

Hvordan lage gode Shared space prosjekter i Norge?

- En case-studie av området rundt Haakon VIIIs gate i Oslo

How to create good Shared space projects in Norway?

- A case-study of the area around Haakon VIIIs gate in Oslo

ALEXANDER GREFTEGREFF MYSEN

BIBLIOTEKSIDE

Tittel	Hvordan lage gode Shared space prosjekter i Norge? -en case-studie fra området rundt Haakon VIIIs gate i Oslo.
Title	How to create good Shared space projects in Norway? -a case-study of the area around Haakon VIIIs gate in Oslo.
Forfatter	Alexander Greftegreff Mysen, Masterstudent ved institutt for landskapsplanlegging 2006-2012.
Veiledere	Einar Lillebye, Professor ved institutt for landskapsplanlegging. Ola Bettum, Professor ved institutt for landskapsplanlegging.
Format/sidetall/ Opplag	A3, 69 sider, 4 opplag
Emneord	Shared space, integrering, separering, vei- og gateutforming, folkeliv, trafikkikkerhet, safe space
Keywords	Shared space, integration, separation, road- and street design, human activity, traffic safety, safe space

Sammendrag

Masteroppgaven tar for seg en alternativ måte å utforme gater og kryss i sentrumsnære områder på. Våre byer er i kontinuerlig vekst, og for å sikre attraktive offentlige arealer må vi endre måten vi tenker gateutforming på. Oppgaven ser på Shared space, som et motsvar til separering i byområder. Oppgaven har som hensikt å ufarliggjøre Shared space som utformingsprinsipp. Man har oppnådd gode resultater med Shared space i utlandet, men her i Norge har mottakelsen vært lunken. I de to første delene av oppgaven vil jeg gi en forklaring på hva Shared space innebærer, og hvilke hendelser som var direkte innvirkende på at prinsippet så dagens lys. Jeg vil også sette fokus på de ulike aspektene ved Shared space, og forsøke å illustrere hvilke resultater som kan forventes dersom man går for Shared space kontra konvensjonell gateutforming. I de to siste delene av oppgaven skal jeg vise noen eksempler på hvordan Shared space kan benyttes i praksis. Gjennom å vise flere forslag til en gateutformingsplan for et område som omhandler Haakon VIIIs gate, Ruseløkkveien, Munkedamsveien og Klingenberggata ønsker jeg å illustrere de varierte og spennende mulighetene man har med Shared space.

Abstract

The thesis deals with an alternative way to design streets and intersections in downtown areas. Our cities are in continuous growth, and to provide attractive public spaces we must change the way we think about street design. This thesis has Shared space, as a response to separation in urban areas. My goal is to reduce the skepticism to Shared space as a design principle. Good results have been achieved with shared space abroad, but here in Norway the skepticism to the principle is still quite high. In the first two parts of this thesis will give an explanation of what Shared space really means, and the events that had a direct impact for the Shared space principle to see the light of day. I will also focus on different aspects of the Shared space, and attempt to illustrate the results that can be expected if one goes for Shared space versus conventional street design. In the last two parts of the thesis I will show some examples of how Shared space can be used in practice. By showing several proposals for a street design plan for an area that deals with Haakon VII gate, Ruseløkkveien, Munkedamsveien and Klingenberggata I want to illustrate the variety and exciting possibilities offered by Shared Space.

FORORD

Denne masteroppgaven er utarbeidet ved institutt for landskapsplanlegging (ILP) på Universitetet for miljø- og biovitenskap (UMB). Temaet for oppgaven er Shared space som utformingsprinsipp for gater og plasser i sentrale byområder.

Masteroppgaven består av fire deler. Den første omhandler skapelsesprosessen til Shared space. I den andre delen ser jeg blant annet på faktorer som må ligge til grunn for etablering av Shared space, og eventuelle fordeler og ulemper ved utformingsprinsippet. Jeg forsøker også å lage en generell oppskrift eller retningslinjer for å kunne skape velfungerende Shared space prosjekter. I den tredje delen beveger jeg meg over på case-studiet mitt, med analyser og en vurdering av dagens situasjon. Den siste delen er et skisseprosjekt det jeg ser på Shared space som utformingsprinsipp i området rundt Haakon VII's gate.

Målet med oppgaven har vært å utvide min egen kunnskap om Shared space. Før jeg startet arbeidet med denne masteroppgaven var denne kunnskapen relativt lav. Jeg hadde riktignok blitt introdusert for prinsippet gjennom forelesninger av Einar Lillebye i tidligere fag.

Det var overraskende å se hvor lite som faktisk var skrevet om Shared space. Jeg gikk nok inn i oppgaveskrivingen med den tro at det skulle eksistere et sett klare retningslinjer for hva som var Shared space, men dette viste seg å være langt unna sannheten. Men etterhvert som jeg kom dypere ned i materien om Shared space, framstod dette i større grad som en av fordelene ved hele prinsippet. Det at man ikke er styrt av lover og regler gjør at man i mye større grad står fritt til å utforme hvert enkelt prosjekt til det området det er ment for. Etter å ha jobbet med Shared space en del måneder synes jeg det er rart at dette prinsippet har møtt så mye motstand her i landet, men det er nærliggende å tro at mangelen på kunnskap om hva Shared space faktisk innebærer er en av årsakene til dette. Jeg håper og tror at den trenden som gjennom flere år har fått fotfeste i Europa, også vil spre seg til Norge.

Mine eminente veiledere Einar Lillebye og Ola Bettum har vist gode kunnskaper og stor interesse for Shared space prinsippet. Deres kjennskap til prosjektområdet, og forslag til løsninger har også vært svært nyttige. Jeg ønsker med dette å rette en stor takk til dere begge to.

Jeg vil også rette en takk til:

Ingrid Merete Ødegård for hjelp med kartmateriale.

Min deltidsjobb for forståelse i forhold til masteroppgaven.

Min familie, og gutta på kontoret, som har bidratt til at mastertiden har blitt litt lysere.

INNHOLDSFORTEGNELSE

Bibliotekside	3	•	Del 3: En introduksjon av case-området	
Forord	4	•	Case-del	42
Innholdsfortegnelse	5	•	Områdeavgrensning	42
Innledning	6	•	Begrunnelse for valg av case-området	43
Problemstilling	6	•	De ulike delene av case-området	43
Struktur og metode	7	•	Haakon VIIIs gate	43
Ordliste	7	•	Ruseløkkveien	44
Del 1: Hva er Shared space?		•	Munkedamsveien	44
Definisjoner av Shared space	10	•	Klingenberggata og Dronning Mauds gate	45
Hva ligger i begreper Shared space?	11	•	Føringer og visjoner fra politisk hold	46
Historie	12	•	Registreringer	
Shared space kontra konvensjonell gateutforming	15	•	Ulykker	48
Biografier	17	•	Virksomheter	48
Shared space i inn- og utland		•	Gangsoner	49
Shared space i norge	18	•	Kryssningmuligheter	50
Shared space i utlandet	19	•	Sitteplasser	50
Del 2: Hvordan skape velfungerende Shared space?		•	Parkering	51
Myter om Shared space	22	•	Bussholdeplasser	51
Fordeler med Shared space	23	•	Akser	52
Ulemper med Shared space	26	•	Blågrønn struktur	52
Hvorfor Shared space?	28	•	SWOT analyse	53
Forutsetninger for Shared space	28	•	Føringer for utviklingen	53
Hvordan skape god Shared space	29	•	Endring av trafikksystemet	54
Klassifisering av Shared space	36	•	Del 4: Skisseprosjekt	
Brukerne av et Shared space anlegg	37	•	Forslag 1	58
Egne refleksjoner	38	•	Forslag 2	61
		•	Forslag 3	64
		•	Refleksjon av prosessen	67
		•	Konklusjon	67
		•	Kilder	68
		•	Figuroversikt	69
		•		
		•		
		•		
		•		

INNLEDNING

Som landskapsarkitekt har jeg som oppgave å finne bærekraftige løsninger, som i tillegg til å tilfredsstille tekniske krav og forskrifter setter fokus på et estetisk utformingsuttrykk. Det er også viktig at løsningene er samfunnsrettede, og tar opp problemer blant annet knyttet til miljø. Veg- og gateutforming er et fag som har eksistert i lang tid, og det er en problematikk som i stor grad har blitt tatt hånd om av vegingeniørene. I de senere årene har elementer som estetikk og folkeliv blitt en viktigere del av veg- og gateutformingen, dette har ført til at landskapsarkitekter i langt større grad har blitt invitert til å ta del i prosessen. Det finnes mange forskjellige typer veier, og en rekke ulike utformingsprinsipper som er utarbeidet for å dekke behovene på en best mulig måte.

I denne masteroppgaven har jeg sett på Shared space som utformingsprinsipp for gater og plasser i sentrale byområder. Grunnen til dette er at det er et prinsipp som er lite brukt i Norge, til tross for gode resultater i utlandet. Alle prognoser viser at de norske byene vil fortsette å vokse. En økende fortetting i byene gjør at det vil bli mindre og mindre plass til biler og parkeringsarealer. Samtidig vil vi få et økende antall myke trafikanter i bybildet. Det er derfor viktig med et større fokus på miljøvennlig bytransport, og et bedre tilbud til de myke trafikantene som velger å benytte gaterommene i byene.

Målet med oppgaven er å bedre kunnskapene om et relativt nytt prinsipp, samt å vurdere hvorvidt Shared space er bedre egnet for å skape bærekraftige byer i Norge, enn andre utformingsprinsipper.

Problemstilling

- Hva skal til for å skape gode Shared space prosjekter i Norge?

Underproblemstilling

- Når er det aktuelt å etablere Shared space?
- Hvilke fordeler/ulemper har Shared space kontra konvensjonell gateutforming?

Oppgavens avgrensning

Veg- og gateutforming er et meget komplekst tema. Ringvirkningene av forskjellige tiltak kan være store og merkbare innenfor en rekke forskjellige områder. Det har gjennom prosessen stadig dukket og aspekter og temaer som det kunne vært interessant å sett nøyere på. Men ettersom dette er en masteroppgave på 30 studiepoeng, og det er begrenset med tid har jeg sett meg nøtt til å foreta nødvendige avgrensninger.

Tematisk avgrensning

Jeg har i denne oppgaven ikke tatt stilling til de politiske prosessene som er avgjørende for å få gjennomført Shared space prosjekter på en best mulig måte. Et eksempel på dette er for eksempel medvirkning. Det kunne også ha vært interessant å finne ut av hvorfor bruken av Shared space er så lite utbredt i Norge, men dette har jeg også måtte latt ligge.

Geografisk avgrensning

I prosjektdelen av oppgaven har jeg valgt å kun behandle de områdene som er innenfor områdeavgrensningen. Det vil si at jeg ikke har gjort endringer på den omkringliggende infrastrukturen, for på den måten å kunne påvirke trafikksituasjonen i prosjektområdet.

Nivå avgrensning

Det å utforme og planlegge et nytt område er en svært detaljert og tidkrevende prosess, og det er en rekke hensyn som må tas. Jeg har i prosjekteringsdelen av masteroppgaven valgt å legge meg på et skissenivå. Jeg ønsker å illustrere variasjonene og mulighetene som Shared space prinsippet tilbyr, og har ikke fokusert på detaljer i forhold til svingkurver og terrengbehandling.

STRUKTUR OG METODE

Del 1: Hva er Shared Space?

I denne første delen lager jeg på bakgrunn av egne og andres meninger og erfaringer en definisjon på Shared space. Jeg ser på hvilke personer og prosesser som har vært avgjørende for at Shared space prissippet har den posisjonen som det har i dag. Jeg har også rettet ett raskt blikk på noen av de mest kjente Shared space anleggene som har blitt prosjektert i Europa i de senere årene. Denne delen av oppgaven er en ren teoretisk del, og er utarbeidet etter lesning av relevant litteratur om Shared space.

Del 2: Hvordan skape velfungerende Shared space?

I den andre delen har jeg sett på hva som skiller Shared space fra konvensjonell gateutforming, eller separering. Jeg har forsøkt å illustrere hvilke konsekvenser disse forskjellene har, med positivt og negativt fortegn. Jeg har også sett på hvilke forutsetninger som bør ligge til grunn for at det skal være hensiktsmessig å etablere Shared space. Til slutt har jeg nevnt en rekke virkemidler som må, eller bør vurderes for å kunne skape velfungerende Shared space anlegg.

Del 3: Introduksjon av case-område

I den tredje delen er det klart for en presentasjon av prosjektområdet. Jeg vil begrunne valget av område, og ulike analyser vil illustrere hva slags område det dreier seg om, og hvilke utfordringer og muligheter som finnes. Jeg vil også ta en titt på de planene som er lagt for området fra politisk hold.

Del 4: Skisseprosjekt

Den siste delen av masteroppgaven er et lite skisseprosjekt der jeg vil benytte teorien fra del 2 til å lage ulike forslag til hvordan prosjektområdet kunne sett ut med Shared space. Grunnen til at jeg har valgt å lage flere ulike forslag er at jeg ønsker å illustrere de mange valgmulighetene man har med Shared space. De ulike forslagene vil også inneholde forskjellig grad av deling.

ORDLISTE

Shared space

Et utformingsprinsipp for gater og plasser, som ved hjelp av enkle midler likestiller de ulike trafikanter, og gjør dem ansvarlige for egen og andres sikkerhet.

Fullverdig Shared space

Et Shared space areal uten noen form for regulering. Alle trafikanter benytter det samme arealet, og har de samme rettighetene

Safe space

En del av et Shared space område hvor fotgjengere kan bevege seg upåvirket av trafikken. Skjermet fra de trafikkerte områdene ved hjelp av fortauskanter, vegetasjon, pullerter eller gatemøbler

Konvensjonell gateutforming

En gate eller vei med separerte arealer for motorisert trafikk og myke trafikanter. Reguleres etter fortauskanter, skilter, veimerking og lysanlegg.

Separering

Å bruke fysiske elementer for å skille bilister og myke trafikanter.

Integrering

Å samle alle brukergruppene på et areal, og tvinge de til å kommunisere og ta hensyn til hverandre.

Level surface

Et Shared space område uten bruk av fortauskanter og andre høydeforskjeller.

Trafikantgrupper

De ulike brukerne av et gaterom. Dette omhandler blant annet bilister, syklist, fotgjengere og kollektivreisende.

Skapt utrygghetsfølelse

Shared space fjerner mange sikkerhetstiltak slik at brukerne blir mer utrygge på omgivelsene sine. Denne utryggheten bidrar til at de blir oppmerksomme og konsentrerte, og i stand til å unngå ulykker.



STEIN-BLOCH
LAZARD'S
SMART CLOTHES

PELLMAN'S

KATZ RESTAURANT
DRUGS

WATCHES

WILLIAMSON'S

WILLIAMS PHARMACY

FOUNTAIN DRUGS

IMPERIAL

Del 1

-hva er shared space?

DEFINISJON

Hva er Shared space? Dersom man tar en rask titt på ulike prosjekter som blir nevnt i forbindelse med Shared space er det ikke alltid like lett å finne så mange fellestrekk. Dette skyldes forskjellige ting. En av årsakene er nok at Shared space er ment å forholde seg til prosjektområdet. En annen grunn er det varierende synet på trafikkstyring. Shared space tar som regel sikte på å redusere bruken av de konvensjonelle trafikkstyringselementene. Men hva som regnes som normal trafikkseparering varierer stort fra land til land. Av denne grunn er det vanskelig å lage et konkret regelsett for utforming av Shared space. Enkelte steder har det blitt brukt i kryssområder, noe som ofte resulterer i store torg. Mens andre steder er det lengre gater som har blitt omgjort. Bruken og utformingen vil også avhenge stort av bil og fotgjengertrafikken. Definisjonen av Shared space begrepet blir derfor relativt generell:

- Det engelske "Department for Transport" definerte i 2011 Shared space på denne måten:
Shared space: A street or place designed to improve pedestrian movement and comfort by reducing the dominance of motor vehicles and enabling all users to share the space rather than follow the clearly defined rules implied by more conventional designs (Transport 2011).
Mens de i en forstudie valgte følgende definisjon:
Shared Space: A street or place accessible to both pedestrians and vehicles that is designed to enable pedestrians to move more freely by reducing traffic management features that tend to encourage users of vehicles to assume priority (Reid et al. 2009).
- Rambøll har i samarbeid med Statens vegvesen vegdirektoratet valgt følgende definisjon:
Shared space er forenklet sagt en metode å planlegge trafikkarealer på, hvor alle trafikanter integreres og ivaretas på samme areal. Utforming etter Shared space prinsippet egner seg i en by eller et tettsted der det er mange myke trafikanter.
Grunntanken er å planlegge gatene og plassene uten reguleringer, skilter og separering av de ulike trafikanter i tid og rom. I stedet er det trafikantene som selv gjennom øyekontakt, skal få til et godt samspill. Metoden setter menneskene i sentrum og har som mål å skape plasser som er estetisk godt utformet og som egner seg både til opphold, handel og samtidig å forflytte seg gjennom. For å få til et slikt samspill mellom de ulike trafikanter som Shared space forutsetter må biltrafikkens hastighet være lav (Myrberg et al. 2008).

- Transport økonomisk institutt oppsummerer Shared space på denne måten:
"Shared space" er en alternativ måte å utforme kryss på, hvor kryss planlegges og utformes uten eller med begrenset regulering og separering av busser, biler og myke trafikanter I tid og rom (Sørensen 2009).
- Tor J. Smeby i Vegdirektoratet har denne fine definisjonen:
Shared space er et konsept for bytrafikk som har ideen om at de ulike trafikanter deler det samme trafikkarealet (gater og torg) og sameksisterer i henhold til grunnleggende regler for god oppførsel

Jeg har valgt å definere Shared space på følgende måte:

Et utformingsprinsipp for gater og plasser, som ved hjelp av enkle midler likestiller de ulike trafikanter, og gjør dem ansvarlige for egen og andres sikkerhet.

HVA LIGGER I BEGREPET SHARED SPACE?

Når jeg snakker om Shared space i denne oppgaven vil det være snakk om et gateutformingsprinsipp for sentrale byområder med ulike brukergrupper. Som nevnt kan det være vanskelig å finne mange likhetstrekk ved forskjellige Shared space anlegg. Shared space er nemlig ikke en spesiell type gate, men et sett med virkemidler ment for å oppmuntre til en deling av gatearealene, samt å skape en plassfølelse (Transport 2011). En av hovedtankene ved Shared space er at man i så stor grad som mulig skal fjerne de konvensjonelle måtene å dirigere trafikk på. Dette omhandler blant annet trafikklys, veimerking, skilting, fortauskanter, fartsdumper og trafikkøyer. Disse elementene bidrar til å skape en falsk trygghetsfølelse. Bilistene får et inntrykk av at så lenge de følger de reglene som er satt, er faren for ulykker liten. Dette fører igjen til at de er mindre oppmerksomme på sine omgivelser. Hans Monderman (Shared space grunnlegger) kom en gang med uttalelsen "When you treat people like idiots, they'll behave like idiots". (Spaces 2008)

En annen grunn til å kvitte seg med mange av de vanlige trafiksikkerhetstiltakene er at de gir et solid inntrykk av at det er bilistene som prioriteres i gatebildet. Shared space ønsker derimot en likestilling av brukergruppene, der alle må forholde seg til hverandre. Det er en realitet at man i mange Shared space anlegg vil finne igjen flere av elementene nevnt over. Dette kan skyldes flere ting. Det kan hende at trafikkmengden er så stor at det er nødvendig med enkelte sikkerhetstiltak. Det kan være grep for å sikre blant annet svaksynte. Men vel så ofte skyldes det nok at myndighetenes skepsis har bidratt til et slags kompromiss.

Det man ønsker å oppnå med Shared space er altså en slags dialog mellom brukerne. Ved å fjerne alt som er av regler, fjerner man også favoriseringen. Man skaper en usikkerhet, som igjen skaper oppmerksomhet. Med fjerning av regler mener jeg en reduksjon i bruken av skilt, veimerking, lysregulering og andre elementer som er ment for å påvirke brukernes adferd, og som skaper en separering av trafikantgruppene. Nettopp dette å fremme trafiksikkerhet gjennom en konstruert utrygghetsfølelse er et av de mest revolusjonerende elementene med Shared space konseptet. Trafikklys, veimerking og skilter skaper ukonsentrerte bilister med liten kontroll over hva som foregår utenfor deres "egen" veibane. De kjører rundt med en falsk trygghetsfølelse. Det er helt nødvendig å fjerne denne falske trygghetsfølelsen for å skape konsentrerte brukere, og en lavere trafikkhastighet. En følt utrygghet er altså helt nødvendig for at konseptet Shared space skal fungere. Men man må også passe på at den følte utryggheten ikke blir så stor at myke trafikanter velger å benytte andre områder istedenfor (Myrberg et al. 2008).

Hans Monderman uttalte i et intervju i 2006 at jo mindre trafikale styringsenheter man ser, jo mer påvirkes brukernes handlinger. Han forklarer dette med at omkringliggende hendelser har en større innvirkning på brukernes oppførselen enn lover og regler. Man oppfører seg annerledes i kirken eller på et teater enn man gjør på puben eller på et fotballstadion. Dette er ikke på grunn av lover, men som følge av signaler og skikker man har lært seg å tolke. På samme måte er det en større sjanse for at vi senker farten når vi ser barn som leker i gata, enn om vi ser et skilt som sier "barn leker" (Clarke 2006).

Forskning gjort av det engelske Department for Transport viser at ulykkestallene på områder som har blitt omgjort til Shared space er sammenlignbare eller lavere enn ved den tidligere konvensjonelle utformingen. Dette til tross for at antallet forgjengere og syklistene har steget (Transport 2011).

Shared space ønsker at oppholds-funksjonen på stedet skal få like høy prioritet som det å flytte biler raskt gjennom krysset/gata (Myrberg et al. 2008). Nettopp dette at alle brukergrupper skal prioritere likt skiller Shared space fra blant annet gågater hvor vi ser en tydelig prioritering. Shared space har ikke lovregulert at bilister skal vike for fotgjengere, dette blir som regel styrt av høyreregelen (Sørensen 2010).

Shared space opererer i rommet mellom det konvensjonelle trafikkrømmet og gågata (Myrberg 2009). Konseptet egner seg godt for områder med mange målpunkter, og bygninger med historisk eller kulturell viktighet. Disse områdene har som regel mange myke trafikanter og nyter godt av et fleksibelt bevegelsesmønster (Transport 2011).

Hovedgrunnen for etablering av Shared space er som regel å skape flotte trafikk- og byrom som egner seg til sosialt liv og handel for stedets brukere, samtidig som en god trafikkavvikling skal opprettholdes (Sørensen 2010).

HISTORIE

I tiden før bilen ble oppfunnet spilte veien en annen rolle i byen enn det den gjør i dag. Veien eller gata hadde en funksjon som strakk seg langt utover det å være en transportåre mellom forskjellige byer. Hovedgata var hjertet av byen, folk bosatte seg rundt den, og det meste av handel og sosialt liv foregikk i gatas arealer. Her møttes folk for å selge mat og håndverksprodukter, eller for å underholde byens innbyggere. De eneste kjøretøyene som benyttet seg av gata var folk med hest og kjerre. Sammen skapte brukergruppene et aktivt og harmonisk gatebilde (Blenski et al. 2007). Men alt dette skulle raskt endre seg på grunn av en av vår tids viktigste oppfinnelser. I 1903 startet amerikaneren Henry Ford og elleve andre Ford Motor Company. Og fem år senere rullet den første T-forden av samlebåndet i Michigan (Wikipedia). I mange år var bilen en uopnåelig drøm for folk flest, og det beskjedne antallet biler lot seg fint kombinere med et gatebilde dominert av handel og sosial atferd. Men etterhvert som folks lønninger steg, i takt med at bilprisene sank, ble bilen et stadig vanligere syn. Den voksende bilparken førte til at veiens funksjon gradvis ble endret. Folk ønsket å dra til nye destinasjoner, og dette skulle skje på en rask og effektiv måte. Bilistene ble raskt hovedprioriteten på veien, og stadig nye trafiksikkerhetstiltak jaget kjøpmenn og kunder vekk. De som ønsket å selge sine varer måtte kjøpe seg nye arealer, og det som opprinnelig var byens hjerte var omgjort til en støyende elv (Blenski et al. 2007).

Dersom man i dag blir bedt om å se for seg en vei, er det nok få som vil tenke på en markeds plass med et yrende folkeliv. Jeg tror nok at det bildet som vil dukke opp i hodet på folk flest er en konvensjonell vei med to eller flere markerte kjørefelt, fortauskanter og egne gangsoner for myke trafikanter. Denne typen vei eller gate bygger på prinsippet om separering. Separering av brukergrupper ble i hovedsak tatt i bruk som et trafiksikkerhetstiltak etter at bilistene hadde tatt over herredømmet på veien. Det har i over 40 år vært det dominerende prinsippet for utforming av veier og gater. Og det har gjort veimerking, lyssignaler, fortauskanter og trafikkskilt til vanlige elementer i hverdagen. Noen av de første forsøkene på separering ble presentert allerede før bilens fødsel. Så tidlig som i 1905 tegnet franskmannen Eugène Hénard forslag til en stor rundkjøring i Paris. Denne hadde egne soner for hestetrafikk og fotgjengere. Og nesten 40 år tidligere dukket den første lysregulerte fotgjengerovergangen opp i London. Etter at bilene hadde inntatt veien dukket ordet separering stadig opp som et tiltak for å forbedre vei- og gateutformingen. Den franske arkitekten Le Corbusier var blant mennene som trykket ideen til sitt hjerte. Vi kan også se et spennende forslag i Harvey Wiley Corbett's utgivelse *City of the future* fra 1913. Men det var først ved publikasjonen av Colin Buchanans rapport *Traffic in towns* i 1963 at separeringstanken virkelig fikk fotfeste i byutviklingen. I rapporten skrev han at gater og offentlige plasser hadde to forskjellige funksjoner. Den ene var bevegelse og den andre var sosial

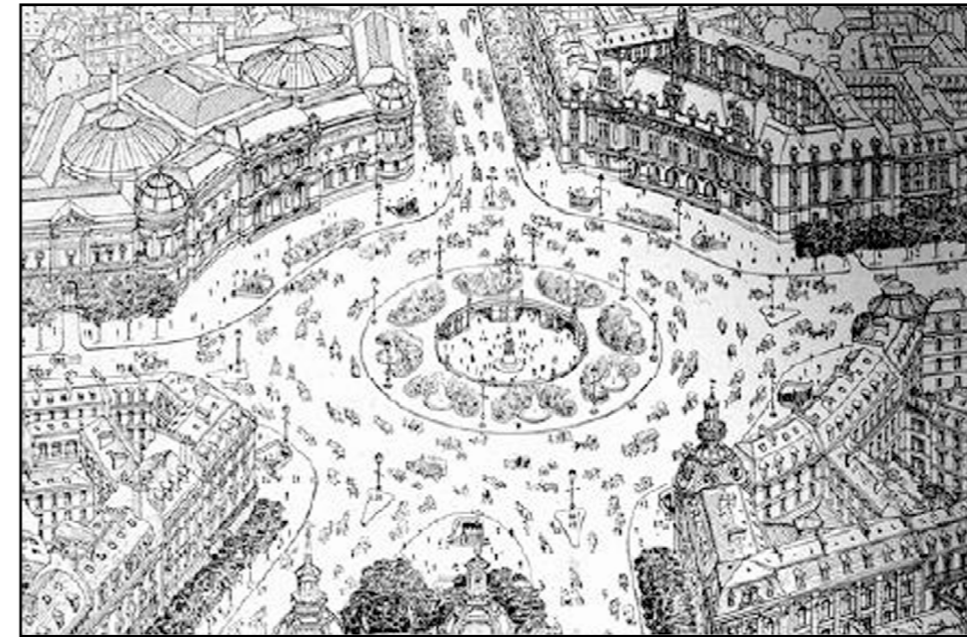


Fig. 1.1. Eugène Hénards rundkjøring

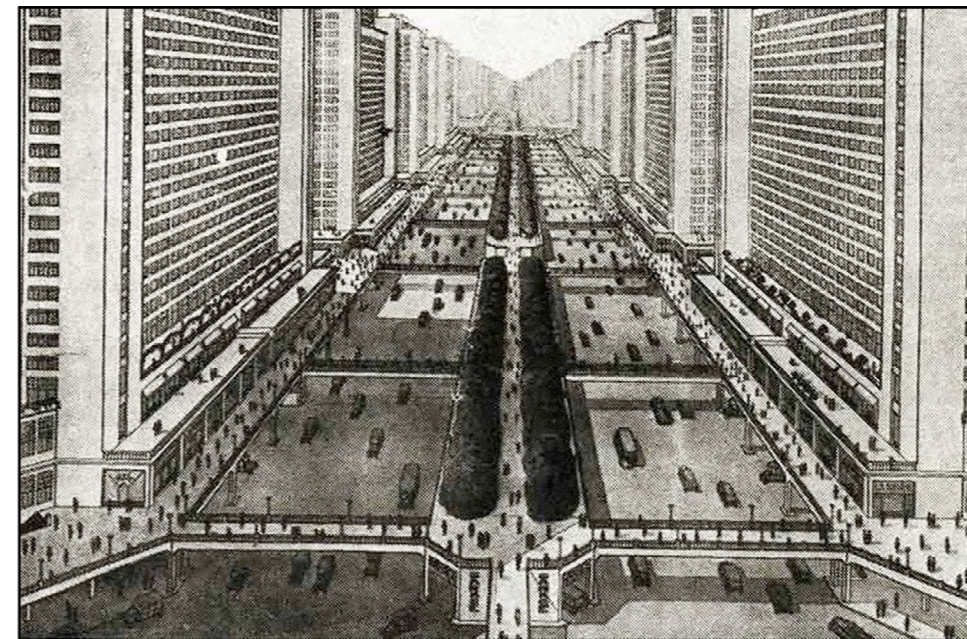


Fig. 1.2. Separeringsforslag fra Le Corbusier

kontakt. For at begge disse funksjonene skulle kunne fungere optimalt var det essensielt med en tydelig separering av de to. Som følge av rapporten ble separering lansert som det viktigste virkemiddelet i moderne gateutforming. Dette førte til en utvidet bruk av lyssignaler, over/underganger, fortauskanter og trafikkrekkverk (Hamilton-Baillie 2008a).

