process - as well as a quality assurance after the implementation of Shared Space.

BEGREPSAVKLARING

Shared space: ”er et konsept for bytafikk som har som idé at ulike trafikanter deler det samme trafikkaarealet (gater og plasser) og samhandler i henhold til vanlige regler for god oppførsel” - Tor Smeby, Vegdirektoratet

”... fjern trafikklys, skilt, fotgjengeroverganger, kjørefelt, markører og fortauskanter, slik at fotgjengere, bilister og syklister har mulighet til å forhandle seg gjennom gatene via gestikulering og et felles reaksjonsmønster...” - Hans Monderman, oversatt av Einar Lillebye

Samhandling: er et samspill eller vekselvirkning mellom to eller flere aktører som handler i forhold til hverandre. I denne sammenheng menes ”forhandlingen” mellom trafikanter når de møtes og må finne den beste løsningen å bevege seg gjennom Shared space-areale.

Trafikantgrupper: er bilister, syklister og fotgjengere som beveger seg i det offentlige rom.

Offentlig rom: er i denne sammenhengen et fysisk utendørsrom, for eksempel veier, gater, gatehjørner, torg, parker eller andre byrom som er tilgjengelig for allmenheten. Omtales også som offentlig byrom.

Vellykket Shared space-prosjekt: er når man oppnår reell samhandling mellom trafikanter. Dette oppnås gjennom gitte forutsetninger på stedet og gitte utformingstiltak. Utformingstiltakene utdypes under ”konsept” og forutsetningene for egnede steder drøftes videre i oppgaven.

Bymiljø: er et svært kompleks begrep med mange dimensjoner. Det innebærer en opplevelse, tolkning og følelse så vel som fysiske former og elementer. På den måten kan man si at bymiljø er en følelsmessig oppfatning som bestemmes av kulturelle betingelser, byens fysiske form og dets innhold. Dette kan variere lokalt innad i en by, eller oppfattes individuelt.

Hvilke elementer som avgjør oppfatningen av bymiljø er mye diskutert, men begrepets kompleksitet gjør det vanskelig å definere. Denne oppgaven beskriver biltransport som en av elementene som knytter seg til menneskers oppfatning av bymiljø. Dette baseres på teoriene til Kevin Lynch, Jane Jacobs, Gordon Cullen, Donald Appeyard og Allan Jacobs som utdypes videre i oppgaven.

Byliv: er i denne sammenhengen ulike aktiviteter i det offentlige byrom, både nødvendige gjøremål, rekreasjon og sosiale aktiviteter. Omfanget av disse aktivitetene avgjør grad av byliv. Dette kan også variere innad i en by.

Gater: er lokalisert hovedsakelig i sentrum av byer og tettsteder, eller i mindre boligområder. Gatene ligger ofte mellom bygninger eller hus, har lavere fart og mindre trafikkvolum enn en vei.

Konvensjonelle gater: består av en utforming som skiller trafikantgruppene, for eksempel med fortau, kantstein, markeringer, gjerder, under- eller overganger osv. Omtales også som segregering.

Forutsetning: er ”verden slik den er”. I denne oppgaven brukes begrepet for å beskrive egnede steder for Shared space-utforming. For at et sted skal være egnet, må stedet inneholde visse forutsetninger. Hvilke forutsetninger dette innebærer er hoveddiskusjonen videre i oppgaven.

Sammendrag.....	s. 5
Abstract.....	s. 6
Begrepsavklaring.....	s. 8

KAPITTEL 1: INNLEDNING.....s.13

Valg av tema.....	s. 14
Oppgavens bakgrunn og relevans.....	s. 16
Problemstilling.....	s. 17
Oppgavens struktur.....	s. 18

KAPITTEL 2: METODE.....s. 23

Datainnsamling.....	s. 24
Tolkning av data og utprøving.....	s. 26
Prioriteringer.....	s. 27

KAPITTEL 3: KONSEPTET ”SHARED SPACE”

- endret bruk av det offentlige rom og ny ”gammel” tankegang

.....s. 29

Konseptets opprinnelse.....	s.31
Hvordan oppstod denne ubalansen?.....	s. 32
Løsningen.....	s. 33
Isolasjon av trafikantgrupper.....	s.34
Segregering i Norge.....	s. 35
Segregeringskritikk.....	s. 37
Holdningsendring.....	s. 38
Eksperimentering.....	s. 49
Shared space- prosjekter.....	s. 52
Shared space- prosjekter i Norge.....	s. 54
Konseptets mål.....	s. 60
Konseptets adferdsteori.....	s. 61
Helhetlig og bred forståels.....	s. 64
Grunnlag for videre diskusjon.....	s. 64

**KAPITTEL 4: DISKUSJON: ERFARINGER MED
SHARED SPACE- studier og egne observasjoner.....s. 67**

Påstander.....s. 71

1.....s. 71

2.....s. 72

3.....s. 75

4.....s. 76

5.....s. 79

6.....s. 80

7.....s. 82

8.....s. 83

9.....s. 84

10.....s. 86

11.....s. 87

12.....s. 88

Oppsummering.....s. 90

**KAPITTEL 5: DISKUSJON:
- forutsetninger for implementering.....s. 93**

Fysiske forutsetninger.....s. 100

Funksjonelle forutsetninger.....s. 101

Konklusjon.....s. 116

KAPITTEL 6: DISKUSJON: EGNEDE STEDER

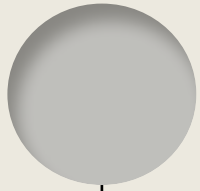
- kan dette verktøyet brukes for å finne egnede steder?...s. 119

Vurdering.....s. 121

KAPITTEL 7: REFLEKSJON.....s. 133

Det komplekse konseptet.....s. 134

Det komplekse konseptet.....s. 135



KAPITTEL 1: INNLEDNING



VALG AV TEMA..

I mine siste studieår ble jeg introdusert for begrepet *Shared space*. Jeg hadde lite kunnskap om temaet, men konseptets spesielle tilnærming til byromsutforming skapte likevel nysgjerrighet. Høsten 2012 valgte jeg derfor å skrive en litteraturoppgave om temaet. Jeg tok utgangspunkt i to artikler og skrev en oppgave som omtalte konseptet med stor overbevisning. Jeg satt igjen med et ønske om å vite mer. Tankene om masteroppgave begynte formes.

Våren 2013 ble jeg tilbudt en sommerjobb i Vegdirektoratet. Med begeistring ble jeg satt på et team som skulle jobbe med Shared space-prinsippet. Vi var fire studenter, med ulik bakgrunn, som skulle bistå i en doktorgradsavhandling ved Universitetet for miljø- og biovitenskap (UMB). Sammen med doktorgradsstipendiat Sebastian Peters skulle vi observere og vurdere Shared space-prosjekter i Oslo. Studiet skulle fokusere spesielt på de sosiale aspektene ved konseptet. Noen av nøkkelspørsmålene var; hvordan oppfører trafikantene seg? Foregår det samhandling og på hvilken måte? Kunne vi observere sosial oppførsel i Shared space som ikke kunne observeres i konvensjonelle gater eller kryss?

Observasjonene ble hovedsakelig gjennomført på St. Olav plass, men vi var også på Christiania Torg og Fridtjof Nansens plass.

Vi tilbrakte timer, dager og uker på å kartlegge funksjoner og observere trafikantene på St. Olav plass. Vi utarbeidet kart for å gjennomføre tellinger av fotgjengere, syklistere og bilister og for å registrere bevegelsesmønstre. Vi skrev ned observasjoner og spesielle hendelser i dagbøker for hver dag. Vi diskuterte og analyserte det vi hadde registrert, og så om vi kunne finne noen mønstre. Flere interessante observasjoner og ulikheter mellom sosial oppførsel på St. Olav plass og konvensjonelle gater ble registrert. Arbeidet førte dermed til en interesse for hvordan den fysiske utformingen påvirker sosial oppførsel. Jeg hadde en oppfatning av at den fysiske utformingen avgjorde hvordan områder fungerte som Shared space-areal. Jeg ble nysgjerrig på hvilke fysiske tiltak som var gjennomført ulike steder, og om de

fremmet en spesiell adferd. Etter sommerjobben var avsluttet og masterarbeidet startet for fullt, bestemte jeg meg å legge overbevisningen jeg hadde etter min aller første, og litt snevre, ”møte” med Shared space-prinsippet til side, og finne ut hva konseptet egentlig påstod å være godt for, og om det faktisk var slik i virkeligheten. Etter hvert som jeg gravde meg dypere ned i litteraturen ble jeg også oppmerksom på flere aspekter som kunne avgjøre om et Shared space-prosjekt fungerte slik det var tiltenkt. Jeg innså at konseptet var mye mer enn en designløsning, og at det bygde på en større helhet med fysiske og funksjonelle sammensetninger. Det fantes derfor områder som ikke egnet seg til en slik fysisk utforming. På den måten skulle det være mulig å definere ulike forutsetninger for steder som egner seg til

Shared space-utforming. Jeg prøvde å finne slike forutsetninger i litteraturen om konseptet, men fant få definerte forutsetninger. I tillegg var flere av dem formulert som mål, ikke forutsetninger.

Jeg bestemte meg derfor å prøve å formulere de riktige forutsetningene. Jeg ønsket å utvikle et verktøy som tydelig definerte disse. På den måten ville det være mulig for andre planleggere bruke eller videreutvikle dette verktøyet, og vurdere om stedet egner seg til en slik utforming. Idéen om å bruke den tilegnede kunnskapen og egne erfaringer til å utvikle noe som også andre kunne benytte var spennende og motiverende. Det var dette som ble utgangspunktet for mitt videre arbeid mot å nå målene i oppgaven.

OPPGAVENS BAKGRUNN OG RELEVANS

Etablering av Shared space-prosjekter innebærer en omfattende prosess. Denne prosessen kan deles inn i fire hovedfaser;

Fase 1: Planlegging

Fase 2: Prosjektering

Fase 3: Bygging

Fase 4: Drift og vedlikehold

Et godt arbeid med alle fasene er avgjørende for et vellykket prosjekt. Ved implementering av Shared space-prosjekter er derimot de første fasene spesielt viktige. Dette innebærer først og fremst en politisk visjon som sikrer at prosjektet blir gjennomført, men også en grundig vurdering om stedet er egnet til en slik utforming. Det mange forutsetninger som må være på plass i første fase for at konseptet skal fungere slik det er tiltenkt. Min oppgave tar derfor utgangspunkt i Fase 1, med ønske om å bidra til kunnskap som belyser forutsetningene som avgjør om et sted er egnet for Shared space-utforming. Med dette tar jeg sikte på å utarbeide et verktøy som kan fungere som et bidrag i første fase av planleggingsprosessen. Dette valget skyldes et åpenbart behov for grundig vurdering og veiledning ved implementering i Norge. Det er i dag liten kunnskap om konseptet, og mange, blant annet kommuner, etterspør kunnskap og veiledning om implementering av Shared space-prosjekter.

Interessen, og kanskje viljen, for å realisere konseptet i sin by er tilstede. Det mangler derimot kunnskap om hva som skal til for å gjennomføre et vellykket prosjekt. Derfor blir ombygning til Shared space-utforming ofte med tanken, eller stoppet i fase 1 eller 2. Dette skjedde blant annet i Universitetsgata i Oslo. Oslo kommune hadde et ønske om å implementere et Shared space-prosjekt i denne gaten. Gjennom en mulighetsstudie ble det prosjektert et forslag til utforming. Det ble i tillegg utarbeidet en reguleringsplan for prosjektet. Det viste seg derimot at sykkelinteressene var sterke, og konseptet ble problematisk for en viktig sykkeltrasé gjennom gaten (Kolstad H., 2013). Dette ble avgjørende, og ombyggingen ble skrinlagt. Dette understreker behovet for en grundig vurdering av områdets potensiale i fase 1.

Problemstilling:

«Hva er de fysiske og funksjonelle forutsetningene som avgjør om et sted egner seg for Shared space-utforming?»

§

Oppgavens formål:

Definere forutsetninger for egnede steder, og utvikle et verktøy som kan bidra i fase 1 av planlegging av Shared space-prosjekter.

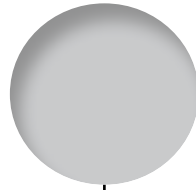
For å oppnå dette må jeg:

- Forstå konseptets innhold og hensikt
- Diskutere erfaringer fra ulike prosjekter
- Diskutere hvilke forutsetninger som er viktige i vurderingsprosessen

Dette gir følgende katittelinnndeling:

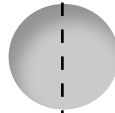


TEMA



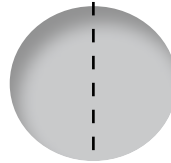
KAPITTEL 1 presenterer oppgavens innhold, bakgrunn og relevans. Oppgavens problemstilling og ulike mål ved arbeidet er også formulert.

PROBLEMSTILLING



KAPITTEL 2 beskriver min egen prosess mot valg av tema og innhold i oppgaven, og forklarer hvilken metode jeg har brukt i arbeidet. Her blir også oppgavens begrensninger gjort rede for.

TEORI



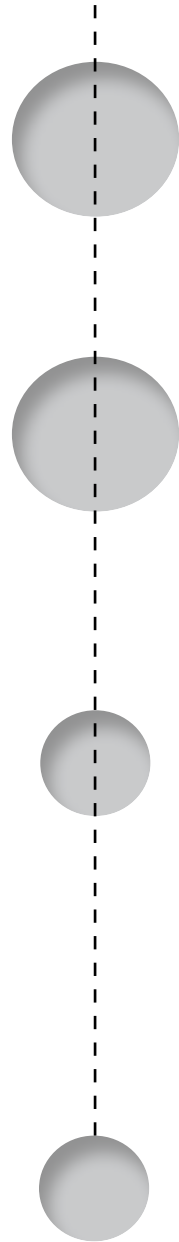
KAPITTEL 3 greier ut om Shared space, og hva konseptet innebærer. Kapitlet forklarer hvordan bruken av det offentlige rommet endret seg og hvordan idéen om Shared space-konseptet utviklet seg. Konkrete eksempler av Shared space-prosjekter i Norge og i utlandet blir presentert. Kapitlet bidrar til en helhetlig forståelse av konseptet, og legger et grunnlag for videre diskusjoner i de neste kapitlene.

DISKUSJON

RESULTAT

TEST

REFLEKSSJON

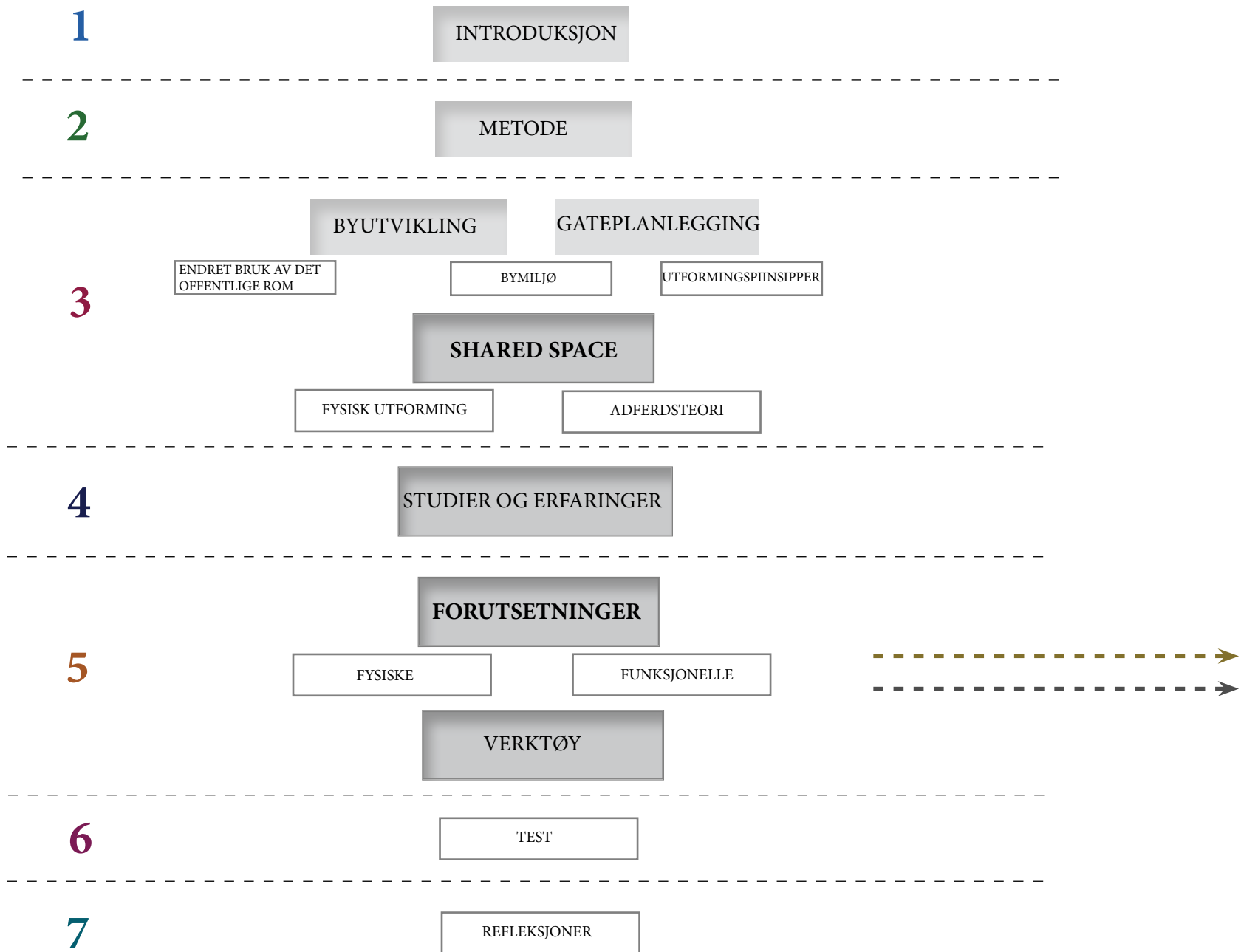


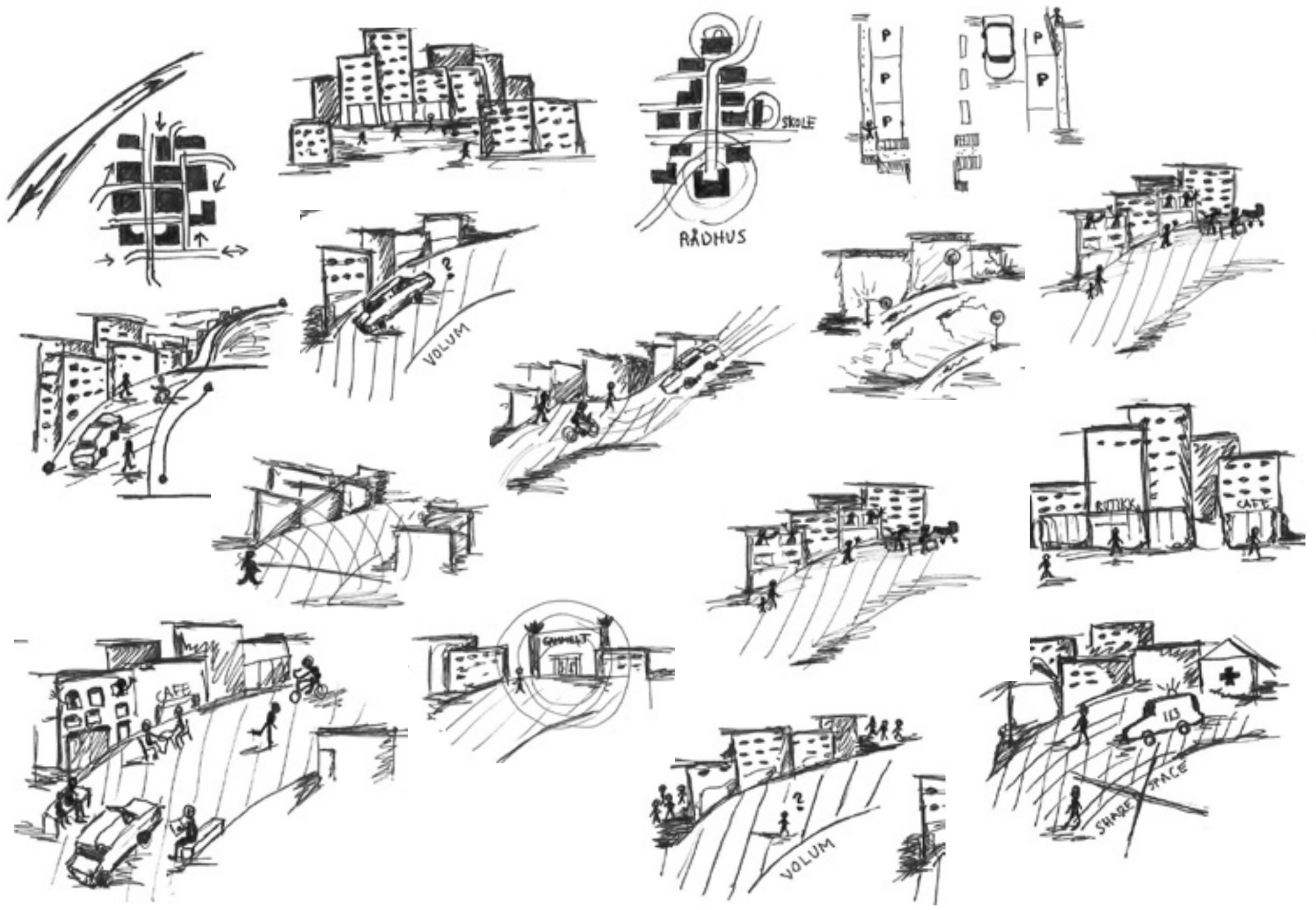
KAPITTEL 4 diskuterer påstander om Shared space-konseptet som baseres på kunnskapen tilegnet i forrige kapittel. Påstandene er ikke direkte hentet fra litteraturen, men er et sammensatt resultat gjennom konkrete kilder og egen tolkning. Påstandene blir vurdert opp mot både empiriske data og egne observasjoner, og dermed underbygget eller svekket. Dette gir et godt inntrykk av konseptets erfaringer, og jeg kan trekke frem forutsetninger for egnede steder.

KAPITTEL 5 diskuterer egnede steder for et Shared space-utforming ut i fra forutsetningene beskrevet i forrige kapittel, i tillegg til å trekke inn andre relevante forutsetninger. Kapitlet konkluderer med fysiske og funksjonelle forutsetninger som kan avgjøre om et sted er egnet for en Shared space-utforming. Disse utvikles og presenteres som et verktøy.

KAPITTEL 6 undersøker om verktøyet utviklet i kapittel 5 kan brukes til å vurdere om et sted er egnet til et Shared space-prosjekt. Hvert enkelt punkt, det vil si forutsetningene, vurderes i et caseområde, Olav Vs gate i Oslo. Optimalt skal forutsetningene vurderes og diskuteres grundig, men jeg gjennomfører kun en rask vurdering for å se om verktøyet kan brukes i første fase av implementeringsprosessen. Videre kvalitetssikring av verktøyet er nødvendig å gjennomføre etter implementering.

KAPITTEL 7 gir en kort refleksjon av av arbeidet med oppgaven.



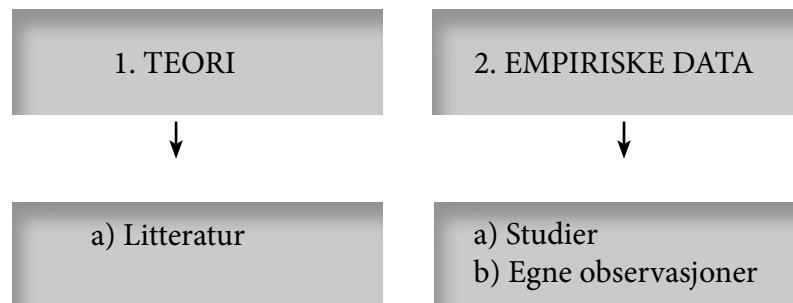




KAPITTEL 2: METODE

DATAINNSAMLING

En bred forståelse av konseptet har vært vektlagt fra start til slutt. Dette har vært spesielt viktig for å kunne utarbeide egne formuleringer om forutsetningene. Grunnlaget for å svare på oppgavens problemstilling tar utgangspunkt i;



TEORI: Litteraturstudiet tar først utgangspunkt i bøker om byplanleggng og gateutforming, og artikler om Shared space-konseptet. Gjennom disse artiklene ble jeg ledet videre til andre viktige kilder. På den måten ble litteraturinnsamlingen en omfattende ulviklingsprosess mot et større kunnskapsgrunnlag. Gjennom denne prosessen ble jeg også anbefalt litteratur av veiledere og medstudenter.

