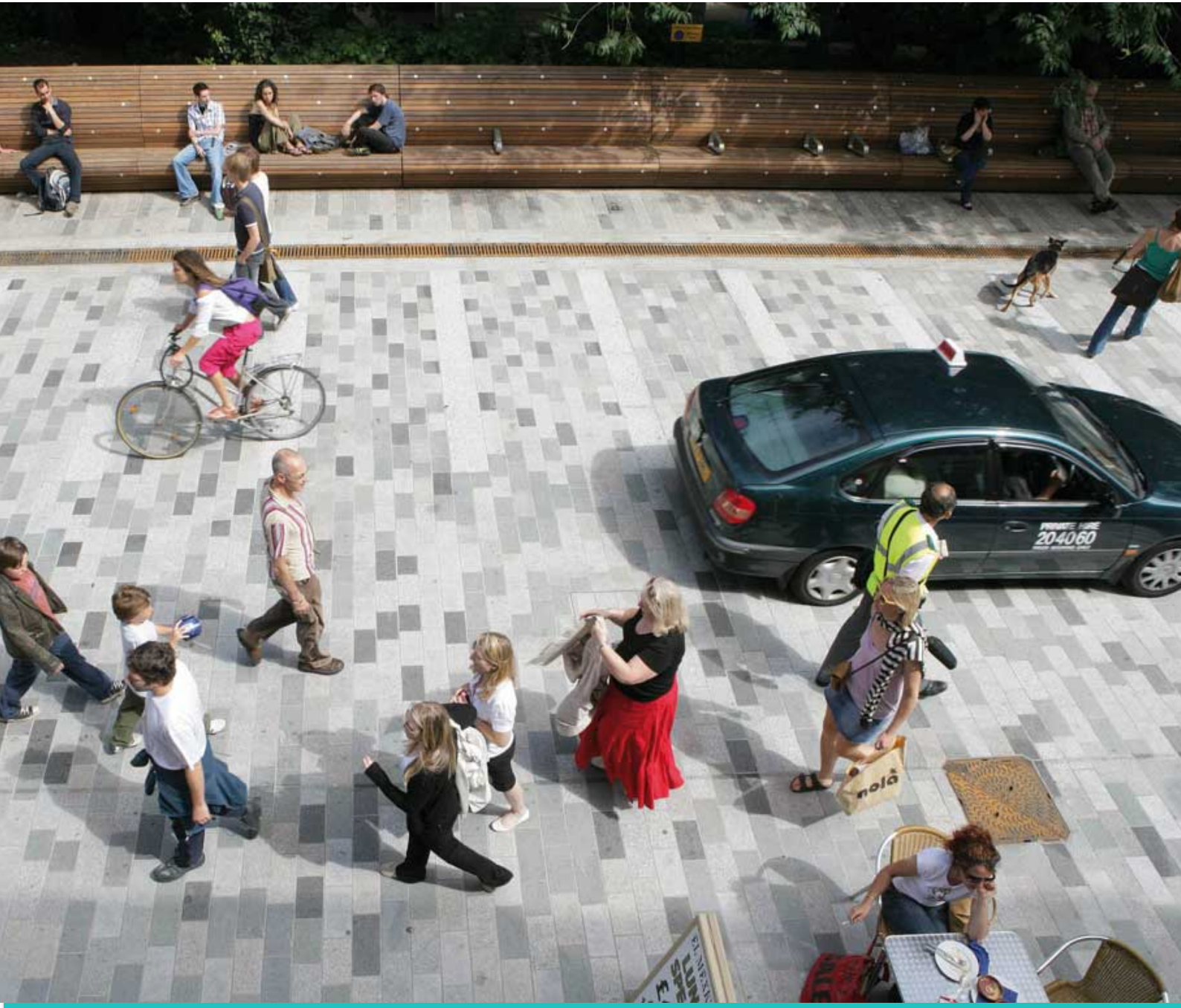


Shared space – muligheter for bærekraftig byutvikling?