Separering er fortsatt normen i moderne vei- og gateutforming. Det er i hovedsak vegingeniørene som får oppgaven med å planlegge nye prosjekter. Og de har oppgjennom årene fått stadig flere veiledere og veinormaler å forholde seg til. Dette kan føre til en gitt gateutforming med lite spillerom for nye ideer og stedstilpasning. Det er en lang rekke trafiksikkerhetstiltak som i dag er selskrevne i alle nye vei- og gateprosjekter. Mange av disse blir brukt av gammel vane uten særlig evaluering av nytteeffekten. Ben Hamilton-Baillie sier i et intervju at han har spurt utallige vegingeniører om hvorfor vi bruker senterlinjer på veiene, uten at han har fått et eneste godt svar. Han sier at senterlinjen stammer fra en tid hvor det var nødvendig å påminne bilistene om at man ikke kunne kjøre midt i veien, dette er ikke lenger tilfellet (Clarke 2006). Veiens to hovedoppgaver har vært å sikre god fremkommelighet, samtidig som trafiksikkerheten opprettholdes. Dette er som regel vegingeniørens oppgave, mens andre fagpersoner tar seg av andre aspekter senere i prosessen. Det gir ofte et lite helhetlig resultat som kunne vært løst ved bedre medvirkning.

Det er ikke slik at vi ikke lenger har bruk for separering på veiene. På motorveier, og andre deler av hovedveinettet er rask trafikkavvikling en svært viktig faktor. Og for å kunne opprettholde god trafiksikkerhet på veier med høy hastighet er separering av brukergruppene den beste løsningen. Men på gater i sentrumsområder med lav trafikkhastighet og mange myke trafikanter kan det være andre utformingsprinsipper som er mer egnet. Mange har sett problemet med at en for stor del byens offentlige arealer blir benyttet til håndtering av biltrafikk, og at dette igjen fører til en ekskludering av de myke trafikantene. I enkelte amerikanske byer dekkes så mye som 70% av de offentlige områdene av veier og parkeringsplasser (Hamilton-Baillie & Jones 2005). For å kunne gi menneskene byen sin tilbake er det ingen tvil om at noe må gjøres.

En mulig løsning på dette problemet er prinsippet om Shared space. Bruken av Shared space er stadig voksende rundt om i verden, mens her i Norge har ideen fått en lunken mottagelse. Den første bruken av noe som kan ligne på Shared space så vi i Nederland på slutten av 1960-tallet. For å fremme myke trafikanters bevegelse og barns mulighet til lek og fysisk aktivitet i samsvar med biltrafikk ble woonerf'ene etablert i flere boligområder i landet. Resultatene var i stor grad vellykkede, og det



Fig. 1.3. Bilde fra City of the future

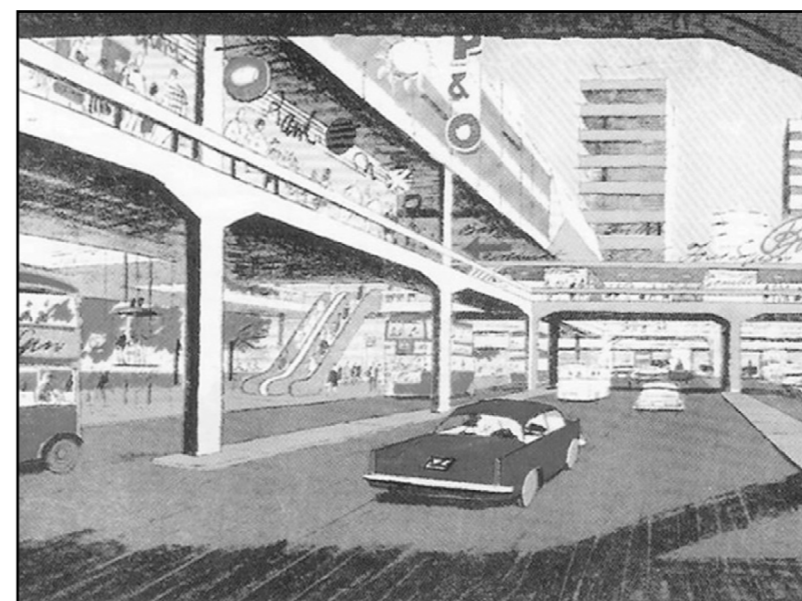


Fig. 1.4. Illustrasjon fra Buchanan's traffic in towns

tok ikke lang tid før trenden spredte seg til andre europeiske land. Vi fikk svenske gårdsgater, danske sivegader, engelske home zones og norske gatetun (Myrberg et al. 2008).

Gatetunet er et blandingsareal som i hovedsak er rettet imot boligområder. I gatetunet blandes bilister og fotgjengere på et areal. Bilistene er ment å bevege seg på fotgjengernes premisser. De har til en hver tid vikeplikt for forgjengerne, og trafikkhastigheten holdes på denne måten svært lav. Gatetunet er på mange måter en miniatyrversjon av et Shared space anlegg. Det er lagt fokus på fotgjengernes fremkommelighet og opphold, skiltingen er beskjeden og trafikkhastighetene lav. Begge fungerer også best når det eksisterer et annet veinett som kan ta seg av større trafikkmengder (Dyring & Bettum 1982). Det som skiller Shared space fra gatetunet, foruten det faktum at gatetunet er for boligområder mens Shared space er for sentrumsområder, er at gatetunet har prioritert fotgjengerne, mens Shared space bygger på en likestilling.

Mannen som av mange ses på som Shared spacens grunnlegger er nederlandereren Hans Monderman. Han var trafikkingeniør, og ble i 1978 tildelt rollen som sjef for trafikksikkerheten i sin hjemregion Freisland. Hans hovedoppgave var å finne en løsning på det økende problemet med påkjørsler av fotgjengere. Monderman lot alt av håndbøker og veiledere ligge, og gikk ukonvensjonelle veier for å finne en

løsning. Han fjernet vanlige trafikksikkerhetstiltak som veimerking, trafikklys og fartsdumper. Deretter gikk han inn i de forskjellige stedenes historie, og prøvde å gjenfortelle denne gjennom en enkel gateutforming. Til tross for at han naturlig nok hadde tro på sine tiltak, ble Monderman selv overrasket over hvor godt den nye gateutformingene fungerte. Han oppnådde en reduksjon i trafikkhastigheten på over 40 prosent. Til sammenligning hadde moderne hastighetsreducerende tiltak kun oppnådd en reduksjon på 10 prosent. Den synkende hastigheten gjenspeilet seg også i ulykkestallene som sank dramatisk (Hamilton-Baillie 2008a). Det at Monderman ved hjelp av enkle og rimelige virkemidler klarte å redusere trafikkhastigheten og ulykkene, samtidig som han opprettholdt trafikkflyten ble lagt merke til også utenfor Nederlands landegrenser. Og mange av hans anlegg er den dag i dag et yndet reisemål for trafikk-ingeniører og byutviklere.

En av de som virkelig fikk øynene opp for Mondermans ideer var briten Ben Hamilton-Baillie. Det var han som i 2003 lanserte uttrykket "Shared space". Hamilton-Baillie fulgte nøye med på at Shared space tanken spredte seg rundt i Europa, men han måtte jobbe hardt for å overbevise politikere om å ta konseptet i bruk i England. I dag er han en av de fremste ekspertene på Shared space, samtidig som England har blitt en foregangsnaasjon med flere vellykkede Shared space prosjekter. Hamilton-Baillie har gitt ut flere forskningsrapporter om prinsippet, og han reiser ofte til nye land for å spre sitt budskap.



Fig. 1.5. Trafikkutviklingen fra hest og kjerre og fram til idag

SHARED SPACE KONTRA KONVENSJONELL GATEUTFORMING

Det som i hovedsak skiller Shared space anlegg fra en konvensjonell vei- og gateutforming er måten de forskjellige trafikantgruppene er ment å forholde seg til hverandre. I konvensjonell gateutforming brukes separeringsprinsippet som et virkemiddel for å sikre god framkommelighet for bilistene, samtidig som ulykkestallene holdes lave. Shared space bruker integrasjon og kommunikasjon mellom brukergruppene til å sikre lav trafikkhastighet, god framkommelighet og få ulykker. Ved Shared space opplever man integrasjon ved at fotgjengere krysser gata uten å vente på at biler passerer i visshet om at de vil bremse, og at bilistene tillater dette og handler som fotgjengeren hadde forutsett. Mens i en konvensjonell gate venter fotgjengeren ved en lysregulert fotgjengerovergang. Det er null integrasjon med bilistene. Begge brukergruppene handler på signaler fra lysene (Transport 2011).

Det er mange som mener at forskjellene på vei- og gateutforming i og utenfor sentrale byområder er så stor at det også bør benyttes forskjellige prinsipper for å møte de ulike behovene. I en kritikk av separering som utformingsprinsipp i byer, har John Adams i en av sine artikler valgt å sette ting på spissen. Han skriver at

vegingeniørene siden innføringen av bilen har planlagt veier ut fra det syn at bilister er egoistiske, dumme, lydige roboter som må beskyttes imot sin egen dumhet. Og at fotgjengere og syklister er sårbare, dumme, lydige roboter som må beskyttes imot bilene, og sin egen dumhet. Den ideelle gata har derfor en total separering mellom de egoistiske dummingene og de sårbare dummingene. På områder hvor denne totale separeringen ikke lar seg gjøre, er løsningen trafikklys, veimerking, skilting, fortauskanter og andre barrierer (Adams 2007).

Når Hans Monderman observerte brukerne av sine egne Shared space anlegg så han ingen dumme og egoistiske brukere. Han så brukere som nektet å bli behandlet som idioter, og derfor unnlot å følge et regelverk som var designet for idioter. Han registrerte også at forgjengerne fungerte som en slags naturlig Pytagoras. De valgte som regel hypotenusen framfor triangelets to andre sider når de skulle krysse en vei. De så etter en åpning i trafikken valgte den korteste diagonale ruta. Bilistene var heller ikke så egoistiske at de stod på sin rett og meide ned fotgjengerne (Adams 2007).

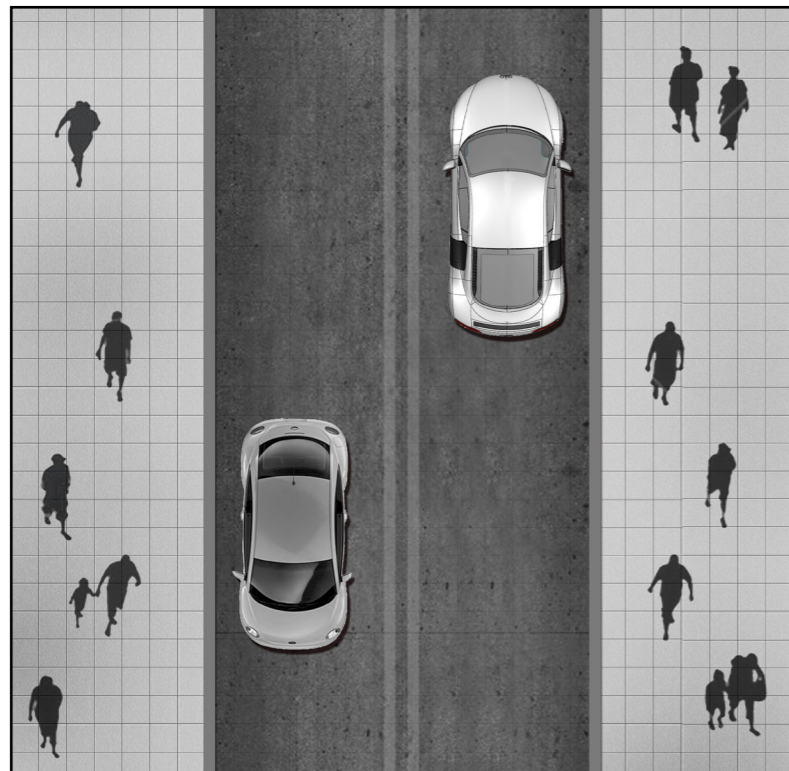


Fig. 1.6. Konvensjonell gate med separering

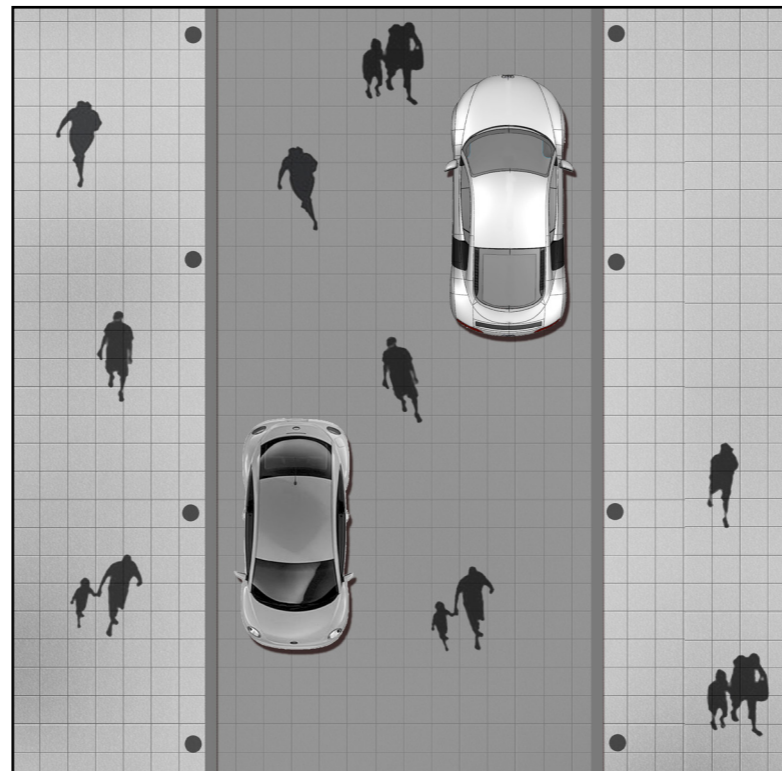


Fig. 1.7. Shared space med regulering (safe space)

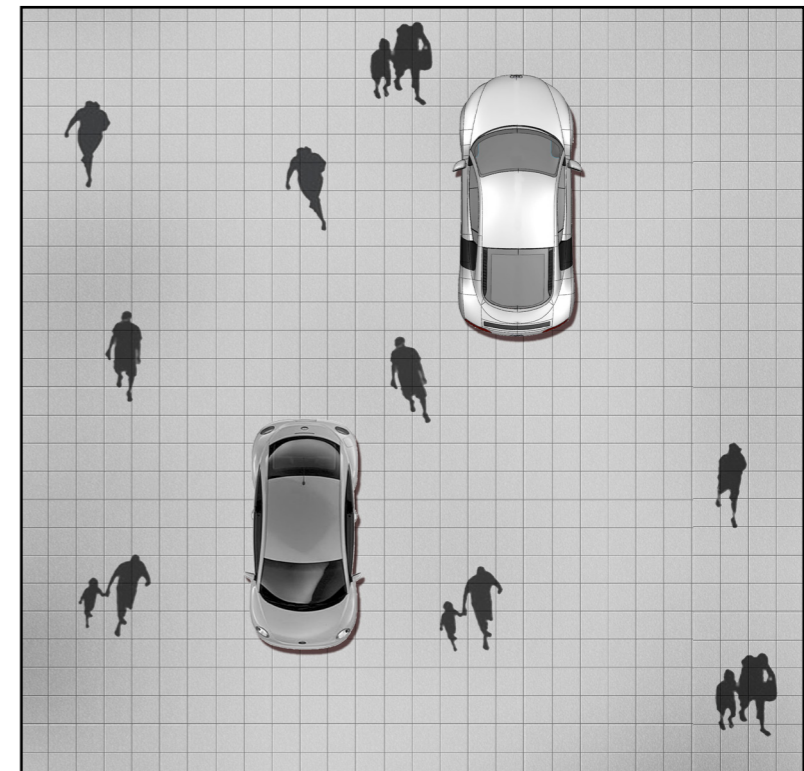


Fig. 1.8. Fullverdig Shared space

Det finnes en rekke forskjellige veiledere som forteller hvilke typer vei- og gateutforming som fungerer best i ulike miljøer. I stedet for å lage et definert hierarki av ulike typer veier og gater egnet for forskjellige forhold, velger Hans Monderman en enklere tilnærming. Han sier at man trenger arealer der hovedmålet er effektiv forflytning av trafikk (trafikksonen). Denne infrastrukturen er helt nødvendig i dagens samfunn. Men det er også store deler av vegnettverket vårt hvor forflytning av biler bare er en del av den aktiviteten som foregår. I disse områdene er opphold og forflytning av myke trafikanter en like viktig del (sosialsonen). Denne sosialsonen blir også omtalt som det offentlige rom. Dersom man karakteriserer trafikksonen og sosialsonen, og setter disse opp imot hverandre, ser man raskt de store forskjellene. Trafikksonen (for eksempel motorveien) er utformet med et enkelt formål i tankene, effektiv forflytning av trafikk. Den er upersonlig og uniform, og strengt regulert gjennom statlige lover og regler. Den er også regnet for å være forutsigbar, selv om dette ikke alltid er tilfellet. Sosialsonen er på stort sett alle punkter det komplett motsatte. Det er utformet for å tilfredsstille en rekke funksjoner. Det har et stadig skiftende personlig uttrykk og styres etter sosiale og kulturelle skikker. Det er også en uforutsigbar sone å bevege seg i. På bakgrunn av dette sier Monderman at det er viktig å se på hvilke sone en gitt del av veinettet tilhører. På en vei innenfor trafikksonen, for eksempel en motorvei kan det være uheldig å ta inn elementer fra sosialsonen. Dette er et område for biltrafikk, og separering er som regel det beste utformingsprinsippet. Men biltrafikk kan også eksistere innenfor sosialsonen, altså i det offentlige rom. Men for at dette skal fungere må det regelsettet som gjelder for fotgjengerne i sosialsonen også gjelde for bilistene. Det er dette som er tanken med Shared space, fotgjengere, syklister og bilister skal på lik linje behandles som besøkende i det offentlige rom (Hamilton-Baillie & Jones 2005). Det er ikke snakk om en favorisering av de myke trafikantene, selv om det kan virke slik i forhold til separeringsprinsippet.

Professor Allan B. Jacobs ved the University of California (Berkeley) hevder at det meste av dagens vei og gateutforming blir til på bakgrunn av trafikkantagelser fremfor faktiske observasjoner fra prosjektområdet. Han mener det er på tide at planleggerne registrerer hva som er problemet med det eksisterende designet, og bruker disse registreringene til å skape bedre offentlige rom (Hamilton-Baillie 2008a).

Trafikksonen	Sosialsonen
Ett formål	Flere formål
Uniform	Variert
Strengt regulert	Kulturelt styrt
Upersonlig	Personlig
Forutsigbar	Uforutsigbar




Fig. 1.9. Mondermans vurdering av trafikksonen og sosialsonen

BIOGRAFIER

Hans Monderman (1945 – 2008)

Hans Monderman ble født i 1945 i provinsen Freisland, nord i Nederland. Han viste seg tidlig å være en løsningsorientert person, og valgte å studere for å bli sivilingeniør. Hans første jobb etter å ha fullført universitetet var i hjemprovinsen, hvor han jobbet med å designe gater. I tillegg jobbet han som kjørelærer, og opparbeidet seg en interesse for trafiksikkerhet. I 1982 ble Monderman utnevnt til sjef for trafiksikkerheten i byen Oudehaske. Byen hadde i lengre tid slitt med mange trafikkulykker, men midlene de hadde til rådighet var svært begrensede. Ved å redusere bruken av trafikklys, skilting, veimerking og fortauskanter skulle kostnadene holdes nede. Monderman håpet at den økende interaksjonen mellom de forskjellige trafikantgruppene ville bidra til lavere trafikkhastighet, og dermed også færre ulykker. Resultatene var mildt sagt overraskende, og den gjennomsnittlige trafikkhastigheten sank med hele 40%. Fram til sin død i 2008 rakk Monderman å sette sitt navn på mer enn hundre Shared space planer rundt omkring i Nederland.

Dette relativt enkle utformingsprinsippet bidro til å gjøre Monderman verdenskjent, og han regnes i dag som grunnleggeren av det moderne Shared space prinsippet (Spaces 2008).



Fig. 1.10. Hans Monderman

Ben Hamilton-Baillie (1955 – D.D)

Ben Hamilton-Baillie hadde en turbulent oppvekst med mye flytting. I dag er han bosatt og jobber i Bristol i England. Han er utdannet arkitekt, og har spesialisert seg på urban design og bevegelse. Etter å ha arbeidet flere år i utlandet flyttet Baillie tilbake til Bristol, hvor han i 13 år jobbet med boligfornyelse og utvikling. I dag er han sjef for firmaet Hamilton-Baillie Associates Ltd. Her jobber han med å gi råd og konsultasjon i forbindelse med trafikk og urban utvikling. Hans råd er i dag etterspurt også utenfor England.

Hamilton-Baillie fattet tidlig interesse for Hans Mondermans ideer om en sterkere integrasjon mellom trafikantgruppene. Og det var han som i forbindelse med et EU prosjekt i 2003 lanserte navnet "Shared space". Dette har siden blitt stående som en betegnelse på Mondermans utformingsprinsipp.

Hamilton-Baillies rolle som rådgiver, og hans interesse for Shared space har ført til at England i dag er en av de ledene nasjonene innenfor Shared space (Wikipedia 2011).



Fig. 1.11. Ben Hamilton-Baillie

SHARED SPACE I INN- OG UTLAND

Shared space i Norge

Dersom man søker på Shared space på internett dukker det ikke opp mange bilder av norske anlegg, men våre naboer Sverige og Danmark er derimot godt representert. Per dags dato finnes det vel egentlig ingen norske gater eller kryss som er ment å fungere etter fullverdig Shared space. Med det er noen anlegg som har elementer av Shared space. Det er naturlig å tro at disse har blitt til ved en tilfeldighet og senere fått tildelt merkelappen Shared space. Et par eksempler er Christiania torg og St. Olavs plass, begge i Oslo. I denne oppgaven har jeg ikke tenkt å bruke mye tid å ressurser på å undersøke hvorfor det finnes så få Shared space prosjekter i Norge, men det er nærliggende å tro at det skyldes en generell skepsis til trafikksikkerheten ved konseptet. Samtidig kan det være vanskelig å gi tillatelse til å sette i gang med prosjekter hvor utformingen bryter med opparbeidede normaler og veiledere.



Fig. 1.12. Christiania torg



Fig. 1.13. St. Olavs plass

Shared space i utlandet

Mens det er få eksempler på Shared space å finne i Norge, er det mange eksempler på vellykkede anlegg andre steder i Europa. Det startet som nevnt tidligere i Nederland. Her kan man finne små byer som mer eller mindre utelukkende er basert på Shared space. På listen over kjente anlegg finner vi blant annet et veikryss i Drachten med en ÅDT på 22 000 kjøretøy. Andre anlegg som er verdt å nevne er "the Brink" i Oosterwolde, et handelsområde i Wolvega og Rijksstratweg i Haren. Men også i våre naboland Sverige og Danmark finnes det flotte anlegg som har høstet internasjonal anerkjennelse. Skvallertorget i Norrköping ble i år 2000 omgjort fra et trafikkert veikryss til et flott torg. Også Centralplan i Värnamo og Fiskartorget i Västervik er svenske eksempler på Shared space. Danskene er blant annet kjent for en handlegate i Lyngby. England er et av landene som har realisert flest Shared space prosjekter de siste årene. Exhibition Road ble ferdigstilt i London i fjor, mens Kensington High Street tøyser strikken for hva som kan kalles Shared space.



Fig. 1.16. Skvallertorget i Norrköping



Fig. 1.14. Shared space anlegg i Drechten



Fig. 1.15. De Brink i Oosterwolde



Fig. 1.17. Exhibition Road i London



Del 2

-hvordan skape vel-
fungerende Shared space?

MYTER OM SHARED SPACE

Det er et generelt lavt kunnskapsnivå til Shared space i Norge. Dette fører igjen til at det oppstår myter og fordommer som kan bidra til at beslutningstagerne velger andre alternativer fremfor Shared space. Her skal jeg se på noen av de mytene som finnes om Shared space, og se hvilke som stemmer, og hvilke som kan avkreftes.

Shared space vil bidra til flere ulykker:

Den forskningen som er gjort på trafiksikkerhet ved Shared space anlegg er dessverre ikke så omfattende som den kunne ha vært. Mange av anleggene er såpass nye at det er vanskelig å si om de resultatene som er oppnådd er representative over tid. Selv om forskningen på trafiksikkerheten kunne vært bedre er det ingen ting som tyder på at Shared space er farligere enn konvensjonell vei- og gateutforming. De fleste undersøkelsene viser at anleggene har hatt en nedgang i trafikkulykker etter omleggingen til Shared space. Jeg kommer tilbake til dette senere i oppgaven.

Shared space vil skape dårligere trafikkflyt, og lengre køer:

Også på dette området er det gjort sporadisk forskning. Og resultatene gjør at det er helt umulig å konkludere med et ja eller nei. Enkelte områder har nemlig opplevd en langt bedre trafikkflyt etter omleggelsen til Shared space. Grunnen til dette er som regel at man har fjernet trafikklysene. Ved å gjøre dette har man fjernet mange sekunder hvor bilistene står stille å venter på grønt lys. Enkelte Shared space anlegg har også opplevd at den gjennomsnittlige tiden det tar å komme seg gjennom området har gått opp. Dette gjelder spesielt på anlegg med store fotgjengerstrømmer. Trafikkflyt og fremkommelighet vil også bli omtalt videre i oppgaven.

Shared space vil ekskludere svakere brukergrupper:

Dette punktet kan på sett og vis bekreftes. Det er en realitet at mange Shared space anlegg ikke har lyktes med å legge godt nok til rette for personer med funksjonshemninger. Dette gjelder spesielt blinde og folk med nedsatt synsevne. Hovedgrunnen til dette er at det finnes en tydelig konflikt mellom hva denne gruppen ønsker, og hva som skal til for at Shared space skal fungere. Personer med svekket syn foretrekker som regel minst mulig kontakt med biltrafikken, og de ønsker lysregulerte eller tydelig markerte fotgjengeroverganger. Shared space prinsippet bruker på den annen side nærheten mellom trafikantgruppene som en ressurs for å skape en utrygghetsfølelse og høyere oppmerksomhet. For de synshemmede blir denne utrygghetsfølelsen ofte så stor at de ikke tør å benytte området.

FORDELER MED SHARED SPACE

Estetiske og anvendbare områder med folkeliv

Et Shared space område vil i de fleste tilfeller ha et langt mer tiltalende estetisk uttrykk enn et område med hovedfokus på trafikkavvikling. Det finnes mange eksempler på grå veikryss som har blitt omgjort til vakre torg. Det er flere grunner til dette. Områder med Shared space har ofte en høy materialkvalitet. En plass uten nivåforskjeller, og med et sammenhengende belegg skaper også en større helhet. Trafikkskilt og veimerking er elementer som skaper et mindre estetisk bybilde. Områder med Shared space har som regel også en lavere belysning som forholder seg til de myke trafikantene, dette skaper en hyggeligere atmosfære. En spørreundersøkelse utført på Centralplan viste at 85% av de spurte mente at den estetiske utformingen av plassen var enten bra eller svært bra (Brenner 2006). Anleggene på Fiskartorget, Skvallertorget og i Drachten har også fått gode referanser av brukerne (Myrberg et al. 2008).

Det å skape gode estetiske områder er et effektivt virkemiddel for å tiltrekke seg mennesker. Et av målene med Shared space er nettopp det å skape hyggelige oppholdsrom for mennesker. Ved å senke trafikkhastigheten, og utvide de myke trafikantenes bruksområder, vil brukerne føle større aksept for opphold. Det er viktig at anleggene utstyres med sitteplasser og andre elementer som oppfordrer til opphold og sosialt liv (Myrberg 2009).

Områder uten trafikkskilt og fortauskanter er ofte også mye enklere å bruke til andre formål. Dette kan omfatte markeder, konserter eller andre kulturelle arrangementer. Bredere gangsoner og mer folkeliv legger også til rette for aktivitetsskapende tilbud som restauranter og kafeer med uteservering.

Lavere trafikkhastighet:

Alle eksemplene jeg har undersøkt viser at omgjøring til Shared space har en kraftig innvirkning på trafikkhastigheten. Dette skyldes ikke at fartsgrensen blir satt ned. Grunnen er at bilistene føler seg usikre, og senker hastigheten til en fart hvor de føler de har kontroll på de kaotiske omgivelsene. Det er sjelden man ser hastigheter på over 30 km/t i områder med Shared space.

For at myke trafikanter ved et eventuelt uhell ikke skal utsettes for krefter kroppen ikke kan tåle er det viktig at trafikkhastigheten ikke overskrider 30 km/t. For å oppnå optimale resultater på et anlegg med Shared space bør trafikkhastigheten ikke være særlig høyere enn 15-20 km/t. Målinger foretatt på en rekke ulike Shared space områder viser at en forsvarlig lav trafikkhastighet som regel er oppnådd. På flere Nederlandske anlegg har man sett at trafikkhastigheten har sunket med hele 40% etter ombyggingen til Shared space (Sørensen 2010).

Forskning på trafikkskader viser en markant vekst av påkjørsler med dødelig utfall når trafikkhastigheten er høyere enn 32 km/t. Dødeligheten ved en påkjørsel i 32 km/t ligger på ca 5%, mens den stiger til 45% ved en hastighet på 48 km/t. Ved en hastighet på 64 km/t er det 85% sjanse for dødelig utfall. Ved hastigheter høyere enn ca 30 km/t ser man også en sterk vekst i graden forgjengere og syklister opplever biltrafikken som en barriere. Gjennom evolusjonen kan det se ut som menneskenes hodeskalle er "designet" for å kunne slå hodet i en stein i maksimal løpefart i nedoverbakke og allikevel overleve. Påkjørsler i hastigheter høyere enn denne teoretiske løpefarten (ca 30 km/t) får derfor ofte et tragisk utfall (Hamilton-Baillie & Jones 2005).