EMPIRISKE DATA: Diskusjonen tar utgangspunkt i empiriske data basert på eksterne studier og egne observasjoner av Shared space-prosjekter.

a) studier: Gjenngangen av eksisterende studier baserer seg på en rekke case-rapporter hovedsakelig fra England, Tyskland, Nederland og Sverige. Jeg fant også informasjon om andre studier gjennom artikler og veiledere. Det er ingen gjennomførte studier av prosjekter i Norge, kun erfaringsoppsamlinger i rapporter (Myrberg et al., 2008, Sørensen 2009, Sørensen og Loftsgarden 2010), artikler (Sørensen 2010, 2011) og trafikkikkerhetshåndboken (Høye, et al. 2001).

b) egne observasjoner: Grundige observasjoner ble gjennomført i juni, juli og august i forbindelse med min sommerjobb i Vegdirektoratet. Disse ble gjennomført med en relativt åpen tilnærming i starten. Etter hvert visste vi mer hva vi var ute etter, og klarte å arbeide mer systematisk. Noen av metodene vi brukte er beskrevet i *Valg av tema*. Produksjonen av data som jeg, og resten av teamet, lagde skal brukes som grunnlag i doktorgradsavhandlingen til Sebastian Peters, ved UMB. Disse brukes ikke direkte i oppgaven min, men som grunnlag for diskusjoner. Noen av mine egne erfaringer som diskuteres i del vil derfor muligens også diskuteres i Peters avhandling som ferdigstilles våren 2015.

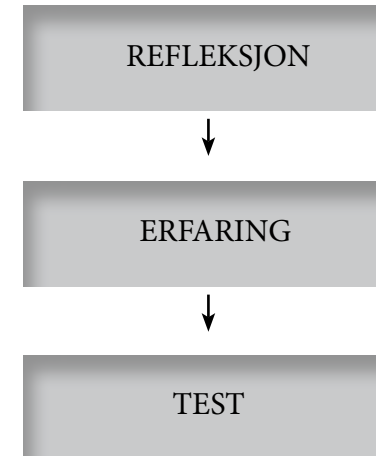
Videre valgte jeg å reise til Skvallertorget, et Shared space-prosjekt i Nörrköping, Sverige. Dette skyldes at prosjektet er mye omtalt i studiene, og det var interessant å knytte dette opp mot egne observasjoner.

TOLKNING AV DATA OG UTPRØVING

Erfaringene jeg tilegnet meg fra prosjektet i Vegdirektoratet bidro i stor grad til en bedre forståelse av konseptet. Å etablere en egen oppfatning av Shared space-prinsippet i praksis hjalp meg å reflektere og stille meg kritisk til informasjonen jeg tilegnet meg gjennom litteraturen. Dette var viktig, spesielt ettersom noe av litteraturen manglet vitenskapelig forankring.

Bearbeidelsen av datainnsamlingen bygger derfor på en sammensatt tilnærming. Diskusjonen i del 4 og 5 er både et resultat både av vitenskapelige kilder, og min egen refleksjon og tolkning av litteratur og observasjoner. Tolkningene av observasjonene er også en konsekvens av diskusjoner mellom teamet i sommer.

Jeg så også behovet for å etterprøve resultatet jeg fikk fra diskusjonen. En utprøving av de formulerte forutsetningene var nødvendig for å undersøke om disse kunne brukes som et verktøy. Denne utprøvingen fungerer som en test av verktøyet, ikke en grundig analyse.



PRIORITERINGER

Jeg opplevde noen begrensninger knyttet til litteraturgrunnlaget. Det finnes blant annet få studier av norske prosjekter. De norske kildene består av noen få artikler og gjennomganger av erfaringer fra utlandet. Dette skapte usikkerhet om overførbarheten til norsk kontekst. Det er en del utenlandsk litteratur om Shared space-prinsippet, men det finnes et behov for flere vitenskapelige kilder. Når det er sagt var det likevel nok litteratur og empiriske data å gripe om i arbeidet med denne oppgaven, ettersom tiden satt begrensninger.

Tidsperspektivet på fire måneder innebærer et bevisst valg i forhold til omfanget av oppgaven. Jeg måtte spesielt sette begrensninger knyttet til observasjoner og analysearbeid. Jeg har ikke hatt mulighet til å gjennomføre grundige analyser og målinger, blant annet i arbeidet med påstander og egne erfaringer i del 4. Her var det mange av påstandene jeg selv ikke hadde kapasitet til å måle i praksis.

Jeg måtte også sette begrensninger i utprøvingen av verktøyet i del 6. Jeg presiserer tydelig i oppgaven at en potensiell lokalitet for Shared space-utforming må diskuteres og vurderes grundig ut i fra forutsetningene. Jeg gjennomfører kun en utprøving av verktøyet, ikke en grundig analyse.

I tillegg er det slik at det først er etter implementering at man kan undersøke om stedet blir vellykket. Det er derfor mulig at verkøyet må bearbeides ytterligere. Dette innebærer at jeg også vil presisere at verktøyet bør gjennomgå en kvalitetssikring etter implementering av Shared space-prosjekt. Dette er en omfattende oppgave, og er utenfor denne oppgavens rammer.

Jeg har ikke prioritert å gå dypt i alle fire fasene av planleggingsprosessen mot en vellykket prosjekt. Jeg påpeker likevel at denne prosessen er viktig, og må blant annet inneholde en politisk visjon, tverrfaglig kompetanse, medvirkning, god prosjektering tilpasset stedet, samt drift- og vedlikehold etter ferdigstilling.



KAPITTEL 3: KONSEPTET ”SHARED SPACE”

-endret bruk av det offentlige rom og ny ”gammel” tankegang

Formålet med kapitlet:

Få en helhetlig innsikt om konseptet, fra dens opprinnelse til i dag. Dette innebærer å forstå konseptets innhold, målsetting og hvordan det tas sikte på å oppnå dette. En bred forståelse av konseptet er avgjørende for videre diskusjon og argumentasjon i oppgaven.

§

KONSEPTETS OPPRINNELSE

Byens offentlige rom består av gater, plasser, kryss, torg og grøntområder som alle inneholder ulike funksjoner. Byens ulike funksjoner skal til sammen dekke innbyggernes primærbehov, samt sosiale, kulturelle og økonomiske behov. Dette innebærer funksjoner som; transport, bevegelse, handel, rekreasjon, kulturelle eller sosiale aktiviteter. Funksjonene legger grunnlag for både nødvendige og frivillige gjøremål.

Alle funksjonene er sterkt knyttet til helteten i det offentlige rom, og grensene kan være uklare. Sosiale aktiviteter kan for eksempel også innebære bevegelse. For at innbyggerne skal kunne dekke sine behov er det imidlertid viktig å ha balanse mellom de ulike funksjonene (Hamilton-Baillie, B., 2008a). Dette skyldes at funksjonene påvirker hvordan byens innbyggere oppfatter og bruker det offentlige rommet. Med andre ord; hvordan de oppfatter bymiljøet.

Det oppstod imidlertid en ubalanse mellom disse funksjonene da den modernistiske planleggingen utviklet seg utover det 20. århundre. Transport ble i mange byer den dominerende funksjonen i det offentlige rom, og de andre funksjonene måtte vike. (Gehl J., Gemzøe L., 2001). Etter hvert ønsket urbane planleggere, spesielt i Vest-Europa, å jevne ut denne ubalansen, og i nyere tid ble Shared space-konseptet pekt på som et mulig virkemiddel for sentrale problemområder. Idéen Shared space bygger på, integrering og samhandling, er derimot ikke revolusjonerende. Verdens byer og tettsteder har gjennom tidene blitt dannet gjennom bruken av det offentlige rom, der både

bevegelse og sosial aktivitet skal ha funnet sted på samme areal (Hamilton-Baillie, B., 2008b). Man kan også i dag se mange eksempler på steder med en slik karakter. Disse ble utformet slik at transport, handel, kultur, rekreasjon og sosial aktivitet kunne fungere sammen. Samhandlingen oppstod naturlig som følge av dette. Det er først i nyere tid det finnes en fagterminologi, *Shared space*, som beskriver denne typen byromsutforming. Således kan man si at mange ønsker å gjenskape den opprinnelige karakteren i byens offentlige rom.



Bilde 1: En gate med ulike funksjoner og mye aktivitet i Detroit, Michigan, ca. 1910. "Woodward Avenue". Foto: Ukjent.

Hvordan oppstod denne ubalansen?

Økonomisk vekst og økende industrialisering på midten av 1850-tallet resulterte i at byene vokste raskt. Den hurtige veksten bidro til at den tradisjonelle infrastrukturen brøt sammen. For å håndtere de økende utfordringene søkte man tiltro til den modernistiske tankegangen. Løsningen var «rasjonelle» byer basert på vitenskapelige og tekniske fremskritt (Hobson J., 1999). Dette skulle skape orden i byene.

Det ble tegnet nye ”rasjonelle” trafikkløsninger i Paris, sent i det 19. århundre. Trafikkingeniøren Eugene Hénard foreslo en organisert sirkulasjon (det vi i dag kjenner som rundkjøring) med underganger og separering av fotgjengere av ulik rang. I takt med utviklingen av byene, ble Hénards modernistiske idéer tatt imot med begeistring, blant annet av arkitekten Le Corbusier (Hamilton-Baillie, B., 2008b).

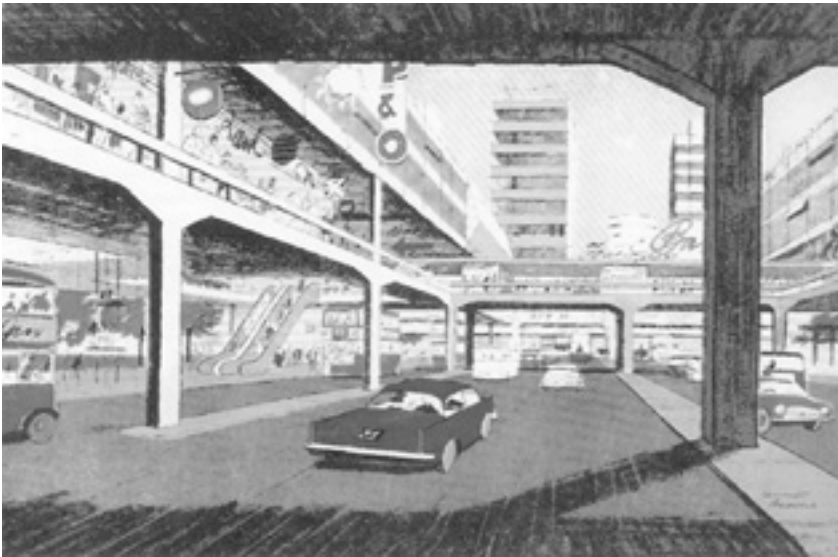
Etter andre verdenskrig fortsatte den modernistiske planleggingen da byer måtte bygges opp og rekonstrueres (LeGates, R.T., Stout, F. 2003). Infrastrukturen skulle sikre god fremkommelighet og trafikksikkerhet. Bilene ble tatt imot med entusiasme og beundring da de begynte å bli allemannseie på 60-tallet. Desto mer bilene ble tilrettelagt for, desto mer ble biltrafikken ansett som en nødvendighet i samfunnet. I 1963 skrev en byplanlegger fra England, Sir Colin Buchanan, en rapport, som skulle vise seg å ha stor innflytelse på gateutforming



Bilde 2: Hénards tegning av en ”rasjonell” trafikplanlegging.

i årene fremover. I rapporten, *Traffic in towns*, presiserte han at den ventede økningen av trafikkvolumet ville utgjøre en trussel for bilistenes fremkommelighet i byene. Han mente også at biltrafikk og fotgjengertrafikk ikke var kompatible, og at disse funksjonene burde være strengt segregert. Dette hensynet til fotgjengere var også overensstemmelig med en økende bekymring for sikkerhet blant byens innbyggere. Buchanan oppfordret derfor til egne steder for transport og bevegelse og egne steder for sosiale aktiviteter.

Løsningen!



Bilde 3: Segregering av ulike trafikantgrupper fra rapporten til Buchanan.

Etter hvert ble segregering akseptert som den beste løsningen på den forventede trafikkøkningen, og i 1966 publiserte *Ministry of Transport* en rapport om urbane bygater i England. Den konkluderte med at segregering av trafikanter burde være grunntonen i moderne design. Og slik ble det.

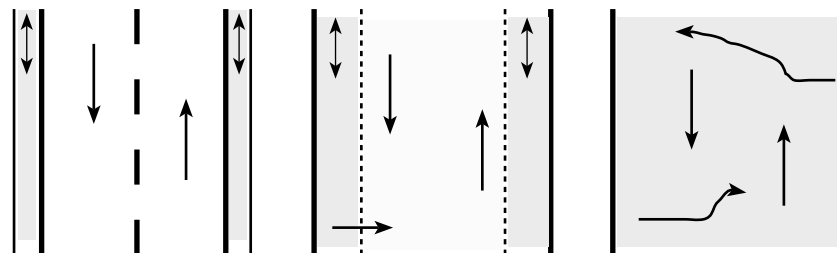


Bilde 4: Illustrasjon av ytterste konsekvens av segregering med total separasjon. Illustrasjon: Ukjent

Isolasjon av trafikantgrupper

I sine illustrasjoner viste Buchanan eksempler på hvordan han mente at segregerings-prinsippet burde løses. Dette representerte en ytterkant med total separasjon, på forskjellige plan eller adskilte baner. I den andre enden ligger total integrasjon, der alle trafikantgruppene deler samme areal. Dette representerer i så måte Shared space-utforming. Det bør likevel understrekes at både segregering og Shared space er nyansert. Det ligger mange nivåer mellom disse ytterpunktene.

Den vanligste formen for segregering av gater i dag er tydelig markerte veibaner for biler med høydeforskjell til fortau for fotgjengere. Kryss og fotgjengeroverganger er ofte signalregulerte og har tydelige striper og markeringer i veien. Det er også vanlig å utforme avgrensede krysningspunkt med overganger og underganger. Mange steder finner man rekkverk som leder trafikantene i "riktig" spor, av og til i unaturlige bevegelseslinjer. Gatens lover og regler, fartsgrense, vikeplikt osv. blir formidlet gjennom en rekke skilt og markeringer langs veien.



Figur 1: Ulike nivåer av trafikkregulering. Illustrasjon: Kristin Ruud Forsnes



Bilde 5: Regulering og segregering av det offentlige rom. Bildet er tatt i krysset mellom Kew Road og Chriswick High Road. Foto: English Heritage.

Segregering i Norge

En slik segregering er det ledende utformingsprinsippet i Vest Europa, også i Norge. Dagens standarder er basert på dette prinsippet. Håndbok 017 (2013, s. 14) om Veg- og gateutforming skiller derimot mellom vei og gate. Veinettet ”utvikles normalt etter prinsipper med differensiering etter transportfunksjon og atskillelse av trafikantgrupper”. Med andre ord; segregering. Gatenettet ”utvikles normalt etter prinsipper med blandet trafikk og kryss i plan”. Videre forklares det at gaten kan ha transport som sin primære funksjon, og at trafikantgruppene separeres med egne felt og sikkerhetssoner. De anbefaler også at gater skal utformes med ”fortau nærmest fasaden avgrenset med kantstein og kjørebane for avvikling av kjørende trafikk”. Dette kan også kategoriseres som et nivå innenfor segregering. Når det er sagt, bør det nevnes at vegvesenet også skriver at det finnes nasjonale mål om å øke andelen turer til fots, med sykkel og med kollektivtransport, samt at byer og tettsteder utformes etter prinsippene om universell utforming. Målene er satt ut fra hensyn til helse, sosial velferd, miljø, energibruk, arealbruk og byer og tettsteders utvikling (Statens vegvesen, 2013). Dette indikerer at det er åpenhet om tiltak som kan bidra til å nå disse målene, som for eksempel Shared space-prosjekter.



Bilde 6: Regulering og segregering i Norge. Undergang ved Bøkrysset på Karmøy, Foto: Bjørn Egil Gilje/Statens vegvesen. Fotgjengerfelt i Røykenveien i Asker, Foto: Arne Herstrøm.



Bilde 7: Illustrasjon av ytterte konsekvens av segregering med total separasjon. Fra: "Livable Streets"



SEGREGERINGSKRITIKK

«Even where no separate accommodation for pedestrians was offered, modernist design ment more and wider lanes for traffic and narrower sidewalks, devoid of any amenity for pedestrians»

(Barnett, J., 2003, "Redesigning Cities- Principles, Practice, Implementation" s.35).

§

Holdningsendring

Segregeringsprinsippet skulle være løsningen på et forutsigbart gatebilde med god fremkommelighet og trafikksikkerhet. Blant urbane designere ble det, i midten av det 20. århundre, derimot uttrykt bekymring rundt dominansen av bilene i byens offentlige rom.

Kevin Lynch og Jane Jacobs var blant de som mente at denne type utforming medbrakte negative konsekvenser for innbyggerne og brukerne av det offentlige rom, hovedsakelig fotgjengere. Det ble stilt kritiske spørsmål om identitet, formidling og trafikksikkerhet. Sosial oppførsel, helse og trivsel ble satt i sammenheng med det menneskeskapte bymiljøet (LeGates, R. T. og Stout, F. 2003).

Kritikken skyldes at det menneskeskapte bymiljøet ble utformet av ingeniører med en trafikkteknisk tilnærming. Sosiale og kulturelle aspekter var utelukket. Dette førte til ensformige og støyete områder det var vanskelig som fotgjenger å bevege seg i. Veiene og gatene formet et nett av barrierer, utenom for bilistene selv. Det offentlige rom ble ansett som lite attraktivt, noe som kunne lede videre til dårligere trivsel og helse blant innbyggerne (Hamilton-Baillie, B., 2008b).

Lynch hadde spesielt fokus på de sosiale og psykologiske aspektene ved urban design. Han gjennomførte studier av sosial oppførsel og interaksjon i byens offentlige rom. Målet med de empiriske studiene var å forstå sammenhengen mellom bymiljø og byliv (Lynch, 1960).

Kevin Lynch



Jane Jacobs



Med boken ”*The Death and Life of Great American Cities*”, 1961, ble Jane Jacobs også blant de mest innflytelsesrike kritikerne mot denne ubalansen. Hun påpekte at modernismens byplanlegging ikke ivaretok behovene til størsteparten av byens befolkning, og mente at dette var årsaken til forfall av en rekke nabolag i New York. Hun introduserte nye idéer som skulle gi byen et mangfoldig og levende bymiljø. Hun foreslo blant annet fire tiltak;

flerbruk og aktivisering av gater til ulike tider av dagen; korte husrekker med rikelig fotgjengerstrøm; bygninger med ulik alder og tilstand og; tetthet.

THE DEATH
AND LIFE
OF GREAT
AMERICAN
CITIES

JANE JACOBS

”It may be that we have become so feckless as a people that we no longer care how things do work, but only what kind of quick, easy outer impression they give. If so, there is little hope for our cities or probably for much else in our society. But I do not think this is so”

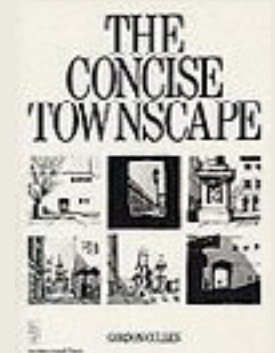
(Jacobs, J., 1961, "The Death and Life of Great American Cities" s.7).



Bilde 8: Gordon Cullens oppfatning av hvordan et byrom burde utformes. fra: *The Concise Townscape*

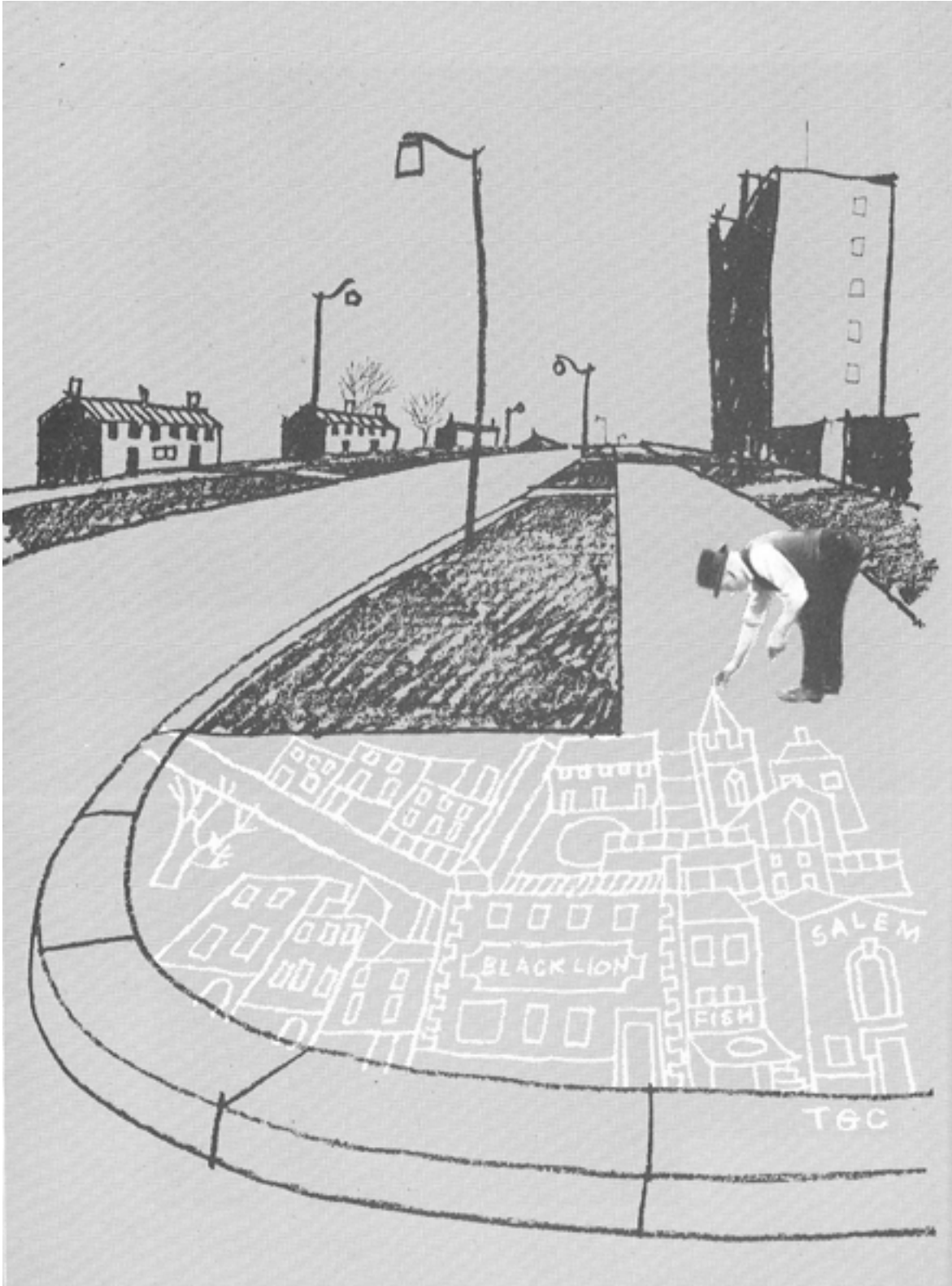
Gordon Cullen kritiserte også byplanleggingen (Cullen G., 1961). Med begrepet "*townscape*" beskrev han den visuelle sammenhengen mellom bygninger, gater og byrom som til sammen utgjør det urbane bymiljøet. Han hadde en klar oppfatning av hvordan byen burde utformes;

Gordon Cullen



”Bring people together and they create a collective surplus of enjoyment, bring buildings together and collectively they can give visual pleasure which none can give separately”

(Cullen G., 1990 ”The conciese Townscape s.7).