2018

Karin Lillevold og Håvard Haarstad

SPACE LAB
Spaces of climate and energy laboratory

CET Centre for Climate and Energy Transformation

Rapport fra SpaceLab / Senter for klima og energiomstilling

https://spacelab.w.uib.no/
https://www.uib.no/cet

Tittel: Shared space – muligheter for bærekraftig byutvikling?

Publisert 2018

Med støtte fra Bergen Forskningsstiftelse (prosjektet European Cities as Actors in Climate and Energy Transformation, BFS2016REK04). Prosjektleder: Håvard Haarstad.

Forfattere: Karin Lillevold og Håvard Haarstad

Forsidebilde: Gehl People

Kort sammendrag

Hvilken rolle kan 'shared space' spille i bærekraftig omstilling i byer? Begrepet 'shared space' – som kan oversettes med flerbruksgate eller delt gaterom – har blitt populært i byutforming både internasjonalt og i Norge. Tanken er at gaterom ikke separeres inn i soner for fotgjengere, syklister og biler, men at det heller legges opp til at de ulike brukerne 'forhandler' om gaterommene. Forkjemperne mener dette skaper mer attraktive gaterom og mer levende byer, samtidig som biltrafikk begrenses. Skeptikerne stiller spørsmål ved sikkerheten, tilgjengeligheten for trafikanter med spesielle behov, og om det blir attraktivt nok for syklister.

Hvilken rolle 'shared space' har og kan ha i bærekraftig omstilling i byer har ikke vært mye fremme i denne debatten. I denne rapporten ser vi på hvilken rolle shared space'-tankegangen kan ha i en slik omstilling, og hva som skal til for at den skal bidra til dette. Vi gjennomgår først en del forskning som bidrar til å belyse spørsmålet. Så diskuterer vi det med utgangspunkt i et konkret shared space-omformingsprosjekt; Kong Oscars gate i Bergen.

Vårt perspektiv er at bærekraftig omstilling i byer avhenger av *den materielle utformingen* av byrom, og hvordan denne legger til rette for ulike typer mobilitet og bruk. Sett på denne måten er det mye ved shared space som kan bidra til bærekraftig byutvikling, for eksempel gjennom å gjøre byrom mer attraktive for gående og syklister, og mindre attraktive for motoriserte kjøretøy. Men suksessen avhenger av en del forutsetninger. Det er blant annet avgjørende hvor godt det aktuelle stedets kontekst er tatt i betraktning. Shared space må tilpasses til det enkelte sted og settes inn i den større sammenhengen. Mye tyder også på at konseptet fungerer best på små gater, med allerede liten biltrafikk. Dessuten er det en forutsetning at konseptet inngår i en kontekst hvor man allerede snakker om bærekraftig byutvikling og er moden for forandring. Det kan slik fungere som et ledd i en større strategi for bærekraftig omforming av byer.

Innholdsfortegnelse

1. INNLEDNING **4**

2. SHARED SPACE SIN PLASS I MENNESKE-SENTRERT BYUTVIKLING **7**

3. SHARED SPACE – FORDELER OG KRITISKE RØSTER **15**

3.1. BIDRAR TIL ØKT AKTIVITET OG SOSIALE BYROM 15
3.2. EKSKLUDERING AV ENKELTE GRUPPER? 17

4. UTFORMING AV BYROM SOM PÅDRIVER FOR BÆREKRAFTIG MOBILITET **21**

5. BÆREKRAFTIG MOBILITET I KONG OSCARS GATE I BERGEN? **29**

5.1. KONG OSCARS GATE SOM OPPLEVD ROM 31
5.2. HOVEDTREKK I OPPRUSTNINGEN OG BAKGRUNN 34
5.3 SHARED SPACE 'LANDER' I BERGEN 36
5.4. DATATILFANG: TELLINGER, OBSERVASJONER OG INTERVJUER 40
5.4 SHARED SPACE SOM BIDRAG TIL BÆREKRAFTIG BYUTFORMING RUNDT KONG OSCARS GATE 44