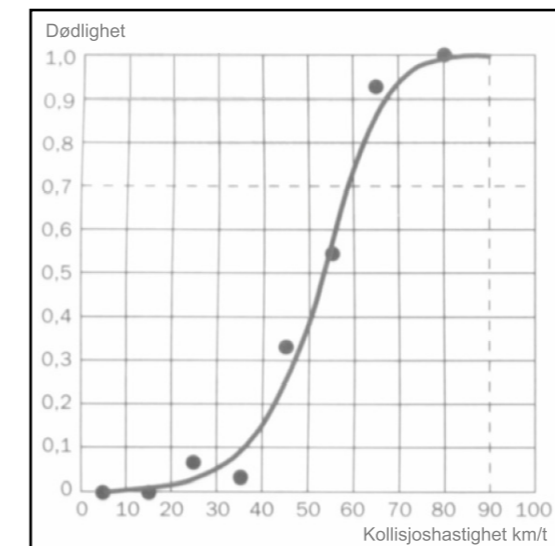


Fig. 2.1. Dødeligheten ved påkjørsler

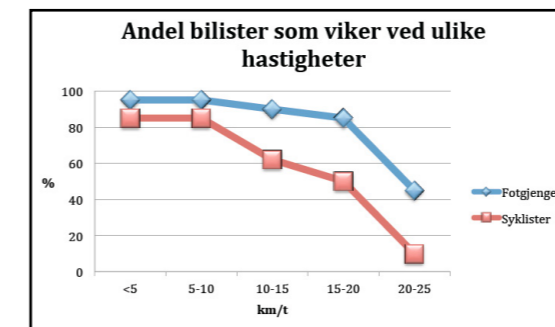


Fig. 2.2. Bilistenes vilje til å stoppe ved ulike hastigheter

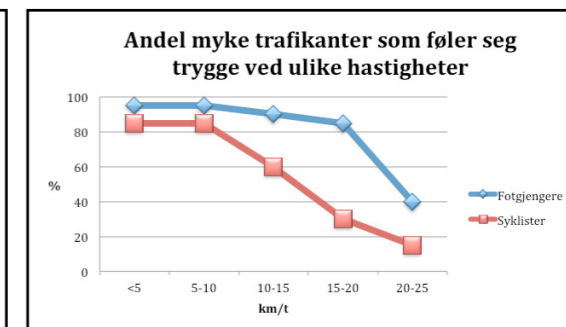


Fig. 2.3. Trafikkhastighetens innvirkning på de myke trafikantenes trygghetsfølelse

Bedre framkommelighet:

En av de største forskjellene på et område som blir omgjort til Shared space vil man se på framkommeligheten til fotgjengere og syklister. De har ofte muligheten til å krysse gata hvor de måtte ønske, og de slipper å vente ved trafikklys. Forskning på flere Shared space anlegg har vist at antallet bilister som stopper for å slippe frem en fotgjenger er svært høyt. Det samme gjelder også i stor grad for syklister.

Syklister stiller friere til å velge det bevegelsesmønsteret, og de krysningpunktene de ønsker i områder med Shared space. Undersøkelser viser at prosentvis bilister som viker for syklister varierer fra 35-86% på ulike Shared space anlegg. Bevegelsesfriheten og framkommeligheten til fotgjengerne er enda større enn syklisterne. Bilistene stopper i større grad for fotgjengere, noe som medfører færre stopp for denne trafikantgruppen. Flere steder stopper hele ni av ti bilister for en fotgjenger som skal krysse gate. Dette tallet er størst på torg og plasser, mens effekten er mindre på strekninger med Shared space (Sørensen 2010).

Når det gjelder framkommeligheten til bilene på områder med Shared space er forskningen relativt uklar, og tallene varierer stort fra område til område. Dette er helt naturlig når man ser på forskjellene på de anleggene som finnes i dag. Mange steder vises det til bedre framkommelighet. Dette kommer i hovedsak av en jevnere trafikkhastighet hvor bilistene slipper unødvendige stopp i lyskryss og lignende. I Christianfeld i Danmark ble køene i rushtiden redusert etter at man endret utformingen fra et lysregulert kryss, til en plass uten trafikkregulering. I Drachten gikk den gjennomsnittlige forsinkelsen i krysset fra 50 sekunder til ca. 20 sekunder etter ombygningen (Myrberg et al. 2008).

Andre anlegg viser at framkommeligheten for biler og kollektivtrafikk har blitt redusert på grunn av hyppige stopp for å slippe fram fotgjengere. Dette er for eksempel tilfellet på Skvallertorget (Myrberg et al. 2008).



Fig. 2.4. Fotgjengernes framkommelighet



Fig. 2.5. Syklistenes framkommelighet



Fig. 2.6. Bilistenes framkommelighet



Fig. 2.7. Bilistenes framkommelighet

Færre ulykker:

Den forskningen som er gjort på områder som har blitt omgjort til Shared space har vist en nedgang i antall ulykker etter omleggingen. Men mange av forskningsresultatene er relativt mangelfulle, og det er naturlig å anta at den positive effekten kan være noe overdrevet. Men det er ingen ting som tyder på at noen anlegg har hatt en stigende ulykkesprosent etter omleggingen.

I trafikksikkerhetshåndboken til Transportøkonomisk institutt er det gjort et forskningsprosjekt på ulykkestallene ved Shared space anlegg. De samlet inn ulykkestall fra før og etter omleggingen av 24 anlegg i tilsammen seks land. Deler av tallmaterialet de mottok var mangelfullt, og blir regnet for ikke å være statistisk pålitelig. Til sammen viste anleggene en nedgang i ulykker (person og materiell) på 17%. Reduksjonen når man kun så på personulykker var på 21%. Den største nedgangen i personulykker fant man på torg og kryss. Disse hadde en nedgang på hele 46%. Grunnen til at disse tallene ikke regnes som statistisk pålitelige er at det ikke er tatt hensyn til generell ulykkesutvikling, endringer i de ulike trafikantgruppene, regresjonseffekt og ulykkesmigrasjon. Til sammen fører dette til at effekten av Shared space antagelig har blitt overestimert. Det kommer frem av undersøkelsen at kryss og torg har en korttidseffekt som er større enn langtidseffekten, mens det motsatte er tilfellet på strekninger med Shared space (Sørensen 2010).

Skvallertorger hadde før ombygningen til Shared space 5-6 ulykker per år, ca 1 av disse var alvorlige ulykker. Etter ombygningen har det blitt registrert mindre enn 1 ulykke per år, og det har ikke forekommet alvorlige ulykker. Også på Centralplan har man sett en nedgang etter ombygningen fra 5 til 2 ulykker per år. I Drachten i Nederland hadde man over en 5 års periode før ombyggingen 8 ulykker, mens det de første 4 årene etter omleggingen ikke ble registrert en eneste ulykke. I Oosterwolde hadde man i snitt 3 alvorlige ulykker hvert år. I løpet av de 8 første årene med Shared space skjedde det ingen ulykker (Myrberg et al. 2008).

Det kan stilles et stort spørsmålstegn ved bruken av ulykkesstatistikk for å påpeke om en gate er farlig eller sikker. Mange veier og gaters lave ulykkestall kan rett og slett skyldes at de er så farlige at ingen tør å oppholde seg der. På denne måten skaper veien istedenfor en sterk barriere som er med på å isolere områder av byen, og dreper folkelivet (Adams 2007).

Mindre trafikkstøy og forurensning

Som følge av en lavere hastighet, vil også trafikkstøyen gå ned. Man får en jevn trafikkflyt med lav fart, fremfor rask akselerasjon og raske nedbremsinger. Med en jevnere trafikkflyt og lavere hastighet får man også lavere eksosutslipp og mindre svevestøv. Dette bedrer lukt-kvaliteten i byene, og gir innbyggerne et bedre og sunnere bymiljø. Mindre utslipp av drivhusgasser bidrar også til å bedre miljøet og klimaet på lang sikt.

Det er mange faktorer som spiller inn på miljøbelastningen av et anlegg. Det kan være både trafikkhastighet, trafikkmengde og jevnhet i kjøremønsteret. Shared space er kjent å gi lavere trafikkhastighet og jevnere trafikkflyt enn konvensjonelle veier og gater. Flere anlegg har også registrert en nedgang i ÅDT som følge av ombygningen. Bilister velger altså å benytte andre transportårer fremfor å kjøre på Shared space området. Bruken av andre dekker enn asfalt kan føre til en overflate med mer tekstur, og derav mer veistøy (Sørensen 2010).

Høyere tomtepriser:

Flottere anlegg, mer aktivitet og mindre trafikkstøy er alle ting som vil presse tomteverdiene oppover. De fleste som bor eller jobber i byen vil foretrekke å være omgitt av harmoniske offentlige rom, fremfor bråkete trafikkårer.

Forsking utført av MVA Consultancy i London i 2008 viser en statistisk sammenheng mellom kvaliteten på gater og verdien av omkringliggende eiendommer. En rekke områder hvor det ble foretatt endringer som bedret forholdene for myke trafikanter i gatene, ble testet oppimot områder som ikke gjennomgikk noen endringer. Resultatet var at verdien på områdene som fikk bedre folkeliv steg med 12% i forhold til de uforandrede områdene (Reid et al. 2009).

Lavere utbyggings/driftskostnader:

Det kan være vanskelig å fastslå den økonomiske gevinsten av Shared space. Materialene som brukes i for eksempel dekke er som regel dyrere enn det man normalt finner i konvensjonelle gater. Asfalt er et svært mye brukt materiale, men i Shared space ønsker man at dekket skal skille seg fra de omkringliggende veiarealene. På områder med Shared space brukes det ofte mer penger på gatemøbler som benker og søppelkasser. Men det som virkelig er med på å dra opp prisen på vanlige gater/gatekryss er innkjøp og vedlikehold av elektriske lys-systemer, skilting og veimerking. Og andre sikkerhetstiltak.

ULEMPER MED SHARED SPACE

Gamle og synshemmede føler seg utrygge:

De kraftigste reaksjonene imot Shared space kommer som regel fra blinde og mennesker med nedsatt syn. Grunnen til dette er at de føler seg utrygge på plasser hvor de ikke er skjermet fra trafikken. De savner ofte gode ledelinjer og muligheten til å krysse gata på "trygge" plasser. Det er ingen ting som tyder på at de svaksynte er oftere representerte i ulykker på områder med Shared space. Men det er et problem om de føler seg så utrygge at de velger å ikke benytte seg av området. Dette kan føre til en ekskludering som ikke er ønskelig. Eldre mennesker sier også ofte at de føler seg utrygge og forvirrede i møte med Shared space.

De vanligste problemene for synshemmede på Shared space områder er:

- De er redde for den motoriserte trafikken, og de sliter med å identifisere de ulike delene av gata.
- De sliter med navigasjonen på grunn av manglende ledelinjer.
- De har liten tiltro til bilistenes oppførsel.
- Savner trygge områder hvor de kan hvile og orientere seg. (Reid et al. 2009)

En interessegruppe for funksjonshemmede (The Joint Committee on Mobility of Blind and Partially Sighted People) i England har kommet med sine vurderinger av Shared space konseptet. De viser sin fulle støtte til et ønske om å redusere trafikkhastigheten, og gjøre gata til et sikrere område. De ønsker også en rekke av tiltakene ved Shared space velkommen. Blant disse er; smaler kjørebane og bredere fortau, utvidet bruk av gatemøbler og bedre belysning. På den annen side er de kritiske til at skillet mellom kjørearealet og gangsonen skal fjernes eller reduseres. Mange personer med nedsatt synsevne bruker nettopp dette nivåskillet til å navigere etter. De er også skeptiske til det å skulle kommunisere med bilistene, og forhandle om rettigheter gjennom øyekontakt (Quimby & Castle 2006).

Det kan oppstå problemer med å bruke et taktilt dekke som ledelinjer for svaksynte. Dette er et element som i utgangspunktet er ment for å signalisere fare. Overdreven bruk av disse elementene kan derfor fungere svært forvirrende for de synshemmede. For at det taktile belegget skal kunne føles under føttene må også høydeforskjellen i belegget være relativt stor. Store områder med denne typen belegg kan derfor skape problemer i forhold til allmenn ferdsel (Quimby & Castle 2006).

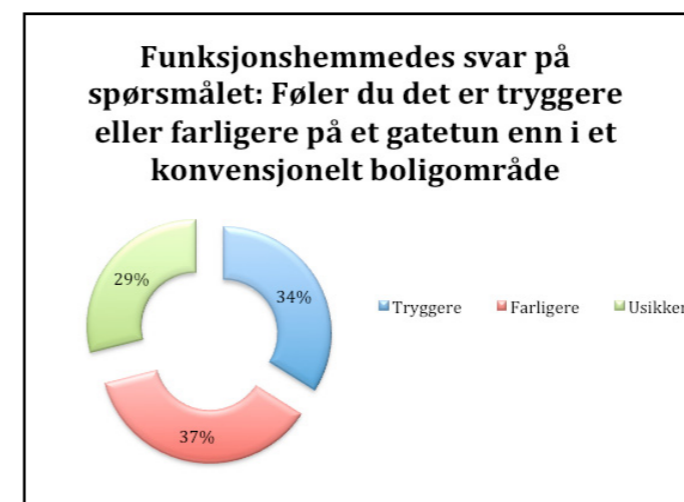


Fig. 2.8. Funksjonshemmedes trygghetsfølelse på gatetun. Dette resultatet er ikke direkte overførbart til Shared space

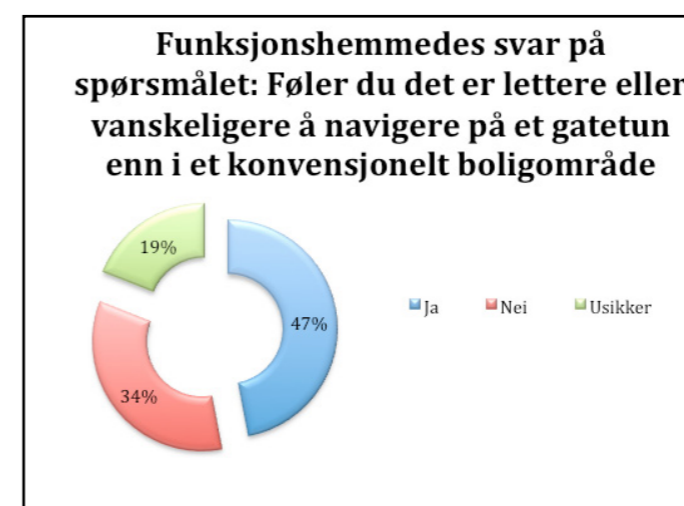


Fig. 2.9. Funksjonshemmedes evne til å orientere seg på et gatetun. Dette resultatet er ikke direkte overførbart til Shared space

Lavere fremkommelighet for kollektivtrafikk:

Blant annet Skvallertorget i Sverige registrerte en økning i snittiden det tok en buss å forsere krysset i forhold til før omleggelsen. Dette er en tendens som ikke kan sies å være et direkte resultat av Shared space, andre plasser har man nemlig registrert den motsatte effekten. Det er altså trafikkbelastningen på de forskjellige områdene som spiller inn.

Trange gater kan gi flere materielle skader:

Shared space blir ofte utformet med et smalere gateløp en det som er vanlig på konvensjonelle veier. Dette gjøres for å redusere trafikkhastigheten, og for å gjøre bilistene oppmerksomme på at de kommer inn i et nytt område med nye regler. Trangere gateløp, med elementer som lyktestolper, søppelkasser og pullerter tett på, øker risikoen for materielle skader.

Kan skape farlige situasjoner dersom forholdene for Shared space ikke ligger til rette:

Det er veldig viktig at Shared space ikke anlegges på et område som ikke er egnet for det. Dette kan få store konsekvenser for både trafiksikkerhet og fremkommelighet. Dersom det er en mangel på myke trafikanter som krysser veien, vil bilistene etter hvert øke hastigheten, og oppføre seg som de gjør på en vanlig vei med separering. Dette gjør at de få fotgjengerne som finnes kan få store problemer med å krysse gata, og sjansen for påkjørsler øker. Blir strømmen av fotgjengere derimot for stor, vil dette gå utover bilistenes fremkommelighet. En kontinuerlig strøm av mennesker vil føre til at bilflyten stopper opp, og køer etableres.

Hans Monderman og Ben Hamilton-Baillie hevder at de forskjellige brukerne på et Shared space område skal forhandle om rettigheter gjennom øyekontakt. Dette kan skape flere vanskelige situasjoner. Øyekontakten kan være vanskelig å tolke på langt hold eller i motlys. Det skaper også problemer i mørket og når været er dårlig. Øyekontakt er naturligvis vanskelig for blinde eller personer med redusert syn. Det å oppnå øyekontakt viser også kun at de to brukerne ser og er bevisste på hverandre. Det å skape en enighet, samt å forstå hverandre kan være vanskelig (Quimby & Castle 2006).

Problemer i forhold til parkering og varetransport:

Parkerte biler og varelevering kan bidra til å svekke sikten for brukere av Shared space anlegg. Fotgjengere kan smette fram fra bak en parkert bil og rett ut i gateløpet. Bilistene får også tilgang til mye av gangsonereale, noe som kan føre til mye ulovlig parkering. En positiv effekt av gateparkering er at den ofte gjør bilistene mer oppmerksomme, og bidrar dermed til å senke trafikkhastigheten.

Torg med god plass som benytter seg av Shared space uten regulering kan fort få problemer med ulovlig og uhensiktsmessig parkering som blokkerer inngangspartier og lignende. Ofte er det kun handicap parkering som tillates på slike plasser (Sørensen 2010).

Kan kreve endringer i opparbeidede veiledere:

Ettersom Shared space er et relativt nytt begrep i norsk vei og gateplanlegging finnes det ingen opparbeidede håndbøker og veiledere for hvordan nye områder skal utformes.

Fokuset på estetikk går utover brukervennligheten:

Et sterkt fokus på å styrke områdets estetiske kvaliteter går også noen ganger utover plassens brukervennlighet. På flere av dagens Shared space områder har det på mye av arealene blitt benyttet gatestein. Dette fungerer bra for å varsle bilistene om en endring av gata. Det gir som regel også bra estetisk preg. Ulempen med denne typen belegg er at det er lite foretrukket av syklistene og rullestolbrukere. Det fører også til mye slitasje på biler, og lager en del støy. Gatestein er også dyrt å legge, og krever mye vedlikehold.

En dansk undersøkelse av Shared space anlegg viser at mange prosjekter har lagt større vekt på den estetiske utformingen enn det å legge til rette for områdets mange funksjoner. Dette har ført til at enkelte brukergrupper ikke benytter de arealene de er ment å bruke, ettersom forholdene ikke ligger til rette for dem. Bruken av gatestein ser ut til å være hovedårsaken til dette problemet. Syklistene velger å sykle på gangarealene dersom kjørearealene har gatestein. Rullestolbrukere opplever fotgjengeroverganger med gatestein som en utfordring. Det blir derfor konkludert med at gatestein er et uegnet belegg på områder med Shared space. Det bidrar til å ekskludere brukergrupper, fremfor å skape liv og aktivitet (Myrberg 2009).

HVORFOR SHARED SPACE?

Det finnes flere forskjellige grunner til å bygge om gater og plasser til Shared space. Som nevnt tidligere i oppgaven var det hensynet til trafikksikkerhet som lå bak Hans Mondermans Shared space prosjekter. Han ble bedt om å finne en løsning på problemet med mange personskader i forbindelse med påkjørsler, og utformingen uten trafikklys og skilting ble til som et resultat av dette. Estetikk og fremkommelighet for myke trafikanter var altså ikke hovedprioriteter i Mondermans design, men en positiv ringvirkning. Det er et interessant poeng at trafikksikkerheten (som i dag ofte er grunnen til at Shared space prosjekter blir vraket) var årsaken til etableringen av hele Shared space konseptet.

En forbedring av trafikkforhold og stedets oppholdsfunksjon har vært det viktigste målet for etableringen av mange Shared space anlegg. Det er altså et ønske om å styrke stedsfølelsen til området. En transformasjon fra trafikkrom til aktivitetsrom. I denne tankegangen spiller også estetikk en viktig rolle.

Det er fortsatt flere eksempler på at Shared space først og fremst blir brukt som et virkemiddel for å bedre trafikksikkerheten. Et eksempel på dette er Skvallertorget. Her hadde de et svært ulykkesbelastet kryss, og det var forventet en sterk økning i antall fotgjengere som følge av utbygging av universitetet. Løsningen ble en utforming etter Shared space konseptet, noe som har vist seg svært vellykket (Myrberg et al. 2008).

I enkelte prosjekter blir også hensynet til miljøet nevnt som en utslagsgivende faktor for valget av Shared space. Dette er fordi den lave trafikkhastigheten fører til lavere utslipp og redusert trafikkstøy (Myrberg et al. 2008).

I artikkelen "Shared space: Safe or Dangerous?" står det at Shared space i utgangspunktet er urbane utviklingsprosjekter som er ment for å oppgradere gater og plasser. Målet er ikke først og fremst å forbedre trafikkapasiteten eller ulykkesstatistikken ved å få ned ulykkeskonsentrasjonen eller finne tiltak for en mer effektiv trafikkflyt. Shared space handler om å heve stedets plassfunksjon, men på en slik måte at trafikkflyt og sikkerhet optimaliseres (Methorst et al. 2007).

Forskning på eksisterende Shared space anlegg viste at ved overaskende få prosjekter var det foretatt grundige evalueringer i forhold til trafikksikkerhet. Grunnet til dette er at det ofte er urbane designere og transportplanleggere som står bak planleggingen og byggingen. Disse har ofte et større fokus på trivsel enn trafikksikkerhet (Quimby & Castle 2006). Det er derfor viktig å få flere faggrupper involvert i utviklingen av Shared space, slik at alle hensyn blir ivaretatt på best mulig måte.

FORUTSETNINGER FOR SHARED SPACE

Det er flere forutsetninger som bør ligge til grunn for at etableringen av Shared space skal kunne lykkes.

Det bør være en jevn strøm av myke trafikanter, men ikke så mange at det stopper fremkommeligheten for bilistene (Karl Johansgate ville for eksempel ikke fungert uten lysregulering). Jo flere biler det er på området jo flere myke trafikanter trengs for å skape velfungerende Shared space (Sørensen 2010). Dersom det ikke allerede er en god strøm av myke trafikanter på stedet er det viktig at den nye utformingen tilbyr noe nytt som kan være med på å generere den ønskede aktiviteten.

Liten til moderat biltrafikk er ønskelig. Et avlastningsnett for gjennomgangstrafikk er å foretrekke. Ved stor biltrafikk kan Shared space med større grad av regulering etableres. Ved svært stor biltrafikk vil separeringstiltak være å foretrekke. Den engelske Manual for Streets fra 2007 har kommet fram til at når et Shared space område får en biltrafikk på mer enn 100 biler i timen vil fotgjengerne oppleve det som en vei som må krysses, fremfor et område å oppholde seg i. De sier også at dette nødvendigvis ikke er en øvre grense for Shared space, ettersom flere anlegg har vist gode resultater med langt høyere biltrafikk (Transport 2011). En forutsetning for vellykket Shared space er at det finnes et bilveinett av høy klasse som går utenom, til og fra området (Sørensen 2010).

Gata/plassen bør være omringet av sterke bygningsfasader, og det må finnes målpunkter som tiltrekker seg myke trafikanter. For å sikre et høyt antall myke trafikanter er det også ønskelig om gata/plassen inngår i en viktig gangforbindelse.

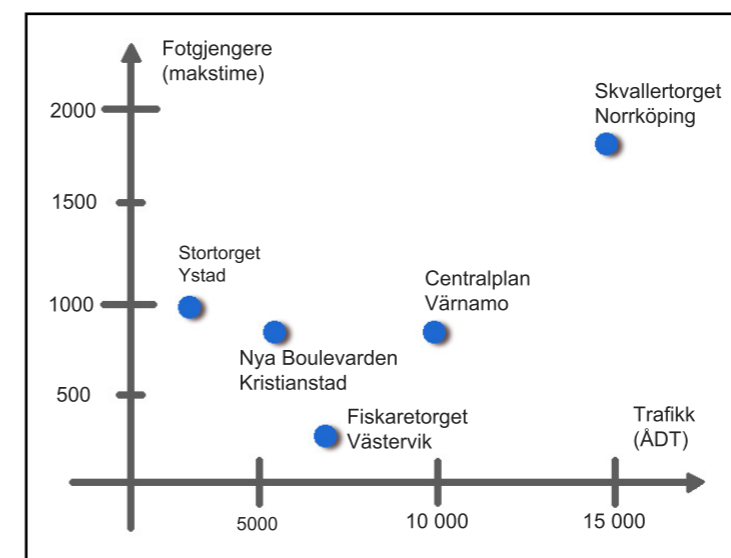


Fig. 2.10. Forholde mellom fotgjengere og kjøretøy på flere vellykkede Shared space anlegg i Sverige

HVORDAN SKAPE GOD SHARED SPACE?

Som nevnt tidligere er det mange ulikheter å se på de forskjellige Shared space områdene rundt om i Europa. Dette kommer av at hver enkelt plass eller gate fungerer best dersom den er tilpasset stedet den befinner seg på. Plassen man har til rådighet har stor innvirkning, det samme har trafikkmengden og antall myke trafikanter. Men det er en del elementer som er nødvendige eller ønskelige for å skape god Shared space.

Mange av tiltakene ved Shared space bidrar til å fjerne "veipreget", og styrke byrommet.

En mann som har veldig mange interessante meninger om hvordan man skaper gode offentlige rom er australieren David Engwicht. Han snakke om "the art of place making". Plass skapning i hans forstand betyr å tilføre et område aktivitet og kvalitet som transformerer det fra et område til en plass. Han trekker en direkte sammenligning til hvordan man forandrer et hus til et hjem. Engwicht sier at man kan kjøpe et hus for penger, men man kan ikke kjøpe et hjem. En dyr interiørarkitekt vil ikke kunne transformere huset til et hjem. Det er ikke de fysiske elementene som skaper et hjem, men hva vi som mennesker tilfører huset som gjør at man føler seg hjemme. Han hevder at for å kunne skape gode offentlige rom må man bryte konvensjonelle designregler. Dersom man ikke gjør dette vil han ende opp med et område som er helt likt alle andre (Engwicht 2010).

Engwicht mener at et av de største problemene med dagens utforming av det offentlige rom er det overdrevne fokuset på bevegelse. Han sier vi må slutte å se på gater som korridorer, og heller behandle dem som rom. Også her trekker han sammenligningen til hus. Det er i husets rom aktivitet og hygge skjer, ikke i ganger og korridorer. Måten å forandre en gate fra en rekke korridorer til rom på er å fjerne veggene å omgjøre disse til flerbruksområder som kan nyttes både til opphold og som korridorer. Et eksempel på dette er bruken av gatemøbler for å regulere trafikkkrommet. Han hevdet at det viktigste virkemiddelet for å skape aktivitet og menneskelig tilstedeværelse i det offentlige rom er å legge til rette for spontane aktiviteter. Ved å rette benker og stoler imot folkemassene vil folk sette seg ned, observere, lage historier og bli en del av rommet. "dersom det tar dobbelt så lang tid å gå gjennom et område vil området bli dobbelt så fullt av mennesker". Det gjelder altså å senke hastigheten på menneskene som benytter seg av området. Man må ha tilbud som stopper fotgjengerne og inviterer dem til å bruke området til noe annet enn lineær bevegelse. Dette kan være alt fra restauranter og kafeer, og benker som barn liker å klatre på til gatemusikanter og tryllekunstnere. Engwicht hevder at en av de største feilene som blir gjort når det gjelder å planlegge plasser er at man utvider de fotgjengerbaserte områdene i håp om å bidra til mer folkeliv. Han sier at

man skal kun utvide disse områdene dersom de eksisterende fotgjengerområdene allerede er utnyttet til det fulle. For å illustrere dette trekker han paralleller til det å holde en fest. Se for deg at du holder en fest med fullt hus og god stemning. Plutselig dukker fem naboer opp og spør om de kan låne 10 gjester hver, for de vil også ha en fest. Resultatet av dette vil være at festen "dør". Ved å spre aktiviteten utover store områder vil man trenge en mangedobling av fotgjengere for at områdene skal fungere (Engwicht 2010).

De ulike tiltakene som benyttes for å skape god Shared space henger ofte godt sammen. Den viktigste forutsetningen for at prinsippet skal fungere er at trafikkhastigheten holdes lav. En lav trafikkhastighet oppnås gjennom en skapt utrygghetsfølelse. Denne utrygghetsfølelsen skapes blant annet ved at de konvensjonelle sikkerhetstiltakene fjernes eller reduseres.

Lavere trafikkhastighet:

For at delingen av området og kommunikasjonen mellom brukerne skal fungere bør trafikkhastigheten ikke overstige 30 km/t. Det er viktig å bruke de designelementene man har for å legge til rette for ønsket fart. Fartsgrensen kan fint være på 30 km/t selv om den ønskede hastigheten er 15-25 km/t. Fartsgrensen er å se på som en øvre tillatt hastighet, og denne vil ikke endre seg selv om forholdene på området gjør det. Den reelle hastigheten på Shared space områder ligger som regel vesentlig lavere enn fartsgrensen. Trafikkhastigheten på en plass/gate vil også variere avhengig av trafikk og føre (Transport 2011). Det at hastighetene som regel ligger under fartsgrensen viser at trafikantene er kapable til å bruke fornuften og innrette seg etter forholdene. De kjører i en hastighet hvor de føler de har kontroll over de stadig skiftende omgivelsene. Det er ikke alle Shared space anlegg som fungerer like godt. Hovedproblemet ved de fleste mislykkede anleggene er at man ikke har klart å legge til rette for en lav nok trafikkhastighet. Biltrafikken beveger seg så raskt at bilistene unnlater å stoppe for fotgjengere (Myrberg et al. 2008).

David Engwicht hevder at trafikkhastigheten i hovedsak påvirkes av menneskelig tilstedeværelse i gatebildet (Hamilton-Baillie 2008b).

Studier fra Skvallertorget viste at trafikkhastigheten varierte med antallet myke trafikanter som til en hver tid oppholdt seg på plassen. Men at den på dag og kveldstid var relativt jevn. På nattestid gikk derimot trafikkhastigheten opp, uten å overskride 26 km/t (Tyréns 2007).

Quimby og James har satt opp noen punkter som viser forhold som er avgjørende for om fotgjengere er villige til å dele areal med trafikantene. Disse punktene viser at jo høyere trafikkallet er jo lavere bør hastigheten være. Fotgjengerne vil behandle området som en vanlig vei dersom:

1. Trafikken er høyere enn 50 biler i timen, og med en 85% hastighet på 30 mph.
2. Trafikken er høyere enn 100 biler i timen, og med en 85% hastighet på 25 mph.
3. Trafikken er høyere enn 200 biler i timen, og med en 85% hastighet på 20 mph (Quimby & Castle 2006)

Skape en utrygghetsfølelse

Et av de viktigste prinsippene med Shared space konseptet er at man styrer brukernes væremåte gjennom en skapt utrygghetsfølelse. Når bilistene føler seg usikre eller utrygge reduserer de hastigheten og blir mer oppmerksomme på sine omgivelser. Resultatet blir mer kommunikasjon med andre trafikantgrupper og færre ulykker. Gjennom konvensjonell vei- og gateutforming med separering skjer det motsatte. Nettopp dette omtaler geografi professor John Adams i sin forskning på risiko og sikkerhet. Han snakker om risiko kompensasjon, og hvordan folk forandrer sitt handlingsmønster avhengig av tryggheten de føler fra omgivelsene. Han nevner et eksempel; dersom du monterer bedre bremses på bilen din, vil du ikke lenger kjøre på samme måten som du gjorde tidligere. Den føyte tryggheten av nye bremses vil føre til at du kjører fortere og bremses senere (Clarke 2006).

En av grunnleggerne av woonerf prinsippet i Nederland Joost Vahl har uttalt at "Den eneste måten å gjøre et trafikkryss sikkert på, er å gjøre det farlig!" (Hamilton-Baillie & Jones 2005).