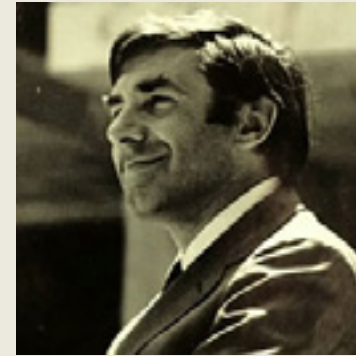
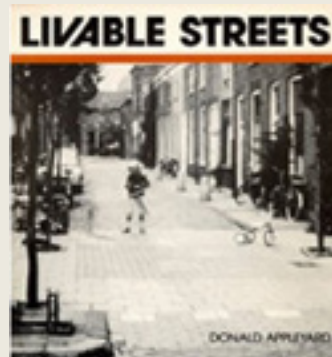


Både Lynch, Jacobs og Cullen hadde stor innflytelse på andre tenkere, og i 1981 presenterte Donald Appleyard studier av hvordan trafikken påvirker menneskene. Boken kalt "*Livable Streets*" ble en viktig indikator på konkrete konsekvenser av små og store trafikkvolum, både når det gjaldt sosialisering, bevegelse, støy og trivsel.



Bilde 9: Til venstre: Byen hvordan den er, og hvordan den en gang var. Fra: "The Conciese Townscape". Til høyre: "En europeisk form for sightseeing" Fra: "Livable Streets".

Donald Appleyard



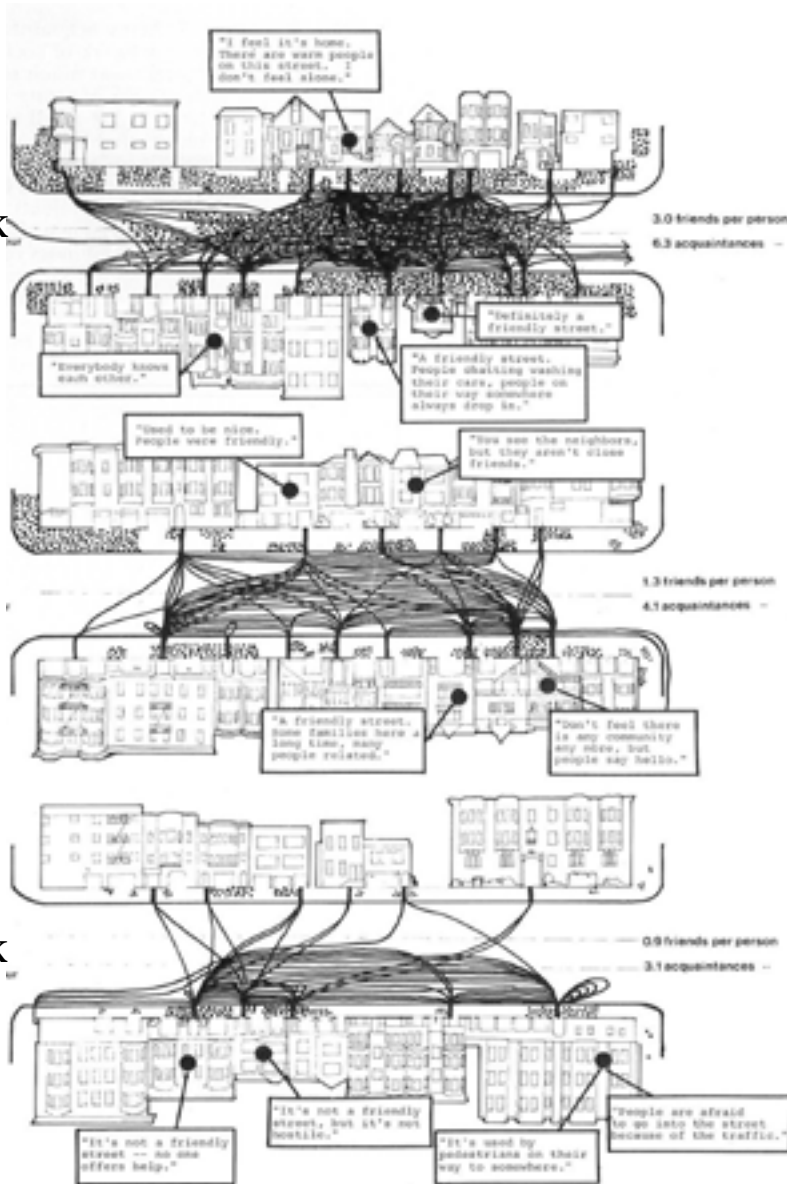
Allan Jacobs



”Traffic, with its constant din, has become a more prevalent street problem than crime”

(Appleyard D., 1981, "Livable streets", omslag)

LITE TRAFIKK
2000 ÅDT



MODERAT
TRAFIKK
8000 ÅDT

MYE TRAFIKK
16000 ÅDT

Figur: Strekene viser innbyggernes bevegelseslinjer i gater med lite, moderat og mye trafikk. Prikkene viser hvor innbyggerne samles eller møtes.

"I feel its home. There are warm people on this street. I dont feel alone"

"Definetely a friendly street"

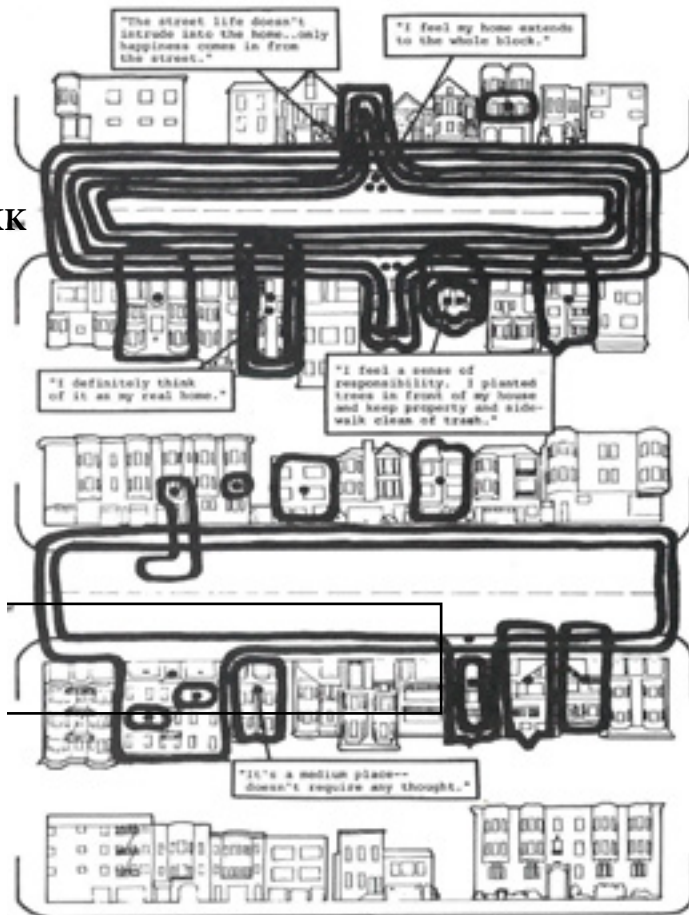
"You see the neighbors, but they aren't your friends"

"Dont feel there is any community any more, but people say hello"

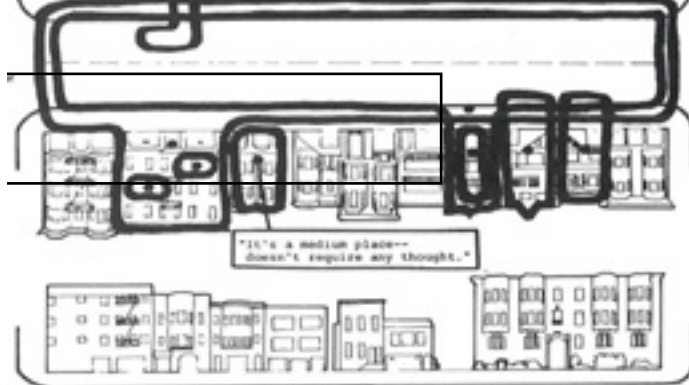
"People are afraid to go into the street because of the traffic"

"Its not a friendly street, but its noe hostile"

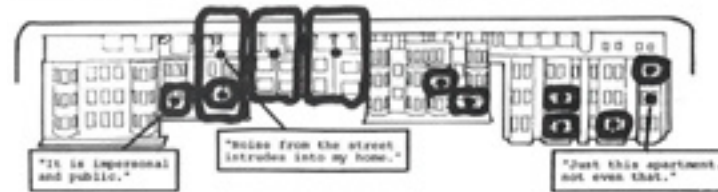
LITE TRAFIKK
2000 ÅDT



MODERAT TRAFIKK
8000 ÅDT



MYE TRAFIKK
16000 ÅDT



"The street life doesn't intrude into the home.. only happiness come from the street"

"I feel my home extends to the whole block"

"It's a medium place, doesn't require any thought"

"Noise from the street intrudes into my home"

"Its impersonal and public"

Figur: Strekene viser hva innbyggerne regnet som "hjemme" i gater med lite, morderat og mye trafikk.

Noen år senere ga Appleyard og hans kompanjong, Allan Jacobs, ut en artikkel i *"The Urban Design Reader"* med konkrete utformingsprinsipper basert på disse undersøkelsene (Jacobs, A. and Appleyard, D. 1987). I artikkelen kalt *"Towards an Urban Design Manifesto"* understreker de fem fysiske kriterier som må være til stede for å oppnå et godt offentlig rom;

levedyktige gater og nabolag; boligutvikling og tett arealbruk; ulike type aktiviteter innenfor korte avstander; at det menneskeskapte bymiljøet, særlig bygninger, definerer det offentlige rommet og; diversitet i bygningsmassen.

Jacobs og Appleyard tydelige i sin anbefaling, og mente at de ulike kriteriene ***"must be designed, they must exist, as prerequisites of a sound urban environment. All five must be present, not just one or two"*** (Jacobs, A. og Appleyard D., 1987 s. 117).

William Whyte



Deres arbeid mot å formulere retningslinjer var viktig for den videre utviklingen av urban design, og etter hvert Shared space-konseptet. Debatten fikk også mer tverrfaglig tyngde, med blant annet studier av William H. Whyte i 1988 (Whyte, W. H., 1988). Whyte var sosiolog og gjennomførte omfattende studier av menneskers oppførsel i byrommene. Kommunikasjon, bevegelse og opphold ble registrert. Observasjonene ble ansett som viktige for å finne gode løsninger på den fysiske utformingen. Ettersom Shared space er et utformingsprinsipp basert på menneskers oppførsel, har disse metodene hatt stor betydning.

Etter hvert som problemene knyttet til innbyggernes oppfatning av bymiljøet ble mer synlig, ble det større fokus på viktigheten av hvordan menneskene responderte på det skapte bymiljøet. Takket være ivrige kritikere og nytenkere var det ikke lengre bare fremkommelighet for bilister som betydde noe, men også befolkningens stedsfølelse. Det vil si menneskenes relasjon til stedet. For at menneskene skal kunne skape en relasjon til stedet må det uttrykke en identitet og karakter som identifiseres og verdsettes av besøkende og brukere (AoG 2013).



Woonerf

EKSPERIMENTERING

Samtidig som disse kritikerne kjempet for å få endret planleggingsnormene var det en rekke pionérer som eksperimenterte med konkrete tiltak for denne nye formen for utforming. Det var disse utprøvingene som senere skulle resultere i konseptet *Shared space*.

Eksperimenteringen begynte allerede på slutten av 1960-tallet i Nederland. Joost Vahl og Niek de Boer begynte å utforme teknikker for tilrettelegging av at fotgjengerstrømmer, og at barnelek og andre sosiale aktiviteter kunne fungere sammen med biltrafikk (Hamilton-Baillie, B., Jones P., 2005). Tanken var at de ulike trafikantgruppene skulle påvirke hverandre. Idéen ble først og fremst etablert i roligere boligområder, men med de

samme målene som gjaldt urbane bygater. Målet var å redusere virkningen av biltrafikken i det sosiale rom, men også; å gi barn mulighet til å bevege seg fritt. De fjernet standardiserte elementer som skilt, markeringer, fortau og andre barrierer. Resultatet ble spennende og livlige boligater som fikk betegnelsen **woonerf**. Entusiasmen var stor og eksperimentering av denne type gateutforming spredde seg videre til flere land, der i blant England, under betegnelsen *home zones* (Hamilton-Baillie, B. 2005, 2008b). Vi finner også sammenliknbare boligater i Skandinavia. Danske *sviegater*, svenske *gårdsgater* og norske *gatetun* er alle boligater med blandet aktivitet (Myrberg et al. 2008).

Som en følge av den formelle defineringen dabbet entusiasmen av i Nederland. Ironisk nok, forsvant spenningen da idéen ble en av de standardiserte vei- og gateutformingskategoriene. Samtidig som den generelle entusiasmen var på vei nedover, begynte interessen å øke nord i landet. Trafikkingeniøren Hans Monderman begynte å eksperimentere og omtale konseptet ytterligere. Han ønsket først og fremst å finne en løsning på en økende tendens av ulykker med barn i trafikken (Hamilton-Baillie, B. 2008b). Han hadde liten tiltro til at den konvensjonelle segregeringen var den sikreste løsningen. Han mente at en blandet trafikkløsning, tilpasset hvert enkelt område, ville være fartsreducerende og positivt for samfunnet som helhet. Monderman prøvde ut sine idéer i flere mindre tettsteder i Nederland. Etter vellykkede resultater ble utformingsprinsippene endelig implementert i en småby, Makkinga. I tillegg til å fjerne standardiserte elementer, var det her et stort fokus på spesielle landemerker og innbyggernes naturlige bevegelseslinjer. Det skulle utformes på en måte som opprettholdt viktige linjer mellom skolen, kirken, butikkene, og grøntarealene. Området som helhet var betydningsfullt. (Hamilton-Baillie, B. 2008b).

I Makkinga, og andre steder, så man at både farten og alvorlighetsgraden på ulykkene ble redusert (Hamilton-Baillie, B. 2008b). Dette indikerte at de konvensjonelle elementene som skilt, lysregulering og barrierer ikke var nødvendig for en godt fungerende og trafikksikker gate.

Noen hevdet at en slik utforming kun egnet seg til små markeds plasser uten konflikter, men Monderman etablerte idéene i stadig større og mer kompliserte gater. I Haren ble shoppinggaten, Rijkstraatweg, anlagt med et bredt dekke uten nivåforskjeller. Kjøreretningen ble markert med beplantning, men det visuelle forholdet mellom kjørebane fotgjengerareal var enhetlig, og den fysiske bevegeligheten for fotgjengere var fri over hele dekket. Også her, i et mer urbant miljø, kunne man observere positive konsekvenser (Hamilton-Baillie, B. 2008b). Farten ble redusert, og de frie fotgjengerbevegelsene ga en ny, livlig atmosfære og større gateaktivitet. Flere prosjekter i større bymiljøer i Europa ble gjennomført, og etter hvert fikk konseptet betegnelsen Shared space. Betegnelsen representerte motsetningen til den konvensjonelle gateutformingen og ble ytterligere styrket gjennom et Europeisk samarbeidsprosjekt der syv pilotprosjekter ble etablert i Nederland, Belgia, Danmark, Tyskland og England (Keuning instituut, 2005).

Hans Monderman



Ben Hamilton-Baillie



Makkinga, Friesland

1992



Rijksstraatweg, Haren

2002

SHARED SPACE-PROSJEKTER



Seven dials, London

1690/1989



Skvallertorget, Nörrköping

1995



New Road, Brighton

2007



Exhibition Road, London

2012

SHARED SPACE-PROSJEKTER I NORGE

De fleste planleggere i Norge har trolig kjennskap til flere av segregeringskritikerne tidligere omtalt i oppgaven. I tillegg er mange kjent med den danske arkitekten Jan Gehl. Han peker på negative konsekvenser av bilenes dominans i byenes offentlige rom, og mente at denne «moderne» livsstilen hverken er bra for menneskers helse, miljø eller byliv. Hans mål er å utforme steder som først og fremst ble skapt for menneskene, der byrommene skal oppfordre til spasering, sykling, opphold og kommunikasjon. For å vite hvordan menneskene responderer på de fysiske omgivelsene mener Gehl, i likhet med Whyte, at det er essensielt å observere og studere mennesker i de offentlige rommene. Metodene til Gehl har blitt arbeidet med i mange år, og i 2006 ga han ut en håndbok med analyse- og evalueringsmetoder av offentlige rom, og hvordan man kan gjøre forbedringer (Gehl et.al 2006).

Norge har ikke utbredt kjennskap til Shared space konseptet, og vi har ingen markante "frontfigurer" som flagger denne løsningen. Med en rekke artikler og foredrag har derimot den engelske arkitekten Ben Hamilton-Baillie fått en slik rolle i Europa. Han har også vært i Norge og snakket om Shared space.

Shared space-prinsippet har likevel ingen sentral rolle i norsk byplanlegging, og er i liten grad brukt som en løsning på å forbedre det offentlige rom. Vi har eksempler på steder som i større eller mindre grad kan karakteriseres som Shared space-prosjekter i både Oslo og i andre kommuner, men konseptet

er langt mer utbredt i andre land, blant annet Sverige og Danmark. Årsaken til dette kan være flere, men lite kunnskap og engasjement er muligens hovedårsakene.

Norge har derimot vært tydelig med å understreke at menneskers trivsel og helse er knyttet til miljø og omgivelser. Dette gjorde vi blant annet gjennom og tidlig å slutte oss til Den europeiske landskapskonvensjonen som trådte i kraft i 2004 (Miljøverndepartementet, 2013). Konvensjonen resulterte i et større fokus på at omgivelsene vi lever i, også i byene, burde ivareta menneskers behov. Dette kommer til syne gjennom statlige mål. Målene innebærer å redusere og forebygge trafikksystemets negative virkninger for natur, miljø og mennesker. Regjeringen ønsker derfor at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Gjennom klimaforliket, vedtatt juni 2012, skal transportbehovet reduseres gjennom "*en samordnet miljø-, areal- og transportplanlegging, ved å legge til rette for kollektivtransport og å benytte andre virkemidler som påvirker valg av transportform*" (Stortinget, 2012).

I perioden 2007-2011 ble det også gjennomført et etatsprosjekt for å styrke kompetansen i Statens vegvesen og for samfunnet generelt om miljøvennlig bytransport. Prosjektet resulterte i en rekke forskningsrapporter, blant annet en rapport som vurderte ulike tiltak for fotgjenger- og kollektivtrafikk, inkludert Shared space. I rapportens drøfting og anbefaling kommer det frem at: «et særlig viktig tiltak å demonstrere og evaluere er Shared

space» (Sørensen M., Loftsgarden T., 2010). Det finnes den del evalueringer og analyser om konseptet, men svært få om hvordan det fungerer i norsk kontekst. Det meste som er skrevet er kun erfaringsoppsamlinger fra andre land: Myrberg et al. (2008), Sørensen M. (2009, 2010, 2011), Sørensen M., Loftsgarden T. (2010), Høye et al. (2010).



**St Olavs plass , Oslo
2009**



**St Olavs plass , Oslo
2009**



**Fridjof Nansens plass , Oslo
1940''**



Christiania Torg , Oslo



Bekkestua sentrum, Bærum

1998



Strøket , Asker

2006



**Steinkjer Torg , Steinkjer
2007**



**Strømsø Torg, Drammen
2012**



Nordre gate, Trondheim



Skistredet/Henrik Ibsens gate, Skien

KONSEPTETS MÅL

Segregeringskritikere og eksperimentelle planleggere har gjennom årene hatt ulik motivasjon for å fremme sine tanker, men det de hadde til felles var et ønske om et bedre bymiljø. Shared space bygger også på dette ønsket.

Ulike prosjekter kan ha ulike hensikter for etablering av Shared space-areal.

Konseptets hovedmål:

er å skape bedre bymiljø gjennom en utforming som reduserer dominansen av biltrafikk og gir fotgjengere mulighet til å bevege seg friere i det offentlige rom (Reid et al. 2009).

Det er først og fremst ment som et virkemiddel for å skape gode bymiljøer gjennom å (Reid et al. 2009):

- sikre fremkommelighet for fotgjengere
- forbedre den estetiske kvaliteten
- øke aktiviteter og funksjoner i gatene
- forbedre økonomisk vitalitet

Det etableres også som et trafikkregulerende virkemiddel for å (Sørensen M., 2011):

- redusere ulykker
- forbedre trafikkflyten
- redusere forsinkelser

KONSEPTETS ADFERDSTEORI

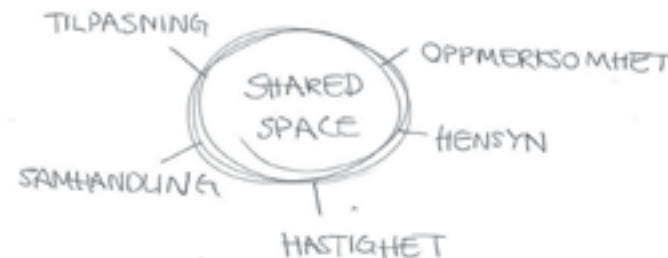
Konseptet bygger på en overbevisning om at utformingen setter premissene for menneskers oppførsel i trafikken, og at man kan øke fotgjengernes tilstedeværelse ved hjelp av utforming. Konseptet tar sikte på å la utformingen oppfordre til en ønsket adferd. Jeg har samlet fire adferdsmål.

Utformingen oppfordrer til at trafikantene skal:

- bli mer oppmerksomme;
- bli mer hensynsfulle;
- samhandle; og
- redusere farten

Den ønskede adferden forklares ofte med at trafikantene vil kjenne en større **utrygghetsfølelse** i Shared space-arealer (Myrbeg et al., 2008, Sørensen M., 2010, 2011). Dette er ingen reel utrygghet, men en følelse som skyldes mangelen på konvensjonelle regler. Dette er et bevisst middel som utnyttes for å oppnå større trafiksikkerhet. Joost Wahl snakket også om denne utryggheten. Han begrunnet blant annet antall reduserte trafikkulykker med denne følelsen. Han mener derfor at: *"the only way to make a traffic junction safe, is to make it dangerous"*. (Joost Wahl i Hamilton-Baillie, B., Jones P., 2005 s. 45).

John Adams kaller dette risikokompensasjon. I boken «Risk» (1995) forklarer han at alle mennesker har en «risikotermostat» som kontrollerer tegn til sikkerhet og fare og at vi tilpasser oppførselen vår ut i fra det vi observerer. En høyere følt risiko grunnet uforutsigbarhet kan derfor forklare hvorfor adferden i Shared space-arealer skiller seg fra konvensjonelle gater.



Hvordan oppnå ønsket adferd? - konkrete tiltak i den fysiske utformingen

Selv om trafikantene i Shared space-arealer skal bestemme og vurdere selv, er det en rekke konkrete og taktiske utformingstiltak som er ment for å oppfordre til en ønsket adferd. Med disse konkrete utformingstiltakene prøver man å sette premissene for den ønskede adferden.

Vanlige kjennetegn ved Shared space-utforming og tiltak for å oppnå ønsket adferd er (DfT, 2011, Myrberg m. fl. 2008, Sørensen M., 2009):

minimal bruk av trafikkskilt, lysregulering og vegmerking;

- nivålikhet;
- åpne og oversiktlige kryss/gater;
- ulikt belegg;
- smalt (eller bredt) kjørefelt;
- høydeforskjell/rampe inn mot krysset/gaten;
- opphold/sitteplasser: formelle eller uformelle elementer;
- beplantning; og
- kunst/skulpturer

Det viktigste virkemiddelet og det som hovedsakelig kjennetegner Shared space-utforming er minimal bruk av trafikkskilt, lysregulering og vegmerking. Det er dette tiltaket som oppfordrer trafikantene til å observere og samhandle.

Nivålikhet i belegget er også et tiltak som ofte blir brukt. En kant opp til seks cm vil fremme samspillet, men en høyere kantstein isolerer trafikantgruppene fra hverandre (Myrberg et al., 2008). I Konvensjonelle gater er det fortauskanter som separerer kjørebane og gangareal. I Shared space-prosjekter er det ofte en felles flate uten fortau eller nivåforskjeller. Dette er en taktisk designløsning for å minimere fysiske og psykiske barrierer for fotgjengere, og signalisere for bilistene at dette ikke er en konvensjonell gate (Reid et al. 2009). En slik enhetlig flate understreker at trafikantene har lik prioritet med lik ansvarsfordeling.