6. KONKLUSJONER: SHARED SPACE OG BÆREKRAFT **46**

LITTERATUR **48**

1. Innledning

Byene er viktige arenaer for å løse samfunnets utfordringer innen arbeidsliv, mobilitet og bærekraft. Det har blitt større fokus i internasjonale policy-diskusjoner om både utfordringene knyttet til urbanisering, men også hvordan det at folk flytter til byene gir muligheter til å skape bedre mobilitet, mer effektiv energibruk og bedre offentlige tjenester. Forskning viser at kompakte byer – altså byer med høy befolkningstetthet – har lavere energibruk enn mindre kompakte byer (VandeWeghe and Kennedy, 2007, Newman and Kenworthy, 1989). Det har også blitt vist at byspredning gir stor økning i utgifter til offentlig infrastruktur (Global Commission on the Economy and Climate, 2014). Kort sagt, det er bred enighet om at urbanisering må løses gjennom en kompakt byutvikling.

Men det er ikke like opplagt *hvordan* man planlegger og bygger kompakte og bærekraftige byer. Det er flere utfordringer som melder seg. For det første, siden de fleste byer allerede er bygd må byutvikling skje gjennom transformasjon av eksisterende strukturer. Det gjør at man trenger idéer og tiltak som har mest mulig effekt med minst mulig inngrep og kostnad. For det andre vil det være viktig at byutviklingen får en form som gjør at byrommene blir attraktive for folk å oppholde seg og ferdes i. Strategier for byutvikling kan ikke være for funksjonalistiske eller teknologiorienterte, for eksempel, uten å ta hensyn til de som skal bruke byen. *Retten til byen* er her et viktig hensyn: man må utvikle byer med blikk på hvordan ulike sosiale grupper integreres. Dette er på grunn av rettighetene i seg selv, men også fordi det påvirker hvor godt byer fungerer.

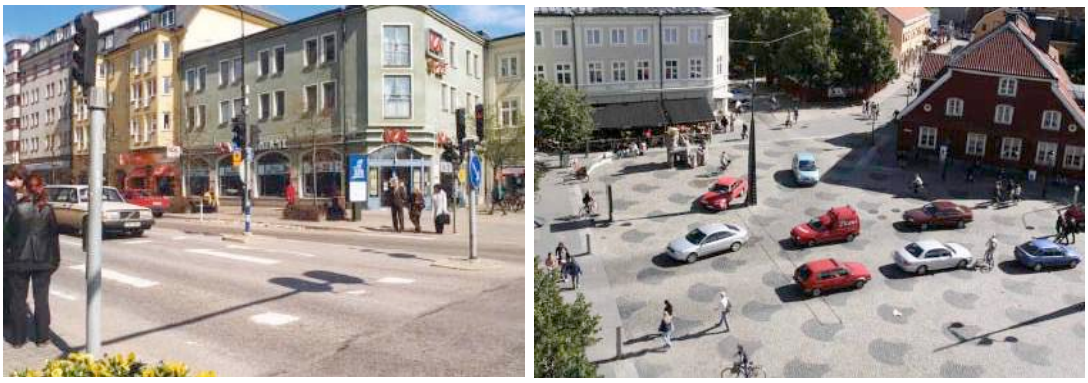
For det tredje så vil det alltid være utfordrende å 'oversette' slike abstrakte prinsipper som shared space til en spesifikk kontekst. Shared space har i høyeste grad blitt det vi kaller en 'mobil' idé – en idé som har blitt populær i arkitektkretser og i internasjonale nettverk av byutviklere. Men å implementere det på et konkret sted krever omforming og tilpasning, noe som kan være utfordrende og konfliktfylt.