Ben Hamilton-Baillie illustrerer hvordan denne føyte utryggheten fungerer ved å trekke en parallell til en skøytebane. Han sier at et konsept der en rekke ulike mennesker med forskjellig ferdighetsnivå sklir rundt på en glatt overflate med stålblader under føttene ikke høres spesielt trygt ut. Det at det ikke finnes skrevne regler hjelper heller ikke. Men utrolig nok fungerer skøytebanene veldig bra. Øyekontakt, oppmerksomhet og hensyn fører til at få ulykker oppstår. Uskrevne regler styrer nybegynnerne ut mot kantene og de raskere skøyteføperne inn mot midten (Hamilton-Baillie 2008a).

Det er ikke en universal enighet om at det å skape farlige plasser gjør dem sikre. For at dette skal være tilfellet er man avhengige av at brukerne har evnen til å oppdage og gjenkjenne fare, samt at de vet hvordan de skal opptre for å unngå denne faren. Det er også et spørsmål om det etiske i en slik situasjon. Er det forsvarlig å skape potensielt farlige situasjoner, og sette ansvaret for at disse situasjonene ikke oppstår på de svakeste gruppene? Det har på enkelte Shared space anlegg blitt registrert at noen bilistene presser seg fram, og legger hele sikkerhetsansvaret over på de myke trafikantene (Methorst et al. 2007).

Reduserte eller ingen fortauskanter:

Shared space forsøker ofte å viske ut skillet mellom veiareal og gangareal. Dette er for å gjøre brukerne oppmerksomme på at de deler området de befinner seg på, og at de må forholde seg til hverandre. Ved å fjerne fortauskantene, og benytte samme dekke på vei og gangareal oppleves hele området som en enhet. Dette gir også et mer helhetlig estetisk preg.

Det er langt ifra alle Shared space områder som har valgt å fjerne fortauskantene helt. Ofte nøyer man seg med å redusere høyden slik at den ikke skal oppleves som en barriere. Det er flere grunner til at dette blir gjort. Ofte ønsker man et bestemt kjøremønster for bilene. Man vil altså ikke at de skal ha muligheten til å benytte seg av hele gaterommet, og fortauskantene blir brukt for å informere om bilistenes oppholdsrom. Fortauskanter kan også bidra til å gi forgjengerne en ekstra trygghet, de vet at så lenge de befinner seg på "fortauet" trenger de ikke å forholde seg til bilistene. Et annet argument for å benytte fortauskanter er at de ofte fungerer som utmerkede ledelinjer for blinde og svaksynte. En ting man skal være bevisst på når man benytter lave fortauskanter er at de fort kan bli snublekanter. Faren for dette kan reduseres ved bruk av kontrastfarger.

Shared space som er utformet uten bruk av fortauskanter kalles ofte for shared surface streets. Dette betyr ikke nødvendigvis at hele området benyttes av både fotgjengere og bilister, men det finnes ingen forhøyet kant som skiller de to brukergruppene fra hverandre. En slik jevn overflate brukes altså for å fjerne den visuelle barrieren mellom fotgjengere og bilister. Man skal være forsiktig med å opprette en jevn overflate kun for å forbedre det estetiske uttrykket. Dette er et tiltak som bør vurderes i gater hvor forholdene ligger til rette for mer interaksjon mellom biler og myke trafikanter. Positive effekter av en jevn overflate er blant annet at det blir lettere å krysse gata. Det kan ha en beroligende effekt på trafikken. Og det gjør det mulig å benytte gata til mange forskjellige formål. Forskning har også vist at personer med hørselsproblemer, bevegelseshemninger og læringsvansker foretrekker et jevnt underlag.

På områder med stor biltrafikk er det av sikkerhetsmessige årsaker ofte nødvendig med en nivåforskjell mellom kjørearealet og gangarealet. Dette kan også være ønskelig på historiske gater, hvor det er viktig å definere gateløpet. Det er spesielt for blinde og mennesker med nedsatt syn at en jevn overflate kan skape problemer. De benytter ofte fortauskantene til å definere de "trygge" områdene. Det er derfor viktig å etablere safe space på områder med jevn overflate (Transport 2011). Hans Monderman hevder at en fortauskant på mer enn 6 cm bidrar til å separere trafikanter fra hverandre (Myrberg et al. 2008).

Forskning viser at ved å redusere barrieren mellom fotgjengere og bilister vil interaksjonen mellom disse stige. Den uskrevne prioriteringen til bilistene forsvinner noe som reduserer den fysiske og psykiske barrieren som forgjengerne opplever (Transport 2011).

Redusert eller ingen skilting:

Trafikkskilt er også et element man som regel finner mindre av på et område med Shared space enn i en vanlig gate. Skiltene er satt opp for å fortelle de ulike brukerne hvordan de skal oppføre seg på området. Disse reglene er de samme til alle døgnets tider, og tar ikke hensyn til varierende forhold i gatebildet. Skiltene tar fokus vekk fra det som foregår rundt brukeren, og skaper en falsk trygghetsfølelse. I Shared space ønsker man å fjerne dette regelverket. De nye reglene er vanlig "folkeskikk" og kommunikasjon brukerne imellom. Istedenfor å skape en kunstig trygghetsfølelse skaper man en utrygghetsfølelse som bidrar til oppmerksomme brukere og lavere trafikkhastighet. Ved å fjerne skiltene får man også en mer oversiktlig plass med bedre sikt. Og et renere design.

Den Engelske forskeren Donald Broadbent jobbet i mange år med å kartlegge hjernens evne til å ta til seg informasjon. Hans resultater viste at når hjernen blir matet med mye informasjon klarer den ikke lenger å skille det viktige fra det uviktige. Blir du som bilist mottaker for en hel del irrelevant informasjon, er sjansen stor for at den viktige informasjonen blir ignorert. Dette kan igjen gå utover sjåførens hovedoppgaver som er å kontrollere bilen i en fart som er tilpasset omgivelsene. En overdreven bruk av skilt og veimerking er av typen "rot" som kan være med på forstyrre sjåføren, og skape farlige situasjoner (Quimby & Castle 2006).



Fig. 2.11. En reduksjon av skiltbruken er et av målene med Shared space

Redusert eller ingen bruk av veimerking

Veimerking er også et grep som brukes for å markere brukernes tiltenkte arealer. Bilistene blir bedt om å oppholde seg innenfor ett sett med gule eller hvite striper, og innenfor disse er det de som regjerer. Den eneste gangen en fotgjenger kan ferdes her, er dersom en overgang er markert med brede hvite sebrastriper. Fjerning av veimerkingen har samme effekt som med fortauskantene og skiltene. Det gjør brukerne mer oppmerksomme på hva som foregår rundt dem. De fleste påkjørslene skjer på fotgjengeroverganger. Grunnen til dette er at forgjengerne føler seg trygge, og går ut i gata uten å se seg for. En reduksjon av veimerkingen har også en estetisk effekt.

Det har blitt foretatt lite forskning på effekten av veimerking. I Norfolk i England viste det seg at gjennomsnittshastigheten på en vei med fartsgrense på 30 mph sank med 7 mph etter at den hvite senterlinjen ble fjernet. Også andre steder i England har dette tiltaket blitt gjennomført. Resultatet er en nedgang i kollisjoner på 35 % og en fartsreduksjon på 5% (Quimby & Castle 2006). Disse resultatene stammer fra landsbygda i England, og er derfor ikke direkte sammenlignbare med sentrale bystrøk i Norge.

Redusert bruk av lysregulering:

Lysregulerte kryss og fotgjengeroverganger er svært mye brukt i byene. På enkelte områder fungerer det svært bra, mens andre steder skaper det frustrasjon og problemer. Lysene er ofte forhåndsinnstilt, og blir derfor ikke påvirket av situasjonen og trafikken på området. Dette fører ofte til mye unødvendig venting for både fotgjengere og bilister. Mange bilister holder også svært høy fart for å rekke å passere på grønt lys. Shared space gir som regel en lavere maksfart på trafikken, men ved å fjerne de unødvendige stoppene i lyskryss opplever man ofte at trafikken allikevel flyter raskere. Den store vinneren er de myke trafikantene. For disse går det som regel mye raskere å krysse en gate med Shared space.

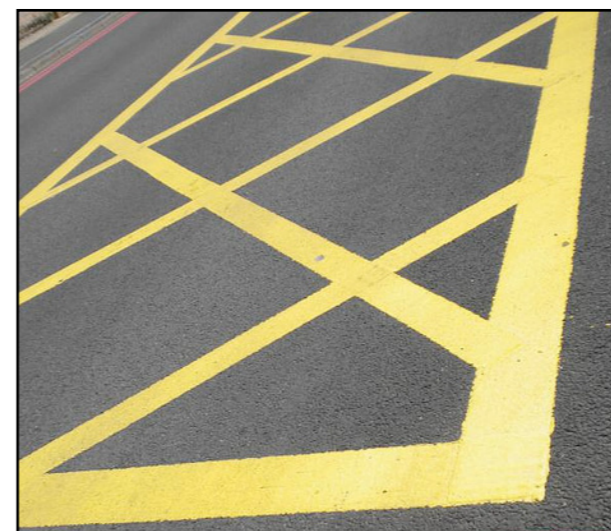


Fig. 2.12. Innstramning av veimerkingen

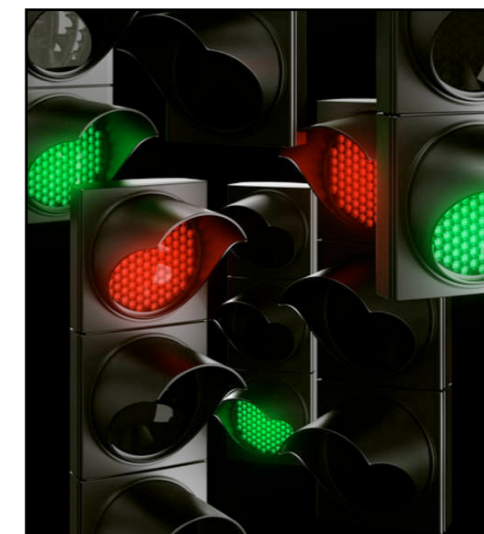


Fig. 2.13. Mindre lysregulering

Et område som skiller seg fra omkringliggende områder:

På Shared space områder gjøres det ofte utformingsgrep for å skille området fra de omkringliggende områdene. Grunnen til dette er at brukerne skal bevisstgjøres på at de befinner seg i et nytt område med nye regler. Det å skille området fra omgivelsene kan gjøres på mange forskjellige måter.

Et grep som har blitt benyttet på nesten alle Shared space anlegg er å bruke et dekke som skiller seg fra det som brukes på omkringliggende området. Foruten å varsle brukerne om en atferdsendring, og å heve det estetiske uttrykket, kan dekket også være med på å senke trafikkhastigheten. Bruk av natursteinsheller har vist seg å redusere trafikkhastigheten med 2,5 - 4,5 mph (Transport 2011).

Et annet grep for å varsle bilistene om at de kommer inn i et Shared space område er å snevre inn gateløpet. Når gateløpet snevres inn, blir nærheten til potensielle farer større. Dette bidrar til at bilistene reduserer farten, og blir mer oppmerksomme. Det å snevre inn gateløpet kombineres ofte med et skifte til et mer taktilt belegg (Transport 2011).

Det brukes også ofte ramper for å varsle brukerne, og da spesielt bilistene om at de er på vei inn i et nytt område. På Skvallertorget ble det ved alle innkjøringsmulighetene til torget bygd ramper på 1,25 meter i lengde. Rampene hadde en stigningsgrad på 1:16, og førte til at torget ble hevet med ca. 10 cm (Tyréns 2007).

Universell utforming:

Et Shared space anlegg må anses som mislykket dersom utformingen er gjort på en slik måte at den ekskluderer enkelte brukergrupper fra å bruke det. Shared space bygger på en likestilling av brukerne, og det er derfor helt nødvendig at reglene om universell utforming følges.

Det er svært viktig at blinde og svaksynte skal føle en tilstrekkelig trygghet når de befinner seg på et område med Shared space. Dette skaper spesielt problemer på områder hvor man har valgt å benytte et gulv uten nivåforskjeller. Fortauskanten er nemlig sammen med fasadelinjen blant de beste lederlinjene i byrommene. Taktile ledelinjer kan fungere bra, men det er viktig å ikke overdrive bruken av disse. Taktile ledelinjer for svaksynte bør ha en bredde på 600 – 800 millimeter for å oppnå best mulig resultat. Ved krysningssoner bør det brukes en annen type taktilt belegget (Transport 2011).

Safe space

Etableringen av safe space er i utgangspunktet kun nødvendig på områder uten fortauskanter. Men også disse områdene kan klare seg uten. Blant annet ved at trafikken er så liten at fotgjengerne blir den dominerende brukergruppen. Safe space vil si et område designet for fotgjengere der interaksjon med bilister er svært usannsynlig. Safe space er spesielt hensiktsmessig for eldre og folk med synshemninger, og skal derfor designes med hensyn til disse. Sonene bør være sammenhengende mellom veikryss og tilknyttet passende krysningsspunkter. Elementene som bidrar til å skjerme fotgjengerne kan variere fra fortauskanter, pullerter, trær, søppelkasser, benker og lyktestolper (Transport 2011).

Begrepet Safe space er utarbeidet i samarbeid med den engelske førerhundorganisasjonen, og er ment for at synshemmede skal kunne føle seg tryggere når de oppholder seg på Shared space områder. Safe space ligger et sted mellom konvensjonell gateutforming med separerte kjørefelt og gangsoner og fullverdig Shared space. Man regulerer til en viss grad biltrafikken slik at den oppholder seg på en bestemt del av gata. Ved siden av dette lager man egne sikre soner for fotgjengerne, der de er skjermet fra biltrafikken ved hjelp av lave fortauskanter, pullerter, lyktestolper, trær, blomsterkasser og lignende. På denne måten blir kjørebane et shared space areal hvor fotgjengere og syklister kan krysse. Mens de beskyttede områdene blir Safe space (Myrberg 2009).

Aktivitet og opphold:

Frittstående sitteplasser, kafeer og restauranter bidrar til å fjerne veipreget, og styrker plass-følelsen i det offentlige rom. Det er viktig for å få folk til å oppholde seg i området og skaper aktivitet. Muligheten til å sette seg å hvile er også essensielt for eldre og folk med bevegelseshemninger (Transport 2011). Eksistensen av gode sitteplasser er helt avgjørende for om et område kan forvente menneskelig opphold eller ikke. Det har ikke så mye å si om sitteplassene er i forbindelse med restauranter eller ikke, men de må være synlige og i tilstrekkelige mengder. Det er personer som stopper og benytter områdene som bidrar til å skape liv og aktivitet i gata (Myrberg 2009).

I følge Department for Transport bør det ikke være mer enn 50 meter mellom hver sitteplass på områder med mye menneskelig aktivitet. Benker og lignende kan også brukes for å definere gatas/plassens bruksmønster (Transport 2011).

Kafeer og restauranter trekker også til seg mennesker som kanskje ikke ellers ville benyttet området. På denne måten bidrar de til å øke livet og aktiviteten i gata. Det samme gjelder for andre målpunkter som museer, konserthus, kinoer, utesteder og lignende. Det at gata, eller områdene rundt kan tilby er rikt spekter av aktivitetsskapende tilbud har stor innvirkning på hvor godt Shared space vil fungere. Når aktiviteten og oppholdet stiger, blir bilistene i større grad gjort oppmerksomme på de myke trafikantenes tilstedeværelse, og innrette adferden etter dette.

Belysning er også en viktig faktor for liv og aktivitet i gata. Shared space har et regelsett som bygger på kommunikasjon mellom brukergruppene. Det er derfor viktig at bilister og fotgjengere kan se hverandre til alle døgnets tider. Belysningen bør ha en menneskelig tilknytning. For at brukerne skal føle seg trygge er det viktig å unngå mørklagte områder (Transport 2011).

Områdene bør også være enkle å vedlikeholde. Kroker hvor man ikke kommer til med feiemaskin bør unngås.

Bevegelsesfrihet:

Kryssing av gata i et Shared space område kan foregå på mange forskjellige måter. Det kan være fri kryssing uten markerte overganger. Kontrastfarger kan brukes for å markere overgangssoner. Pullerter eller stolper kan markere de vanligste kryssningsområdene. Forhøyninger i gata kan skape sikre overgangssoner. Innsnevring av kjørefeltene kan varsle bilistene om økende fotgjengertrafikk. Eller en endring av dekke og tekstur kan benyttes. Overgangssonene bør lages slik at de kan krysses fra flere vinkler (Transport 2011).

Folk velger som regel å krysse gata på den korteste veien (som regel diagonalt). For at synshemmede skal trives best mulig kan det allikevel være hensiktsmessig å beholde et stigemønster for kryssing av veien (Reid et al. 2009).

Begrensede parkeringsmuligheter:

For å sikte gode bevegelsesmuligheter og sikkerhet for de myke trafikantene bør gateparkeringen begrenses. Eventuell gateparkering må planlegges nøye. Dette gjelder spesielt på områder med en jevn overflate. Parkerte biler kan hindre fremkommeligheten til forgjengere, og synshemmede kan skade seg på speil og åpne dører.

Men gateparkeringen kan også brukes aktivt i en Shared space utforming. Parkerte biler kan for eksempel bidra til å definere safe space områder. I nærheten av store målpunkter er det viktig å etablere enkelte parkeringsplasser for handicappede. Det kan være vanskelig å markere parkeringsplassene i henhold til god Shared space tankegang. Rygging i forbindelse med parkering og varelevering kan også skape problemer ettersom gaterommet er mindre oversiktlig enn hva man er vant til fra konvensjonelle gater. (Transport 2011).

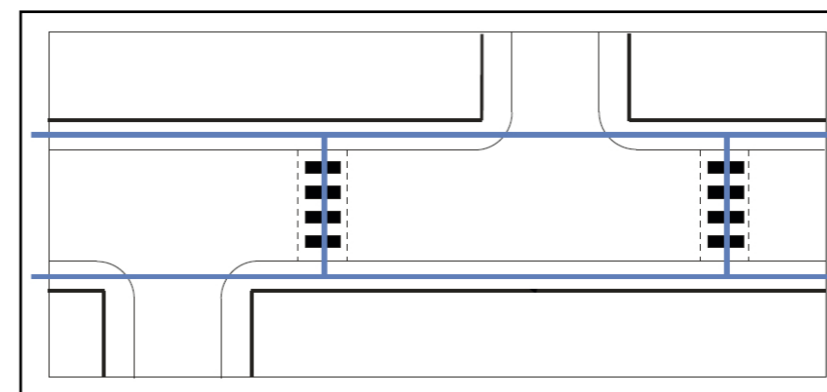


Fig. 2.14. Konvensjonell gate med kryssing i stigemønster

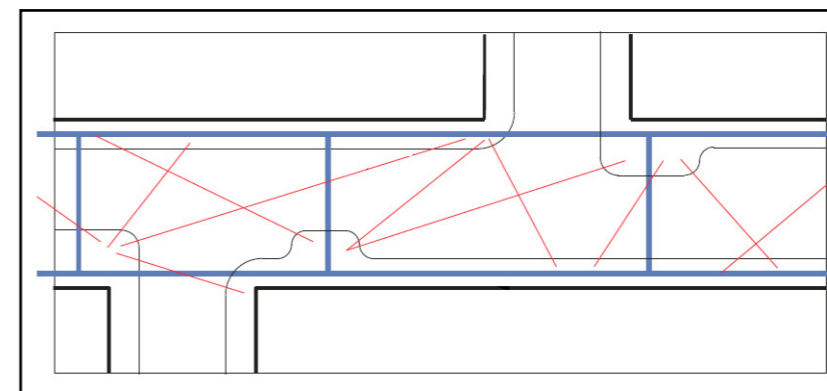


Fig. 2.15. Shared space med frie kryssningsmuligheter og et alternativt stigemønster

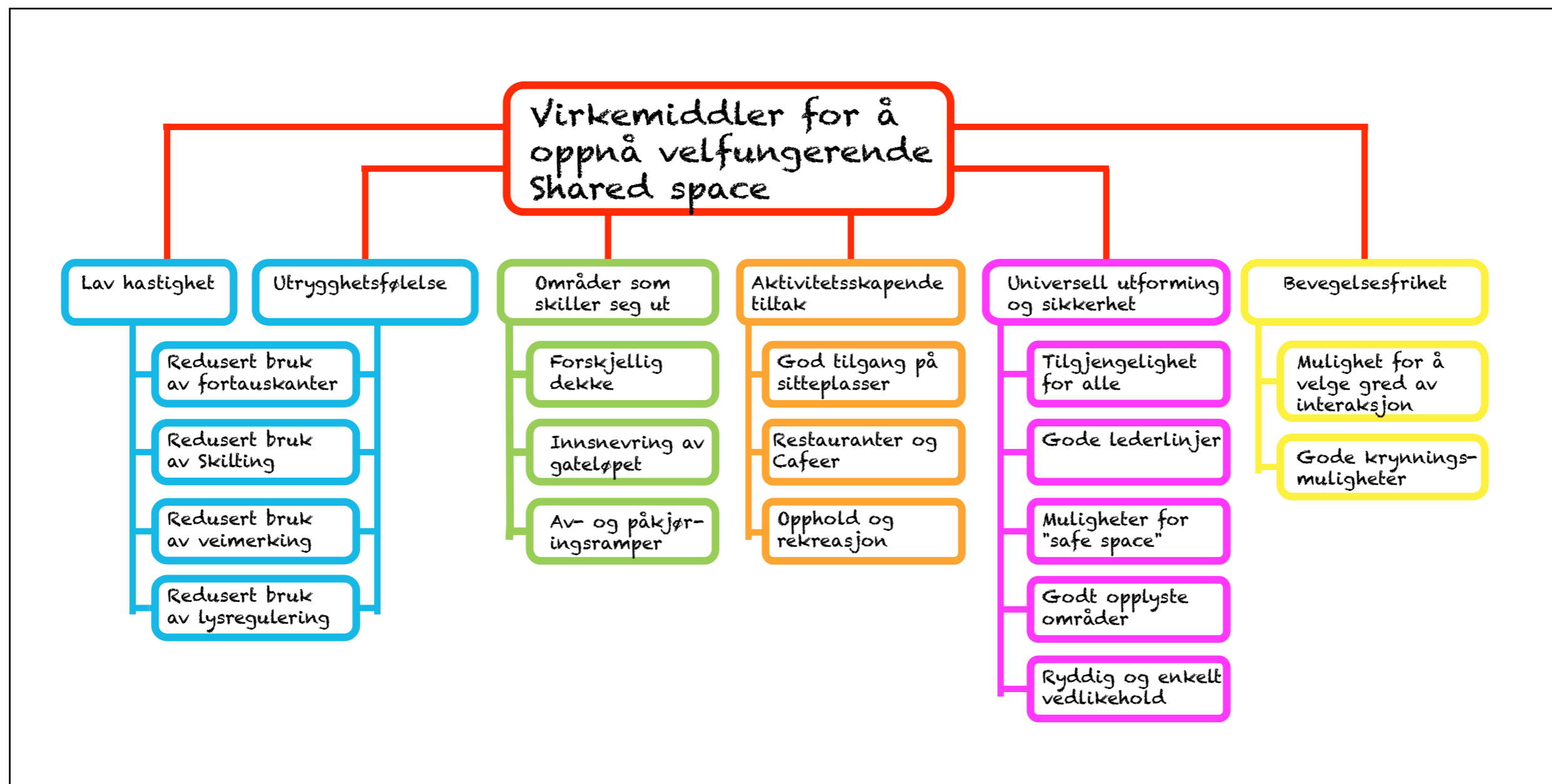


Fig. 2.16. Systematisering av elementer og tiltak som kan bidra til gode Shared space prosjekter

KLASSIFISERING AV SHARED SPACE

Det er som nevnt ikke alltid like lett å kunne si hva som er Shared space og hva som ikke er det. Og det er gjort mange forskjellige forsøk på å klassifisere Shared space begrepet.

Allan Quimby og James Castle har valgt denne tredelingen:

1. Shared space uten fysisk regulering eller prioriteter av ulike trafikantergrupper
2. Shared space hvor skilting, oppmerking og fysiske elementer er fjernet eller redusert, men normale prioriteter og rettigheter for ulike trafikantergrupper er beholdt
3. Shared space hvor skilting, oppmerking og fysiske elementer er beholdt, men normale prioriteter og rettigheter for ulike trafikantergrupper er fjernet (Quimby & Castle 2006).

I Tyréns rapport "Trafiksikkerhet ved Shared space" har de klassifisert prinsippet på følgende måte:

1. Uorganisert Shared space, som er gaterom uten fysisk regulering og med like rettigheter for alle trafikantergrupper. Her er det de generelle trafikkreglene som gjelder.
2. Organisert Shared space, som er gaterom med fysisk regulering i form av for eksempel ulike vegbelegg og pullerter. Her kan det være lokale trafikkregler som for eksempel gatetunregulering (Tyréns 2007).

Mens Grethe Myrberg i Rambøll har valgt denne differensieringen:

1. Shared space fullt ut (uten styring)
2. Shared space med noe regulering (liten styring)
3. Shared space med større grad av regulering (mye styring) (Myrberg 2009).

Innenfor uorganisert Shared space er det generelle trafikkregler som gjelder. Dette vil si at høreregelen er gjeldende og at fotgjengere som ønsker å krysse veien skal se seg godt for, og gjøre dette på en måte som ikke kan resultere i trafikkulykker (Tyréns 2007).

Hvordan man klassifiserer og definerer Shared space vil også variere sterkt fra land til land. I enkelte land blir separeringen trukket vesentlig lengre enn i Norge. Blant annet i England har det vært vanlig å bruke fysiske sperringer som trafikkrekkverk for å skille de ulike brukergruppene. Shared space bygger på en reduksjon i bruken av separeringselementer, men ikke nødvendigvis en total fjerning. Dette er grunnen til at blant annet Kensington High Street blir omtalt som en Shared space gate i England. Bruken av skilt, lys, rekkverk og veimerking er nemlig sterkt redusert i forhold til hva som er normalt i en gate på den størrelsen i England. Dersom

Kensington High Street hadde blitt bygd i Norge ville den med stor sannsynlighet blitt sett på som en relativt konvensjonell gate, med unntak av sykkelparkeringen i midten.

Det at selv de mest separerte gatene i Norge fremstår som relativt uskyldige i forhold til ekstremtilfellene fra utlandet gjør at jeg ikke ser noen grunn til å benytte mer enn to klassifiseringsgrupper når det er snakk om Shared space for Norske forhold.

1. Shared space fullt ut – dette er en gate eller en plass som er utformet uten nivåforskjeller, det er altså snakk om et felles "teppe" som i sin helhet kan benyttes av alle trafikantergruppene.
2. Shared space med regulering – dette er en gate eller plass hvor deler av området er ment for integrasjon mellom alle trafikantergruppene, mens andre områder er skjermet, og forbeholdt myke trafikanter. Bruken av fortauskanter, skilt, veimerking og lysregulering er sterkt redusert i forhold til konvensjonell gateutforming.

Når man velger Shared space uten nivåforskjeller, med en jevn blanding av alle trafikanter på hele området er ikke dette alltid like heldig i forhold til å oppnå universell utforming. Grunnen til dette er at mange funksjonshemmede vil slite med å se eller høre bilene som i utgangspunktet kan befinne seg hvor som helst. Ved å fjerne høyden på kantsteinen forsvinner også en av de viktigste lederlinjene for blinde og svaksynte (Tyréns 2007).

Shared space uten nivåforskjeller får mest aksept av ulike grupper fotgjengere når det finnes et klart definert område det de kan slippe interaksjon med bilister (safe space). Flere funksjonshemmede sier også at de foretrekker denne typen utforming fremfor konvensjonell gateutforming (Reid et al. 2009). Shared space uten nivåforskjeller betyr at det ikke finnes fortauskanter som skiller mellom trafikkrommet og oppholdsrommet. Dette er for å fjerne inntrykket av at de forskjellige brukergruppene har sine egne områder. Her skal det signaliseres at alle brukerne er likestilte. Teorien er at et avgrenset kjøreareal gir et signal om at bilistene har prioritet innenfor dette området, og at dette skaper en barriere som gjør at fotgjengerne i mindre grad føler seg komfortable med å krysse og benytte denne plassen. Bilistene blir nøtt til å innfinne seg med at myke trafikanter benytte hele arealet, og avpasse farten etter forholdene (Reid et al. 2009)

BRUKERNE AV ET SHARED SPACE ANLEGG

Bilistene:

Bilistenes kjøring påvirkes av hvordan de andre brukerne av området oppfører seg. Ved å slippe syklistene og fotgjengere inn i veibanen blir bilistene stadig møtt av nye forhold. Dette gjør dem mer oppmerksomme på omgivelsene, og bidrar til en lavere trafikkhastighet (Transport 2011).

De fleste bilister klarer å innrette seg, og fungerer godt i trafikken. Men flere forskningsrapporter viser at et flertall av bilistene ved enkelte anledninger oppfører seg uansvarlig. Dette kan gjelde alt fra kjøring i alkoholpåvirket tilstand til å ikke overholde fartsgrensen. Mange velger å tøye regelverket når faren for å bli tatt er liten. I denne gruppen er unge sjåførere overrepresentert. Dette kommer av at de ikke har tilstrekkelig trening og erfaring til å sette potensielle farer i sammenheng med deres eget ferdighetsnivå (Quimby & Castle 2006).

Forskning på eksisterende Shared space anlegg viste at antallet fotgjengere ikke nødvendigvis har så stor innvirkning på fremkommeligheten til bilistene. Selv om antallet fotgjengere steg, ble ikke konsentrasjonen av fotgjengere på kjørearealet så mye større. Bevegelsen ble i større grad påvirket av lokale attraksjoner. Færre fotgjengere oppholdt seg i trafikkarealet når antallet biler gikk opp (Quimby & Castle 2006).

En undersøkelse viser at de fleste bilister foretrekker konvensjonelle veier framfor veier med Shared space. Grunnen til dette er den klare avgrensningen mellom biler og fotgjengere, hvor de ikke trenger å vært så oppmerksomme på hva som foregår rundt dem (Transport 2011).

Fotgjengerne:

Fotgjengernes villighet til å dele kjørebanen med bilistene er svært avhengig av trafikkhastigheten. På samme måte har hastigheten en stor innvirkning på om bilistene er villige til å slippe fram fotgjengere og syklistene. Shared space fungerer best når trafikkhastigheten holder seg under 30 km/t (Transport 2011).

Fotgjengerne foretrekker en Shared space profil med brede gangsoner og smale kjørefelt. Jo mindre trafikken er i området, desto mer av kjørearealet vil fotgjengerne benytte seg av. Et område med lite skille på kjøreareal og gangareal vil ha et friere bevegelsesmønster enn et mer regulert område. Fotgjengerne bør ha muligheten til å velge om de vil omgå bilister eller ikke (Transport 2011). Det er større sjanse for at bilistene stopper for fotgjengere når fotgjengerne er den dominerende gruppa i gatebildet (Transport 2011). En vanlig oppfatning blant folk

er at plasser eller gater med Shared space er vakrere og med mer aktivitet enn konvensjonelle plasser/gater. Mye tyder på at utrygghetsfølelsen som fotgjengerne føler på områder med Shared space blir mindre og mindre ettersom de blir kjent med området (Sørensen 2009).