For å oppnå redusert hastighet er tilstedeværelsen av fotgjengere viktig, men det er også spesielle utformingstiltak som skal føre til lavere fart. Det kan blant annet være at inngangen til gaten eller krysset markeres med et spesielt belegg for å signalisere at det ikke er en konvensjonell gate. Smalere, eller bredere kjørebane er også et vanlig tiltak. Noen steder er det etablert en slak rampe opp mot Shared space arealet. På den måten vil høydeforskjellen naturlig redusere farten inn mot plassen (Sørensen M., 2009).

For å oppmuntre til menneskelig tilstedeværelse, ikke bare over krysset eller gjennom gaten, er det viktig å legge til rette for opphold. Fotgjengere skal ha muligheten til å sette seg ned og

oppholde seg her over lengre tid. Sitteplasser er derfor essensielt i Shared space-arealer. Det kan være konkret møblering som benker og stoler, eller uformelle elementer. Rommet må også ha estetisk kvalitet for at folk skal oppholde seg der. For å gjøre rommet attraktivt bruker man ofte beplantning eller spesielle kunstverk. Skulpturer og kunstverk kan også være en del av de uformelle elementene for opphold og er med på å bryte opp rette linjer (DfT, 2011).

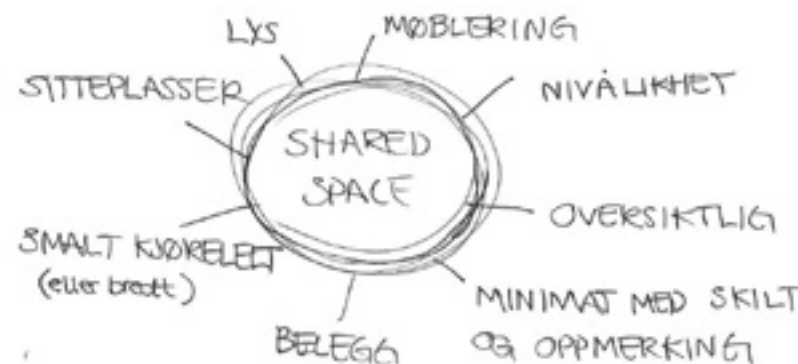
Det kan være nødvendig å markere den ønskede kjøreretningen. Dette er ofte gjort ved ulik tekstur eller farge i belegget eller av fysiske elementer som for eksempel pullerter eller annen møblering som også kan brukes til opphold (Sørensen M., 2009). Selv om Shared space-konseptet innebærer at alle trafikantgruppene deler samme areal, kan det også finnes områder som ikke deles. Det er vanlig å reservere visse områder der bilene ikke kan kjøre (DfT, 2011). På den måten kan selv de som ikke ønsker eller føler seg trygge med å dele arealet ferdes og oppholde seg i Shared space-arealer.

Det er altså en rekke utformingsprinsipper og tiltak som utgjør et Shared space-areal. Utformingen skal sees på som en helhet der tiltakene kan virke sammen. En av hovedstrategiene med konseptet er å bevege seg bort fra tradisjonell standardisering av gatene. Derfor skal utformingen tilpasses de lokale omgivelsene i hvert enkelt prosjekt. Dette åpner for mange ulike løsninger der tiltakene varierer i type og omfang. Ideelt sett skal Shared space-konseptet fungere uten noen form for regulering, men i mange områder er det nødvendig med noe grad av regulering.

Dette skyldes ulike krav til universell utforming, lokal tilpasning og aksept blant lokalbefolkningen (Langeland et al. 2012). Det er derfor svært få Shared space-arealer der all formell trafikkregulering er fjernet. Sørensen (2011) deler Shared space i to overordnede kategorier:

- Idealistisk Shared space-utforming uten noen regulering
- Shared space-utforming med større eller mindre grad av regulering

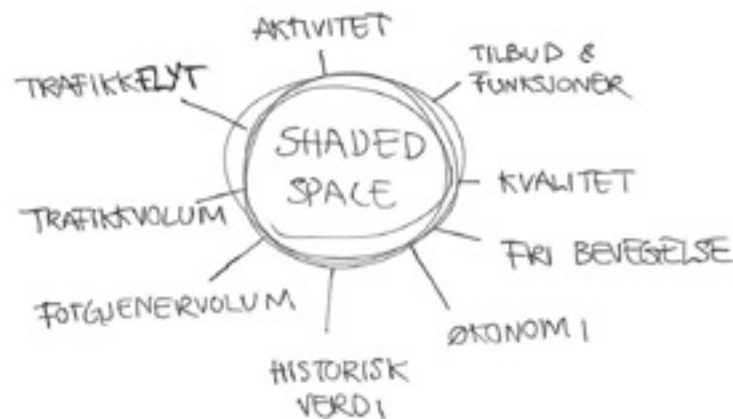
Dette vil si at begrepet både kan omfatte «rene» Shared space-arealer og områder som inneholder Shared space-tiltak. Det er derimot ulike formeninger om hvor stor grad av regulering man kan tillate og fortsatt regnes som "Shared space". Dette må vurderes ut i fra målet til konseptet og selve implementeringen. Om et Shared space-prosjekt oppnår konseptets målsetninger, og klarer å fremme den ønskede adferden, avhenger av utformingstiltakene som etableres på det enkelte stedet. De omkringliggende forutsetningene er også helt avgjørende for hvordan Shared space-arealet fungerer.



HELHETLIG OG BRED FORSTÅELSE..

Konseptet kan sees på som en ”*samlet pakke*” med flere tiltak og effekter. Hvis for eksempel hensikten med et prosjekt er å redusere ulykker og forbedre trafikkflyten, og man gjennomfører tiltak for å oppnå dette, kan det også resultere i flere butikker og økonomisk vekst i området. Dette skyldes at de trafikkregulerende tiltakene som iverksettes kan føre til et mer attraktivt område å oppholde seg i, og flere fotgjengere vil ferdes der. Man kan også oppnå redusert fart i prosjekter der hovedhensikten er å forbedre den estetiske kvaliteten og sikre fremkommelighet for fotgjengere.

På den måten kan man si at alle disse hensiktene har en sammenheng, og ved etablering av Shared space-prosjekter er det viktig å vurdere konseptet som en helhetlig pakkedøsning. Det er på den måten mange faktorer som skal fungere for å oppnå et vellykket Shared space.



GUNNLAG FOR VIDERE DISKUSJON..

I arbeidet mot en helhetlig forståelse av konseptet og dets innhold, har jeg oppfattet at konseptet består av en kompleks sammensetning som berører både fysiske, funksjonelle og sosiale forhold. På grunnlag av dette har jeg formulert 12 påstander, som alle sier noe om hvordan et Shared space-areal påvirker byrommet og menneskene som bruker det.

Påstandene er egne formuleringer med bakgrunn i litteraturen og erfaringer i litteraturen. Disse skal diskuteres videre i forhold til erfaringer med Shared space-prosjekter i England, Nederland, Sveits, Tyskland, Danmark og Sverige. Påstandene skal også knyttes opp mot egne observasjoner i Norge og Sverige.

1. *”Hastigheten på bilene vil reduseres”*

2. *”Antall ulykker vil reduseres og alvorlighetsgraden vil bli mindre”*

3. *”Trafikkflyten vil bli forbedret og forsinkelser i biltrafikken vil/kan reduseres”*

4. *”Shared space-utforming sikrer bedre fremkommelighet for fotgjengere”*

5. *”Den estetiske (arkitektoniske) kvaliteten i byrommet forbedres”*

6. *”Aktivitetsnivået vil øke”*

7. *”Den økonomiske vitaliteten vil øke”*

8. *”Støy og klimagassutslipp vil reduseres”*

9. *”Trafikantene vil kjenne en større utrygghetsfølelse”*

10. *”Trafikantene vil bli mer oppmerksomme”*

11. *”Trafikantene vil bli mer hensynfulle”*

12. *”Trafikantene vil samarbeide og ”forhandle” med hverandre”*



KAPITTEL 4: DISKUSJON:

ERFARINGER MED SHARED SPACE- studier og egne
observasjoner

Formålet med kapitlet:

Finne svar på om det finnes erfaringer som underbygger eller svekker påstandene, og om funnene stemmer overens med de observasjonene jeg har gjennomført av konseptet på St. Olavs plass, samt Christiania Torg og Skvallertorget. Dette kan gi en indikasjon på viktige forutsetninger for egnede steder.

§

Idéen om Shared space høres ut som en god løsning, men hvordan fungerer det egentlig?

Er det virkelig slik at konseptet kan oppnå lavere fart, færre ulykker, bedre fremkommelighet for fotgjengere, arkitektonisk kvalitet og økonomisk vitalitet?

Er det virkelig slik at trafikantene er mer hensynsfulle og oppmerksomme i Shared space-arealer enn i konvensjonelle trafikk-løsninger?

Gjennom forrige kapittel trakk jeg frem, og formulerte, 12 påstander om Shared space-prinsippet. Ettersom konseptet er sammensatt og komplekst kan påstandene ha en sammenheng og påvirke hverandre. De er derfor ikke differensiert i diskusjonen. Forutsetningene jeg prøver å trekke frem gjennom diskusjonen, derimot, blir differensiert i neste kapittel.

Påstandene blir diskutert slik:

Påstand: ”Påstand”

a) Studier: Det tas utgangspunkt i studier fra utlandet. Dette skyldes at det er, per i dag, ingen omfattende studier av slike prosjekter i Norge. Et relevant spørsmål er derfor om dette materialet kan overføres til norsk kontekst. Min vurdering er at mange av erfaringene, spesielt fra Sverige, vil kunne være overførbare ettersom de kulturelle forutsetningene er relativt like. Det er derimot nødvendig å gjennomføre tilsvarende studier av prosjekter i Norge for å få et konkret erfaring. Jeg vil også bemerke at det er vanskelig å finne overførbare erfaringer generelt, ettersom prosjektene er unike. Lokale forskjeller i omgivelser, utforming og grad av regulering gjør det vanskelig å si at erfaringene vil gjelde for alle områder. Jeg vil likevel si at de gir en god indikasjon på hvordan Shared space-arealer fungerer.

b) Egne erfaringer: Observasjonene er hovedsakelig gjennomført på St. Olav plass, men også Christiania Torg og Skvallertorget. Jeg besøkte Skvallertorget i Norrkøping ettersom dette er en lokalitet med mye omtale i studiene. Påstandene beskrives ut i fra erfaringer fra ett, eller flere, av lokalitetene, eller observasjoner generelt sammenliknet med konvensjonelle gater.

Konklusjon: Påstandene bekreftes eller avkreftes.

Relevans for forutsetninger for egnede steder: Gjennom drøftingen og konklusjonen vil jeg også få en indikasjon på viktige forutsetninger et egnet sted burde inneholde.



Påstand: ”Hastigheten på bilene vil reduseres”

a) Studier: Lav fart er en av de mest avgjørende faktorene for at det skal foregå et samspill mellom trafikantene og for å oppnå færre og mindre alvorlige ulykker (Tyréns, 2007). Studier fra de første prosjektene til Monderman viser en reduksjon i hastighet (Hamilton-Baillie, B., 2008b). I Oudehaske registrerte han blant annet en reduksjon på 40 %. I en studie av fem Shared space-prosjekter i Sverige (Skvallertorget, Centralplan, Fiskaretorget, Stortorget, Studieplan) så man at gjennomsnittshastigheten hadde sunket med 5-11 km/t etter ombygning (Sørensen M., 2012). Dette tilsvarer en reduksjon på 19-39 %. Myrberg (2008) viser ikke til konkrete tall, men påpeker at hastigheten også er redusert på Steinkjær Torg og i Lyngby, Danmark. Studiene indikerer at farten reduseres, men at omfanget avhenger av hvilke fartsreduserende tiltak som er iverksatt og lokale forhold på stedet.

b) Egne erfaringer: Hastigheten på bilene var relativt lav på St. Olav plass og på Skvallertorget. På Skvallertoget var det hovedsakelig trafikkvolumet som bidro til den lave farten. Hastigheten varierte imidlertid i løpet av dagen. På St. Olavs plass registrerte jeg et høyere tempo på alle trafikantgruppene i morgen- og ettermiddagsrushet. De fleste var på vei til eller fra jobb. Midt på dagen gikk hastigheten noe ned. Dette skyldes også et høyere antall fotgjengere med et lavere tempo. Mange biler kjørte svært sakte, ofte fordi de ikke visste hvor de skulle kjøre. Taxier og varetransport hadde høyest hastighet, og et fåtall skilte seg ut med relativt høy fart. Dette var imidlertid på tidspunkt med svært få fotgjengere i nærheten. Bilene påvirket også hverandre. Dersom bilen foran hadde høy hastighet, hadde ofte bilene som fulgte også høy fart.

Konklusjon: Med fartsreduserende tiltak vil Shared space-utforming kunne føre til at bilene reduserer hastigheten. Påstanden bekreftes.

Relevans for forutsetninger til egnede steder: Forutsetter at området må ha mulighet for implementering av fartsreduserende tiltak (f. Eks. dekke, smalere kjørebane, opphøyning, vertikale elementer). Forutsetter også at gaten eller krysset ligger i et landskap som ikke bidrar til økt fart på bilene, en bratt helning kan for eksempel øke hastigheten på bilene.

Påstand: ”Antall ulykker vil reduseres og alvorlighetsgraden vil bli mindre”

a) Studier: Det finnes flere studier fra Nederland, Sveits, Tyskland, England, Sverige og Danmark. Quimby A. og Castle J. (2006) registrerte en nedgang i antall ulykker etter ombygning. Det samme gjorde DfT (2008). Gerlach et al. (2009) viser også til en nedgang i de fleste undersøkte områdene. Ulykker involvert syklistene økte derimot i ett av områdene. Sørensen M. (2010) har samlet data fra 10 ulike studier, som til sammen omfatter 24 lokaliteter. Samlet for disse studiene er det registrert en reduksjon på 17 % av alle ulykker, både person- og materialskader og en reduksjon på 21 % av personskadeulykker. Sørensen påpeker at ni av de ti studiene registrerer kun antall ulykker før og etter ombygging. Andre faktorer som kan påvirke resultatet, for eksempel generell ulykkesutvikling; endring av

trafikkvolum (både bilister og fotgjengere); regresjonseffekt; og ulykkesemigrasjon er ikke inkludert. Sørensen mener derfor at tallene ikke er statistisk pålitelige, og mener resultatene er overestimert med hele 50 %. På den andre siden er det bevist at hastigheten blir lavere, noe vi vet har en virkning på alvorlighetsgrad av ulykker. Oppmerksomme trafikanter og lavere fart vil sannsynligvis ha en positiv effekt på antall ulykker og alvorlighetsgrad, og det finnes ingen indikasjoner i studiene av det motsatte. Det er nødvendig med ytterligere studier der trafiksikkerheten vurderes i forhold til brukereksponeering.

b) Egne erfaringer: Ut i fra de empiriske dataene så vi at trafiksikkerhet i Shared space er et tema som må studeres nærmere. Det som er tydelig å se er at trafikksituasjonen i konvensjonelle gater er ganske annerledes enn i Shared space. Min erfaring er at denne utformingen kan ha mye å si for trafikantenes holdninger i trafikken. Holdningene kan igjen ha innvirkning på trafiksikkerheten. For eksempel vil jeg påstå at trafikanter i et segregert bymiljø har en mer invert innstilling. De forholder seg til den plassen som er reservert for sitt formål. Bilistene fokuserer blikket på kjørebanelen, stopper på rødt lys og kjører på grønt. Fotgjengere fester blikket på lysreguleringen og passerer gaten i det lyset viser en grønn mann. Jeg tror at dette har blitt rutine og automatikk for de fleste. Dersom noe uventet skulle skje, utenom denne vandte rutinen, er man

ikke så godt forberedt. De uventede situasjonene kan man for eksempel knytte opp mot de unaturlige bevegelseslinjene man ofte kan registrere i konvensjonelle trafikkløsninger. Dette kommer av at segregering innebærer en konkret plass for alle trafikantgruppene. Dette kan være trafikkteknisk utfordrende, noe som ofte medfører at fotgjengerne blir ledet gjennom byrommet på en måte de normalt ikke ville gått.

Det jeg kunne observere var imidlertid at fotgjengerne ikke alltid fulgte de skapte bevegelseslinjene. Når bilistenes hovedfokus er på kjørebanelen, i tro om at de fastsatte reglene blir fulgt, kan slike uventede situasjoner være svært farlige. Dette gjelder også for fotgjengere som stoler blindt på at det er trygt å passere gaten når lyset viser grønn mann. En slik oppførsel kan ofte registreres i konvensjonelle gater. En slik holdning har jeg også kjent på selv. Med denne diskusjonen mener jeg at i trafikkløsninger der alt ikke går på "autopilot", slik som Shared space, kan være positivt for trafiksikkerheten. Dette skyldes at man inntreffer gaten eller krysset med en mer aktiv holdning. Man ser trafikksituasjonen som helhet fremfor isolerte funksjoner. På St. Olav plass registrerte jeg ofte en aktiv holdning. Dette kom til syne gjennom blant annet vikesituasjoner. Bilene kunne for eksempel vike for fotgjengere i midten av plassen. Fotgjengerne så også ut til å være mer oppmerksomme når de krysset plassen. Dersom det var fravær av biler på plassen når de begynte

å passere, kunne noen imidlertid bli overasket om det kom en bil når de var midt på plassen. Dette indikerer at man tilpasser seg etter slik trafikksituasjonen er når man ankommer stedet. Jeg vil derfor påstå at fotgjengere er lite forberedt på endringer i trafikksituasjonen underveis når de først har gjort en vurdering.

Mennesker er imidlertid svært ulike og responderer forskjellig på trafikkløsninger, og konkrete analyser må gjennomføres for å få svar på om påstanden faktisk stemmer.

Konklusjon: Dersom de riktige utformingstiltakene er etablert, der redusert fart er blant de aller viktigste, vil antall ulykker reduseres og alvorlighetsgraden bli mindre. Påstanden bekreftes.

Relevans for forutsetninger for egnede steder: Forutsetter at området må ha mulighet for implementering av fartsreduserende tiltak. Det innebærer også en landskapsmessig forutsetning, nevnt i påstanden ovenfor. Gaten eller krysset bør også være åpent, med god sikt. God sikt, for alle trafikantgruppene, kan også bidra til færre ulykker.



Påstand: ” Trafikkflyten vil bli forbedret og forsinkelser i biltrafikken vil/kan reduseres”

a) Studier: I Laweiplein, Nederland, ble det registrert en betraktelig bedring av trafikkflyten. Før ombygging hevdet 60 % av de spurte at trafikkflyten var dårlig, i motsetning til kun 5 % etter ombygging (Reid et al., 2009). Her så man også at den gjennomsnittlige forsinkelsen over plassen reduserte fra 50 til 30 sekunder, til tross for lavere fart og 30 % økning av trafikkmengden. Etter ombygning av Skvallertorget har imidlertid gjennomsnittlig forsinkelse over plassen blitt forverret. Bussene bruker nå tre minutter lengre tid på ruten som krysser torget. Forsinkelsene i Christianfeld, Danmark har derimot forbedret seg. Det er nå mindre køer, spesielt i rushtiden (Myrberg et al., 2008). Det er få studier om ombygging påvirker trafikkflyten for syklistene. Fremkommeligheten kan bli bedre ettersom de i større grad kan velge korteste strekning. Studiene fra Skvallertoget viser at flere velger å gå av sykkelen og trille over torget. I Lyngby mente syklistene at belegget var ubehagelig. De ønsket heller å velge en litt lengre rute, utenom gaten, der de kunne sykle raskere (Myrberg et al., 2008).

b) Egne erfaringer: Trafikkflyten på St. Olav plass skapte få forsinkelser. Det var imidlertid turistbusser som stoppet og rygget inn i sidegatene relativt ofte. Det hendte også at flere busser skulle rygge på samme tidspunkt. Dette skapte forsinkelser blant de ventende bilene, og trafikkbildet kunne fremstå som kaotisk. Noen biler var også forvirret av at to av gatene var blindveier, og kjørte svært sakte eller stoppet opp midt på plassen for å orientere seg. Det var sjelden at fotgjengere skapte forsinkelser. På Skvallertorget resulterte trafikkvolumet i, som nevnt i påstanden om bilistenes hastighet, lavere fart. Denne saktegående trafikkflyten stoppet også jevnlig helt opp, og bilene ble stående i kø. Dette skyldes også et lyskryss i den ene enden av plassen. På den måten ble bilistene forsinket. Et slikt lyskryss skapte også kø over Christiania Torg.

Konklusjon: Erfaringene viser at fremkommeligheten og forsinkelser i biltrafikken varierer, men har i flere tilfeller blitt bedre. Fremkommeligheten for syklistene er noe usikker. Påstanden kan hverken bekreftes eller avkreftes.

Relevans for forutsetninger for egnede steder: Forutsetter at området kan bli avlastet med et annet større trafikknettverk i nærheten. På den måten kan man unngå store trafikkvolumer, og dermed forsinkelser. Når man vurderer et egnet sted må man også se på området som helhet, og unngå trafikklys i tilgrensende gater. Ettersom forsinkelser kan oppstå forutsetter dette at området ikke er en del av en strekning utrykningskjøretøy er avhengige av å passere.

Påstand: ”Shared space-utforming sikrer bedre fremkommelighet for fotgjengere”

a) Studier: En studie fra England viser at fotgjengerne stort sett fulgte sine ønskede bevegelseslinjer i Shared space (Reid et al., 2009). En større andel fotgjengere brukte også hele området, inkludert der bilene kjørte (Shore F., Uthayakumar K., 2010). Den frie bevegelsen ble imidlertid redusert av andre faktorer, blant annet økt trafikkvolum og hastighet på bilene. Dersom trafikkvolumet økte med én bil i løpet av 15 minutter i St. John Street, London, ble andelen som brukte hele området redusert med 9,8 % (Shore F., Uthayakumar K., 2010). Andre målinger viste at dersom den gjennomsnittlige hastigheten (beregnet med 85 % - fraktil; dvs. farten som ikke overskrides av 85 % av alle kjøretøy (Høye et al., 2012)) øker med kun én km/t, vil den frie bevegelsen til fotgjengerne reduseres med om lag 3,5 % (Reid et al., 2009).

Fotgjengernes fremkommelighet kan også måles ut i fra andelen biler som viker. Quimby A. og Castle J. (2006) observerte at de fleste bilister viker for fotgjengerne ved såkalte «courtesy crossings», en overgangssone indikert av belegning med ulik farge og mønster. På Skvallertorget viser samspillstudier at hele 90 % av bilistene stopper eller tilpasser sin retning for fotgjengerne (Wallberg et al. 2008). Også denne studien registrerte at hastigheten har en signifikant innvirkning på resultatene. Med en hastighet på 10 km/t viker nesten 100 % av bilistene for fotgjengere. Med en hastighet på 20 km/t reduseres dette til om lag 80 %. Ved ytterligere fartsøkning reduseres andelen betraktelig.

Det er imidlertid diskutert om fremkommeligheten for spesielle grupper, blant annet funksjons- og synshemmede svekkes i Shared space. En rapport konkluderer med at blinde og synshemmede er ukomfortable i områder med nivålikhet (TGDftBA, 2006). Synshemmede mente det var vanskelig å identifisere ulike deler av gaten eller plassen. De hadde dermed problemer med å navigere seg gjennom området, og uttrykte bekymring for å utforme slike byrom. Rapporten indikerer at disse bekymringene muligens deles av fotgjengere med nedsatt hørsel, nedsatt læringsevne og bevegelseshemninger. En annen studie, som inkluderer fotgjengere med ulike funksjonshemninger, viser varierende resultater (Reid et al., 2009). Flere steder var det for eksempel like mange som mente at området var «meget enkelt» og «meget vanskelig» å navigere

seg gjennom. Shared space uten nivåforskjeller påpekes dessuten å være hensiktsmessig for fotgjengere med bevegelseshemming, for eksempel for rullator- eller rullestolbrukere. Den samlede vurderingen i denne studien er at nivålikhet med differensierte områder og god taktil informasjon vil være tilfredsstillende for ulike funksjonshemninger, fremfor både fortauskanter og en helt uddifferensiert flate (Reid et al., 2009).

b) Egne erfaringer: På St. Olavs plass bevegde de fleste fotgjengerne seg i den «trygge sonen», der bilene ikke kunne kjøre. Det var allikevel mange fotgjengere som bevegde seg fritt over plassen, spesielt hvis de så andre gjøre det samme. Det var også større sannsynlighet for friere bevegelse dersom de gikk to eller flere sammen. Jeg tolker det slik at fotgjengerne får større selvtillit og føler seg «sterkere» når de er flere. Jeg kunne også registrere at dersom trafikkvolumet og hastigheten på bilene økte, var det færre fotgjengere som bevegde seg fritt. Når det gjelder fremkommeligheten til funksjonshemmede registrerte jeg at rullestollbrukere bevegde seg i den «trygge sonen» Dette kan skyldes usikkerhet, men muligens også underlaget. Den brosteinbelagte plassen der bilene kjører er ikke et godt underlag å trille på. Syklister, derimot, så ikke ut til å ha problemer med dekket. Jeg observerte ingen synshemmede.