Det er i denne sammenhengen vi i denne rapporten undersøker hvordan shared space fungerer som strategi i bærekraftig byutvikling. 'Shared space', som kan oversettes med

flerbruksgate eller delt gaterom, har blitt populært i byutforming både internasjonalt og i Norge. Shared space har vært mye diskutert, men ikke så mye i forhold til bærekraft. Her vil vi se på hvilken rolle 'shared space'-tankegangen kan ha i en bærekraftig omstilling i byer, og hva som skal til for at den skal bidra til dette. Vårt perspektiv er at den materielle utformingen av byrom er viktig for hvordan en by legger til rette for ulike typer mobilitet – for eksempel gjennom å legge til rette for gående og syklende – men at det også avhenger av andre forutsetninger. Denne rapporten er første ledd i en konkret undersøkelse av hvordan shared space-løsningen i Kong Oscars gate i Bergen påvirker mobilitet og attraktivitet. Vi har gjort undersøkelser som kan være utgangspunkt for evaluering av hvordan nye Kong Oscars vil fungere etter at den står ferdig i 2019, med målsetning om at dette kan gi gode innsikter i hvordan shared space kan bidra til bærekraftig byutvikling.

Rapporten gjør opp status for diskusjon og kunnskap om shared space og bærekraft, og drøfter dette i lys av prosjektet i Kong Oscars gate.

- Kapittel 2 gir en bakgrunn til begrepet shared space og plasserer det i diskusjonen om menneskesentrert byutvikling.
- Kapittel 3 drøfter fordeler og ulemper med shared space, med vekt på kritikk som har kommet mot denne modellen.
- I kapittel 4 drøfter vi hvordan byrom og shared space-løsninger skal utformes for å gjøre dem attraktive for bærekraftig mobilitet.
- I kapittel 5 drøfter vi prosjektet Kong Oscars gate, fremgangsmåten for våre undersøkelser der, og forutsetningene for bærekraftig transformasjon i området.



Figur 1: Skvallertorget i Norrköping, Sverige, før og etter ombygging til shared space. Kilde: Rambøll 2008.

Figur 2: Lyngby, Danmark, før og etter ombygging til shared space

2. Shared space sin plass i menneske-sentrert byutvikling

MENNESKET I SENTRUM AV BYUTVIKLINGEN

Det sies ofte at shared space er den originale måten å bygge byrom på. Før bilen ble et viktig transportmiddel var det ikke like vanlig å dele gateløpene inn etter trafikktyper. Som bilde på shared space vises ofte fotografier fra London eller New York på begynnelsen av 1900-tallet hvor alle trafikanter beveget seg i samme rom, nærmest oppå hverandre, med liten eller ingen regulering. Trafikken fløt likevel. I dagens moderne samfunn har segregering lenge vært modellen i gateutforming, og kanskje spesielt i USA. Forsøk på å rasjonalisere trafikken tok til allerede før bilen ble vanlig. Den første signal-kontrollerte fotgjengerkryssingen ble installert i London i 1868 (det hører også med til historien at den eksploderte og drepte en politimann, og ble så demontert i 1872).

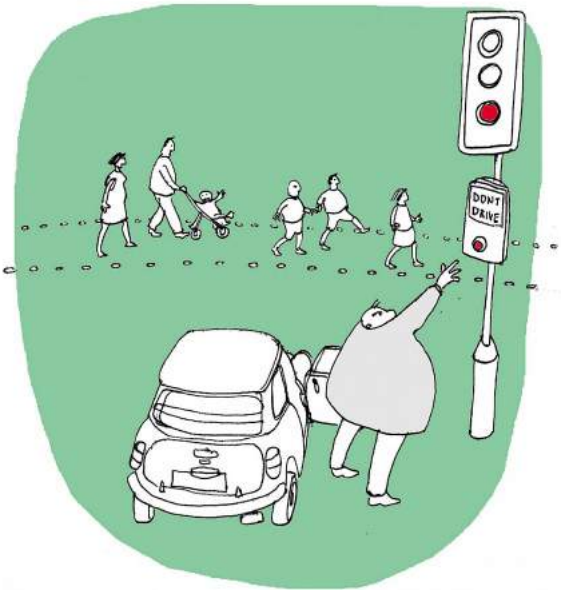
Etter bilens inntreden og økning i trafikkvolumet, ble segregering av de ulike trafikantgruppene idealet. Dette ble særlig et faktum etter Colin Buchanans rapport *Traffic in Towns* i 1963, som kom til å fungere som en slags manual. Før bilen ble vanlig, var det bilen som måtte tilpasse seg gaten slik den allerede var. I dagens samfunn har det blitt slik at det er byen som blir tilpasset rundt bilens behov. Underganger, lyskryss, fotgjengeroverganger og fortau er alle kjente elementer i vår tids gater. Det kan ses som et forsøk på å formalisere, regulere, og ikke minst effektivisere forholdet mellom bilsjåfører og fotgjengere, men hvor bilens hensyn kommer først.