Quimby og Castle fant gjennom sin forskning ut at fotgjengere var villige til dele arealene men bilistene så lenge trafikkallet var under 90 biler i timen. Når trafikkstrømmen passerte 110 biler i timen, begynte fotgjengerne å behandle arealet som en vanlig vei. De benyttet "gangsonene" på sidene, og lot kjørebanen være ledig for bilistene. Disse tallene er ikke bare avhengige av antallet biler. Trafikkhastigheten og typen kjøretøy har også mye å si. Spesielt viste de myke trafikantene en skepsis ovenfor busser (Quimby & Castle 2006).

Funksjonshemmede:

Alle grupper av funksjonshemmede setter pris på safe space og sitteplasser. Bevegelseshemmede og mennesker i rullestol ønsker jevne områder med muligheter til å hvile. De får vanskeligheter ved et tverrfall på mer enn 2,5%. Mennesker med synshemninger ønsker tydelige kontraster. Den viktigste orienteringslinja for svaksynte er bygningsfasadene. Det er derfor viktig å redusere antall hindringer langs disse. Fortauskanter er også viktige ledelinjer. En jevn overflate er derfor ikke å foretrekke for synshemmede. Kompliserte dekker med mønstre kan virke forstyrrende på denne gruppen. Personer med hørselsvansker sliter også ofte med balansen. Disse ønsker en jevn overflate med lite tverrfall. Personer med læringsvansker sliter ofte med å kjenne seg igjen på steder. Identitet og orden og gjenkjennelige elementer gjør det enklere for denne gruppen (Transport 2011). Den største utfordringen med å legge til rette for synshemmede mennesker er at de ønsker å redusere utrygghetsfølelsen ved å opprette oppmerkede eller lysregulerte fotgjengeroverganger. Dette strider imot shared space, og vil muligens føre til flere ulykker (Myrberg et al. 2008).

Syklister:

Undersøkelser viser at syklistene i stor grad stopper eller svinger unna fotgjengere. De foretrekker Shared space framfor gågater hvor de ofte må gå av sykkelen. Syklistene ønsker et jevnt dekke som ikke skaper vibrasjoner og farlige situasjoner. Det er også viktig med sykkelparkering langs de største målpunktene (Transport 2011). I Drachten viser en undersøkelse at et flertall syklistene mener det har blitt farligere å sykle etter at området ble ombygget til Shared space. I Lyngby utenfor København sier 8/10 sykklister at de hadde følt seg tryggere med egne sykkelfelt. Dette høye tallet har nok en sammenheng med at syklistene i Lyngby må benytte det samme trafikkarealet som bilistene. I tillegg er gulvet belagt med gatestein (Sørensen 2009). Fremkommeligheten til syklistene bedres som regel gjennom Shared space. Hovedgrunnene til dette er at de kan sykle direkte fra A til B og at de ikke trenger å vente ved trafikklys. På en annen side er bilistenes vilje til å vike for sykklister vesentlig mindre enn for fotgjengere. På generell basis kan det virke som bilistene kun viker i halvparten av tilfellene. Dette går selvfølgelig utover syklistenes framkommelighet. Et direkte resultat av dette er også at en del sykklister går av sykkelen når de skal krysse den motoriserte trafikken (Sørensen 2009).

EGNE REFLEKSJONER

Etter å ha jobbet med Shared space en god stund, og lest meg opp på mye av det som er skrevet om prinsippet har jeg fått et mye mer komplekst bilde av hva det dreier seg om. Det er helt tydelig at hva som ligger i ordet Shared space varierer mye fra person til person, og fra land til land. Enkelte virker å ha svært strenge krav for hva som er Shared space. Det er da som regelsnakk om det jeg kaller fullverdig Shared space, med ett sammenhengende gulv uten nivåforskjeller, og en blanding av alle trafikantergruppene innenfor det gitte området. Mens andre mener at en redusert bruk av trafiksikkerhetslementer er tilstrekkelig for at en gate eller plass skal kunne kalles Shared space. Hva som oppfattes som Shared space eller separering vil også variere mye fra land til land. Grunnen til dette er at hva som anses som normalen er veldig forskjellig.

Jeg har i min oppgave valgt å definere Shared space som "Et utformingsprinsipp for gater og plasser, som ved hjelp av enkle midler likestiller de ulike trafikantergruppene, og gjør dem ansvarlige for egen og andres sikkerhet." Dette kan helt sikkert kritiseres for å være en lite konkret definisjon. Med grunnen til at jeg har valgt å gjøre det på denne måten er at jeg mener Shared space er et lite konkret prinsipp. Det finnes ingen klare regelsett for hva som er Shared space. Det er svært vanskelig å definere når et anlegg ikke lenger er Shared space. Mye av det som er skrevet om Shared space handler om at man skal redusere skiltingen, redusere veimerkingen, redusere lysbruken og redusere bruken av fortauskanter. Men redusere i forhold til hva?

Jeg tror ikke at det er en svakhet for Shared space at det ikke finnes noen klare utformingsregler. Snarere tvert imot. Dette gir prinsippet muligheten til å forbedre seg, og til å tilpasse seg hvert enkelt sted. Jeg er ikke enig med de som mener at Shared space kun er for områder med veldig lite biltrafikk, og at alle trafikantergruppene skal blandes, og til en hver tid måtte tilpasse seg hverandre. Jeg tror at Shared space kan passe på en rekke forskjellige plasser, men at man på hver enkelt plass må ta hensyn til den faktiske situasjonen, og finne ut hvor stor grad av regulering som er nødvendig for å kunne opprettholde god sikkerhet.

For meg er hele essensen med Shared space ordet "likestilling". Jeg mener at dersom du i en gate eller på en plass har oppnådd likestilling mellom de ulike trafikantergruppene har du også oppnådd god Shared space. Hva som er likestilling vil variere mye fra plass til plass, og det er nettopp derfor Shared space prinsippet er avhengig av å ha ett relativt løst regelsett. På en plass med et lavt antall kjøretøy vil fotgjengere og sykklister føle seg trygge og likestilte selv om de deler hele plassen med bilistene. Men dersom antallet kjøretøy stiger vil de myke trafikantene føle at bilistene tar over makten. For å opprettholde likestillingen må det derfor opprettes

områder hvor de myke trafikantene har muligheten til å oppholde seg skjermet fra bilistene. Selv om det opprettes såkalt "safe space" skal de myke trafikantene fortsatt ha muligheten til å ta del i trafikkrommet, og krysse ved hjelp av høyreregelen. Høyreregelen er altså hovedregelen som ivaretar likestillingen, med brukerne står fritt til å bli enige om løsninger seg imellom. Shared space kan nok av mange oppfattes som en prioritering av fotgjengerne. Dette skyldes i hovedsak at bilistenes nedprioriteres i forhold til hva vi er vandt med ifra konvensjonelle veier og gater. Men realiteten er at denne nedprioriteringen er helt nødvendig for å oppnå en likestilling.

Jeg mener at Shared space først og fremst bør benyttes på områder som har eller har muligheten for å få gode strømmer med myke trafikanter. Shared space er etter min mening en mulighet til å gi menneskene byen tilbake. Ved å senke trafikkhastigheten, og øke fokuset på opphold og aktivitet bidrar man til å øke kvaliteten på de offentlige byrommene. Det at de offentlige arealene i byene i større grad åpnes opp for myke trafikanter er en utvikling som på sikt vil gagne alle. Byene er i vekst, trafikken er i vekst og forurensingen er i vekst. Ved å gjøre det mer attraktivt å gå eller sykle, samtidig som det blir litt mindre attraktivt å kjøre bil, vil livet i gatene stige, biltrafikken synke og forurensingen reduseres. Man får også en vakrere by og bedre folkehelse.

Sikkerheten er uten tvil den delen av Shared space prinsippet som har vært hyppigst diskutert. Dette til tross for at det har vært svært få ulykker på de anleggene som eksisterer i dag. Det er et faktum at nesten alle de kjente Shared space anleggene har opplevd lavere eller sammenlignbare ulykkestall i forhold til det man registrerte før ombyggingen. Men nå er det helder ikke de faktiske ulykkene kritikerne bruker i sine argumenter. De sier at Shared space regelsettet legger til rette for at alvorlige ulykker skal kunne oppstå. Det lar seg selvfølgelig ikke gjøre å garantere at det ikke vil skje ulykker på anlegg med Shared space. Det har allerede skjedd mange ganger, og det vil helt klart skje igjen. Men det skjer også mange ulykker i konvensjonelle veier og gater. Ca. 70% av fotgjengerulykkene i Norge skjer i forbindelse med kryssing av veier og gater. Mange av disse ulykkene skjer på markerte fotgjengeroverganger, og høy fart er ofte en medvirkende faktor (Høye 2009).

Som jeg nevnte tidligere i oppgaven er det flere som er skeptiske til at en skapt usikkerhetsfølelse vil resultere i et tryggere miljø. Det at mennesker blir satt i flere potensielt farlige situasjoner kan få uheldige følger dersom de ikke klarer å gjenkjenne en fare, eller handler feil i et forsøk på å unngå den. Det er helt klart en reell fare for at ulykker kan oppstå på denne måten. Men det er også en reell fare for at ulykker oppstår vel at folk ikke ser seg godt nok for når de krysser en konvensjonell gate med separering. Det skal også sies av bruken av en skapt utrygghetsfølelse for å unngå ulykker ikke er noe nytt. I utgangspunktet er dette et prinsipp som brukes på alle

uregulerte områder hvor ulike trafikantgrupper møtes. På parkeringsplasser eller i trange boligområder finnes det ikke egne arealer for de ulike brukergruppene. Man innretter seg etter andres bevegelse og holder lave hastigheter for å unngå ulykker. Det som er fordelene når eventuelle ulykker oppstår på områder med Shared space er at hastigheten til de involverte partene som regel er så lav at alvorlige ulykker sjelden oppstår. En måte å redusere muligheten for at denne typen ulykker er å etablere områder med safe space slik at de besøkende som ikke liker å ha en interaksjon med bilistene i stor grad kan unngå dette.

Måten brukerne av Shared space anlegg forhandler om rettigheter på har også blitt kritisert. Det hevdes at en diskusjon av rettigheter gjennom øyekontakt kan skape en rekke vanskelige og uheldige situasjoner. Det er ikke vanskelig å se for seg problemene dette kan skape for blinde og svaksynte, i motlys, eller i dårlig lyssatte områder. Det er heller ikke alltid like lett å forstå hva den andre parten faktisk mener. Frontruter og solbriller er også ting som spiller inn og gjør denne kommunikasjonen vanskelig. Menn som Hans Monderman og Ben Hamilton-Baillie hevder at det meste av kommunikasjonen mellom de besøkende i et Shared space område foregår gjennom øyekontakt. Men da det engelske Department for Transport foretok en undersøkelse av brukerne på Shared space områder registrerte de ingen bruk av øyekontakt. Krysning av veien foregikk i stor grad ved at fotgjengeren så etter om det var klart. Bilistene signaliserte at de hadde oppdaget fotgjengeren ved å senke farten (Transport 2011). Dette er en kommunikasjon som i mye mindre grad gir rom for misforståelser. Jeg tror også det er en stor sjanse for at dette er hvordan det i hovedsak fungerer.

Jeg synes det er rart at det fortsatt ikke finnes prosjekter i Norge som er bygd etter Shared space prinsippet. Jeg tror helt klart at flere norske byer kunne oppnådd gode resultater med Shared space. Det burde rettes et større fokus på de resultatene som er oppnådd med Shared space rundt omkring i Europa. Per dags dato virker ubesluttsomheten litt for stor. Man venter stadig på nye rapporter og utredninger, samtidig som det er et evig fokus på potensielle problemer. Jeg er ikke uenig i at det er viktig å vite hvordan endringer på trafikksystemet vil fungere. Men jeg tror ikke at situasjonen i land som Sverige og Danmark er så ulik Norge at man her skal kunne forvente noen helt andre resultater.

Shared space er selvfølgelig ikke perfekt på alle måter, men ting må prøves og vurderes for å kunne utvikles og forbedres. Det er etter min mening ingen ting som tilsier at det skal være spesielt farlig eller uansvarlig å prøve ut Shared space i Norge.



Del 3

-en introduksjon av
case-området

CASE-DEL

Som case-område for masteroppgaven har jeg valgt et område i Oslo sentrum. Prosjektområdet består av Haakon VIIIs gate, og tverraksene Ruseløkkveien, Munkedamsveien, Klingenberggata og Dronning Mauds gate. Dette er et spennende og sentrumsnært område med store variasjoner i trafikkmengde og gateprofil. Jeg vil med denne case-delen forsøke å illustrere hvordan Shared space som utformingsprinsipp kan benyttes for å bedre situasjonen på et eksisterende og variert område. Prosjektområdet er i dag viktig på flere forskjellige måter. Munkedamsveien og Haakon VIIIs gate er en del av Ring 1. Som en del av Oslos ringveisystem er dette prosjektområdets mest trafikkerte del, med en årsgjennsnitttrafikk på 17 000 kjøretøy (Norsam 2011). Den delen av prosjektområdet som utgjør Ring 1 kalles også Riksvei 162. Av Haakon VIIIs gate er det kun den nordligste delen, i ett felt som er del av ringveien. Resten av den brede nord-sør vendte akse er sammen med Dronning Mauds gate en del av europaveien E18, og har en ÅDT på ca. 6 000 kjøretøy (Norsam 2011). Ruseløkkveien krysser Haakon VIIIs gate i nord, og er i dag en enveiskjørt gate med lite trafikk. Årsdøgntrafikken er beregnet å ligge rundt 1 500 kjøretøy (Norsam 2011). Jeg har valgt å ta med den delen av Klingenberggata som forbinder Haakon VIIIs gate og Olav Vs gate. Denne delen opplever for tiden en opprustning i tråd med gateopprustningsplanen for Oslo sentrum.



OMRÅDEAVGRENSNING

Jeg har valgt å avgrense området med fokus på to akser. Disse to er Ruseløkkveien mellom Dronning Mauds gate og Stortingsgata, og Haakon VIIIs gate. Som en del av Haakon VIIIs gate har jeg også tatt med 7 juni plassen og Olav Vs plass. Grunnen til dette er at disse er viktige for å kunne dyrke akse, samt å gi en identitet til området. Deler av Munkedamsveien, Klingenberggata og Dronning Mauds gate er også med på prosjektområdet. Det er nødvendig å starte omgjøringen av gateprofilen på disse gatene slik at de ulike trafikantgruppene varsles om at de er på vei inn i et nytt område. Det er viktig at denne varslingen kommer såpass tidlig at bilistene rekke å avpasse hastigheten til hva som er ønskelig i et Shared space område. Men denne varslingssonen må heller ikke bli for stor. Det kan føre til unødvendig bremsing av trafikkflyten, eller at bilistene ikke lenger tar situasjonen på alvor.

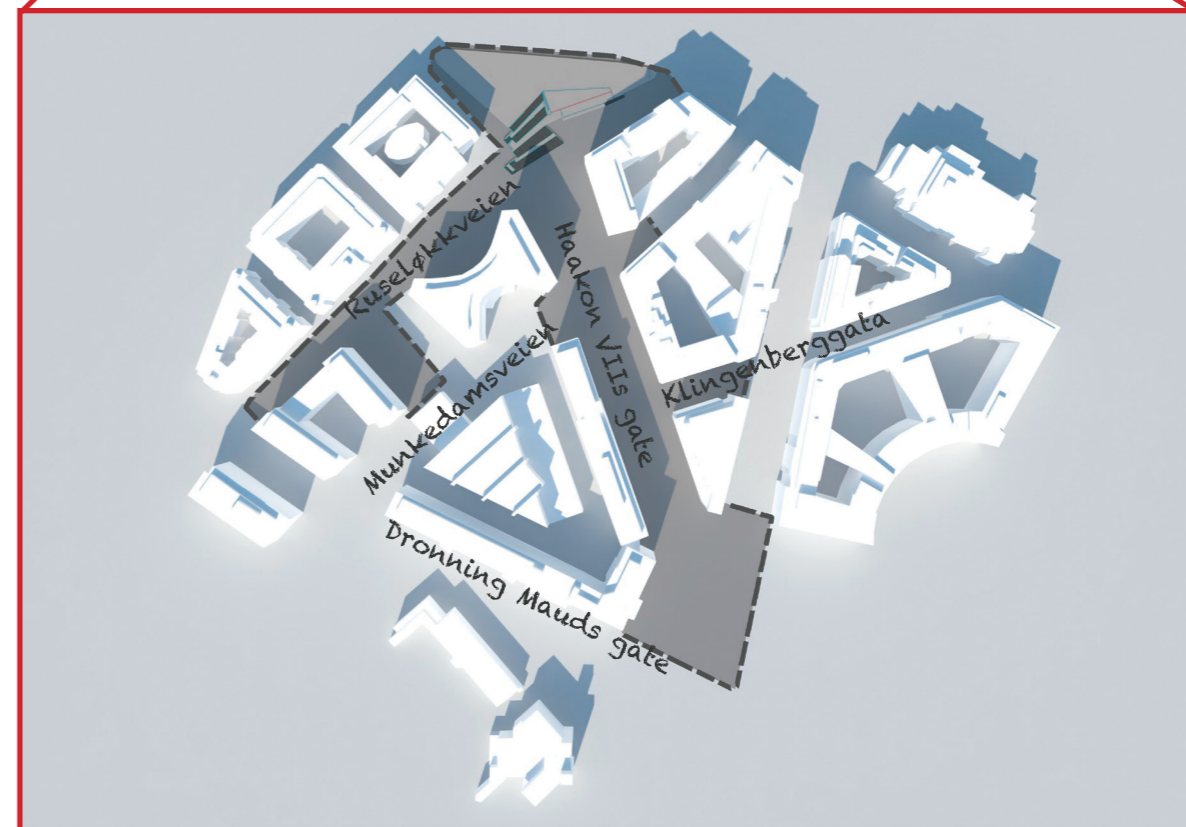


Fig. 3.1. Kart over Oslo og utsnitt av prosjektområdet

BEGRUNNELSE FOR VALG AV CASE-OMRÅDE

Hovedårsaken til at valget av case-området falt på nettopp dette området er det ubenyttede potensialet til Haakon VIIIs gate. Den snorrette aksen er en av de bredeste, men også minst benyttede i Oslo sentrum. Synsaksen avsluttes i hver sin ende av det Kongelige slottet, og Akershus festning. Som bevegelsesakse kan den bli en viktig forbindelse mellom slottet/Karl Johansgate/Nasjonalteateret stasjon og Rådhusplassen/Aker brygge. Aksen kan også bidra sterkt til å binde sammen den blå-grønne strukturen i Oslo sentrum. Med slottsparken i den ene enden, og indre Oslofjord i den andre. Shared space benyttes ofte på områder der det er ønskelig å bedre stedspreget, og øke den menneskelige aktiviteten. På begge disse områdene er det en enormt forbedringspotensial i prosjektområdet. I flere av rapportene jeg har lest har det blitt vist skepsis til Shared space i områder med mye trafikk. Jeg ser på Shared space som et bredt utformingsprinsipp, og tror det kan fungere godt i mange ulike forhold. Det er derfor spennende å prøve det ut på et variert område, med et stort spenn i trafikkbelastningen.

DE ULIKE DELENE AV CASE-OMRÅDET

Prosjektområdet består ikke bare av gategulvet i de forskjellige gatene, bygningsmassen og funksjonene i disse er også svært viktige. For å skape estetiske områder som legger til rette for en høy menneskelig aktivitet er det viktig å skape byrom av høy kvalitet. For å illustrere de indre variasjonene i prosjektområdene vil jeg gi en mer detaljert forklaring av de typiske trekkene til de forskjellige gatene med tilhørende bygningsstruktur.

Haakon VIIIs gate

Denne gata er en rett gate på ca. 220 meter. Gata har et boulevard-preg, med en 10 meter bred midtrabatt. På de to øverste tredjedelene av midtrabatten er det en dobbel tre-rekke med høye løvtrær. Den nederste tredjedelen er plantet med lavere buskvegetasjon. Gatas tverrprofil varierer fra 33-40 meter, og det er brede fortau på begge sider (Eiendoms & Samferdselsetaten 2010). Kjørebanelen mellom Ruseløkkveien og Munkedamsveien i sørgående retning er en del av Ring 1. Ring 1 har i dette området en ÅDT på ca. 17 000 kjøretøy, så trafikkbelastningen på den nordlige delen av Haakon VIIIs gate er derfor relativt stor. Den resterende delen av gata er som nevnt en del av E18, med en trafikkmengde på mer beskjedne 6 000 i ÅDT.

Haakon VIIIs gate er også en viktig gate for Oslos kollektivtrafikk. Mange bussruter benytter seg av gata, og det er bussholdeplasser i både nordgående og sørgående retning. Bebyggelsen som omkranser gata er med på å definere den tydelige aksens gata utgjør. Det er høye bygninger med uniforme fasader. Bygningsfasadene følger de samme linjene, og bidrar til å skape et stort sammenhengende byrom. Utover bygningskroppenes funksjon som romskapende elementer gjør de lite for å tilføre kvalitet til Haakon VIIIs gate. Majoriteten av bygningsmassen nyttes til kontorer for banker, meglere og advokater. Med unntak av et par små kafeer og spisesteder er det lite som tilfører folkeliv og innbyr til opphold. Dette er etter mitt syn hovedproblemet til gata. Til tross for en relativt lav biltrafikk, masser av plass, og en sentral beliggenhet er det få folk å spore. Når man ser på folkeliver i Karl Johansgate og på Aker brygge er det lite som tilsier at det ikke skal være mulig å skape liv i gata. Ved siden av mangelen på oppholdsmuligheter og målpunkter i Haakon VIIIs gate, må nok også Olav V's gate ta på seg noe av skylden for det manglende folkelivet i gata. Olav V's gate er med sin lave biltrafikk, og sine mange underholdningstilbud en mer attraktiv gate for myke trafikanter. Den har også en mer gjennomført forbindelse til Rådhusplassen og Aker brygge.

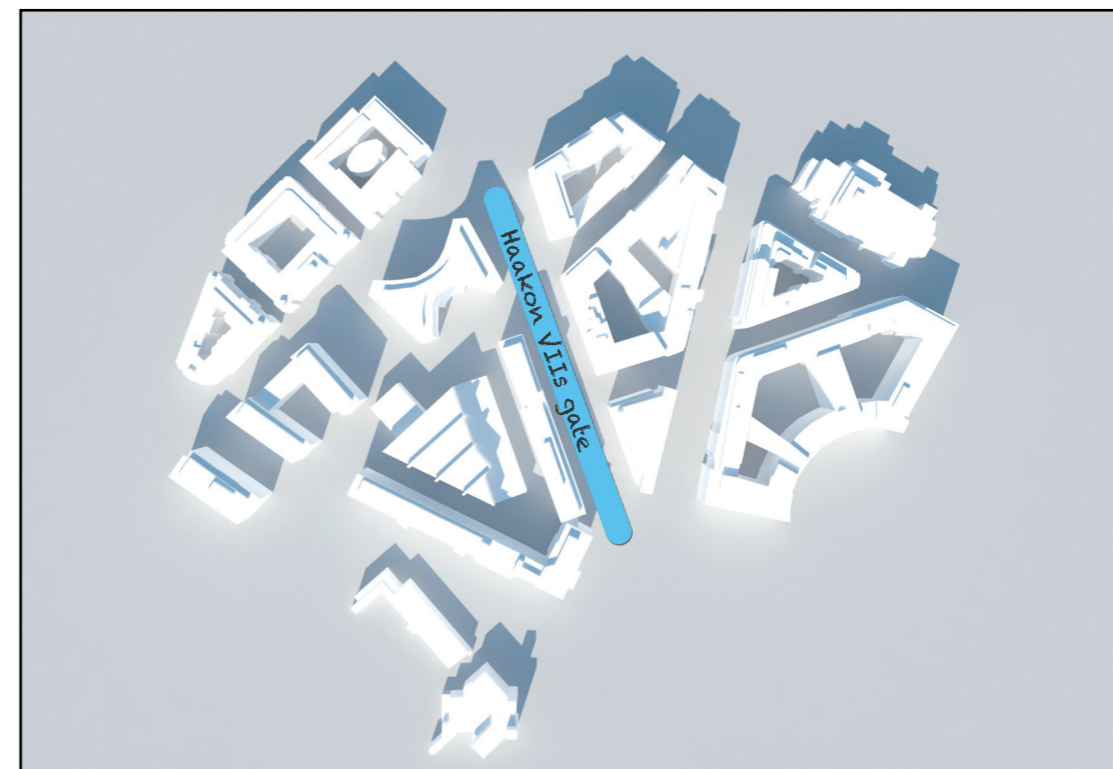


Fig. 3.2. Haakon VIIIs gate

Ruseløkkveien

Denne er en nesten rett gate som ligger nord i prosjektområdet. Den er enveiskjørt i retningen sydvest – nordøst fram til møtet med Haakon VIIIs gate. Biltrafikken ligger på ca. 1 500 i ÅDT. Gatas samlede lengde er på 450 meter. Langs store deler av gata er det gateparkering, og det lille som er av biltrafikk beveger seg langsomt. Ruseløkkveien oppleves i større grad enn Haakon VIIIs gate som en bygate. Her er det et stort fokus på handel og servering. Det er flere sittemuligheter og en utbredt bruk av vegetasjon i blomsterkasser. Gatas tverrsnitt er på 24 meter, og materialkvaliteten oppleves som god (Eiendoms & Samferdselsetaten 2010). Fra gata har man adkomst til både Saga kino, Oslo konserthus og Stenersen museet. Det er også inn- og utgang til Nasjonalteateret stasjon. Der Ruseløkkveien møter Haakon VIIIs gate, går det en trapp opp til 7 juni plassen, Henrik Ibsens gate og Slottsparken.

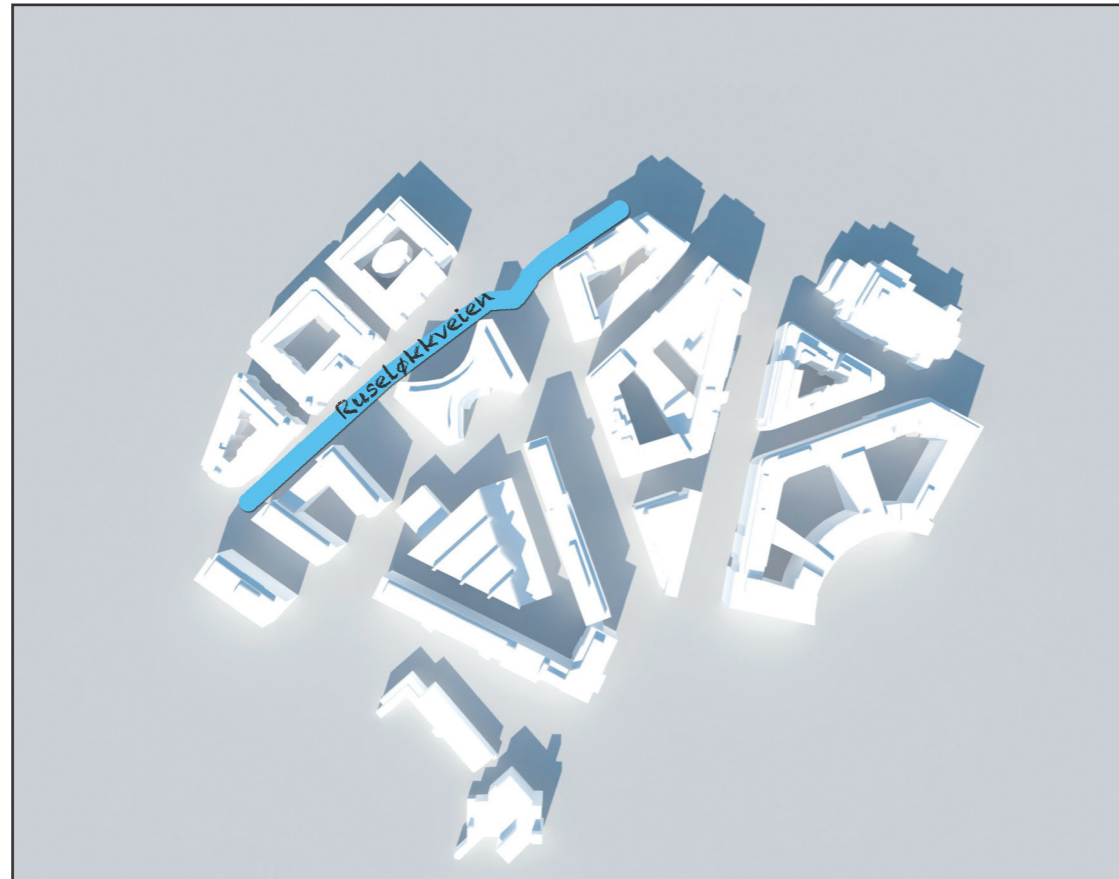


Fig. 3.3. Ruseløkkveien

Munkedamsveien

Munkedamsveien er den mest trafikkerte gata i prosjektområdet. Gatas tverrsnitt varierer fra 12 til 23 meter, og den bærer tydelig preg av å være en del av ringveisystemet (Eiendoms & Samferdselsetaten 2010). Dette systemet ble planlagt i Harald Hals generalplan for Stor-Oslo allerede i 1929, og det har en viktig rolle med å fordele trafikken utover det resterende veinettet i Oslo (Naper 2009). Trafikken på Munkedamsveien går i begge retninger fordelt på fire felt. Fra gata er det inn- og utkjøring til flere parkeringsanlegg, og det er også bussholdeplasser langs strekningen. Selv om det er fortau på begge sider av veien, og enkelte kiosker og butikker, får man en følelse av at gata først og fremst er ment for trafikk. Munkedamsveien har en viktig rolle som kollektivgate, og denne rollen vil sannsynligvis bli enda viktigere i fremtiden.