Konklusjon: Erfaringene indikerer at Shared space, som planlegger for lavere fart, og fjerner fysiske barrierer, kan sikre bedre fremkommelighet for fotgjengere. Det må derimot planlegges bedre for funksjonshemmede, spesielt synshemmede. Påstanden bekreftes.

Relevans for forutsetninger for egnede steder: Dette forutsetter at det finnes et trafikknettverk i nærheten slik at trafikkvolumene ikke blir for store. Det må også være mulighet for å implementere fartsreducerende tiltak. Dette gjør at forgjengerne beverger seg friere. Den fysiske utfomringen av stedet kan også fremme fri bevegelse. Den aller viktigste forutsetningen er imidlertid at fotgjengerne er «villige» til å bevege seg fritt. Dette er derimot vanskelig å måle før implementering.



Påstand: ”Den estetiske (arkitektoniske) kvaliteten i byrommet forbedres”

a) Studier: I Laweiplein, Nederland, mente 81 % av de spurte at den ”estetiske” kvaliteten var bra eller meget bra, i motsetning til kun 20 % før ombygning (Reid et al., 2009). Gjennom spørreundersøkelser på Svallertorget i Sverige registrerte man en stor enighet i påstandene om at Skvallertorget; «er vakkert» og «har blitt bedre». De fleste syns også Fiskartorget og Centralplan i Sverige har blitt estetisk fin (Myrberg et al., 2008). Myrberg beskriver også registreringer av at tilliggende gårdeiere i området har pusset opp fasadene sine etter ombygging av områder. En studie av fem Shared space-prosjekter fra Nederland konkluderer med at ”den nye planleggingstilnærmingen har ført til attraktive omgivelser i alle prosjektene” (Reid et al., 2009).

b) Egne erfaringer: En god estetisk opplevelse er svært vanskelig å definere ettersom inntrykkene er individuelle, og ulike kvaliteter vektlegges. I denne sammenhengen kan man likevel si noe om den arkitektoniske kvaliteten på bygninger og dekke. Den arkitektoniske kvaliteten fremsto som god både på St. Olavs plass, Christiania torg og Skvallertorget. For meg var også den visuelle opplevelsen god. Grunnet prioriteringer knyttet til tidsperspektivet gjennomførte jeg ingen spørreundersøkelser.

Konklusjon: De visuelle inntrykkene av byrommets kvalitet kan være individuelle. Studiene viser derimot at de spurte mente at prosjektene oppnådde bedre kvalitet etter ombygging. Påstanden bekreftes.

Relevans for forutsetninger for egnede steder: Dette forutsetter at området må ha et forbedringspotensial, og kan blant annet være dårlig planlagt eller nedslitt.

Påstand: "Aktivitetsnivået vil øke"

a) Studier: Studier fra England viser at antall fotgjengere har økt etter ombygning (Reid et al., 2009). I New Road ble det registrert en økning på 162 %. I tillegg ble selve aktiviteten endret. Flere oppholder seg her lengre enn tidligere, de leser, spiser og spankulerer. Dette begrunnes med mindre biltrafikk, flere sitteplasser og aktive fasader med butikker og caféer. Gjennom spørreundersøkelser viste det seg å være stor enighet om at Skvallertorget; «er en livlig gate» (Walberg et al., 2008).

b) Egne erfaringer: I mine observasjoner kunne jeg registrere en vesentlig variasjon i aktivitetsnivået og ulike aktiviteter. Det er flere årsaker til dette. Det ene er tid på døgnet. I rushtiden om morgenen og ettermiddagen er det større aktivitet, selve aktiviteten er derimot nokså homogen. De fleste er på vei til et sted og beveger seg radig uten særlig opphold. Midt på dagen er det færre biler og flere fotgjengere. På St. Olavs plass så man turister, studenter og barnefamilier som spiste, ventet, slappet av eller gikk tur. Været hadde også en stor påvirkningskraft på aktivitetsnivået. På dager med blå himmel og strålende sol kunne jeg observere yrende liv med mange fotgjengere. På regnværsdager derimot var plassen til tider folketom. Hvis jeg sammenlikner aktivitetsnivået på sommeren og høsten registrerer jeg en forskjell. Det er betydelig større aktivitetsnivå om sommeren. Når man gjennomfører analyser for å undersøke denne påstanden, er det derfor vesentlig å gjøre målingene under de samme forutsetningene; årstid, tidspunkt og værforhold, før- og etter ombygning. Det er også tydelig at selve utformingen av

Shared space-arealet har innvirkning på aktivitetene. Jeg oppfatter det slik at fotgjengerne ofte trenger en grunn til å bevege seg over plassen, i tillegg til de naturlige bevegelseslinjene. På St. Olavs plass ser man dette gjennom lysfontenens sentrale plassering, i midten av plassen. Denne hadde innvirkning fotgjengerne bevegelse over plassen, og at brukte hele området. Mange gikk for eksempel over plassen for å utforske eller ta bilder av lysfontenen. Det var også mange som brukte møblementet som sitteplass og oppholdssted. Både for en liten prat, lunsjpause eller til soling i skråsiden. Jeg kunne også observere en tendens til at flere fotgjengere krysset plassen dersom det var andre som oppholdt seg i lysfontenen. Det var også flere som krysset plassen dersom man så andre gjøre det først. Hotellet, resauranten, caféen, matbutikkken og posten genererte også aktivitetsnivået på plassen.

Om aktivitetsnivået har økt etter ombygning på St. Olavs plass har jeg ingen målinger av, men jeg oppfatter de ulike funksjonene og servicetilbudene, samt plasseringen av lysfontenen som helt avgjørende for aktivitetsnivået.



Konklusjon: Det er lite datagrunnlag som belyser denne påstanden, men aktivitetsnivået har økt på de undersøkte lokalitetene. Egne registreringer viste et høyt aktivitetsnivå, spesielt under gode værforhold. Påstanden bekreftes.

Relevans for forutsetninger for egnede steder: Dette forutsetter at stedet oppnår lite trafikk gjennom avlastning, og at stedet har en viss fotgjengerstrøm og har potensiale til å generere mer aktivitet. Dette henger sammen med byningstetthet, og muligheten for å etablere ulike funksjoner. Dette viser seg å ha stor innvirkning på aktivitetsnivået. Mulighet for å utforme slik at man oppfordrer til at folk går over plassen, gjennom kunst, møblering osv, kan også være en fordel.

Påstand: ”Den økonomiske vitaliteten vil øke”

a) Studier: En studie av MVA Consultancy for Design of London (Reid S., Shore F., 2008) påpeker en sammenheng mellom en god utforming av gaten og en prisøkning på eiendommer og private boliger. Dette viser til en generell verdiøkning i eiendomsmarkedet i området. En annen studie identifiserer at fotgjengervennlige miljøer er assosiert med høyere leiepriser for butikklokaler (CABE, 2007). Dette har en sammenheng med at utformingen fører til at flere fotgjengere bruker gaten, og benytter seg av de tilbudene som befinner seg der. Dette viser at en attraktiv utforming gjør at gaten også blir mer attraktiv for næringslivet. Man så derimot at områder ekskludert fra biltrafikk hadde flere tomme butikklokaler enn områdene med noe biltrafikk (Carley M., 1996). I Lyngby, Danmark er biltrafikken halvert, og omsetningen stigende i gaten (Myrberg et al, 2008).

b) Egne erfaringer: Vanskelig å si noe om tidligere situasjon på de observerte stedene, men tilbudene som befinner seg på de ulike stedene blir benyttet av mange. På St. Olav plass er det det matbutikk, restaurant og café, teater og hotell. Disse er ofte besøkt, spesielt om det er fint vær.

Konklusjon: Å utforme Shared space, som legger til rette for fotgjengere og samtidig tillater noe biltrafikk, kan derfor føre til økonomisk vekst i området. Det bør derimot påpekes at økonomiske resultater er komplekse, og avhenger også av mange andre faktorer.

Relevans for forutsetninger for egnede steder: Dette forutsetter at stedet må ha potensiale for å oppnå aktive fasader med ulike servicetilbud og funksjoner.

Påstand: ”Støy og klimagassutslipp vil reduseres”

a) Studie: Man kan oppnå mindre støy og bedre luftkvalitet gjennom lavere fart og jevn trafikkflyt (Sørensen M., 2010). Studier viser at større trafikkvolum og høyere gir på motoren, og dermed høyere fart fører til mer støy (SeL 2013). Sørensen indikerer også at miljøforholdene knyttes opp mot trafikkmengden. Han eksemplifiserer blant annet med reduseringen av trafikkmengden på Skvallertorget. Før ombygging passerte det rundt 20 000 kjøretøy i døgnet, etter ombygning passerer det omlag 14 000 kjøretøy i døgnet (Wallberg et al., 2008). Min hypotese er at støy og klimautslipp vil antageligvis reduseres i selve gaten eller på plassen med mindre trafikk. Dette kan derimot skyldes at miljøpåvirkningene har forflyttet seg til nabogaten eller andre deler av byen. Det burde derfor tas høyde for bilemigraasjon når man snakker om støy og klimautslipp. Jeg har ikke funnet studier som inkluderer dette. Sørensen hevder imidlertid at belegning av ulike former for stein kan skape mer vibrasjoner og støy (Sørensen M., 2010). Dette er heller ikke undersøkt i studier.

b) Egne erfaringer: Jeg opplevde ingen av de observerte områdene som støyete, men jeg kan ikke si noe om støynivået før implementering. Min oppfatning er imidlertid at hastigheten har en større innvirkning på støy enn belegning, og at ved lave hastigheter kan man oppnå mindre støy, på tross av brosteinsbelegning. En relevant diskusjon er også om *noe* støy fra bilene kan bidra til trafikksikkerhet. Jeg tror nemlig det er slik at de fleste fotgjengere bruker hørselen når de vurderer trafikksituasjonen, muligens i like stor grad som synet.

I tillegg vil jeg påstå at støy og klimagassutslipp er høyere når bilistene bremses og gasser ved trafikklys enn når de har en jevn trafikkflyt.

Konklusjon: Det finnes ikke nok studier som kan underbygge denne påstanden. Påstanden kan hverken bekreftes eller avkreftes.

Relevans for forutsetninger for egnede steder: Dette forutsetter at trafikkvolum holder seg på et mindre nivå.

a) Studier: Denne påstanden flagges som et revolusjonerende virkemiddel for økning av den faktiske sikkerheten. Det foreligger varierende erfaringer. I Laweiplein viste den generelle oppfatningen av utrygghet i trafikken en økning på 15 % etter ombygging (Noordelijke Hogeschool Leeuwarden, 2007 via Reid et al., 2009). Følelsen av større utrygghet gjaldt bilister, syklistene og eldre mennesker. Fotgjengere derimot følte seg like trygge i trafikken som før ombygging. En annen interessant registrering var at samtidig som bilister, syklistene og eldre følte seg mer utrygge i trafikken, følte fotgjengere, syklistene og eldre en større personlig trygghet. Studien konkluderer at dette kan skyldes en forbedring i områdets estetiske kvalitet. Sverige har gjort studier på flere Shared space områder i Sverige (Wallberg et al. 2008). På Skvallertorget viste intervjuer at de fleste føler seg relativt trygge. De føler seg derimot litt mindre trygge enn tidligere. På Centralplan følte drøyt halvparten av de spurte seg trygge i trafikken. På Fiskaretorget føler hele to tredjedeler av de spurte seg trygge. På Stortorget føler majoriteten av fotgjengerne seg trygge. På Studieplan bemerkes det at spesielt synshemmede føler seg utrygge. På Nya Boulevarden i Kristianstad føler en overveiende andel av de spurte seg trygge. Studien viser ikke til

Påstand: ”Trafikantene vil kjenne en større utrygghetsfølelse”

konkrete tall. I Lyngby, Danmark føler 86 % av syklistene seg utrygge i trafikken (Myrberg et al., 2008). Disse studiene viser en stor variasjon. I tillegg ser jeg at påstanden bestrides. I rapporten fra Myrberg skriver de at: ”intervjuer og evalueringer en stund etter ombyggingene viser at flertallet av fotgjengere generelt føler seg trygge”. Teorien om å skape trafikksikkerhet gjennom *utrygghetsfølelse* gjentas likevel med stor overbevisning gjentatte ganger i rapporten. Påstanden tilsier at de fleste skal føle seg utrygge i Shared space-arealer. Dette kan jeg ikke identifisere i de gjennomførte undersøkelsene.

b) Egne erfaringer: Jeg vil hevde at selve atferdsteorien bak påstanden trolig stemmer, noe jeg også oppfattet gjennom observasjonene. Dette forklarer jeg nærmere i de neste påstandene (oppmerksom, hensynsfull og samhandling). Jeg føler imidlertid ikke at adferden kan begrunnes med begrepet **utrygghetsfølelse**, men med en følt **usikkerhet**. *Usikkerhetsfølelsen* kommer av at man lar brukerne selv vurdere hvilken adferd man syns er passende. Ved å fjerne all konvensjonell regulering og la de vurdere selv, mener jeg at trafikantgruppene føler en usikkerhet knyttet til forventet oppførsel. Det var vanskelig å observere en utrygghetsfølelse, men det var likevel indikasjoner i kroppspråket som tilsa at noen hadde en slik følelse. Fotgjengere kunne for eksempel virke nølene, og brukte litt tid på å bestemme seg for den bedste måten å bevege seg gjennom rommet. Bilistene kunne vise usikkerheten gjennom å kjøre sakte og forsiktig.

Konklusjon: Studiene viser ikke at trafikantene kjenner en følt utrygghet. På den måten svekkes påstanden betraktelig. Påstanden avkreftes. Utrygghetsfølelsen bygger derimot på en adferdsteori som kan bedre beskrives med en *usikkerhetsfølelse*. Teorien bekreftes.

Relevans for forutsetninger for egnede steder: Dette forutsetter at trafikantene som skal bruke stedet responderer med en ønsket adferd.

Påstand: ”Trafikantene vil bli mer oppmerksomme”

a) Studier: Teorien sier at trafikantene blir mer oppmerksomme enn i konvensjonelle gater. Dette begrunnes med forrige påstand: trafikantenes følte utrygghet. Methorst et al. (2007) forklarer at: “when people feel insecure they will act extra carefully and reversely, when they feel safe, they will not pay attention to potential dangers”. En slik adferd er vanskelig å identifisere ved målinger, og det er ingen konkrete studier som omfatter denne påstanden. For å vite om dette stemmer, må adferden studeres og sammenliknes med konvensjonelle gater.

b) Egne erfaringer: Min oppfatning er at det er gjennom den følte *usikkerheten*, beskrevet under forrige påstand, at trafikantene blir mer oppmerksomme. Større oppmerksomhet i Shared space enn konvensjonelle gater var noe jeg også registrerte gjennom observasjonene. Dette skyldes at man blir nødt til å observere andre trafikanter, og avgjøre den beste løsningen å bevege seg gjennom arealet i det tidspunktet man befinner seg der. Ettersom omstendighetene er forskjellig fra sted til sted og kan endre seg over tid, vil man være bedre forberedt dersom noe uventet skulle skje. Spesielt fotgjengere, som diskutert tidligere, kan derimot være noe uforberedt dersom trafikksituasjonen endrer seg underveis.

Konklusjon: Erfaringene viser at når trafikantene selv må vurdere trafikksituasjonen blir de mer oppmerksomme. Påstanden bekreftes.

Relevans for forutsetninger for egnede steder: Dette forutsetter at trafikantene som skal bruke stedet responderer med en ønsket adferd.

Påstand: ”Trafikantene vil bli mer hensynsfulle”

a) Studier: Denne påstanden baserer seg også på konseptets atferdsteori. Myrberg et al. (2008) skriver at i konvensjonelle gater: ”innsnevres blikket, hastigheten økes og trafikantene tar mindre hensyn til hverandre”. Dette hensynet begrunnes, i likehet med oppmerksomhet, med utrygghetsfølelsen. Det er ikke gjennomført studier som undersøker om trafikantene blir mer hensynsfulle. Det kan derimot trekkes paralleller til påstanden om bedre fremkommelighet. Vikesituasjoner kan indikere hvem som viser hensyn gjennom å vike. Disse studiene indikerte som sagt at mange biler viket for fotgjengere i Shared space (Wallberg et al. 2008).

b) Egne erfaringer: Gjennom konvensjonelle gater er vi lært opp til å følge visse regler. Vi skal stoppe på rødt lys, passere over fotgjengerfeltet osv. Jeg mener at det ikke nødvendigvis er slik at vi er mindre hensynsfulle i slike gater, men at vi følger de reglene som er satt, og forventer at andre gjør det samme. Disse reglene legger ikke opp til forhandling og samarbeid. I Shared space-arealer, derimot, finnes det ikke slike regler, og samhandling kan tolkes som hensynsfull oppførsel. Jeg registrerte imidlertid at trafikantene, spesielt bilene, var mer forsiktige enn i konvensjonelle gater. Jeg tror denne adferden forklares bedre med en sterkere **ansvarsfølelse** i trafikken. Ansvarsfølelsen kommer at av alle trafikantgruppene deler samme areal uten konvensjonelle reguleringer. Man føler et delt ansvar for trafikksikkerheten, og blir dermed mer ansvarsfull. Dette gjelder spesielt for bilistene.

Konklusjon: Erfaringsgrunnlaget er for lite til å underbygge påstanden. Påstanden hverken bekreftes eller avkreftes.

Relevans for forutsetninger for egnede steder: Dette forutsetter at trafikantene som skal bruke stedet responderer med en ønsket adferd.

Påstand: ”Trafikantene vil samarbeide og ”forhandle” med hverandre”

a) Studier: DfT (2011) mener at samhandlingen baserer seg på fotgjengernes mulighet og vilje til å bruke hele området. Uten fotgjengere som tar initiativ og «krever» sin plass i rommet, vil bilistene reagere deretter, og ta prioriteten. De eksemplifiserer dette med en fotgjenger som begynner å krysse gaten. Fotgjengeren venter ikke på at bilen som nærmer seg har passert, men forventer at bilen skal senke farten. Bilisten må samtidig akseptere fotgjengerens adferd, og være villig til å senke farten. En studie som tar for seg en samhandlingsanalyse konkluderer med at trafikantene vil samarbeide og forhandle med hverandre, men kun under de riktige premissene (Shore F., Uthayakumar K., 2010). De mener at samhandlingen avhenger av trafikkvolum og fotgjengervolum, der større volum gir større sjanse for samhandling. Om denne «forhandlingen» går på bekostning av bilister eller fotgjengere varierer på ulike lokaliteter, og det er heller ikke slik at samhandling nødvendigvis vil oppstå. Studien

registrerte derimot andre faktorer som bidro til samhandling; lav hastighet, ingen barrierer mellom trafikantene og synlige fotgjengere. De registrerte for eksempel at samhandling var 14 ganger mer sannsynlig dersom det var andre fotgjengere som bevegede seg fritt i området.

Konseptet bygger også på en teori om at denne samhandlingen baserer seg på øyekontakt mellom trafikantene (Hamilton-Baillie, B., Jones P., 2005, DfT 2009, Myrberg, 2008). Øyekontakten forklares å være viktig i forhandlingen av prioritet. Denne teorien har ført til krass kritikk fra blinde og synshemmede ettersom det er umulig for dem å oppnå dette. Shore F., Uthayakumar K. (2010) registrerte derimot liten kommunikasjon mellom trafikantene. De kunne observere øyekontakt, håndsignaler og bilister som blinket med lysene. Dette var derimot minimalt, og svært sjeldent. Det de imidlertid registrerte ofte var at fotgjengere stod ved kanten av gaten og så mot bilen som nærmet seg. Bilistene registrerte dette som et signal på at de ville krysse, og senket farten. Studien konkluderer med at samhandlingen som oftest baserer på kroppsspråket til fotgjengerne, ikke nødvendigvis direkte øyekontakt.

b) Egne erfaringer: Min oppfatning er at dersom bilene viser hensyn ved *ansvarsfølelse* vil det oppstå en samhandling mellom trafikantene, der de forhandler og inngår kompromisser for at alle skal ferdes på en trafiksikker måte. Jeg registrerte imidlertid at dette var en adferd som var meget individbasert. Hvordan denne samhandlingen foregår, avhenger derfor av sammensetningen

av individer i gitte situasjoner. Denne observasjonen motstrider indikasjonene om delt ansvar. Likevel registrerte jeg at trafikantene også påvirkes av hverandre, og at det er den gitte situasjonen som avgjør i hvilken grad den delte ansvarsfølelsen oppstår. Trafikantene tilpasser ofte oppførselen etter hvordan de andre trafikantene oppfører seg i det øyeblikket de ankommer Shared space-arealet. Dersom en bil kjører raskt over plassen uten å vike for fotgjengerne, gjør ofte bilene bak det samme. Dette gjelder også for fotgjengere. Dersom noen fotgjengere beveger seg over plassen, gjør andre det samme. I teorien skjer samhandlingen gjennom øyekontakt mellom trafikantene. Min oppfatning er at øyekontakt er vanskelig å oppnå for alle involverte, ikke bare synshemmede. Det er for eksempel vanskelig for en fotgjenger å oppnå øyekontakt med personen som sitter bak frontruten på en bil. Jeg mener derfor, i likhet med noen studier, at dette ikke nødvendigvis er det viktigste i en samhandlingssituasjon. Dette så jeg også på St. Olavs plass og Skvallertorget. Der registrerte jeg at samhandlingen skjedde som oftest ved indirekte kommunikasjon, det vil si kroppsspråk. Bilene responderte på den forventede oppførselen til fotgjengerne. At fotgjengere stod på siden av plassen og så i retning bilen som nærmet seg, slik Shore F., Uthayakumar K., (2010) registrerte, kunne jeg også observere som den vanligste formen for kommunikasjon.

En annen interessant diskusjon er trafikantgruppenes rettigheter og evne til å samhandle. Jeg vurderer for eksempel samhandlingsevnen til en trikk som svært liten. Dette skyldes at

de kun følger én bestemt bane, og har lang bremselengde. I tillegg er trikken et svært viktig transportmiddel i bykjernen, og har som regel forkjøringsrett. På den måten skal trikken bli prioritert, og tanken om likestilte trafikaner vil ikke være mulig. Likestilte trafikanter er også vanskelig i byens sykkeltraséer. Her skal sykkeltrafikk bli prioritert, og samhandling vil være vanskelig å kreve.

Konklusjon: Dersom forholdene ligger til rette for det vil det oppstå en viss samhandling. Påstanden bekreftes.

Relevans for forutsetninger for egnede steder: Dette forutsetter en viss mengde trafikk- og fotgjengervolum, lav hastighet på bilene, en generell aksept for å dele arealet og fotgjengernes «vilje» til å bruke hele området.

OPPSUMMERING

<i>Påstand</i>	<i>Konklusjon</i>	<i>Relevans for egnede steder</i>
<i>"Hastigheten på bilene vil reduseres"</i>	✓	<ul style="list-style-type: none"> • Mulighet for implementering av fartsreduserende tiltak • Et landskap som ikke bidrar til økt fart på bilene (f. eks helning)
<i>"Antall ulykker vil reduseres og alvorlighetsgraden vil bli mindre"</i>	✓	<ul style="list-style-type: none"> • Mulighet for implementering av fartsreduserende tiltak • Åpent område med god sikt
<i>"Trafikkflyten vil bli forbedret og forsinkelser i biltrafikken vil/kan reduseres"</i>	✓ ✗	<ul style="list-style-type: none"> • Større trafikknettverk i nærheten • Ikke er en del av en strekning der utrykningskjøretøy er avhengige av å passere (pga. mulige forsinkelser)
<i>"Shared space-utforming sikrer bedre fremkommelighet for fotgjengere"</i>	✓	<ul style="list-style-type: none"> • Større trafikknettverk i nærheten. • Mulighet for å implementere fartsreduserende tiltak • Vilje til å bevege seg i hele området
<i>"Den estetiske (arkitektoniske) kvailten i byrommet forbedres"</i>	✓	<ul style="list-style-type: none"> • Estetisk (arkitektonisk) forbedringspotensial (dårlig planlagt/nedslitt)
<i>"Aktivitetsnivået vil øke"</i>	✓	<ul style="list-style-type: none"> • Større trafikknettverk i nærheten • En viss fotgjengerstrøm med potensiale til større • Bynings tetthet (med mulighet for å etablere ulike funksjoner som stimulerer aktivitet)

Matrisen oppsummerer resultatene fra diskusjonen. Med dette har jeg formulert en rekke forutsetninger for egnede steder. Forutsetningene skal videre differensiseres og diskuteres ytterligere i neste kapittel.