Dagens byutviklingsdebatt handler i stor grad om å håndtere og å få bukt med dominansen bilen har fått i transportsystemet fra etterkrigstiden og frem til i dag. Boken *The Life and Death of Great American Cities* av Jane Jacobs, utgitt i 1961, har blitt en klassiker. Den tar et oppgjør med store, modernistiske veiprosjekter som bryter med prinsippene som gjør at byer og småsamfunn fungerer for mennesker, nemlig diversitet, sammensatte nabolag og en naturlig livlighet. Andre forfattere og arkitekter, som James Howard Kunstler med sin *The Geography of Nowhere,* Jan Gehl med *Livet mellom husene,* Jeff Speck med *Walkability,* har lignende perspektiv – vi må tilbake til en byutvikling som er mindre orientert imot bilen og i stedet lager steder som er attraktive for mennesker og for andre former for mobilitet.

Populariteten til shared space som begrep må sees i sammenheng med denne sterke trenden i retning av menneskesentrert byutvikling. Ikke minst er det en måte å skape mer sosiale og

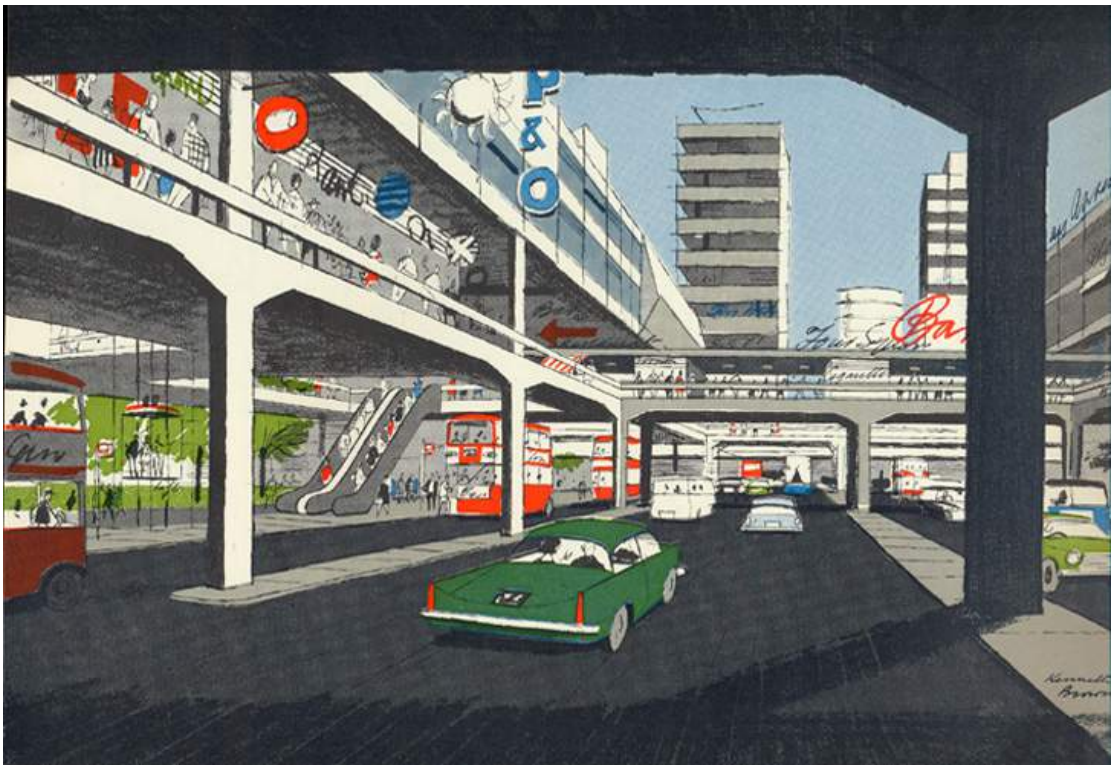
levelige byrom på og flytte fokuset fra bil til myke trafikanter. Segregeringen skal vekk, og trafikantene skal være likestilte i trafikken – de skal dele rommet. Dette bygger på en tanke om at når trafikantene er mer klar over hverandre og interagerer med hverandre mer aktivt, blir det tryggere for alle fordi man da blir mer oppmerksom. Shared space handler om å ta vekk disse barrierene mellom trafikantene, fordi man mener det er vel så effektivt uten. Tilhengere av shared space stiller også spørsmål ved hvorfor fotgjengere må be om tillatelse til å krysse bilveien (trykke på knapp i lyskryss), og ser heller at det var motsatt.