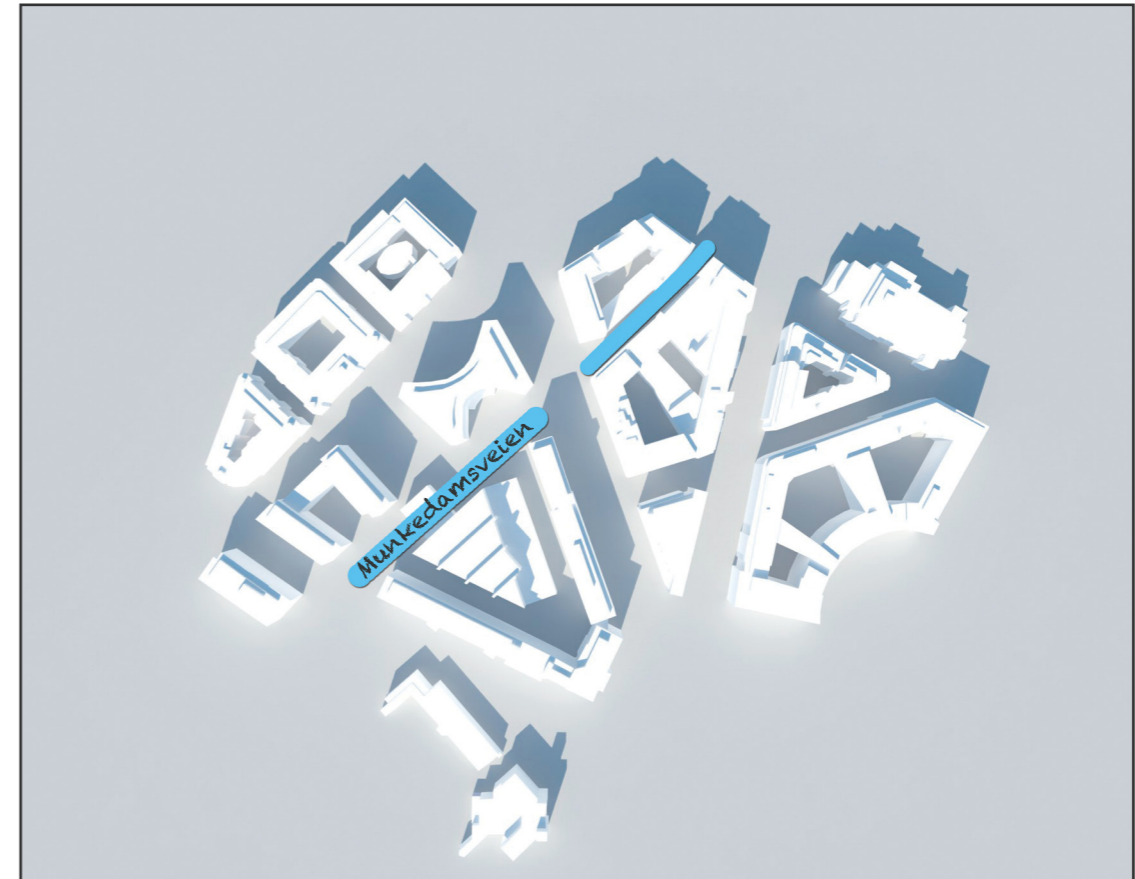


Fig. 3.4. Munkedamsveien

Klingenberggata og Dronning Mauds gate

Disse to gatene vil i case-delen først og fremst brukes for å varsle brukerne om at de er i ferd med å bevege seg inn i et nytt område. Det er derfor ikke snakk om å gjøre de store forandringene i utformingen av disse. Klingenberggata er for øyeblikket under opprustning. Det blir lagt et nytt dekke i samsvar med "Gateopprustningsprogram for Oslo sentrum", med gatas trafikkfunksjoner er uforandret. Klingenberggata kan ha en viktig funksjon som bevegelsesakse for myke trafikanter mellom Olav Vs gate og Oslo konserthus (gjennom undergangen fra Haakon VIIIs gate).

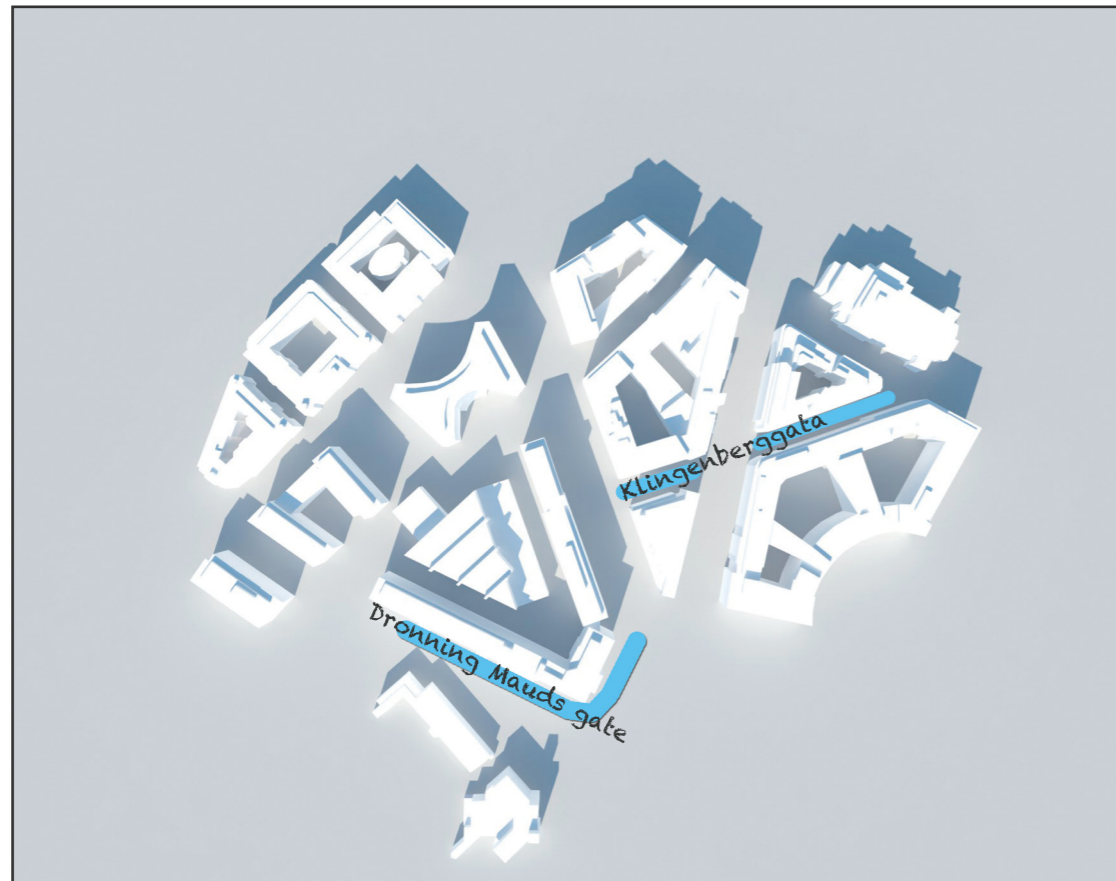


Fig. 3.5. Klingenberggata og Dronning Mauds gate

FØRINGER OG VISJONER FRA POLITISK HOLD

I kommunedelplanen for Oslo som ble vedtatt i 2008 er det forventet en økning på 60 000-100 000 arbeidsplasser, og 80 000 boliger. Dette innebærer en stor økning i innbyggere, og halvparten av disse er ventet å etablere seg i indre by og Oslo sentrum (Oslo & Samferdselsetaten 2010). Det utrettes stadig nye rapporter for hvordan utviklingen i Oslo skal styres i årene som kommer. Jeg har lest igjennom en handfull av disse i et forsøk på å finne ut hvordan styresmaktene selv ser for seg framtidsutsiktene til Oslo sentrum. Det har stor relevans for arbeidet på mitt prosjektområde å ha en kunnskap om hvilke muligheter og utfordringer som er ventet innen samferdselssektoren. På den måten kan jeg forsøke å skape løsninger som drar i riktig retning.

I forslag til nasjonal transportplan 2014-2023 er det rettet et stort fokus på hvordan vi skal takle det voksende transportbehovet. Det skrives at "veksten i persontransport må komme innen kollektivtransport, gåing og sykling." I flere byer vil det også være nødvendig med en reduksjon av dagens biltrafikk. Det poengteres at vi i byene trenger å endre folks transportatferd, men at det også kreves store investeringer og økte driftstilskudd til kollektivtransporten (Avinor et al. 2012).

Et annet viktig punkt i forslag til ny NTP er trafikksikkerhet. Nullvisjonen sier at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde på norske veier. Vi har i de siste årene sett en kraftig reduksjon i antall trafikkulykker. Det vil bli avsatt midler for å forhindre møteulykker, utforkjøringsulykker og påkjørsler av fotgjengere og syklister. En reduksjon av trafikkhastigheten nevnes som et viktig tiltak (Avinor et al. 2012).

For å kunne redusere klimagassutslippet og bedre miljøet i byene må trafikkomfanget reduseres, og transportmiddelfordelingen må endres. "I byene må det satses på kollektivtransport, gange og sykkel kombinert med restriktive tiltak for den private biltrafikken. Dette vil også bidra til redusert lokal luftforurensning og støy." (Avinor et al. 2012).

For at transportbehovet som kommer som et resultat av befolkningsvekst skal tas av miljøvennlige transportformer som kollektivtransport, gåing og sykling er det viktig med et attraktivt transportsystem som er universelt utformet. Universell utforming sikrer at alle brukergrupper har de samme mulighetene (Avinor et al. 2012).

Det rettes i forslag til ny NTP fokus på bevilgning av midler for å kunne tilrettelegge for gående og syklende. Ved siden av å ha en helsemessig effekt på hver enkelt person har det også en helsemessig effekt på miljøet. Når flere mennesker starter

å gå eller sykle vil bilistene ta mer hensyn. Dette øker trafikksikkerheten, og rekrutterer igjen flere gående og syklende (Avinor et al. 2012).

Målene i handlingsprogram 2012-2015 for Oslopakke 3 setter fokus på de samme tingene som NTP. Her står det; Hovedmålene til Oslopakke 3 fremkommer i St.meld. nr. 17 (2008-2009) om Oslopakke 3. Her slås det fast at Oslopakke 3 skal sikre god framkommelighet for alle trafikantgrupper i hovedstadsregionen, hvor viktige delmål er å

- Redusere rushtidsforsinkelsene, med prioritering av nærings- og kollektivtransport.
- Øke framkommeligheten for gående og syklende (Statens et al. 2011).

Også her hevdes det at veksten i biltrafikken må begrenses, mens andelen som går, sykler og benytter kollektivtransport må opp. Det sies også at klimagassutslipp fra transport skal ha en sentral rolle i arbeidet med Oslopakke 3. Antallet drepte og hardt skadde skal ned, og lovens krav til universell utforming skal håndheves (Statens et al. 2011).

Oslo kommune utarbeidet i 2010 en prinsipplan for gatebruken i Oslo sentrum. Hovedmålene for denne planen var å sikre

- Et godt fungerende transportsystem som betjener sentrum med en mindre negativ miljøpåvirkning enn i dag.
- Bedre forhold for de "myke trafikantene". Planen tilrettelegger for muligheter for en balansert vareleveranse som bidrar til at det blir en livskraftig sentrumsutvikling.

Delmålene var blant annet

- Å redusere den totale trafikkmengden inn til sentrum. Dette reduserer forurensningen og bedrer miljøet. Biltilgjengeligheten vil bli opprettholdt, men framkommeligheten begrenses noe på grunn av redusert veikapasitet.
- Å samordne og å forbedre kollektivtilbudet ved å øke kapasiteten og å sikre god punktlighet samt høy standard på holdeplasser.
- Å bedre komforten, sikkerheten og framkommeligheten for fotgjengere ved å utvide gågatenettet og utvide fortausbredden (Oslo & Samferdselsetaten 2010).

I prinsipplanen for gatebruk legges det vekt på at gående skal kunne bevege seg trygt, og at bilistene i større grad skal bevege seg på fotgjengernes premisser. Det legges vekt på universell utforming, og det nevnes at sambruksarealer eller Shared space er aktuelt flere steder i Oslo sentrum (Oslo & Samferdselsetaten 2010).

Kollektivtransporten skal prioriteres slik at den blir den mest attraktive transportformen for besøk i sentrumsområdene. Færre bussholdeplasser med større kapasitet skal redusere transporttidene (Oslo & Samferdselsetaten 2010).

I rapporten nevnes et par gater innenfor mitt prosjektområde hvor det er planlagt endringer. Ryseløkkveien foreslås som Shared space, med fokus på handel og uten gateparkering. Klingenberggata foreslås enveiskjørt i retning Haakon VIIIs gate (Oslo & Samferdselsetaten 2010).

I statens vegvesens Konseptvurdering av Ring 1 for perioden 2010-19 foreslås det at Ring 1 skal rendyrkes som fordeleråre og kollektivåre, mens gjennomkjøringstrafikken mellom øst og vest skal reduseres. Viktige mål for å oppnå dette er å

- Forbedre reisetid med kollektivtransport sammenlignet med reiser med bil på tunge reiserelasjoner med mange personer.
- Oslopakke 3 skal skjerme Oslo indre by, Viktige knutepunkter/tettsteder og boligområder for vekst i biltrafikken.
- Utvikle transportsystemet slik at bilavhengigheten reduseres og det blir mer attraktivt å reise kollektivt, sykle og gå (Naper 2009).

I rapporten nevnes viktigheten av å endre fokus fra kjøretøyskapasitet til transportkapasitet. Dette innebærer at kollektivtransport, syklende og gående skal prioriteres framfor bilistene. Det skal altså ikke fokuseres på hvor mange kjøretøy man klarer å forflytte, men hvor mange personer (Naper 2009).

Konseptvurderingen for Ring 1 viser at Munkedamsveien med sine 4 felt har en ÅDT på 15 700 kjøretøy. Dette tallet er for øvrig hentet fra 2007. Andre strekninger på Ring 1 betjener lignende eller høyere trafikkmengder med bare 2 felt. Trafikkbelastningen på Ring 1 er relativt jevn mellom 09.00 og 19.00 på hverdage (Naper 2009).

Tilgangen til parkeringsplasser nevnes som en viktig drivkraft på biltrafikken i sentrum. Når tilgangen på parkeringsplasser er god, er det flere som velger bilen framfor kollektivtransport. Ved å bygge om parkeringsarealer til fotgjengerområder eller sykkelveier vil altså biltrafikken reduseres, samtidig som mer miljøvennlige bevegelsesformer blir mer attraktive (Naper 2009).



Fig. 3.6. Rapporter som skal styre Oslos utvikling

REGISTRERINGER

Ulykkesstatistikk

Krysset mellom Haakon VII's gate og Munkedamsveien har over lengre tid vært preget av et relativt høyt antall ulykker. I 2010 ble det en del av Bymiljøetatens rapport "De mest ulykkesbelastede kryssene i Oslo 2006-2010". I løpet av denne perioden ble det registrert 9 ulykker i krysset. Resultatet av disse ulykkene var relativt beskjedne (1 alvorlig skade og 9 lettere skader). De fleste ulykkene har skjedd som følge av at folk ikke har overholdt lyssignalene. Feil på lysanlegget har også bidratt til ulykker (Bymiljøetaten 2010). Registreringen av trafikkulykker med personskader i årene 2000 – 2007 fra nasjonal vegdatabank viser også at det har vært et høyt antall lettere skader på prosjektområdet. (Norsam 2011)

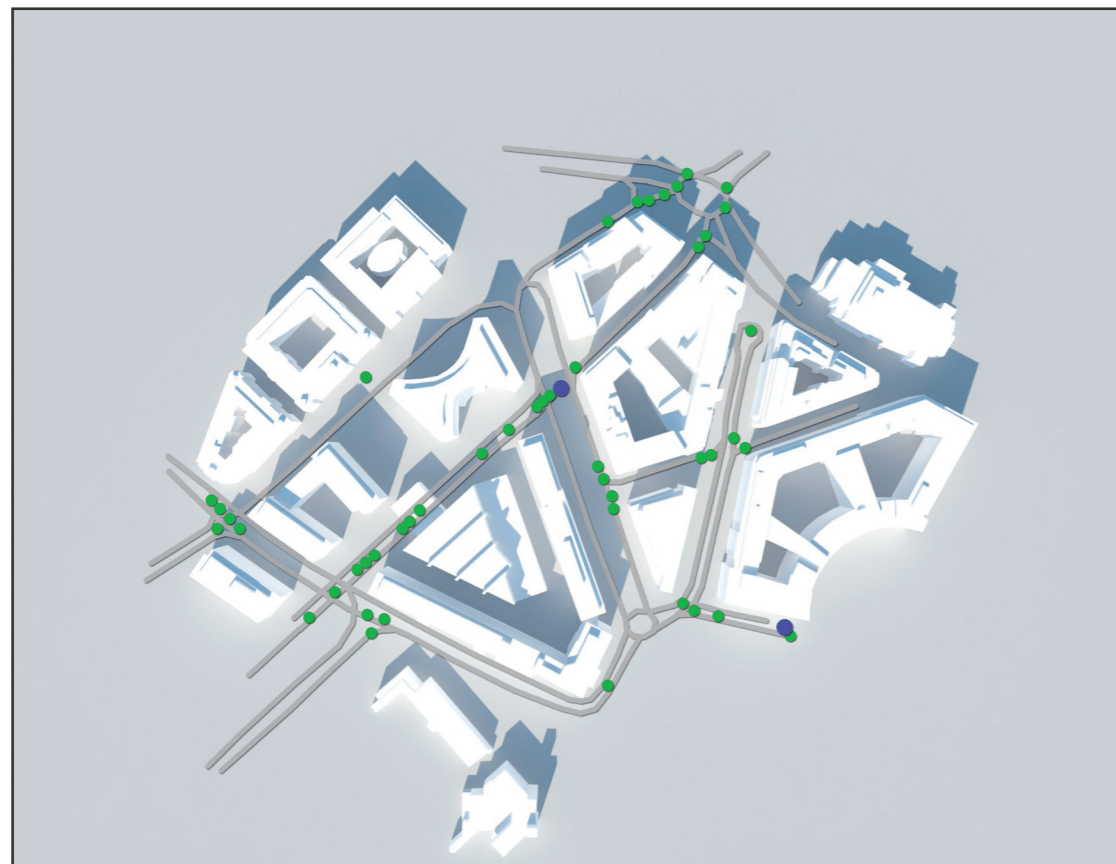


Fig. 3.7. Ulykker på prosjektområdet (2000-2010) grønne prikker er lettere skader og blå prikker er alvorlige skader

Virksomheter

Hva slags tilbud som finnes i bygningsmassen har stor betydning for om områdene rundt gatene er fylt med liv eller ikke. Museer og kulturhus trekker mange mennesker, spesielt turister til arrangementer på dagtid. Restauranter og kafeer bidrar til opphold og konsentrerte ansamlinger av mennesker på små områder. Nattklubber sikrer liv og aktivitet på kveldstid, mens butikker trekker mennesker for handel og rekreasjon. En kombinasjon av alle disse tilbudene bidrar til byrom med folkeliv, og fotgjengere innenfor forskjellige samfunnsgrupper. Kontorer og produksjonslokaler gjør lite for å tilføre menneskelig aktivitet i gatene. Det er store forskjeller på tilbudene som rettes imot besøkende i gatene på mitt prosjektområde.

Ruseløkkveien, fra Dronning Mauds gate til Haakon VII's gate er en gate som i dag først og fremst er rettet imot fotgjengere. Her finner man mange små forretninger som alle er rettet imot gata. Det at man må ut på fortauet for å komme inn i en ny butikk er ting som bidrar til å øke aktiviteten i gata. I Ruseløkkveien er det også flere små restauranter og kafeer hvor man har muligheten til å sette seg ned både ute og inne. Fra gata har man også adkomst til kulturtilbud som Vika kino, Oslo konserthus og Stenersen museet. Den resterende delen av Ruseløkkveien, fra Haakon VII's gate til rundkjøringen i Stortingsgata fremstår i større grad som en transportåre. Inn- og utgangen til Nasjonalteateret stasjon genererer en god strøm av myke trafikanter. På andre siden av gata finner man et treningssenter.

Haakon VII gate skiller seg kraftig ifra Ruseløkkveien når det gjelder aktivitetsskapende virksomheter. Gata omgis i hovedsak banker, eiendomsmeglere og advokater. Det finnes et par små restauranter i den nordligste delen, men det er begrensede arealer til uteservering. Det eneste som finnes av handel i gata er en stor lekebutikk i den sydlige delen. Haakon VII's gate har adkomst til Oslo konserthus via en snarvei gjennom bygningsmassen.

Munkedamsveien er den mest trafikkerte gata i prosjektområdet. De mange filene, og det høye antallet kjøretøy viser at det er trafikken som er hovedfokus. Fra gata er det tilgang til flere store og mellomstore parkeringsanlegg. Bygningene rundt, og overgangene over Munkedamsgata gjør at det føles ut som man befinner seg i en slags renne. Fra gata har man også tilgang til et lite antall spisesteder, kiosker og forretninger.

De delene av Klingenberggata og Dronning Mauds gate som er del av mitt prosjektområde har heller ikke mye å tilføre når det gjelder aktivitet og folkeliv.

Kryssingsmuligheter

Det hjelper lite med brede fine fortau hvis man ikke har mulighet til å krysse gata. Det er viktig at fotgjengerovergangene er plassert på fornuftige områder slik at man slipper å gå lange omveier. Det er også viktig at bilistene respekterer fotgjengernes rett til å krysse gata, og at de gående ikke blir stående for lenge ved lysregulerte overganger.

I Ruseløkkveien er det tre markerte fotgjengeroverganger. Men her er trafikkmengden og trafikkhastigheten såpass lav at det lar seg gjøre å krysse andre steder med relativt stor sikkerhet. I Haakon VIIIs gate er det fire fotgjengeroverganger. Det hadde gjort seg med en kryssingsmulighet til nederst i gata. Det er vanskelig å krysse utenfor fotgjengerovergangene. Dette kommer av at det er en bred gate med relativt mye trafikk, samtidig som det er satt opp et stålgjerde mellom tre-rekkene i midtrabatten. Kryssingsmulighetene i Munkedamsveien er helt greie ettersom det ikke er så veldig mye som skjer på hver side. Det er viktig med overganger der to gater krysses, og dersom gata generelt har få tilbud og liten konsentrasjon myke trafikanter er det ikke behov for så mye mer enn det.

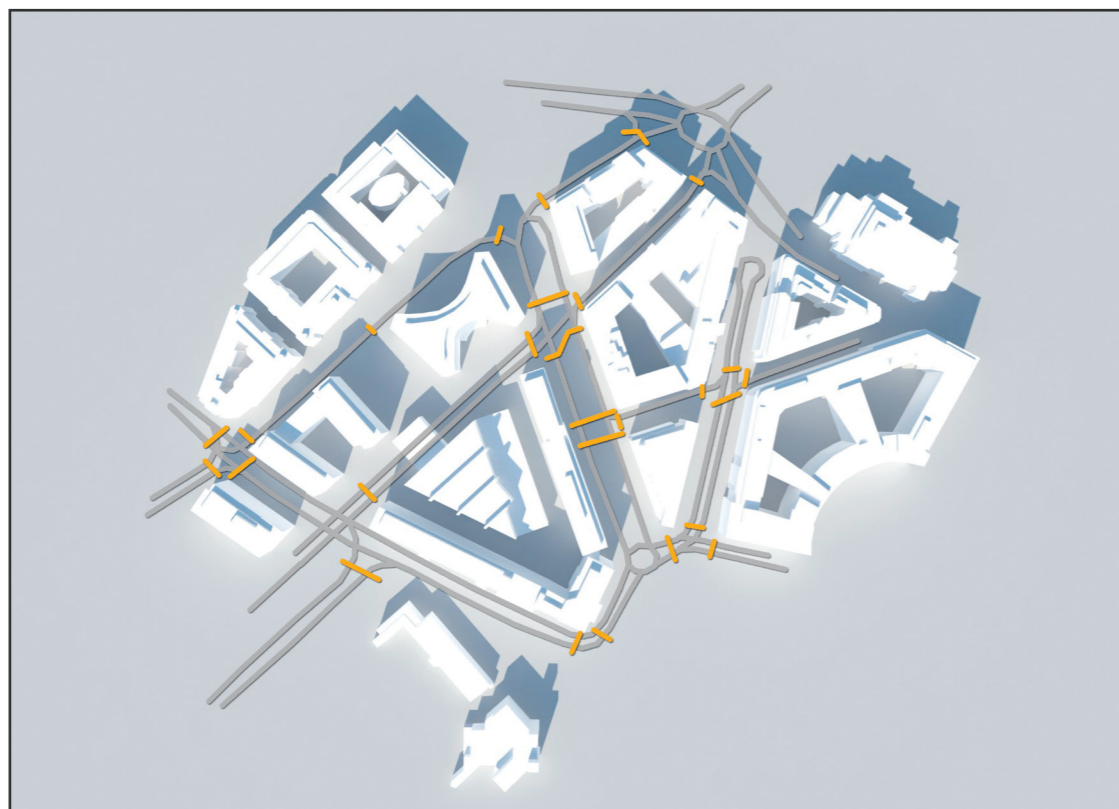


Fig. 3.10. De oransje strekene viser fotgjengerovergangene i området

Sitteplasser

Sitteplasser er en forutsetning for at folk skal velge å oppholde seg i gata fremfor å passere rett igjennom. Det kan også være avgjørende for om de velger å bevege seg det i det hele tatt. Mange eldre og funksjonshemmede blir fort slitne av å gå, og er avhengige av å sette seg ned å hvile en gang i blant. Det at folk velger å oppholde seg i gata over lengre tid er ekstremt viktig for å kunne skape aktivitet og liv. Når det gjelder sitteplasser innenfor prosjektområdet er tilbudet ekstremt varierende.

Ruseløkkveien er ikke uventet best med både permanente benker, og sitteplasser tilknyttet uteservering. Men på en dag med middels konsentrasjon av folk i gata vil kapasiteten fort sprenges, og det er derfor absolutt behov for flere sitteplasser.

I de andre gatene i prosjektområdet er det lagt svært lite vekt på sitteplasser for besøkende. Det finnes to polerte steinbenker ved bussholdeplassen nord i Haakon VIIIs gate. Men ved siden av et par bord tilknyttet cafevirksomhet, er dette det eneste gata har å by på. Etter at opprustningen er ferdig ser det også ut som at Klingenberggata mellom Olav Vs gate og Haakon VIIIs gate skal kunne tilby to benker. Dersom man har behov for en hvil ser det altså ut til at man må bevege seg ned imot Rådhusplassen. Det finnes nemlig noen sitteplasser i forbindelse med parkanlegget der nede.

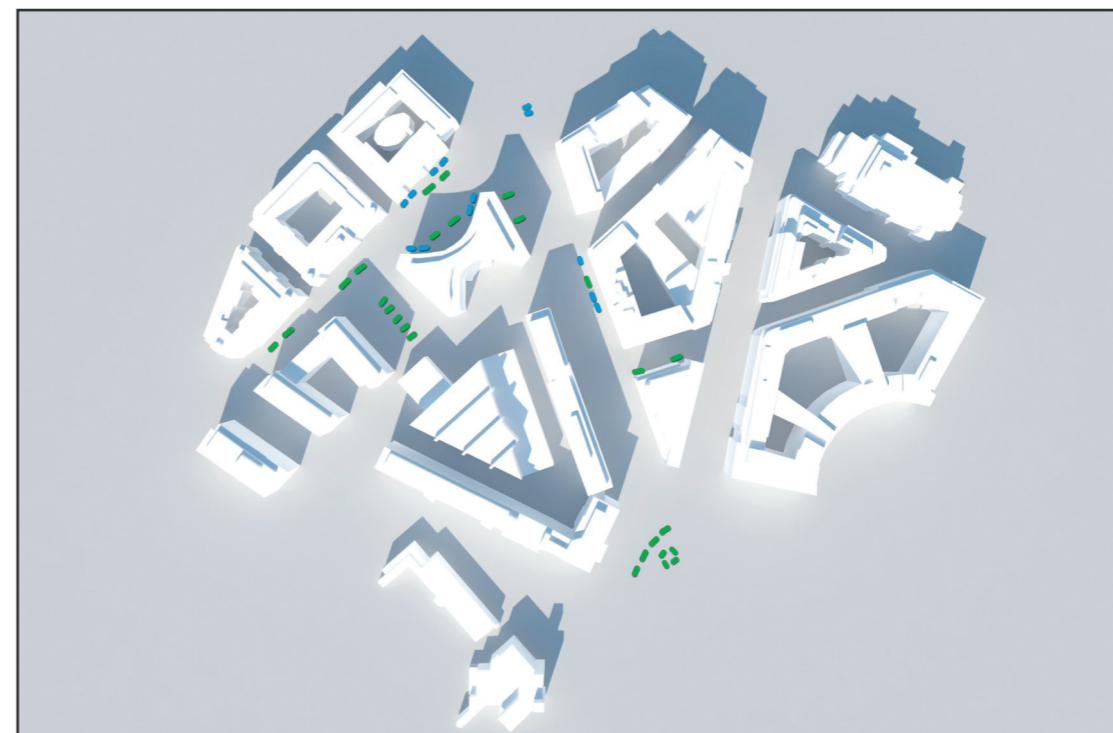


Fig. 3.11. De grønne strekene viser permanente sitteplasser. Og de blå strekene viser sitteplasser tilknyttet uteservering

Parkering

Muligheten til å kunne parkere bilen er i enkelte tilfeller en nødvendighet. Men parkeringsplasser i sentrum er også en ting som gjør det enklere og mer attraktivt for folk å velge bilen kontra mer miljøvennlige og plassbesparende alternativer.

Innenfor prosjektområdet er det en rekke parkeringsplasser. De fleste av disse er parkeringshus på begge sider av Munkedamsveien. I Ruseløkkveien er det tosidig gateparkering på 75% av gata mellom Dronning Mauds gate og Haakon VIIIs gate. Utenfor Nasjonalteateret stasjon er det et lite område med korttidsparkering, mens det i Haakon VIIIs gate er gateparkering på begge sider syd for Munkedamsveien. I Klingenberggata ser det ut bil å bli gateparkering langs det ene fortauet.