<i>”Den økonomiske vitaliteten vil øke”</i>	✓	<ul style="list-style-type: none"> • Mulighet for å oppnå aktive fasader med ulike tilbud og funksjoner som butikker, café, restaurant osv.
<i>”Støy og klimautslipp vil reduseres”</i>	✓ ✗	<ul style="list-style-type: none"> • Større trafikknettverk i nærheten
<i>”Trafikantene vil kjenne en større utrygghetsfølelse”</i>	✓ (✗)	<ul style="list-style-type: none"> • At trafikantene responderer med en ønsket adferd
<i>”Trafikantene vil bli mer oppmerksomme”</i>	✓	<ul style="list-style-type: none"> • At trafikantene responderer med en ønsket adferd
<i>”Trafikantene vil bli mer hensynfulle”</i>	✓	<ul style="list-style-type: none"> • At trafikantene responderer med en ønsket adferd
<i>”Trafikantene vil samarbeide og forhandle med hverandre”</i>	✓	<ul style="list-style-type: none"> • Et viss mengde trafikkvolum • En viss fotgjengerstrøm med potensiale til større • At trafikantene responderer med en ønsket adferd (lavere fart, og fri bevegelse)



KAPITTEL 5: DISKUSJON:

- forutsetninger for implementering

Formålet med kapitlet:

Finne hvilke forutsetninger et område bør inneholde for implementering av Shared space-utforming. På bakgrunn av dette skal jeg utarbeide et verktøy som kan brukes i vurderingsfasen av prosjektet. Verktøyet skal gi svar på om området er egnet for implementering av konseptet.

§

Gjennom diskusjonen i forrige kapittel fant jeg flere forutsetninger for Shared space-arealer. Noen av disse forutsetningene ble også diskutert i forhold til bymiljø, av blant annet Jane Jacobs, Donald Appleyard og Allan Jabobs. De samlede funnene er differensiert og presenteres på neste side.



TEORI

flerbruk og aktivisering av gater til ulike tider av dagen; korte husrekker med rikelig fotgjengerstrøm; bygninger med ulik alder og tilstand og; tetthet.



DISKUSJON

FYSISKE FORUTSETNINGER

- Mulighet for implementering av fartsreducerende tiltak
 - Et landskap som ikke bidrar til økt fart på bilene (f. eks helning)
- Større trafikknettverk i nærheten
 - Åpent område med god sikt
- Estetisk (arkitektonisk) forbedringspotensial (dårlig planlagt/nedslitt)
- Byningstetthet (med mulighet for å etablere ulike funksjoner som stimulerer aktivitet)

TEORI




levedyktige gater og nabolag; boligutvikling og tett arealbruk; ulike type aktiviteter innenfor korte avstander; at det menneskeskapte bymiljøet, særlig bygninger, definerer det offentlige rommet og; diversitet i bygningsmassen.

DISKUSJON

FUNKSJONELLE FORUTSETNINGER

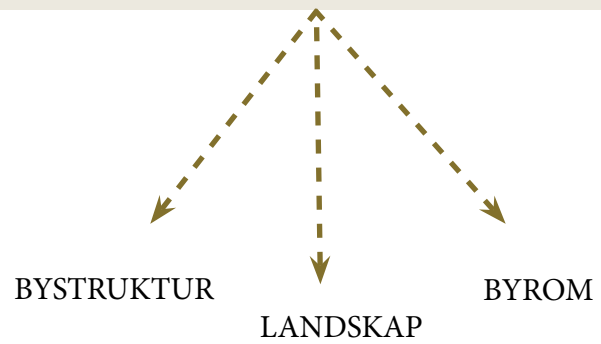
- Vilje til å bevege seg i hele området
- Mulighet for å oppnå aktive fasader med ulike tilbud og funksjoner som butikker, café, restaurant osv.
- En viss fotgjengerstrøm med potensiale til større
- At trafikantene responderer med en ønsket adferd
- Et viss mengde trafikkvolum

***Bygningstetthet** med muligheter for rikelig fotgjengervolum og **ulike funksjoner og servicetilbud** pekes på som svært viktige både i teorien og i diskusjonen.*

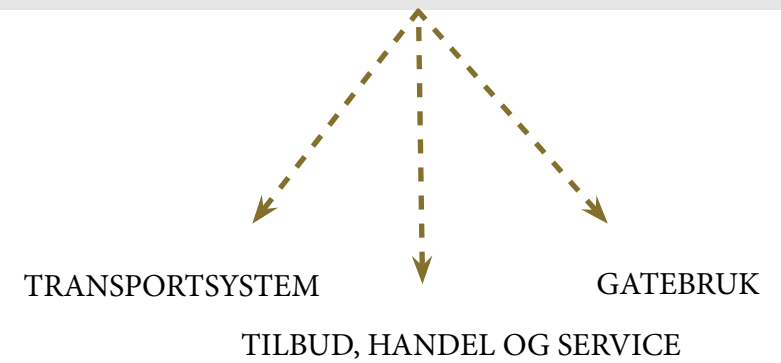


Med disse funnene er jeg nå nærmere å finne svaret på hvilke fysiske og funksjonelle forutsetninger som avgjør om et sted er egnet for en Shared space-utforming. Som vist på neste side vil jeg, gjennom ulike kategorier, diskutere forutsetningene ytterligere, og i tillegg trekke inn andre relevante forutsetninger.

FYSISKE FORUTSETNINGER



FUNKSJONELLE FORUTSETNINGER



FYSISKE FORUTSETNINGER

BYSTRUKTUR

Shared space-prinsippes designmetode egner seg ikke i alle trafikksituasjoner. Det er viktig å skille mellom transportårer som har i oppgave å frakte et stort antall bilister over lengre avstander, og en bystruktur som rommer mange ulike funksjoner. Dette påpekes i litteraturen (Kenuing Instituut, 2005, Myrberg et al. 2008), og kommer til syne gjennom diskusjonen i forrige kapittel. Et større trafikknettverk i nærheten av Shared space-arealet vil føre den "hurtige" gjennomgangstrafikken utenom området, slik at både de større transportårene og bymiljøet i den "langsomme"

trafikkløsningen kan ivaretas. Monderman setter imidlertid ingen grenser for omfanget av gaten eller krysset, men Gerlach et al. (2009) foreslår et trafikkvolum på maksimum 14 000 kjøretøy per døgn. Dersom et Shared space-areal har mange kjøretøy i døgnet er det fare for at bilene blir for dominerende i forhold til antall fotgjengere, og samhandlingen vil reduseres. Vi kan likevel se eksempler på steder som fungerer bra med mange kjøretøy. Over Skvallertorget kjører omlag 14 000 kjøretøy i døgnet, og krysset fungerer likevel, etter min mening, «godt» som Shared



Bilde 9: Veier, med transportfunksjon og gater, ulike funksjoner.



Bilde 10: Grad av regulering i Kensington High Street.

space-areal. Kensington High Street i London har over 40 000 kjøretøy i døgnet, og påstås å ha god dynamikk mellom bilister og fotgjengere (Hamilton-Baillie, B. 2008b). Dette er derimot et Shared space-areal med større grad av regulering, et stykke unna ideologien. Jeg foreslår derfor at et maksimum antall biler er et godt utgangspunkt for å redusere reguleringen og nå målene med konseptet. Det viktigste er imidlertid at det finnes en viss balanse mellom biler og fotgjengere.

Det er også diskusjoner om lengde på gaten. Gerlach et al. (2009) foreslår en maksimum lengde på 500 meter. Dette forklares med at det er vanskelig for bilister å opprettholde den nødvendige oppmerksomheten lengre enn 500 meter av gangen. Det argumenteres at dersom Shared space-arealet blir for langt, vil trafikantene etter hvert oppfatte gaten som ordinær, og dermed falle tilbake på gamle vaner og konvensjonelle regler.

Forutsetning: Et større trafikknettverk i nærheten



Forutsetning: Et trafikkvolum på rundt 14000 eller mindre



Forutsetning: En maksimum lengde på 500 m



Shared space-konseptet egner seg heller ikke i alle bygningsstrukturer. Dette skyldes hovedsakelig at man er helt avhengige av mange mennesker som bruker stedet for at det skal fungere slik konseptet tiltreber. For at området skal være lett tilgjengelig for mange mennesker, bør konseptet implementeres på steder med høy bygningstetthet. Bygningstetthet er en faktor både Jane Jacobs, Allan Jacobs og Donald Appleyard pekte på som avgjørende for et riktelig fotgjengervolum og en god dynamikk med forskjellige funksjoner. Noen mener imidlertid at konseptet kun passer i tettsteder med lokalt ansvar, og ikke egner seg et i urbant miljø. Ut i fra det jeg oppfatter som vesentlig for at konseptet skal fungere godt, kan det både etableres i tettsteder og

urbane bymiljøer, så lenge det inneholder en bygningstetthet med ulike funksjoner. Man kan også ha et lokalt ansvar innad i en by.

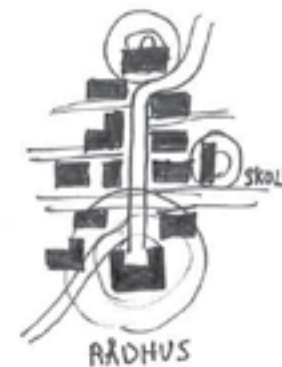
Stedet kan tiltrekke seg flere mennesker dersom det er en del av en bevegelseslinje knyttet opp mot andre møteplasser. Dette kan for eksempel være en kirke, skole, rådhus eller kino.

Visuelle ledelinjer kan også bidra til å styrke gatens posisjon i byen. Dette er tydelig på St. Olav plass. Fra plassen er det sterke visuelle linjer til Slottet, St. Olavs kirke og Rådhuset. Dette bidrar både til økt fotgjengervolum, og, for mange, en god visuell opplevelse.

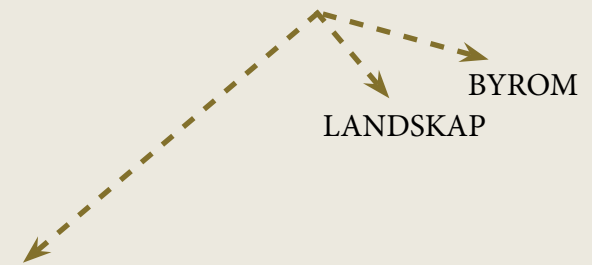
Forutsetning: Har bygningstetthet



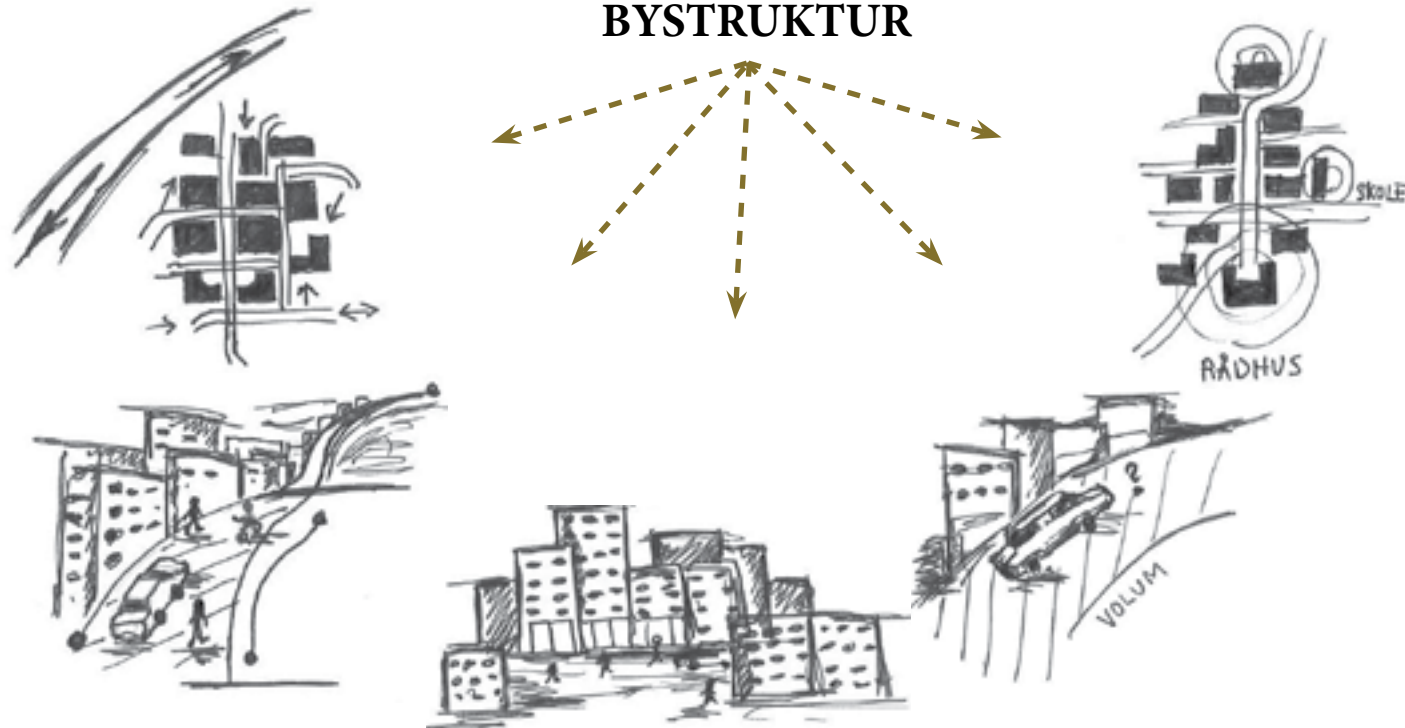
Forutsetning: Del av en bevegelses- eller siktlinje mot sentrale knutepunkt



FYSISKE FORUTSETNINGER



BYSTRUKTUR

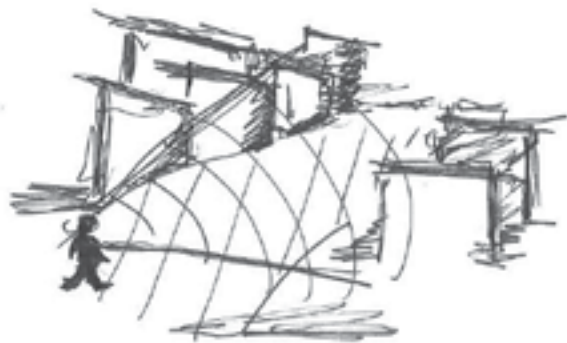


LANDSKAP

Som diskutert tidligere er det viktig å være oppmerksom i Shared space-arealer. Dette skyldes at trafikk situasjonen endres over tid, i likhet med trafikantenes adferd. Dette forutsetter at stedet har et landskap og en bygningsstruktur som bidrar til god sikt, både for bilister, syklister og fotgjengere.

Landskapet kan også sette premisser for utformingen av Shared space-arealer, og kan ha en direkte eller indirekte påvirkning på trafikantenes adferd på stedet. Dette kan for eksempel settes i sammenheng med de topografiske forutsetningene for bilistenes hastighet. Ettersom lav hastighet er en avgjørende faktor for at fotgjengere bruker hele området (slik at det kan oppstå samhandling mellom trafikantgruppene) bør topografien legge til rette for at man kan oppnå lav fart. På Svallertorget valgte man å heve terrenget slik at bilistene fikk en naturlig reduksjon i hastigheten.

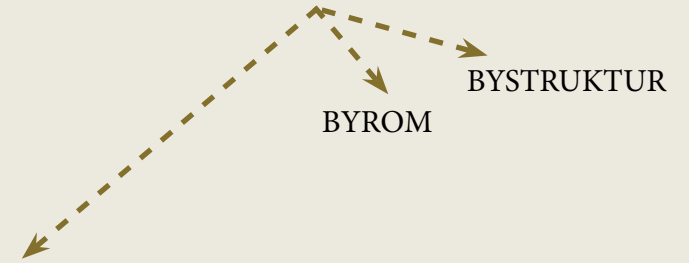
Forutsetning: Er åpent og oversiktlig



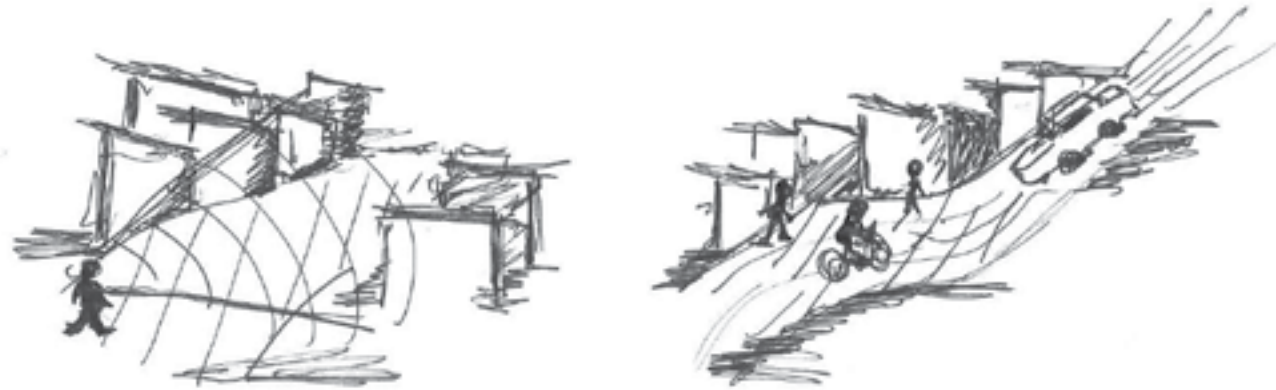
Forutsetning: En topografi som ikke øker hastigheten



FYSISKE FORUTSETNINGER



LANDSKAP



BYROM

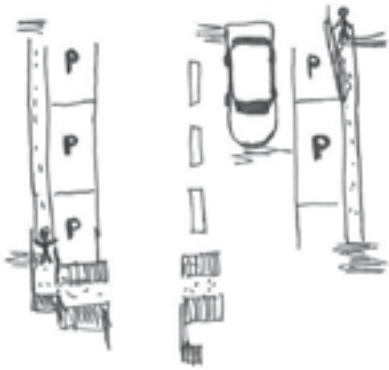
Shared space-konseptet tar sikte på å forbedre opplevelsen av byrommet gjennom å redusere dominansen av biltrafikken. Dette trenger nødvendigvis ikke være gater med massive trafikkvolum, men det kan være steder som er utformet etter bilens premisser, med negative konsekvenser for fotgjengere. Det kan for eksempel være gater som fotgjengere ikke ønsker å oppholde seg i, eller gater det er vanskelig å seg bevege i.

De sammensatte byrommene gjør konseptet langt mer komplekst enn et kosmetisk inngrep. Det er likevel relevant å implementere Shared space-prosjekter på steder med et "estetisk"

forbedringspotensiale. Den visuelle opplevelsen er individuell, men man kan likevel måle byrommets tilstand, og om stedet trenger opprustning.

I Shared space-prosjekter er det også viktig med dynamikk og høy aktivitet. Hvordan bygningene forholder seg til byrommet er i denne sammenhengen avgjørende. Et aktivt forhold oppnås gjennom åpne fasader med ulike funksjoner. Aktive fasader er ingen direkte forutsetning for implementering, men det er en forutsetning om at det er mulig å oppnå aktive fasader.

Forutsetning: Er utformet etter bilens premisser eller er dårlig planlagt



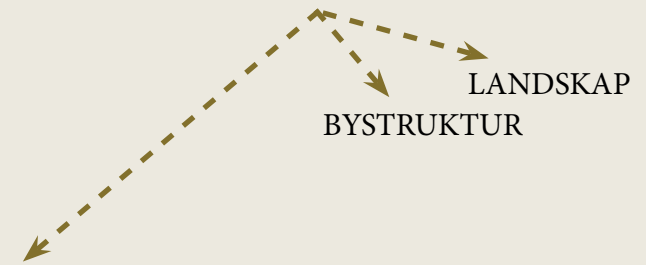
Forutsetning: En tilstand med et forbedringspotensial



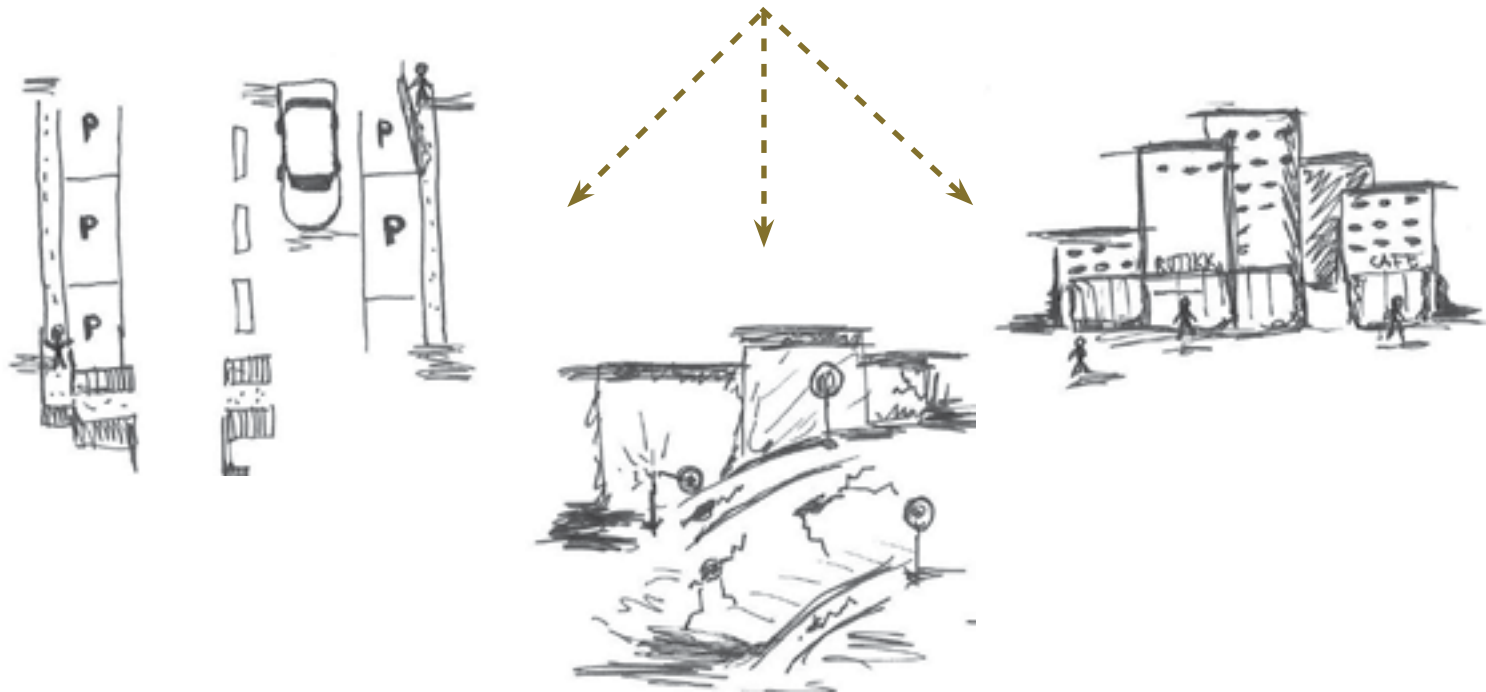
Forutsetning: En mulighet for aktive fasader



FYSISKE FORUTSETNINGER



BYROM

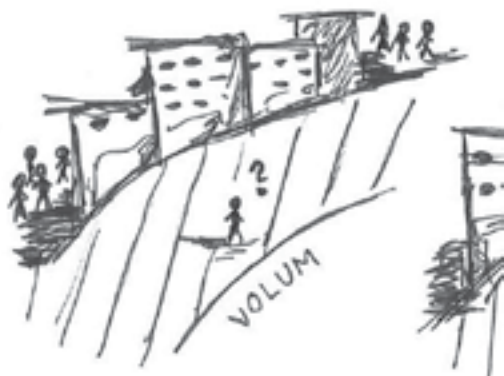


FUNKSJONELLE FORUTSETNINGER

TRANSPORTSYSTEM

Fotgjengere som bruker stedet er, som sagt, helt avgjørende for at det kan oppstå samhandling mellom trafikantene. Det er derfor viktig å implementere konseptet i et område som allerede har en viss fotgjengertrafikk. Til gjengjeld, er det et mål om å øke bruken og aktivitetsnivået på stedet, noe som innebærer at man trenger et større brukerpotensiale. Dette kan sees i sammenheng med bygningstetthet, målpunkter og ulike funksjoner som stimulerer til økt fotgjengervolum.