Figur 3: Lite segregering i New York City i 1908. Kilde: shorpy.com



Motsatt kryssing… Ill.: ©BHB/Paul Boston

Kampanje for fotgjengere, 1982. UK Ministry of Transport



Figur 4: Buchanans segregeringskonsept, illustrert i Traffic in Towns, 1963

HVA BAKGRUNNEN FOR BEGREPET?

Det finnes ikke noen entydig, universell definisjon på hva som utgjør shared space, og det blir omtalt som mer en filosofi og en teori (se bl.a. Saviskas 2016). Det er en fordel å skille *begrepet* shared space fra *konseptet*. Det vil si, selve konseptet ikke er noe nytt, og egentlig bare betyr at de ulike trafikantgruppene deler gaten. Gjennom begrepet shared space prøver man nå å gjenreise dette idealet for å reforhandle menneskets plass i byrommet.

Ben Hamilton-Baillie, som ofte omtales som shared space guru og ekspert, skal ha mye av æren (eller skylden) for at det i dag snakkes om begrepet shared space på norske byplanleggingskontorer. I sin artikkel "Shared space: Reconciling people, places and traffic" (2008a), begynner han med å beskrive (og idealisere) hvordan bruken av en skøytebane fungerer med fravær av streng regulering og segregering mellom brukerne. Dette fungerer fint likevel, på grunn av uformell sosial protokoll og kollektiv konsensus hvor kommunikasjon mellom brukerne er sentralt. Analogien illustrerer prinsippene bak shared space, nemlig at alle trafikanter skal være likestilte i trafikken og at flyten skal basere seg på kommunikasjon dem i mellom.

Utviklingen til mindre bruk av segregering og gjenskaping av mer sosiale byrom, selve utviklingen av det som kalles shared space i dag, begynte i Nederland på 1960-tallet. Det startet med utviklingen av såkalte gatetun, eller *woonerf*, med et formål om å redusere bilens dominans, ivareta sosiale byrom og særlig å ivareta barns bevegelsesfrihet. Hans Monderman, nederlandsk trafikkingeniør, var en pioner på dette området, og omtales ofte som «grunnleggeren» av shared space. Som er forsøk på å redusere trafikkhastigheten i boligstrøk, eksperimenterte han og hans kolleger med å fjerne veiskilt, fortauskanter, gjerder, linjer og andre verktøy som dirigerte trafikken. Dette førte til over 40 % fartsreduksjon (Hamilton-Baillie 2008a). Metoden baserte seg på menneskelige faktorer og adferdspsykologi. Arbeidet til Monderman fikk etter hvert økt oppmerksomhet, og shared space er i dag et relativt utbredt konsept i Europa, mye takket være EU-prosjektet han ledet. *The European Shared Space project* pågikk fra 2004 til 2008 og involverte 7 byer og regioner i Belgia, Danmark, Nederland, Tyskland og Storbritannia. Lærdommer herfra er nyttige å ta med seg i videre implementering av konseptet. Prosjektrapporten konkluderer blant annet med at shared space ikke bare handler om designet, men at prosessen som leder opp til det er vel så viktig.