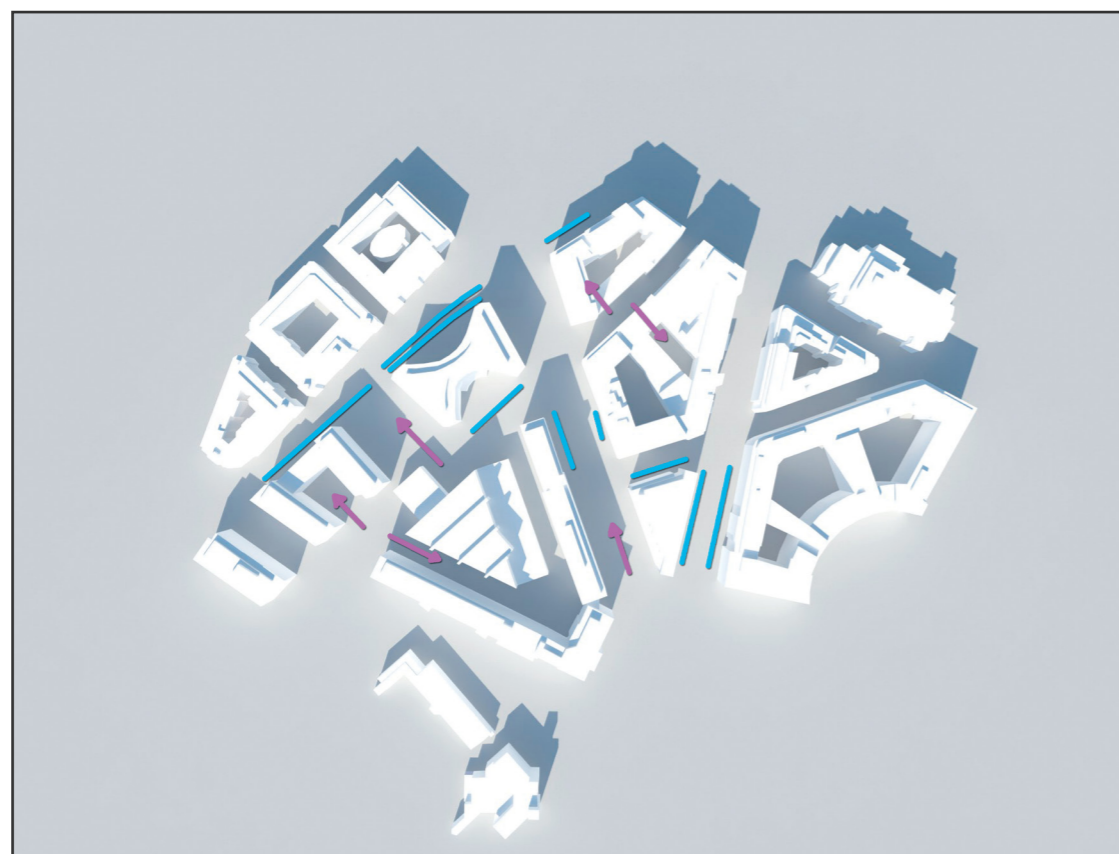


Fig. 3.12. De blå strekene viser hvor det er gateparkering. De lilla pilene viser innkjøring til garasjeanlegg

Bussholdeplasser

Innenfor prosjektområdet finnes det flere bussholdeplasser tilknyttet forskjellige pendlerruter. I den øverste delen av Haakon VIIIs gate, i sørgående retning ligger det en holdeplass for mange av de vestgående rutene. Denne holdeplassen har en vanskelig plassering i en relativt bratt bakke. Nederst i gata, mellom rundkjøringen og Klingenberggata i sørgående retning ligger det en annen holdeplass. Denne holdeplassen er startpunkt for noen få byruter, og det er avstigning for TIMEkspressen. Denne holdeplassen er ganske lang, og brukes mye til bussparkering. På motsatt side av gate er det en påstigningsholdeplass for TIMEkspressen. I Munkedamsveien, mellom Haakon VIIIs gate og Stortingsgata er det en bussholdeplass i det høyre feltet. Denne er holdeplass for enkelte ekspressruter til Nittedal og nedre Romerike. På sørsiden av Dronning Mauds gate er det en holdeplass for ekspressbussene til den sørlige delen av Oslo. I Sommersesongen nyttes denne også til parkering av turistbussar.

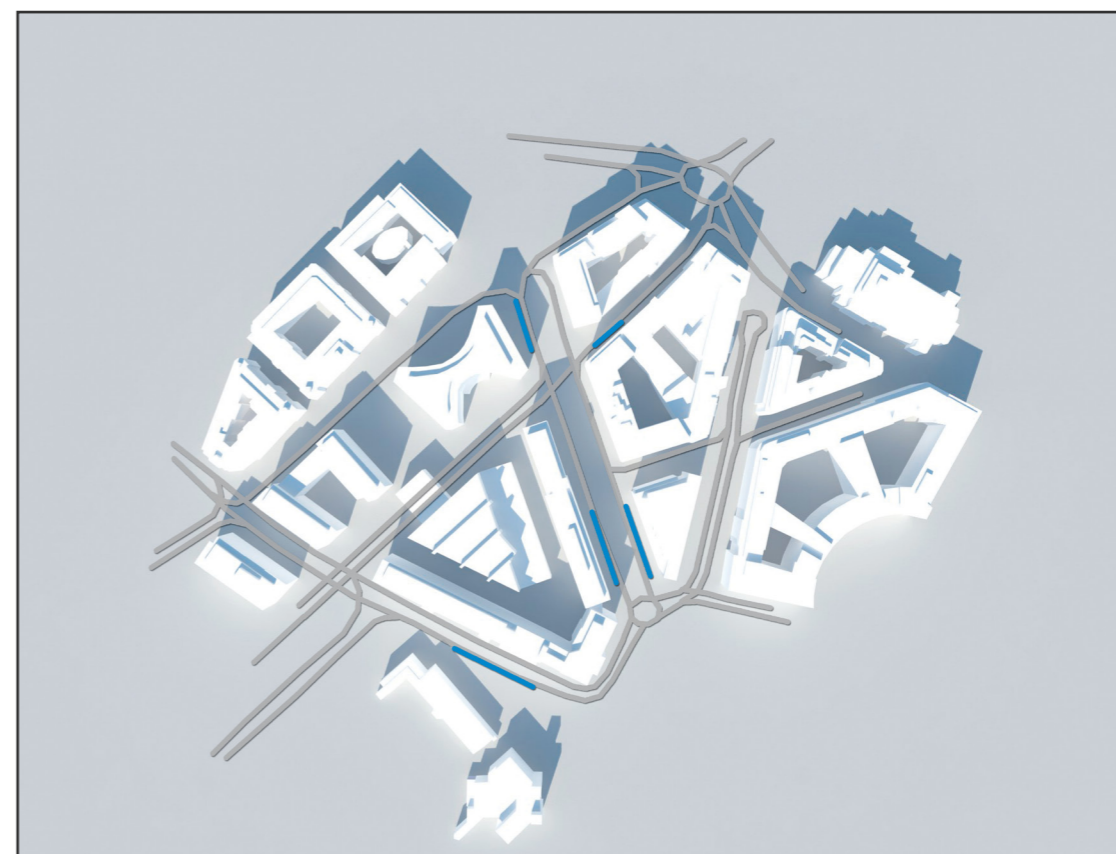


Fig. 3.13. Bussholdeplassene i prosjektområdet

Akser

Bygging etter kvartalsstrukturen fører til at gatene ofte blir rette synsakser. Disse aksens kvalitet varierer, og påvirkes blant annet av hva de starter og slutter i. De kan være gunstig å opprettholde disse aksene av ulike årsaker. De kan gi fine utsikter, eller gjøre orienteringen lettere. Den mest markante synsaksen i prosjektområdet er Haakon VIIIs gate. Denne synsaksen starter med det Kongelige slott, og avsluttes i Akershus festning. Aksen sees best fra toppen av trappen over Nasjonalteateret stasjon. Det er nok ikke tilfeldig at statuen over Haakon VII er plassert nettopp her. Grunnet en del store trær, både foran slottet og i midtrabatten i Haakon VIIIs gate er allikevel aksen ganske vanskelig å få øye på. Den blir også delvis brutt av hekken syd for rundkjøringen i Haakon VIIIs gate.

Foruten aksen som dannes av Haakon VIIIs gate er det også noen viktige bevegelsesakser. Dette er akser som i dagens situasjon er viktige for bevegelsen av myke trafikanter rundt i Oslo sentrum.



Fig. 3.14. Den blå linjen viser synsaksen i Haakon VIIIs gate. De røde linjene viser viktige bevegelsesakser

Blågrønn struktur

Det er ikke brukt vann i byrommene innenfor prosjektområdet, men det er nærhet og utsyn til Oslofjorden og Aker brygge. Når det gjelder bruken av vegetasjon er denne mer utbredt. Dette gjelder spesielt i Haakon VIIIs gate, hvor den doble tre-rekka i midtrabatten er et fremtredende element. Vegetasjonen i denne gata bidrar på en måte til å skape en sammenheng mellom det store grøntområdet som slottsparken utgjør, og den blå fjorden.

I Ruseløkkveien er det utplassert plantekasser med gatetrær og mindre vegetasjon. I Munkedamsveien og Klingenberggata er bruken av vegetasjon som estetisk element svært liten.



Fig. 3.15. Blågrønn strukturen i området

SWOT analyse

Jeg har laget en enkel SWOT analyse for å gi en oversikt over hva jeg mener finnes av kvaliteter og svakheter i dagens område. Denne delen blir på mange måter en sammensetning av de tidligere analysene. I en SWOT analyse ser man også på framtidsutsiktene til området, og vurderer mulighetene og farene området står ovenfor.

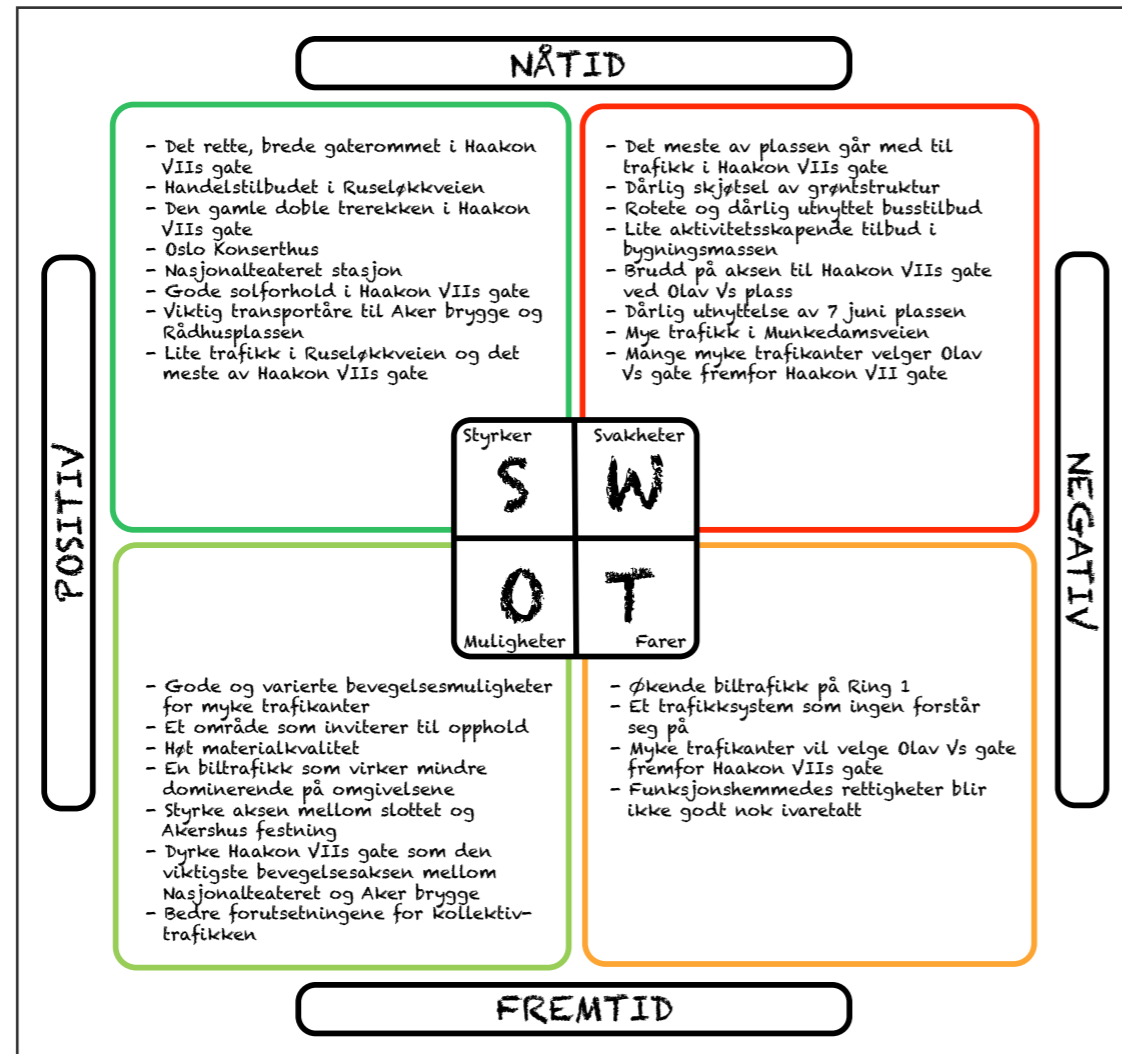


Fig. 3.16. SWOT analyse

Føringer for utviklingen av området

Dette kartet har jeg laget for å vise enkelte elementer som er relativt låste, og som må tas hensyn til i planleggingen av et Shared space område. Bil og kollektivsystemet framstår noe annerledes enn det som er situasjonen i dag. Dette er fordi jeg har gjort enkelte endringer på veinettet som jeg kommer tilbake til. De røde strekene viser biltrafikk. Jo tykkere strek desto flere biler. Ut ifra dette ser vi at Ring 1 er den desidert mest trafikkerte veien, og at det kan være vanskelig å kombinere denne med fullverdig Shared space. Den blå linja viser hvor Kollektivtrafikken er ment å gå. De grønne linjene viser den eksisterende doble tre-rekken. Denne er det fra riksantikvarens side svært viktig å beholde. Fotavtrykkene viser hvor det meste av fotgjengertrafikk finnes. Mens sola viser områdene med best solforhold, som derfor egner seg godt til opphold.

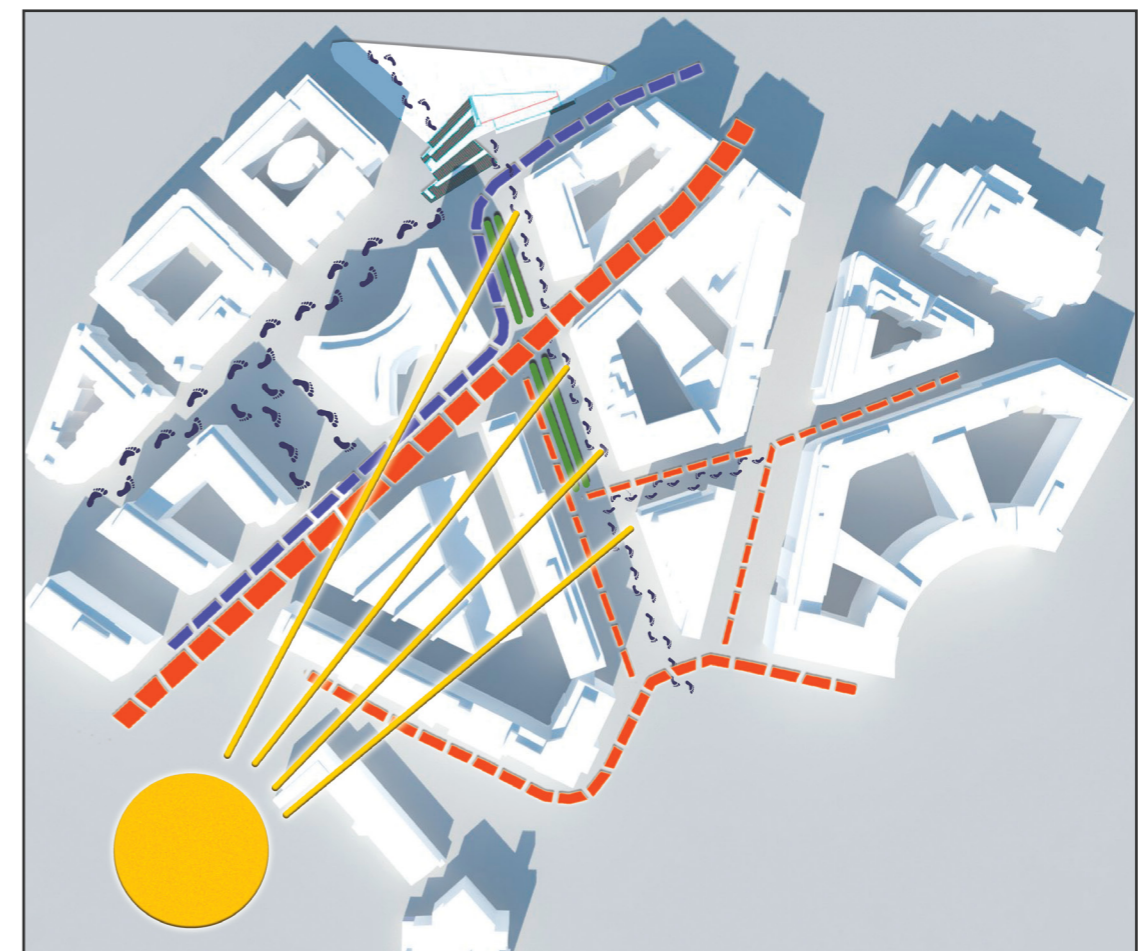


Fig. 3.17. Kart som viser viktige og styrende elementer

ENDRING AV TRAFIKKSYSTEMET

For på best mulig måte å kunne tilrettelegge for Shared space på prosjektområdet har jeg valgt å gjøre enkelte endringer på trafikksystemet.

Ring 1

Jeg har planlagt en endring av trafikkmønsteret på Ring 1. I dag splitter trafikken seg i møte med Haakon VIIIs gate. De som kommer i nord-østlig retning følger Munkedamsveien, mens trafikken i sør-vestlig retning beveger seg gjennom Ruseløkkveien og Haakon VIIIs gate. I utviklingen av mitt Shared space prosjekt har jeg valgt å legge all biltrafikken på Ring 1 i Munkedamsveien. Dette vil innebære en reduksjon til to bilfelt. Det er et mål at biltrafikken på ringen ikke skal stige. Ved kun å ha to bilfelt legger man en begrensning for trafikkveksten, samtidig som man sikrer en relativt lav trafikkhastighet. Biltrafikken i området er allikevel ikke så stor at det vil være uforsvarlig med to felt. Dette er standard på andre deler av Ring 1 i dag. Ved å redusere til to bilfelt frigir man også plass for egne kollektivfelt.

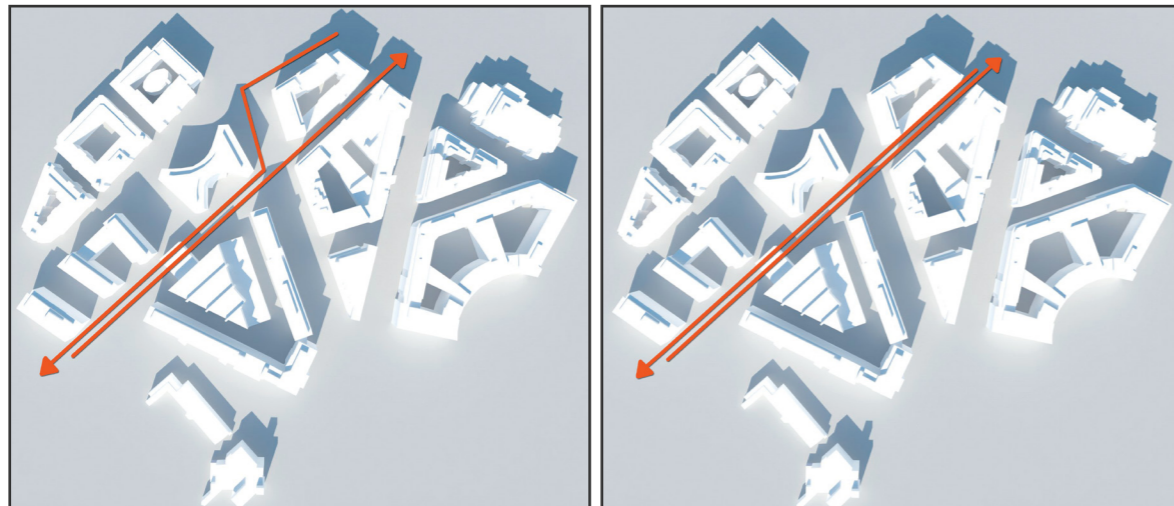


Fig. 3.18. dagens ringveisystem

Fig. 3.19. Forslag til nytt ringveisystem

Kollektivfelt

Ved å fjerne bilfeltene i Ruseløkkveien og øvre del av Haakon VIIIs gate blir det plass til egne kollektivfelt i begge retninger på dette området. Dette sammen med egne midtstilte kollektivfelt i Munkedamsveien vil gi vesentlig bedre forutsetninger for et punktlig og effektivt busstilbud. Jeg har et ønske om at alle bussholdeplassene i prosjektområdet skal samles til en stor tosidig bussholdeplass utenfor Nasjonalteateret stasjon. Alle bussrutene vil dermed legges inn på Ring 1 hvor det vil bli mulig å opprettholde en god trafikkflyt ettersom busstrafikken er uavhengig av biltrafikken.

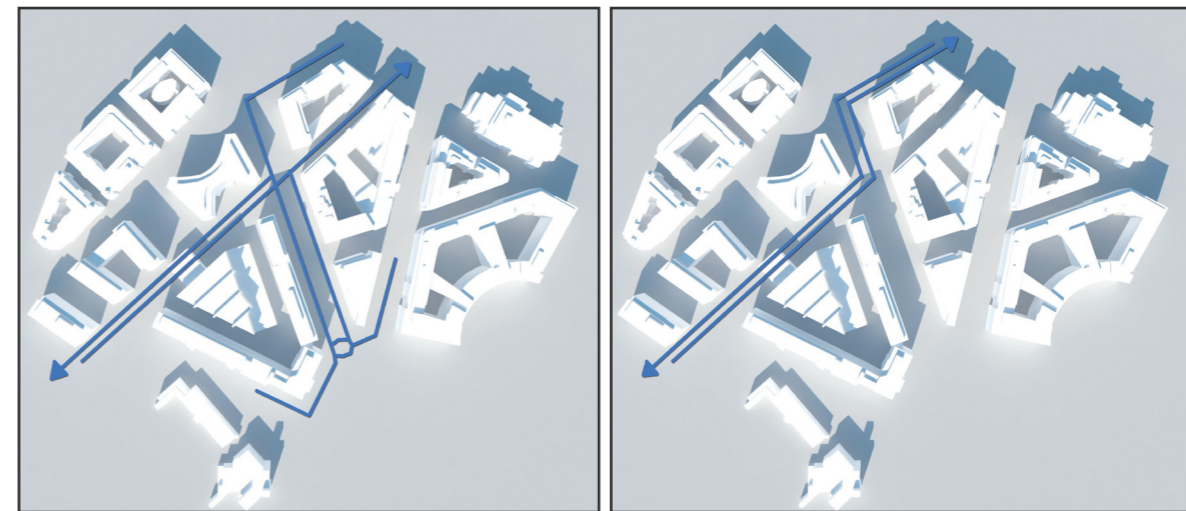


Fig. 3.20. Dagens kollektivruter

Fig. 3.21. Forslag til nye kollektivruter



HAARON VII
NORCES KONIGE
1905 1957

Del 4

-skisseprosjekt

Forslag 1

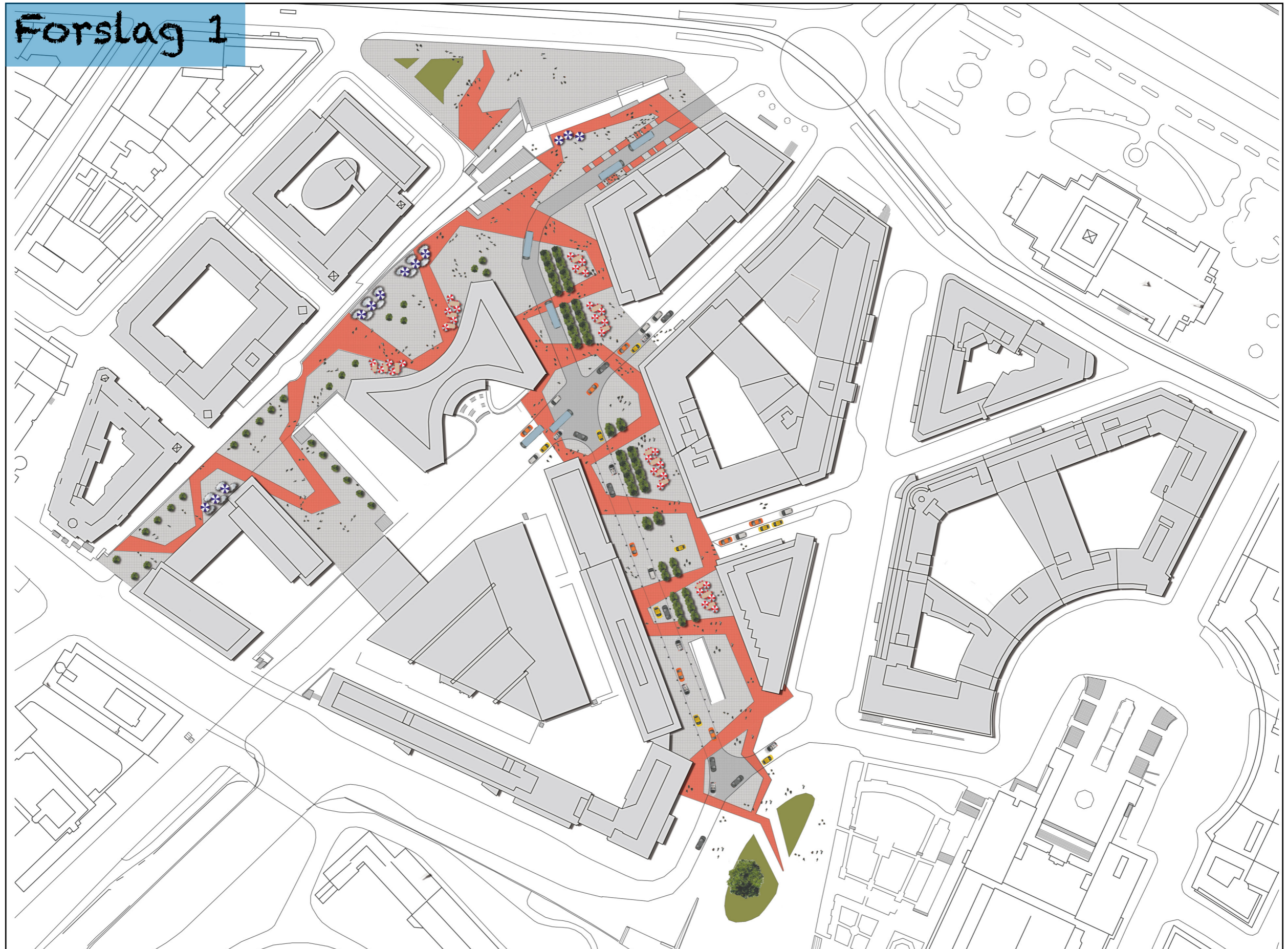


Fig. 4.1. Oversikt over forslag 1 målestokk 1:1500

FORSLAG TIL UTFORMING

Jeg har laget tre enkle forslag for å illustrere de forskjellige mulighetene man har når det gjelder utforming etter Shared space prinsippet på prosjektområdet. Alle forslagene er innenfor hva jeg vil karakterisere som Shared space. Det første forslaget har en regulering av biltrafikken og skjermede områder for myke trafikanter (safe space). Forslag nummer to har et friere bevegelsesmønster, men ringveien har blitt prioritert, noe som fører til en deling av Shared space området. Det tredje forslaget er langt på vei utformet som et fullverdig Shared space område.

Forslag 1

I plan kan det dette utformingsforslaget lett se ut som en konvensjonell gateutforming. Bil og kollektivtrafikken reguleres innenfor egne områder, og stenges ute fra de omkringliggende områdene ved hjelp av en 2 cm høy fortauskant eller pullerter. En fortauskant på bare to cm vil ikke oppleves som en barriere på de myketrafikantene, men den vil fungere godt som ledelinje for blinde og svaksynte. Denne gruppen drar også nytte av at møbleringssonen er flyttet vekk fra bygningsfasaden slik at fasaden på best mulig måte kan nyttes som ledelinje. Belegget på plassen er i hovedsak lyse natursteinsheller i stor størrelse. Dette er den samme typen belegg som man i dag finner på Rådhusplassen. Kjørearealet har i stor grad natursteinsbelegg i en litt mørkere nyanse. Det røde mønsteret er laget av rød betong. Dette røde belegget har flere forskjellige funksjoner. Det gjør at området skiller seg ut fra de omkringliggende områdene. På denne måten er det med på å bevisstgjøre brukerne på at de befinner seg i et område med nye regler for forventet adferd. Det røde mønsteret er også ment for å definere trygge kryssingsområder. I utgangspunktet skal myke trafikanter ved hjelp av høyreregelen kunne krysse trafikkkarealet hvor som helst. Men det er ment at de røde kryssingene skal gi en ekstra trygghet som bidrar til at også eldre, blinde og svaksynte skal føle seg komfortable med å krysse.



Fig. 4.2. Utsnitt fra øvre del av forslag 1 målestokk 1:500



I dette forslaget har jeg valgt å beholde den doble trerekken som er med på å definere aksene. Trærne foreslås trimmet slik at de fremstår som to smalere trerekker. Buskvegetasjonen i den nedre delen av Haakon VIIIs gate skal også byttes ut med en dobbel trerekke. Ved siden av å definere aksene, og styrke grøntstrukturen bidrar trærne også i etableringen av safe space områder. I disse safe space områdene kan man bevege seg trygt uten å måtte forholde seg til biltrafikk, og det finnes en rekke sitteplasser som innbyr til opphold. Bussholdeplassen utenfor Nasjonalteateret stasjon har plattformer med plass til to busser i begge retninger. Kjørebane er nedsenket slik at avstanden fra plattformen og opp til bussen ikke skal bli for stor. Denne løsningen er den samme på alle utformingsforslagene. Den vestre delen av Ruseløkkveien blir omgjort til ren gågate med fokus på handel og rekreasjon. Det blir altså slutt på all biltrafikk og gateparkering i gata, men det vil fortsatt være muligheter for varelevering. All parkering til Oslo konserthus skal skje i konserthusets parkeringsanlegg, og det bør bygges en heis fra Munkedamsveien og opp til plassen over Stenersen museet. I skillet mellom Shared space området og den eksisterende infrastrukturen skal det etableres ramper. Disse rampene bør være på ca. 1,5 meter og ha en stigningsgrad på 1:20.