Forutsetning: En viss fotgjengertrafikk og potensiale for mer



Gjennom de empiriske dataene var det indikasjoner på at Shared space-utformingen kunne føre til bedre fremkommelighet. Det var imidlertid også tilfeller av redusert fremkommelighet og flere forsinkelser. De mulige forsinkelsene tilsier at Shared space-utforming ikke egner seg i nærheten av uttrykningstater. I tillegg må stedet inneholde trafikanter med samhandlingsmuligheter, noe som blant annet utelater bytrikken. Samhandlingsidéen, med lik prioritet, egner seg heller ikke på steder der visse trafikanter skal prioriteres, for eksempel en sykkeltrasé.

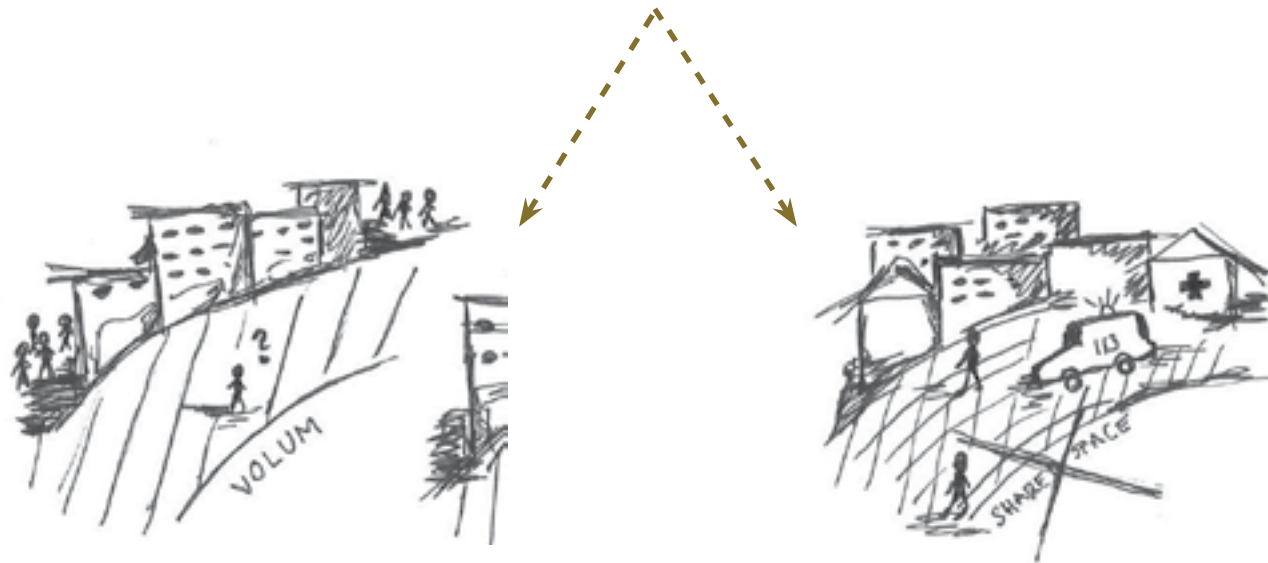
Forutsetning: ikke del av en sykkeltrasé, trikkerute eller uttrykningstrasé



FUNKSJONELLE FORUTSETNINGER



TRANSPORTSYSTEM



TILBUD, HANDEL OG SERVICE

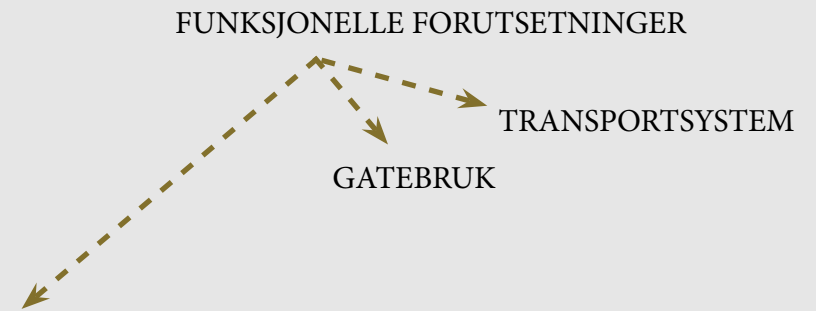
Langs Exhibition Road i London er det en rekke butikker, service- og kulturtilbud. Det er i midlertid stor forskjell i aktivitetsnivået på de delene av gaten som inneholder mange funksjoner, og de delene som har færre. Der aktivitetsnivået høyt er det stor grad av samhandling mellom trafikantgruppene. Der aktivitetsnivået er lavt, har bilene økt farten og tatt ”prioritet” i gaten. Dette indikerer at funksjoner er ekstremt viktig for at Shared space-konseptet skal fungere på en vellykket måte. I tillegg vil ulike servicetilbud kunne dekke mange av innbyggernes behov innenfor korte avstander, noe som igjen vil stimulere til økt fotgjengeraktivitet.



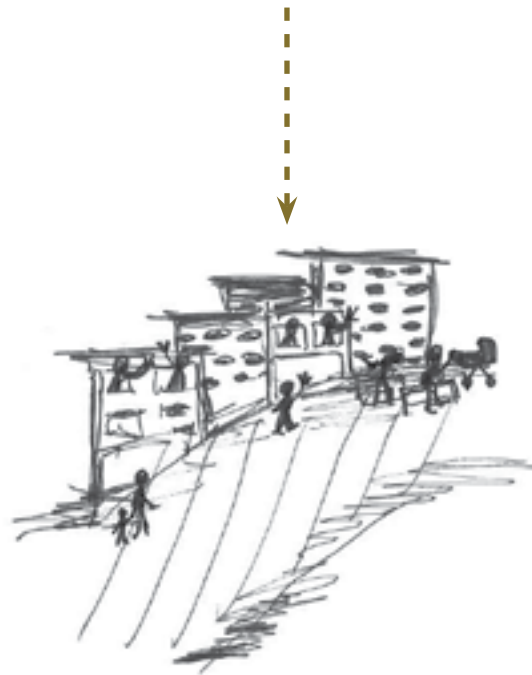
Forutsetning: En mulighet for ulike funksjoner som butikker, restauranter, caféer, postkontor, kultur osv.



Bilde 11: Mange funksjoner fører til aktivitet og samhandling i det øverste bilde. Uten funksjoner har blitene ”tatt tilbake” kjørebanelen.



TILBUD, HANDEL OG SERVICE



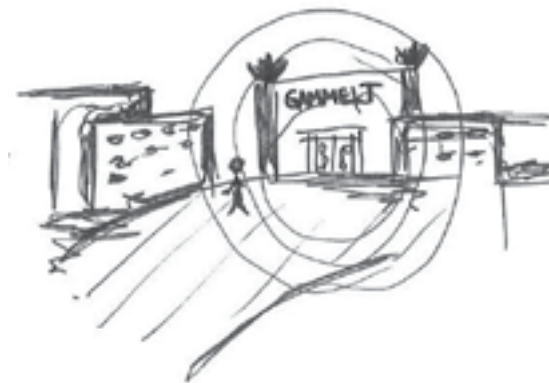
GATEBRUK

Myrberg et al. (2008) foreslår en rekke forutsetninger for gatebruken Shared space-prosjekter. De skriver blant annet: ”det bør finnes en merverdi for å oppsøke stedet... stedet bør også 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... det bør være tilstrekkelig med myke trafikanter og det bør finnes en balanse mellom biler og fotgjengere”.

Jeg opplever at disse ”forutsetningene” forveksles med målsetningene til Shared space-prosjekter. Merverdi, mange myke trafikanter, attraksjoner, sitteplasser og balanse mellom biler og fotgjengere er resultatet man ønsker å oppnå med å etablere konseptet, ikke en forutsetning for etablering.

Shared space-konseptet kan imidlertid oppnå en sterkere posisjon dersom området har en lokal betydning i byen eller tettstedet. Dette kan være en kulturverdi knyttet opp mot bruk av området, eller det kan ha en historisk betydning. Dette kan gi stedet en sterkere identitet. St. Olav plass har for eksempel en sterk historisk bakgrunn (Roede L., 2010). Plassen ble i 1838 utarbeidet for å skape en forbindelse mellom byen og Slottet. Inspirasjonen ble hentet fra den storslåtte Stjerneplassen i Paris. Cupido-fonten sentrert i midten og de visuelle linjene til Slottet i den ene armen, og den katolske kirke i den andre skapte et viktig byrom med stor monumental verdi. Navnet på plassen er heller ikke tilfeldig. Det stammer fra Kong Olav den Hellige og hans kones engasjement

Forutsetning: En historisk eller kulturell verdi



for å reise en katolsk kirke i Christiania. Fra slottsbalkongen kunne de beskue kirken. Etter hvert ble også Rådhuset lokalisert i en sterk visuell linje fra plassen. Utover 1900-tallet ble derimot flere av de tilgrensende bygningene revet, og erstattet med nye. Hærverk av Cupido-fontenen resulterte i at den også ble fjernet. Plassen mistet noe av sin identitet. Først i 2001 ble det lyst ut en arkitektkonkurranse med fullstendig fornyelse av plassen. Vinnerforslaget valgte å gjenskape noe av den opprinnelige utformingen og plasserte en fontene som et nytt midtpunkt på plassen. I dag har plassen fortsatt sterke linjer til Slottet, St. Olav domkirke og Rådhuset.

En annen faktor i bylivet, som jeg mener er avgjørende, er et samfunn som er villig til å bruke og akseptere stedet. Dette er kanskje iboende i samfunnet generelt, men for at oppholdsfunksjonene skal likestilles med transportfunksjonene trenger man noen som vil omfavne og bruke stedet. Dette er en kvalitativ forutsetning som er vanskelig å måle. Det kan imidlertid vurderes ved å spørre brukere og beboere om de er "klare" for et slikt prosjekt. I slike undersøkelser er jeg derimot usikker på om det de føler i forkant vil stemme overens med praksis etter ombygning. Min oppfatning er at hvordan mennesker tror de responderer er ikke alltid forenelig med hvordan de faktisk responderer.

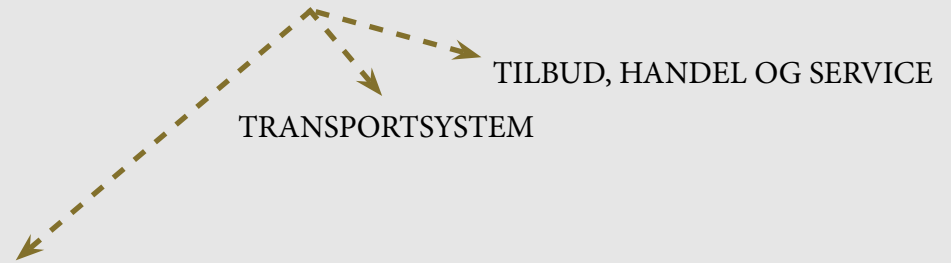
Forutsetning: En lokalbefolkning som vil bruke stedet



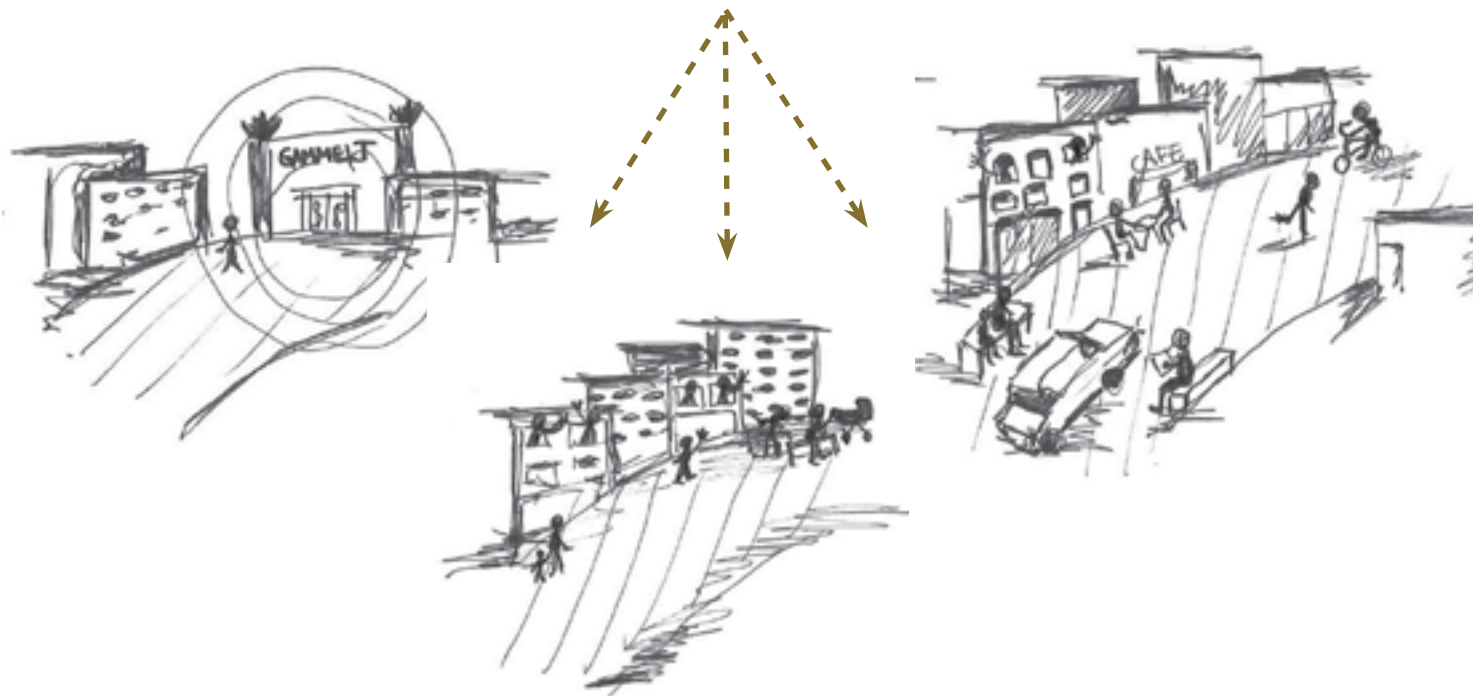
Forutsetning: Brukere som aksepterer og responderer på utformingstiltakene med en ønsket adferd



FUNKSJONELLE FORUTSETNINGER



GATEBRUK



Problemstilling:

«Hva er de fysiske og funksjonelle forutsetningene som avgjør om et sted egner seg for Shared space-utforming.»

§

Konklusjon

Gjennom denne diskusjonen kan jeg konkludere med 10 fysiske forutsetninger og 6 funksjonelle forutsetninger. Disse presenteres på neste side.



FYSISKE FORUTSETNINGER

Har et større trafikknettverk for gjennomfartstrafikk i nærheten

Er 500 meter eller kortere

Har et trafikkvolum på rundt 14000 eller mindre

Har bygningstetthet

Er en del av en bevegelses- eller siktlinje mot sentrale knutepunkt

Er et oversiktlig og åpen område

En topografi som ikke øker hastigheten

Er dårlig planlagt eller utformet etter bilenes premisser

Har en tilstand (visuelt/«estetisk» uttrykk) med forbedringspotensiale

Aktive fasader (som tillater funksjoner som generer aktivitet)

FUNKSJONELLE FORUTSETNINGER

Har en viss forgjengerstrøm og har mulighet til å oppnå større fotgjengertetthet

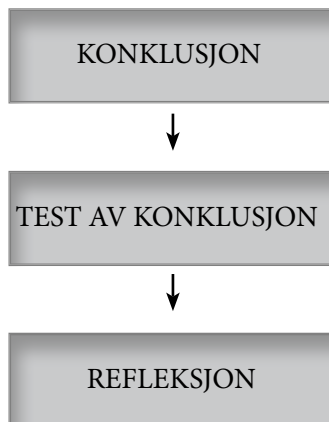
Er ikke en del av en prioritert sykkeltrasé, trikkerute, eller en utrykningstrasé

Har mulighet for å etablere ulike funksjoner som butikker, restauranter og caféer

Har en historisk eller kulturell verdi

Har en lokalbefolkning som vil bruke stedet

Har brukere som aksepterer og responderer på utformingstiltakene med en ønsket adferd



For å undersøke om forutsetningene kan brukes som et verktøy for å avgjøre om et sted er egnet til Shared space- utforming skal jeg gjennomføre en test i neste kapittel. I testen skal jeg vurdere en potensiell gate for Shared space-utforming, Olav Vs gate i Oslo, opp mot alle de definerte forutsetningene.





KAPITTEL 6: TEST:

- kan dette verktøyet brukes for å finne egnede steder?

Formålet med kapitlet:

Undersøke om verktøyet jeg har utviklet fungerer til å vurdere om et område er egnet til implementering av Shared space-konseptet. For å undersøke dette skal jeg ta utgangspunkt i et caseområde og bruke verktøyet som ”veileder” for å vurdere om området inneholder de riktige forutsetningene som avgjør om et sted egner seg til Shared space-utforming.

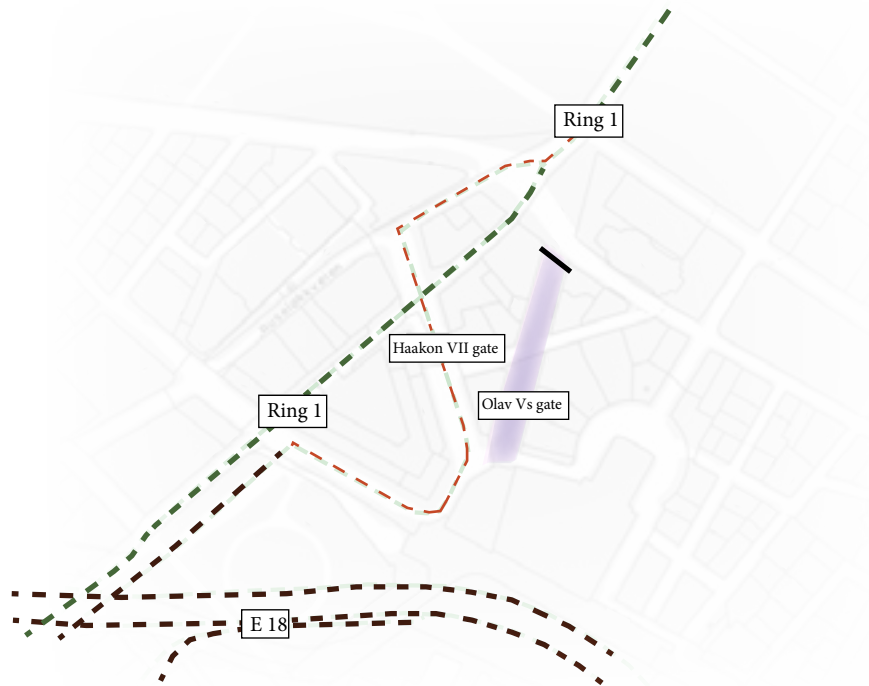
§

Olav Vs gate ligger 400 meter sørvest for Karl Johans gate. Jeg valgte dette området fordi det er en dårlig planlagt gate med store, brede areal for kjørebane og parkering. Dette gir gaten, etter min mening, en visuell opplevelse. Gaten er også en del av en viktig bevegelseslinje mellom Karl Johan, Nasjonalteatret og Aker brygge. Det er en relativt stor gjennomgangsstrøm av fotgjengere, men få som oppholder seg i gaten.



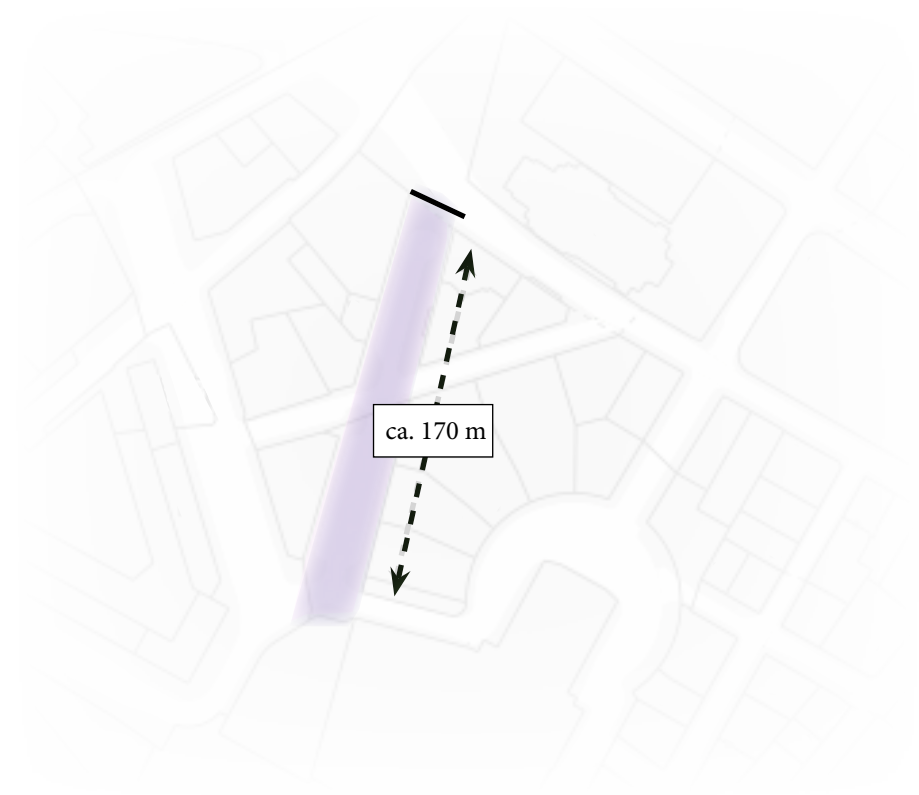
Har Olav Vs gate et større trafikknettverk for gjennomfartstrafikk i nærheten?

Gaten grenser til Haakon VII gate og Dronning Mauds gate i vest. Disse gatene leder videre til Ring 1 og E18. Dette er store transportåre som avlaster mye av trafikken gjennom de mindre sentrumsgatene, inkludert Olav Vs gate. I tillegg er norde del av gaten stengt for gjennomkjøring.



Er Olav Vs gate 500 meter eller kortere?

Gaten er omlag 170 meter lang.



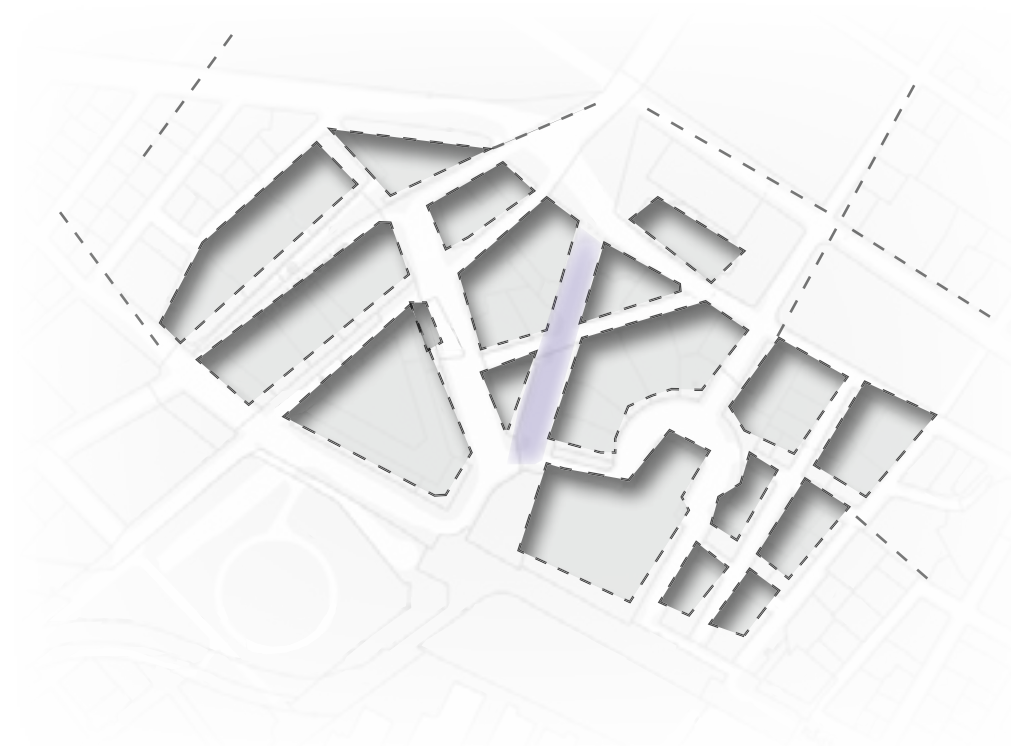
Har Olav Vs gate et trafikkvolum på rundt 14000 eller mindre?