Fig. 4.3. Utsnitt fra Ring 1 og nedre del av Haakon VIIIs gate målestokk 1:500

Forslag 2

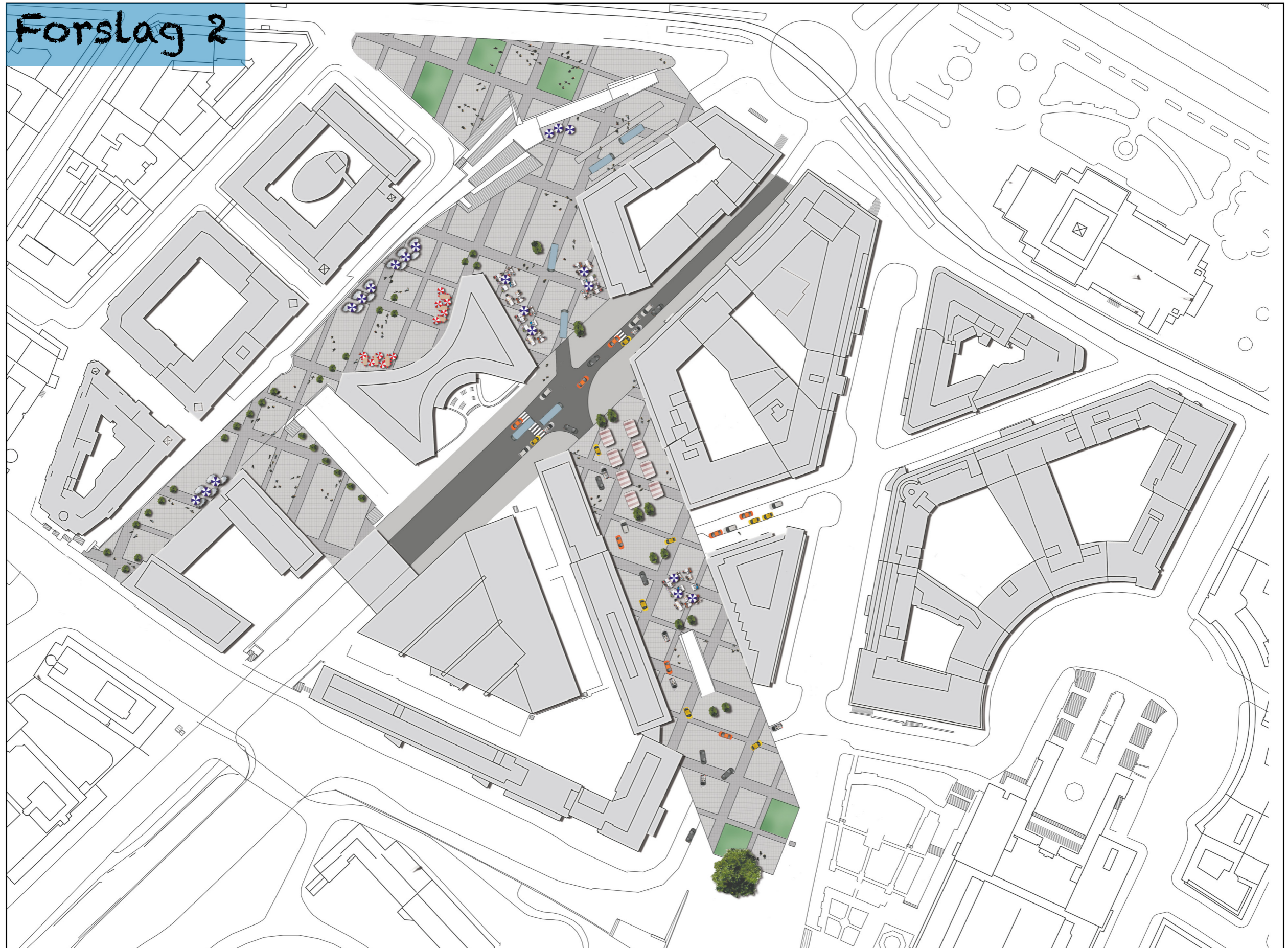


Fig. 4.4. Oversikt over forslag 2 målestokk 1:1500



Forslag 2

Denne planen bygger på at bilene og kollektivtrafikken i stor grad skal befinne seg på de samme områdene som i forslag 1. Men i dette forslaget er det lagt større vekt på framkommeligheten til disse gruppene. Aksen til Haakon VIIIs gate har blitt nedprioritert til fordel for Munkedamsveien. Munkedamsveien utformes altså som en konvensjonell gate gjennom hele prosjektområdet. Kryssingen med Haakon VIIIs gate skal ha en lysregulering med fokus på å slippe kollektivtrafikken raskt inn på Munkedamsveien. Fotgjengerovergangene på Ring 1 trekkes ut til sidene. Dette trekket fører til at man får to Shared space områder avskilt av Munkedamsveien. Innenfor de to Shared space områdene er trafikkbelastningen relativt liten. Det er derfor ikke behov for mye regulering av biltrafikken. Et fritt bevegelsesmønster for både bilister og myke trafikanter skaper høy integrasjon og lav trafikkhastighet. Ved å fjerne store deler av den eksisterende tre-rekken frigjør man plass til opphold og bevegelse. Også her er det brukt et natursteinsdekke som ved hjelp av to forskjellige grånyanser danner et usystematisk rutemønster som bidrar til å gi området egenart.

Fig. 4.5. Utsnitt fra gågata i forslag 2 målestokk 1:500



Fig. 4.6. Utsnitt fra bussholdeplassen og overgangen mellom Shared space og konvensjonell gateutforming målestokk 1:500

Forslag 3

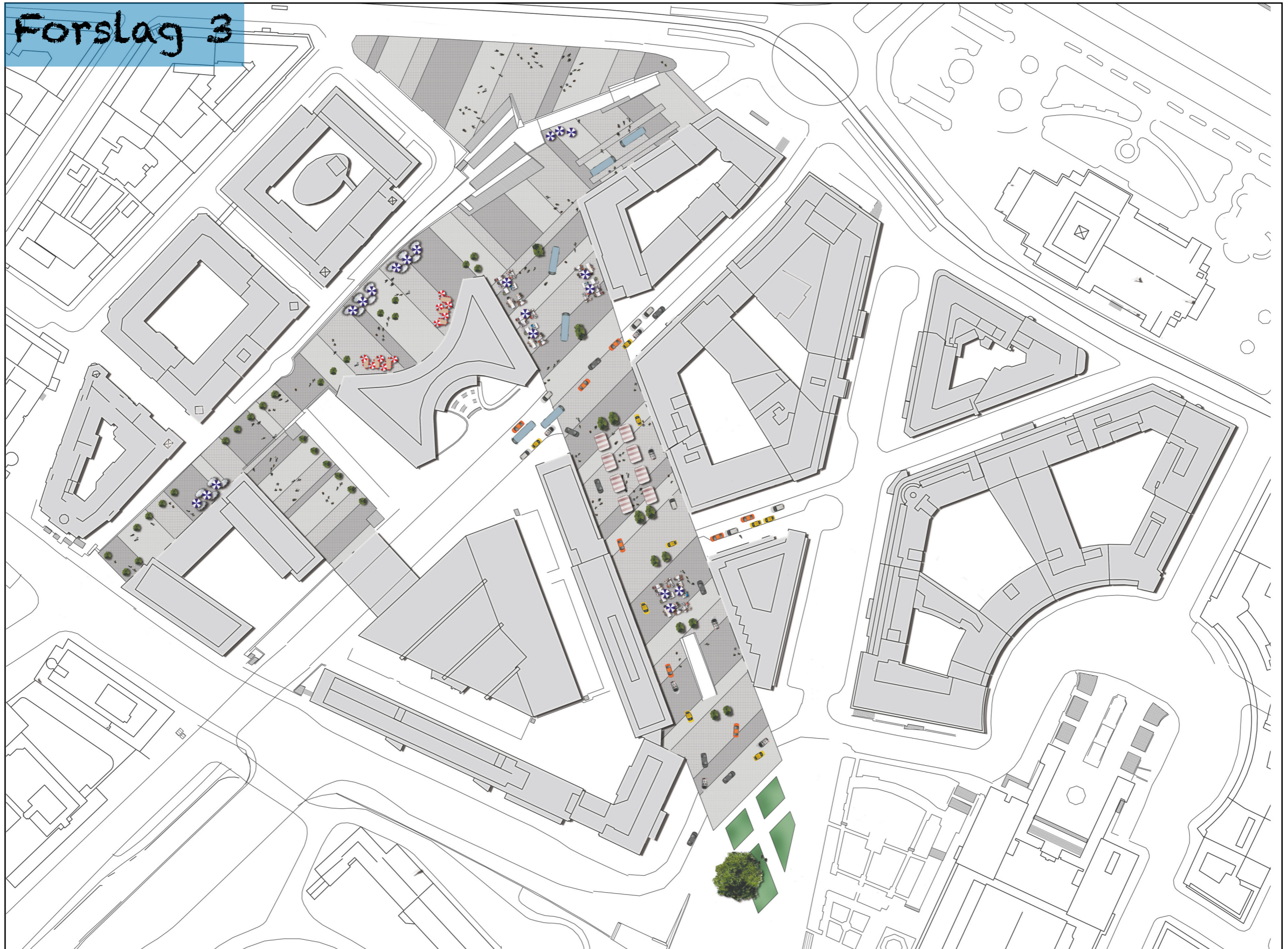


Fig. 4.7. Oversikt forslag 3 målestokk 1:1500

Forslag 3

I dette forslaget har hele området blitt utformet som ett sammenhengende gulv. Det er ikke definert egne områder for verken bilister eller myke trafikanter. Det finnes heller ikke nivåforskjeller på dekket med unntak av bussplattformene og rampene i av- og påkjøringssonene. På denne måten prioriteres bevegelsesfriheten og Haakon VIIIs gate til fordel for biltrafikken på Munkedamsveien. Det meste av den doble tre-rekken har blitt fjernet til fordel for en aktivitetssone. Her kan det for eksempel settes opp salgsboder eller uteservering. Fjerningen av trærne bidrar også til å styrke synsaksen mellom slottet og Akershus festning, og det fjerner inntrykket av regulering. Der Ring 1 krysser Haakon VIIIs gate vil det være behov for lysregulering. Grunnen til dette er at trafikken på Ring 1 er så stor at det vil være vanskelig for blant annen kollektivtrafikken å komme inn i en rundkjøring. Denne lysreguleringen bør utvikles slik at biltrafikken blir stoppet et stykke ifra krysset slik at myke trafikanter kan passere Munkedamsveien i hele bredden av Shared space arealet. Gågata i Ruseløkkveien utformes også som et planløst sammenhengende gulv. Her er det mange myke trafikanter, og det er viktig med et ryddig og oversiktlig område. Grunnet bygningsmasse under bakken er det ikke mulig med beplantning i gata. Alle trær og planter må derfor settes i plantekasser. På hele prosjektområdet er det valgt et stripete dekke. Stripene oppstår ved bruk av store natursteinsplater i ulike fargenyanser. Stripenes retning skifter fra gate til gate.

På alle forslagene er plasseringen av gatemøbler ment for å illustrere møbleringssone. Møbleringen skal ikke virke kaotisk, og det bør finnes mange og varierte sittemuligheter. For at antallet myke trafikanter på prosjektområdet skal øke er det ønskelig med en utskiftning til mer publikumsrettede virksomheter i mye av bygningsmassen rundt Haakon VIIIs gate.

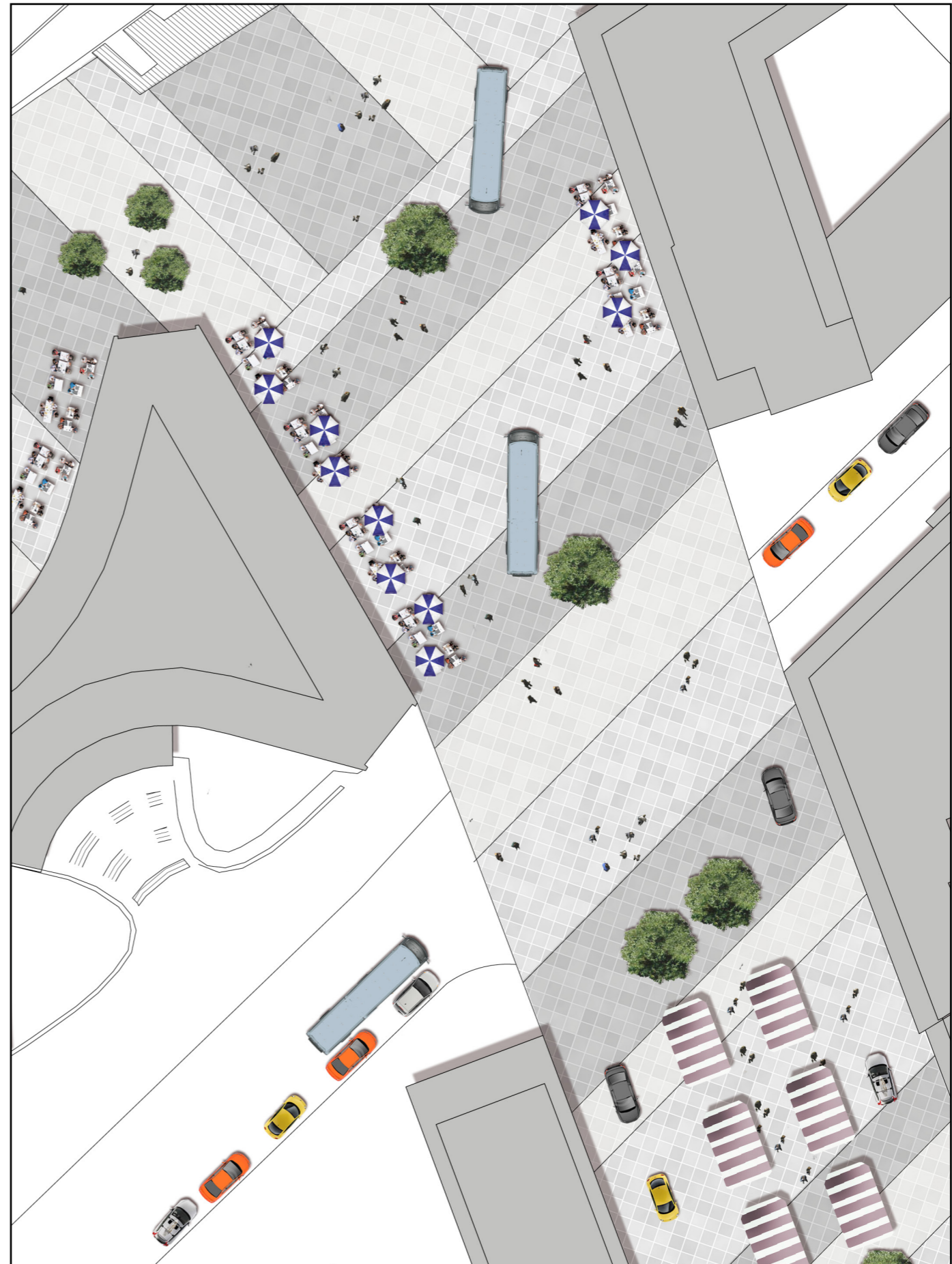


Fig. 4.8. Utsnitt fra krysset mellom Haakon VIIIs gate og Munkedamsveien måletokk 1:500

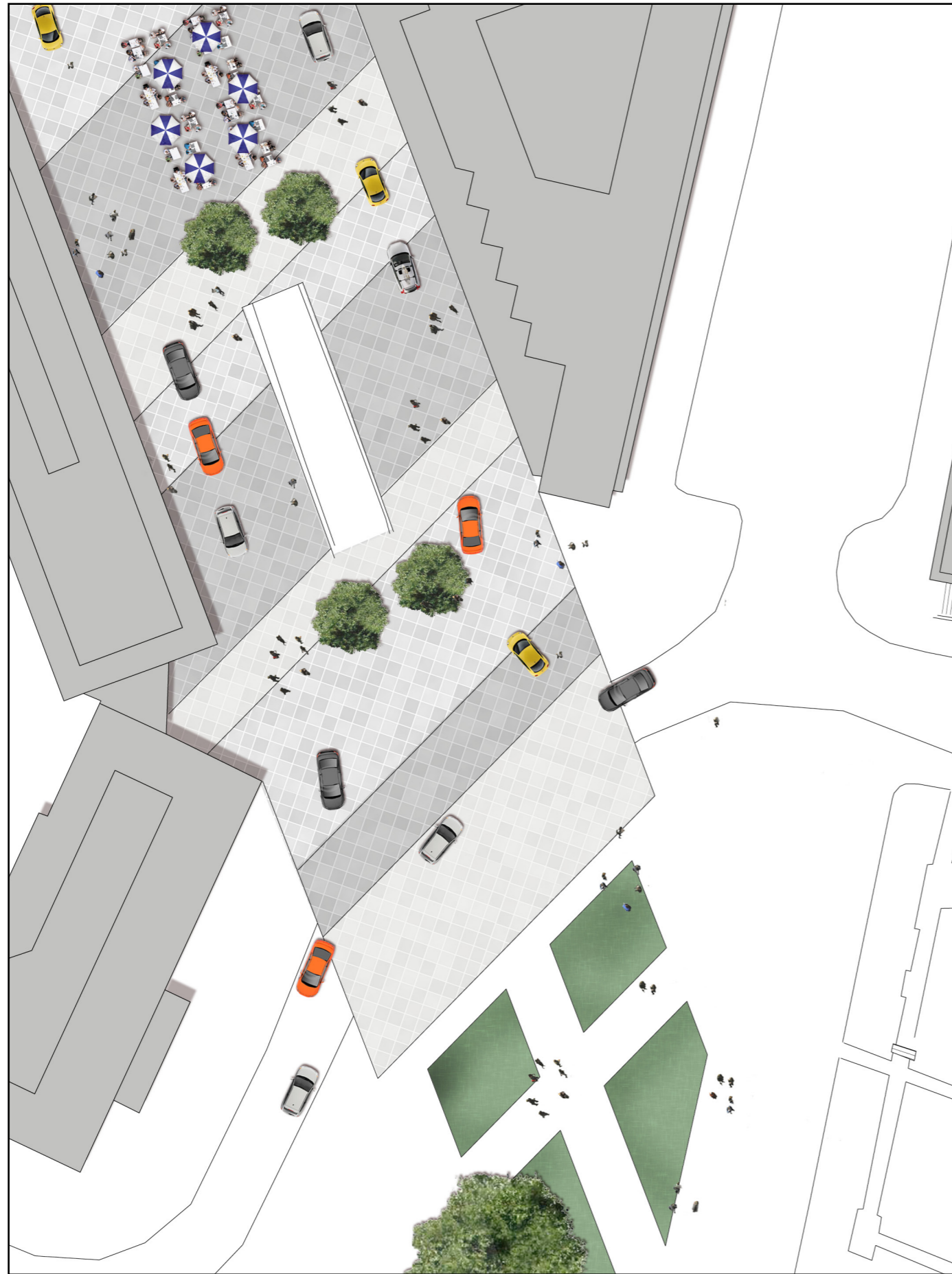


Fig. 4.9. Utsnitt fra nedre del av Haakon VII's gate og Olav Vs plass
målestokk 1:500

REFLEKSJON AV PROSESSEN

Forståelsen av Shared space

Min kunnskap om Shared space har utvidet seg i takt med oppgaven. I startfasen kunne jeg lite om hva prinsippet innebærer, mens nå føler jeg at jeg har en god oversikt. Men som jeg har nevnt tidligere så tror jeg oppfatningen av hva som er Shared space varierer mye fra person til person. Det er helt klart at det finnes både fordeler og ulemper med prinsippet. Jeg føler jeg har belyst mange av disse gjennom oppgaven, og at jeg på bakgrunn av dette har opparbeidet meg kunnskapen til å kunne vurdere egnetheten av Shared space i Norge. Som landskapsarkitekt har jeg tro på Shared space konseptet, og mener det kan bli et viktig virkemiddel for å sikre gode byrom i fremtiden. Politikerne fronter utad at de har som mål å redusere biltrafikken i byene og bedre forutsetningene for de myke trafikantene. Shared space er etter min mening et virkemiddel på vei imot dette målet. Så gjenstår det å se om politikerne tørr å følge opp. Det foretas stadig forskning på eksisterende anlegg i Europa, og det etableres hele tiden nye. Dersom disse kan fortsette å framlegge gode resultater ser jeg ingen grunn til at tiden ikke er moden for å prøve ut Shared space også i Norge.

Analysearbeid

Analysearbeidet er gjort for å få en oversikt over prosjektområdet. Det er ikke alle aspekter ved et område man ser ved første øyekast. Gjennom en god analyseprosess får man en oversikt over hvilke utfordringer området står ovenfor. Hva fungerer og hva skaper problemer. En omfattende analysefase gir større muligheter for et vellykket sluttprosjekt. Jeg har arbeidet med lignende analyser tidligere, og denne prosessen hjalp meg helt klart med å få en forståelse av prosjektområdet.

Skissearbeid

I skissearbeidet kombinerte jeg kunnskapen jeg har opparbeidet meg om Shared space gjennom teoridelen og kunnskapene jeg har fått om området gjennom analysefasen. Mitt mål var å illustrere hvordan området kan forandres fra å være et område preget av biltrafikk og asfalterte flater, til å bli et gaterom for aktivitet og interaksjon. De tre forslagene viser forskjellige varianter av Shared space. På mange måter er forslag en og tre ytterpunkter innenfor prinsippet, og det finnes rom for mange utformingsalternativer mellom disse to variantene.

KONKLUSJON

Jeg stilte i starten av oppgaven spørsmålet om hva som skal til for å skape gode Shared space prosjekter i Norge. Jeg tror ikke det er vanskeligere å lage gode Shared space anlegg i Norge enn det er i for eksempel Sverige eller Danmark. Jeg tror ikke det er trafikale eller sosiale forskjeller som gjør at vi ligger bak store deler av Europa når det gjelder Shared space. Slik jeg ser det er det to faktorer som er avgjørende for at vi skal lykkes. For det første må de som planlegger nye prosjekter ha gode kunnskaper om Shared space prinsippet, og vite hva som fungerer og hva som ikke fungerer. For det andre må beslutningstakerne vise vilje og mot til å gjennomføre prosjektene. Jeg håper at mitt arbeid i denne oppgaven kan hjelpe til på begge disse områdene slik at vi i løpet av få år vil se flotte Shared space anlegg også i Norge.

KILDER

- Adams, J. (2007). Shared Space - would it work in Los Angeles? : 1-2.
- Avinor, Jernbaneverker, Kystverket & Statens, v. (2012). Forslag til nasjonal transportplan 2014-2023. Fiskeri- og kystdepartementet Samferdselsdepartementet. 188 s.
- Blenski, S., Hoegh, K. & Swenson, E. (2007). Shared Space: An Interactive Experience. University of Minnesota: 13.
- Brenner, A. (2006). *Shared Space som konsept för planering av det offentliga rummet i Sverige*: Lunds Universitet, Lunds Tekniska Högskola, Institutionen för Teknik och samhälle Trafik och väg. 52 s.
- Bymiljøetaten. (2010). De mest ulykkesbelastede kryssene i Oslo 2006 - 2010 - vedlegg rapport. Oslo kommune. 49 s.
- Clarke, E. (2006). Shared Space - the alternative approach to calming traffic. *TEC*, September: 290-292.
- Dyring, T. & Bettum, O. (1982). *Gatetun - Håndbok i Trafikksanering*: Bymiljøkampanjen 80/81. 45 s.
- Eiendoms, o. b. & Samferdselsetaten. (2010). Gateopprustningsprogram for Oslo sentrum. Oslo kommune. 113 s.
- Engwicht, D. (2010). *The art of place making*. <http://www.youtube.com/watch?v=34WiaGJatHo>.
- Hamilton-Baillie, B. & Jones, P. (2005). Improving traffic behaviour and safety through urban design. *ICE - civil engineering*: 39-47.
- Hamilton-Baillie, B. (2008a). Shared Space: Reconciling People, Places and Traffic. *Built Environment*, 34 (2): 161-164.
- Hamilton-Baillie, B. (2008b). Towards shared space. *Urban Design international*, 13 (2): 130-138.
- Høye, A. (2009). Trafikksikkerhetshåndboken - 3.10 Signalregulering av gangfelt utenfor kryss. Transportøkonomisk institutt. 3 s.
- Methorst, R., Gerlach, J., Boenke, D. & Leven, J. (2007). Shared Space: Safe or Dangerous? - A contribution to objectification of a popular design philosophy. 17.
- Myrberg, G., Van Winjarden, K., Børrud, E. & Stenersen, L. (2008). Erfaringer med "shared space" ved kryssutforming. 36 s.
- Myrberg, G. (2009). Mulighetsstudie Shared Space i Universitetsgata i Oslo. Oslo kommune, Samferdselsetaten. 39 s.
- Naper, H. G. (2009). Konseptvurdering av Ring 1 for Perioden 2010-19 overordnet perspektiv. Statens vegvesen. 85 s.
- Norsam. (2011). Trafikk - Sammendrag. Nasjonalmuseet for kunst arkitektur og design på vestbanen i Oslo. 11 s.
- Oslo, k. & Samferdselsetaten. (2010). Oslo sentrum - Prinsippplan for gatebruken. Oslo kommune. 54 s.
- Quimby, A. & Castle, J. (2006). A Review of Simplified Streetscape Schemes. Transport for London. 55 s.
- Reid, S., Kocak, N. & Hunt, L. (2009). DfT Shared Space Project Stage 1: Appraisal of Shared Space. Department for Transport. 48 s.
- Spaces, P. f. P. (2008). *Hans Monderman*. <http://www.pps.org/articles/hans-monderman/>.
- Statens, v., Jernbaneverket, Oslo, k. & Akershus, f. (2011). Handlingsprogram 2012-2015 Oslopakke 3 - forslag fra styringsgruppen for Oslopakke 3. Oslo kommune. 27 s.
- Sørensen, M. (2009). Kryssløsninger i by - Intenasjonale anbefalinger for å sikre miljøvennlig bytransport. Transportøkonomisk Institutt. 106-112 s.
- Sørensen, M. (2010). Trafikksikkerhetshåndboken - 3.24 Sambruksområde (Shared space). Transportøkonomisk Institutt. 7 s.
- Transport, D. f. (2011). Local Transport Note 1/11. 55 s.
- Tyréns. (2007). Trafiksikkerhet ved Shared Space. Vägverket. 25 s.
- Wikipedia. (2011). Ben Hamilton-Baillie. http://en.wikipedia.org/wiki/Ben_Hamilton-Baillie.

FIGURLISTE

Forsidebilde del 1

<http://www.shorpy.com/files/images/4a19852a.jpg>

Fig 1.1.

<http://curvasrectas.files.wordpress.com/2007/01/rotonda-de-henard.JPG>

Fig 1.2.

http://www.themodernist.co.uk/wp-content/uploads/2012/03/01_18_Le_Corbusier_La_Ville_Radieuse_1930.jpg

Fig 1.3.

http://30.media.tumblr.com/LRFQmWx6hmf2zah0b3X-qXK4Ko1_1280.jpg

Fig 1.4.

http://meriadeck.free.fr/Meriadeck/Urbanisme_sur_dalle-Premieres_realisations_britanniques_files/Rapport%20Buchanan_1.jpg

Fig 1.5.

Bilde 1 http://www.gamereactor.no/media/forum/no/522909_34.jpg
Bilde 2 http://www.edinphoto.org.uk/0_street_h/0_street_views_-_hamilton_place_old_car.jpg
Bilde 3 http://static.ddmcdn.com/gif/cmsimages/articles/2007_articles/jan_2007/car_truck_of_year_600.jpg
Bilde 4 <http://www.stephenquick.co.uk/images/Old%20Pictures/Old%20High%20Street%20Aberavon%201.jpg>
Bilde 5 <http://www.old-picture.com/american-history-1900-1930s/pictures/Cincinnati-Street-Cars.jpg>
Bilde 6 <http://s3.favim.com/orig/38/bampw-black-and-white-building-buildings-car-Favim.com-308492.jpg>

Fig 1.6.

Inspirert av (Myrberg 2009)

Fig 1.7.

Inspirert av (Myrberg 2009)

Fig 1.8.

Inspirert av (Myrberg 2009)

Fig 1.9.

Bilde 1 http://www.bbc.co.uk/blogs/radioscotland/m8_motorway.jpg
Bilde 2 http://3.bp.blogspot.com/_ZCGfy4dLxY8/TKiLsSXASQI/AAAAAAALdw/GHgy3-Qx6og/s1600/Old-men-talking-on-a-bench_MG_2798.jpg
Inspirert av (Hamilton-Baillie & Jones 2005)

Fig 1.10.

http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/9/90/Hans_Monderman_2006.jpg

Fig 1.11.

http://www.hamilton-baillie.co.uk/_img/_publications/17-1.jpg

Fig 1.12.

http://farm5.staticflickr.com/4095/4756217508_8ba34dbd82_z.jpg

Fig 1.13.

http://www.oslovei.no/images/Anleggsavdelingen/Anlegg/St.%20Olavs%20plass/StOlavsplass_fra-luften.JPG

Fig 1.14.

<http://www.howwedrive.com/wp-content/uploads/2008/08/overzichtsfoto-laweiplein.jpg>

Fig 1.15.

http://www.except.nl/consult/pedestrianizationtools/Fig-26-deBrink_oosterwolde.jpg

Fig 1.16.

<http://vejregler.lovportaler.dk/static/MayflowerImage-Cache.aspx?blobid=vd-anlaeg-geo-sharep7.jpg>

Fig 1.17.

http://www.imperial-consultants.co.uk/files/showcase/1col_small/exhibition%20road%20project%20College%20entrance.jpg

Forsidebilde del 2

<http://gehlarchitects.files.wordpress.com/2010/06/new-road-2.jpg>

Fig 2.1.

(Brenner 2006)

Fig 2.2.

Tall fra (Tyréns 2007)

Fig 2.3.

Tall fra (Tyréns 2007)

Fig 2.4.

Tall fra (Tyréns 2007)

Fig 2.5.

Tall fra (Tyréns 2007)

Fig 2.6.

Tall fra (Tyréns 2007)

Fig 2.7.

Tall fra (Tyréns 2007)

Fig 2.8.

Tall fra (Reid et al. 2009)

Fig 2.9.

Tall fra (Reid et al. 2009)

Fig 2.10.

Tall fra (Myrberg et al. 2008)

Fig 2.11

<http://us.123rf.com/400wm/400/400/lightwise/lightwise1111/lightwise111100138/11359706-staying-on-course-symbol-representing-dilemma-and-concept-of-losing-control-and-strategic-journey-ch.jpg>

Fig 2.12.

http://farm5.staticflickr.com/4142/4787065280_4323d7058f_z.jpg

Fig 2.13.

http://image.yaymicro.com/rz_1210x1210/0/15f/traffic-light-chaos-15f177.jpg

Fig 2.14.

(Transport 2011)

Fig 2.15.

(Transport 2011)

Fig 2.16.

Egen modell

Forsidebilde del 3

Kart fra <http://kart.finn.no/>

Fig 3.1.

http://www.fiafcongress.org/2010/pic/Kart_oslo_endelig.png

Fig 3.2. – 3.5.

Egen modell

Fig 3.6.

Kopiert forsiden til ulike rapporter

Fig 3.7.

Tall fra (Norsam 2011) og (Bymiljøetaten 2010)

Fig 3.8. – 3.21.

Egen modell og registreringer

Forsidebilde del 4

Eget bilde

Fig 4.1. – 4.9.

Egne kart lagd fra DWG kartdata