Det er ikke målt nøyaktig ÅDT i gaten. Haakon VII gate og dronning Mauds gate derimot, som større gater tilknyttet Ring 1 og E18, har ÅDT på 7000. Dette indikerer at Trafikkvolumet er lavere i Olav Vs gate.



Har området en bygningstetthet?

Gaten er lokalisert i bykjernen med høy bygningstetthet.



Er Olav Vs gate en del av en bevegelses- eller siktlinje mot sentrale knutepunkt?

Gaten er en viktig bevegelseslinje mellom Nasjonalteatret, Rådhusplassen og Aker Brygge. Dette er sentrale knutepunkt i byen. I tillegg inneholder gaten knutepunkter for kultur med ett teater og to kinosentere. I søndre del av gaten er det en tydelig siktlinje mot Oslofjorden.



Er Olav Vs gate oversiktlig og åpent?

Gaten er svært bred og åpen. Det bredeste punktet i gaten er omlag 30 meter mellom bygningene. Norde del av gater er omlag 25 meter bred. Parkering og stilaser oppfattes imidlertid som forstyrrende elementer, og gjør gaten noe uoversiktlig.



En topografi som ikke øker hastigheten

Gaten ligger i et flatt terreng som ikke bidrar til økt hastighet.



Er Olav Vs gate dårlig planlagt eller utformet etter bilenes premisser?

Gaten er planlagt etter bilens premisser. Den har en svært bred kjørebane og en rekke parkeringsplasser langs gaten. Fotgjengerne beveger seg på fortauene langs fasadene, og svært få krysser gaten utenom de oppmerkede fotgjengerfeltene. Fortauene har god bredde sammenliknet med andre bygater, men er for smale i forhold til gatens fotgjengerstrøm.



Har Olav Vs gate en tilstand (visuelt/«estetisk» uttrykk) med forbedringspotensiale?

Olav Vs gate har et stort forbedringspotensiale. Dette skyldes gatens brede kjørebane som utgjør en stor, asfaltert flate. Denne flaten gir byrommet et ensforming, grått uttrykk, og inviterer ikke til opphold og aktivitet. Parkeringsplassene fremstår som vegger som separerer kjørebane og fortau.



Har Olav Vs gate mulighet for aktive fasader (som tillater funksjoner som generer aktivitet)?

Gaten inneholder allerede en rekke aktive fasader med ulike funksjoner. Det er imidlertid ingen forhold mellom fasadene på tvers av gaten, og fotgjengeraktiviteten begrenses til den siden man beveger seg langs.



Har Olav Vs gate en viss fotgjengerstrøm og har mulighet til å oppnå større fotgjengertetthet?

Gaten har et relativt stort forgjengervolum allerede. Dette skyldes trolig bevegelseslinjen mellom Nasjonalteatret og vannet. Det er imidlertid få som oppholder seg i gaten.

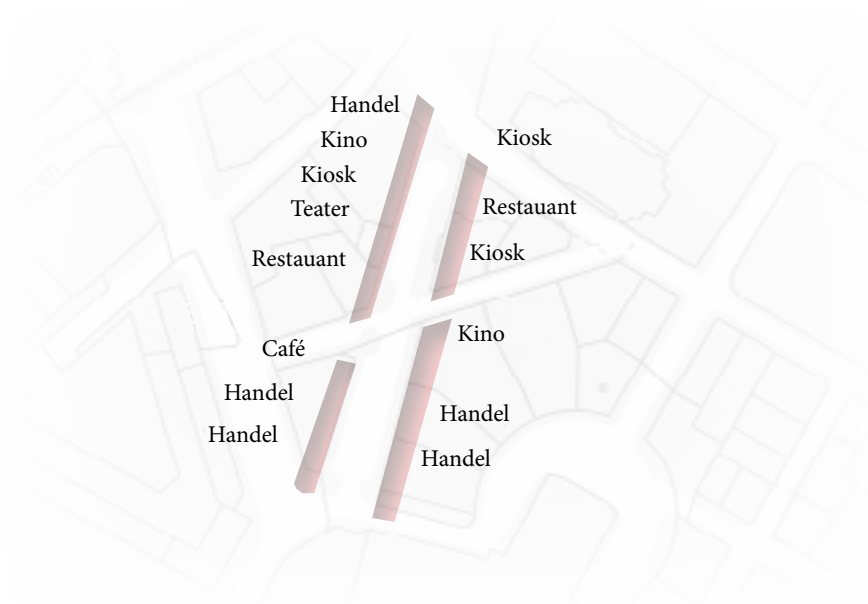


Er Olav Vs gate ikke en del av en prioritert sykkeltrasé, trikkerute, eller en utrykningstrasé?

Gaten er ikke en del av en trikkerute eller en prioritert sykkeltrasé. I tillegg er det ingen konflikt med utrykningskjøretøy. Legevakten, Oslo kommune er lokalisert 1,5 km unna, hovedbrannstasjon 1,5 km og Politistasjon 1,6 km unna.

Har Olav Vs gate mulighet til å etablere ulike funksjoner som butikker, restauranter, caféer eller andre servicetilbud?

Gaten inneholder allerede en rekke funksjoner. Nordre del består hovedsakelig av kulturtilbud, kiosker og restauranter. Søndre del består hovedsakelig av handel. Dette genererer aktivitet, spesielt kulturtilbudene og spisestedene. Likevel setter utformingen begrensninger på noe av bruken. Dette gjelder blant annet handel. Fotgjengerne benytter seg av funksjonene langs den siden de beveger seg.



Har Olav Vs gate en historisk eller kulturell verdi?

Gaten er oppkalt etter Kong Olav V, og inneholder kjente kulturscener; Saga kino, Klingenberg kino og Chat Noir.

Saga kino ble åpnet i 1934, og omtalt som landets mest moderne kino (Solbakken T., 2012).

Chat Noir har en lang tradisjon som Révyteater, og



strekker seg tilbake til 1912 (Fossum W., 2012). Siden 1937 har den ligget med fasaden ut mot Olav Vs gate.

Klingenberg Kino ble åpnet i 1937, bygget på tomten der den aller første offentlige filmfremvisningen i Skandinavia fant sted (Solbakken T., 2012). Den påkostede kinoen er godt bevart i tilnærmet opprinnelig stand, og i 1995 ble den fredet. Dette omfatter inngangspartiet med baldakinen, forhallen, vestibylen med sjokoladekiosken, trapperommet og hovedsalen.



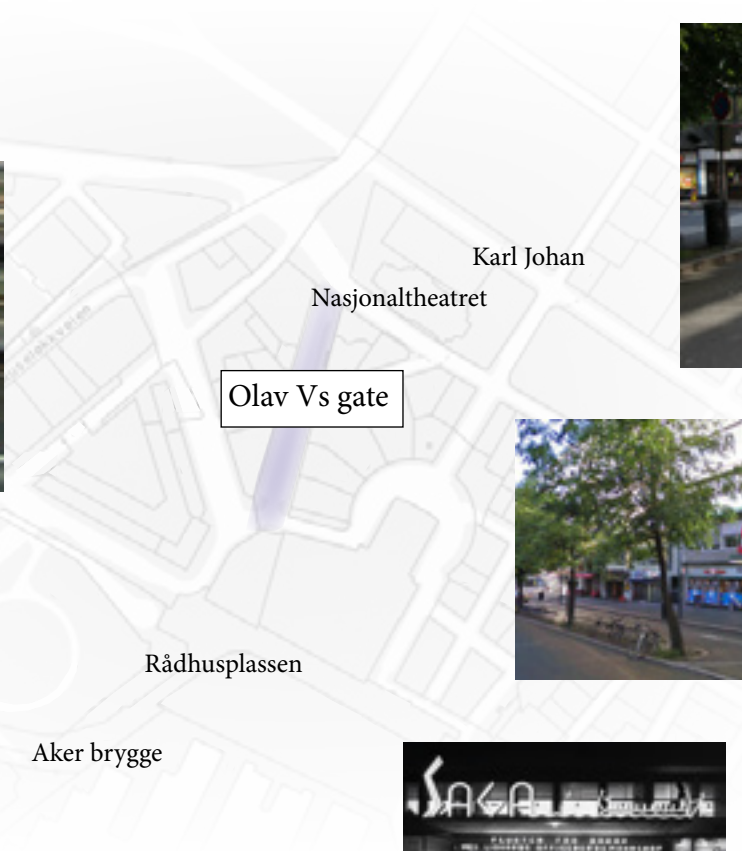
Har Olav Vs gate brukere som aksepterer og responderer på utformingstiltakene med en ønsket adferd?

Dette er vanskelig å forutse på hver enkelt lokalitet, men dersom prosjekteringsfasen er godt gjennomført indikerer empiriske data i tidligere diskusjoner at trafikantene vil ofte respondere på tiltakene. Om det finnes en aksept for konseptet i området er også vanskelig å forutse. Dette måles derimot blant annet gjennom spørreundersøkelser. Utfordringen kan imidlertid være at trafikantenes antagelser og hvordan de faktisk responderer ikke alltid samsvarer.


Har Olav Vs gate en lokalbefolkning som vil bruke stedet?

I dag bruker mange området som en bevegelseslinje mellom sentrum og vannet. Restaurantene og kulturtilbudene er også viktige møteplasser. Området har derfor rikelig med brukere, men få av disse oppholder seg i gaten. Dette kan blant annet skyldes en mangel på oppholdsfunksjoner, og gatens utpregede utforming med et stort areal avsatt til bilistene.

Hovedspørsmålet blir derfor om lokalbefolkningen vil bruke gaten på en annen måte enn tidligere, og om de vil gjøre andre aktiviteter i tillegg til å bevege seg gjennom den. Dette er vanskelig å forutse, men empiriske data i tidligere diskusjoner i oppgaven tyder på at adferden endres med gitte utformingstiltak. Utformingstiltakene må vurderes og foreslås i neste fase, prosjekteringsfasen, som nevnt tidligere er ikke prioritert i denne oppgaven.




TEST AV VERKTØY



Olav Vs gate inneholder mange funksjoner og er en del av en viktig bevegelseslinje med mange fotgjengere. Bruken av rommet er derimot ensformig og forutsigbar. Kjørebane er unødvendig bred, og det finnes ingen oppholdsfunksjoner annet enn spisestedene. Utformingen, bred kjørebane og parkering som danner en ”vegg” av biler mot fortauet fører til en bevegelse som begrenser seg inntil bygningsfasadene på hver av sidene. I den grove vurderingen av de fysiske og funksjonelle forutsetningene kan man se at gaten inneholder mange av forutsetningene som bør ligge til grunn i et egnet sted. Verktøyet fungerte godt som en ”veileder” i denne første utredningsfasen.

De fysiske og funksjonelle forutsetningene er definert. Vurderingen av disse er testet ut i et potensielt Shared Space-areal. I neste kapittel vil jeg avslutningsvis reflektere kort over hva jeg har funnet ut og veien videre..





KAPITTEL 7: REFLEKSJON



Formålet med denne oppgaven var å definere ulike forutsetninger for egnede steder, og utvikle et verktøy som kan bidra i fase 1 av planlegging av Shared space-prosjekter. Veien hit ble lang....

DET KOMPLEKSE KONSEPTET

..fjern trafikklys, skilt, fotgjengeroverganger, kjørefelt, markører og fortauskanter.. Et grep for å ordne opp byens offentlige rom, eller skapes mer kaos? De første tankene som slår en reflekterer en viss skepsis. *"Every man for himself!"*. Vil dette fungere i dagens samfunn? Et samfunn som er lært opp til å følge lover og regler.. *"Dette er galskap, millioner vil dø!"* sa Jeremy Clarkson, bilentusiast og programleder for *Top Gear* til avisen *The Sun*. **Enkelt og greit**, et trafikksystem uten regler vil ikke fungere.

Konseptet er imidlertid ikke enkelt. Det bygger på en sammensetning av faktorer som påvirkes av hverandre. Mest av alt **...at utformingen påvirker menneskelig adferd..**

..så hva skjer når man fjerner trafikklys, fotgjengerfelt og andre konvensjonelle trafikkregler? Jo, trafikantguppene begynner å samhandle, og man får en jevn trafikkflyt i et dynamisk byrom, fullt av aktivitet og fotgjengere **..DET** er i hvert fall målet.

Problemstilling:

«Hva er de fysiske og funksjonelle forutsetningene som avgjør om et sted egner seg for Shared space-utforming?»

§

VEIEN MOT "SVARET"!

Gjennom arbeidet mot å finne forutsetningene for hvilke steder som egner seg til en slik utforming var jeg nødt til å finne ut hvordan konseptet egentlig fungerer på ulike steder. Det jeg fant ut, var at stedene er svært forskjellige, både i utforming og adferd. Mange av stedene *hadde* imidlertid trafikanter som responderte med lik adferd. På den måten kunne jeg prøve å derfinere forutsetningene som budre ligge til grunn for å kunne oppnå en ønsket respons.

Forutsetningene, derimot, er også komplekse. Jeg har definert et svar på problemstillingen, 10 fysiske og 6 funksjonelle forutsetninger. Dette er definert på grunnlag av all den kunnskapen jeg klarte å tilegne meg gjennom denne prosessen. Det innebærer likevel at "svaret" ikke nødvendigvis er fullkomment og endelig. Tvert om, representerer konklusjonene i denne oppgaven et bidrag til å kunne utvikle et mer komplett verktøy ved implementering av Shared space-utforming. Etter å ha gravd meg ned i "Shared space-verdenen" så jeg at det finnes kunnskap og erfaringer, det må bare formuleres og formidles.

KILDER

Adams J., (1995) "Risk", UCL Press

AoG (2013) «Sense of Place», The Art of Geograpy.
Internett: <http://www.artofgeography.com/info/the-sense-of-place>. Nedlastet: november 2013.

Appleyard, D (1981). Livable Streets, Berkeley, CA:
University of California Press

Barnett, J. (2003) "Redesigning Cities – Principles, Practice, Implementation". American Planning Association

CABE (2007) Paved With Gold, "The Real Value of Street Design"

Carley M. (1996) "Sustainable Transport and Retail Vitality, Scottish Historic Burghs Assosiation

DfT (2009) "Mixed Priority Routes Road Safety- Demonstration project- Summary Scheme Report, Department of Transport

DfT (2011) "Shared space". Local Transport Note 1/11. Department of Transport

Cullen, G. (1990) "The Concise Townscape", Butterworth Architecture

Gehl J., Gemzøe L. (2001) "Winning back public space", Arkitektenes forlag: Danmark. Artikkelsamling: "Sustainable transport- Planning for walking and cycling in urban environments". Woodhead publishing: England 2003.

Hamilton-Baillie, B., Jones P., (2005) «Improving traffic behaviour and safety through urban design», Proceedings og ICE; Utgave 154 s. 39-47.

Hamilton-Baillie, B. (2008a) "Towards shared space". Urban Design International; Utgave 13 s. 130 - 138.

Hamilton-Baillie, B. (2008b) "Reconciling People, Places and Traffic". Built Environment; Utgave 34, s. 161-181.

Hobson J. (1999) "New towns, the modernist planning project and social justice". Working Paper No. 108, Development Planning Unit, England. Internett: <http://www.bartlett.ucl.ac.uk/dpu/publications/latest/publications/dpu-working-papers/wp108.pdf>. Nedlastet: September 2013.

Høye et al. (2010) Virkningskatalog for trafikksikkerhetstiltak, TØI rapport, Transportøkonomisk institutt.

Høye et al. (2012) ”Trafikksikkerhetshåndboken” 4.utgave, Transportøkonomisk institutt (Oppdragsgivere: Statens vegvesen, Vegdirektoratet, Samferdselsdepartementet, Trafikverket), Oslo.

Jacobs, A. and Appleyard, D. (1987) “Towards an Urban Design Manifesto” Planners Notebook, APA journal. Internett: <http://townhousecenter.files.wordpress.com/2012/02/urban-design-manifesto-by-jacobs-1987.pdf>. Nedlastet: September 2013.

Jacobs, J. (1961) ”The Death and Life of Great American Cities”.

Keuninginstituut (2005) “Shared space- Room for everyone- A new vision for public places”.

Kolstad H., (2013) “Shared space i Universitetsgata” (e-post til Kristin Ruud Forsnes sendt mandag 18.11.2013 15:09.

Langeland A. et al. (2012) “Evaluering av Shared space relaterte prosjekter i Norge. Forslag til gjennomføring» Arbeidsnotat-2012/335, Statens vegvesen, Vegdirektoratet.

LeGates, Richard T. and Stout, F. (2003) “The City Reader”.

Lynch, K. (1960) “The Image Of The City”. Massachusetts Institute of Technology.

Methorst et al. (2007) “Shared space: Safe of dangerous?- A contribution of popular design philosophy” s. 12, Rotterdam/Wuppertal.

Miljøverdepartementet (2004) med Eirik Glambæk Bøe, Den europeiske landskapskonvensjonen, Grafisk trykk.

Miljøverndepartementet (2013) ”Den europeiske landskapskonvensjonen” CETS No.176, Internett: http://www.regjeringen.no/nb/dep/md/tema/planlegging_plan-_og_bygningsloven/landskapskonvensjonen.html?id=410080.

Ministry of Transport (1966) ”Roads in Urban Areas”, s. 14, H.M.S.O. England.

Myrberg, G., Winjgarden, K. V., Børrud, E. og Stenersen, L. (2008), Shared space – erfaringer med ”Shared space” ved kryssutforming, Rambøll, Tønsberg, for Statens vegvesen Vegdirektoratet.

Quimby A., Castle J. (2006) ”A review of Simplified Streetscape Schemes” Transport of London, Street Management

Reid S., Shore F., (2008) ”Valuing Urban Realm”, (Upublisert rapport via Reid et al., 2009).

Reid et al. (2009) “Stage 1: Appraisal of Shared space” Report for Department of transport. MVA Consultancy.

Roede L. (2010) “Stjerneplassen” Nr. 1 - 2010 / Årgang 55 s. 12-28, Oslo Museum avd. Bymusset

Shore F., Uthayakumar K., (2010) ”Designing the Future- Shared Space: Operational Assessment” Report for Department of transport. MVA Consultancy.

TGDftBA (2006) "Shared Surface Street Design Research Project", The Issues: Report of Focus Groups, The Guide Dogs for the Blind Association.

Tyréns (2007) "Trafiksikkerhet ved Shared space", Vägverket TØI rapport 1004/2009, Transportøkonomisk institutt, Oslo.

SeL (2013) Traffic management: Basic traffic noise relations, Silence e-learning for engineers- Traffic management. <http://www.silence-ip.org/site/index.php?id=206>.

Stortinget (2012) Meld. St. 21 (2011–2012) "Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om norsk klimapolitikk", Innst. 390 S (2011–2012), Energi- og miljøkomiteen. Internett: <http://www.stortinget.no/no/Saker-og-publikasjoner/Publikasjoner/Innstillinger/Stortinget/2011-2012/inns-201112-390/1/#a5>. Nedlastet september 2013.

Statens vegvesen (2013), Vegdirektoratet, "Veg- og gateutforming", Håndbok 017. Internett: http://www.vegvesen.no/Om+Statens+vegvesen/Media/Nyhetsarkiv/Nasjonalt/_attachment/61414?ts=14251e7e020&fast_title=H%C3%A5ndbok+017+Veg-og+gateutforming+%289+MB%29.pdf. Nedlastet: November 2013.

Sørensen M., (2012) "Forprosjekt for evaluering av Shared space prosjekter i Norge", Arbeidsdokument 50224-03847 Shared space, Oslo.

Sørensen, M. (2009). "Kryssløsning i by – Internasjonale anbefalinger for å sikre miljøvennlig bytransport".

Sørensen M. (2010) "Shared space- mindre positiv trafiksikkerhetseffekt end påstået" Trafik & Veje s. 18-20.

Sørensen, M. (2011) Tiltakskatalog- transport, miljø, klima «Shared space». Internett: <http://www.tiltakskatalog.no/d-2-2.ht>. Nedlastet: Oktober 2013.

Sørensen, M. Loftsgarden T. (2010) TØI rapport 1108/2010. Internett: http://www.vegvesen.no/_attachment/202625/binary/393112?fast_title=Tiltak+for+fotgjengere+og+kollektivtrafikk+i+bykryss.pdf. Nedlastet: September 2013.

Wallberg et al. (2008) "Shared space- trafikrum for alla", Sveriges kommuner og Landsting, Stockholm

Whyte, W.H. (1988) "The Design of Spaces" i: LeGates, Richard T. And Stout, F. (2003) "The City Reader". Routledge : London.

Webster et al. (2005) "Pilot Home Zone schemes: summary of the schemes", TRL 654, Crowthorne.

BILDER

Bilde 1: <http://www.shorpy.com/node/9767>

Bilde 2: «Shared Space: Reconciling People, Places and Traffic», Ben Hamilton-Baillie (2008b)

Bilde 3: «Shared Space: Reconciling People, Places and Traffic», Ben Hamilton-Baillie (2008b)

Bilde 4: «Hvordan lage gode Shared space- prosjekter i Norge?» Alexander Mysen (2012)

Bilde 5: http://assets.knowledge.allianz.com/img/eh_kew_bridge_ah_51260.jpg

Bilde 6: http://www.budstikka.no/polopoly_fs/gang-felt1.5794751!/image/71535128.jpg_gen/derivatives/derivative_article_980/71535128.jpg

<http://gfx.nrk.no/xRm2IyPfqNs1IFhBM0MP-gojtZqr6cLXAV-bYuI82qzvQ.png>

Bilde 7: "Livable Streets", Donald Appleyard (1981)

Bilde 8: "The Conciese Townscape", Gordon Cullen (1990)

Bilde 9: Presentasjon av Phil Jones (2013)

Bilde 10: <http://www.parkgrandlondon.com/blog/wp-content/uploads/2013/08/Kensington-High-Street-for-Shopping.jpg>

Bilde 11: Fått av Einar Lillebye

Makkinga, Friesland: <http://www.except.nl/consult/pedestrianizationtools/Fig-25-Makkinga2.jpg>

Rijksstraatweg, Haren: <http://static.panoramio.com/photos/large/20143658.jpg>

Seven Dials, London: http://www.homesandproperty.co.uk/sites/default/files/media/images/seven-dials-350x250_18701.jpg

Skvallertorget, Nörrköping: <http://static.panoramio.com/photos/large/11464647.jpg>

New road, Brighton: http://swale-consult.limehouse.co.uk/events/4332/images/web/622441_0_1.jpg

Exhibition Road, London: <http://www.projectaccelerator.co.uk/wp-content/uploads/2012/03/exhibition-road-DSC8917-300x268.jpg>

St. Olavs plass: Kristin Ruud Forsnes

Christiania Torg: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/0/06/Christiania_Torv.jpg

Bekkestua: Google Street View

Strøket, Asker: <http://upload.wikimedia.org/wikipedia/>

commons/e/e3/Asker_sentrum_-_Str%C3%B8get_%28strait%29_2010_05.jpg

Steinskjer Torg: http://www.steinkjerleksikonet.no/img/vis_gen.php?tbl=bilde&fil=innhold&id=762&thumb=500

Strømsø Torg: http://dt.no/polopoly_fs/str-ms-torg-dro-sjer-1.6343091!/image/3418111225.jpg_gen/derivatives/derivative_article_980/3418111225.jpg

Nordre gate, Skien: Google Street View

Skistredet/Henrik Ibsens gate: Google Street View

Figur 1: Illustrert av Kristin Ruud Forsnes