Måten autoritetene, beboerne og spesialistene blir involvert i prosessen har vist seg å være avgjørende for om omleggingen til shared space blir vellykket eller ei.

De siste årene har begrepet shared space blitt mye brukt og omdiskutert. Det har blitt implementert i en rekke byer, hovedsakelig i Europa men også i USA og Australia. Det har blitt del av det vi kaller en 'omreisende bypolitikk', hvor idéer og tilnærminger spres i nettverk mellom politikere og planleggere. Dette skjer gjennom nettsider, sosiale medier, på studieturer, gjennom rapporter og konferanser, og har blitt en viktig del av måten byene våre omformes på (Haarstad, 2016). Et tegn på dette er at man i Norge som oftest bruker den engelske betegnelsen 'shared space' heller enn et norsk ord som sambruksgater eller lignende.

En slik læring mellom byer er positiv i den forstand at man kan utveksle erfaringer og inspirasjon, og også mobilisere ressurser for å skape bærekraftig byutvikling. Et populært begrep man kan vise til har blitt innført på steder man ønsker å sammenligne seg med gir en betydelig 'diskursiv legitimitet'. Det vil si, det er lettere å få gjennomslag for det. Samtidig er det utfordringer knyttet til en slik 'omreisende bypolitikk'. Det er klart uheldig om byutvikling blir som å bygge lego, der standardiserte løsninger fra ulike steder ukritisk settes sammen ('legoklossurbanisme' har vi kalt det i SpaceLab). Idéer og løsninger man lærer om fra andre steder må alltid omformes og oversettes når de skal settes i verk på et konkret sted. Da kan det hende at konsepter enten uthules, eller at de rett og slett ikke passer inn i konteksten slik man hadde trodd. Erfaringer fra andre steder kan feiltolkes. Ulempene ved en løsning kan være underkommunisert av politikere eller planleggere som vil misjonere for sin egen vellykkethet (se McCann, 2011).

I et forskningsperspektiv er det relevant å forstå hvor begreper kommer fra og hvordan de omformes i implementeringen. Det kan fortelle oss mye om drivkreftene bak bærekraftig omstilling i byer, og om forutsetningene for at spesifikke idéer som shared space kan bidra til dette. Byutviklere bør derfor både være utadrettet og orientert mot løsninger som har fungert andre steder, og samtidig ha en kritisk holdning til hva som vil fungere i egen kontekst.

SHARED SPACE OG DET SOSIALE BYROMMET

Pådriverne for konseptet, deriblant Ben Hamilton-Baillie, hevder at strenge verktøy for å segregere trafikantene bare bidrar til å fordumme mennesker, og tar fra dem evnen til å tenke selv. Hamilton-Baillie (2008a) hevder dessuten at det bare er en antakelse at dette er med på å fremme sikkerhet og trygghet i trafikken. Med fravær av skilt, signal og markeringer blir man nødt til å tenke selv og være mye mer oppmerksom. Dette er å fremme sikkerhet gjennom utrygghetsfølelse. De tryggeste veiene er de som *føles* minst trygge. Dette bygger på det som geograf John Adams kaller «risk compensation» (Johannessen 2011). Når man føler seg utrygg, blir man automatisk mer forsiktig og mer oppmerksom. Dette kan bidra til å redusere ulykker. Sarah Saviskas (2016) påpeker at den konvensjonelle transportplanleggingen signaliserer til motoristene at gaten tilhører dem. Transportingeniør Ian Lockwood forklarer:

> If you paint yellow lines down the road, it starts to look like a highway. Crosswalks indicate that is the only place pedestrians can be, and they are at fault if they are anywhere else. Bit by bit, you create a space in which the motorists feel dominant. When you don't have a yellow line, a lane, or a step down into someone else's territory, there is ambiguity, and ambiguity creates caution and greater equity (i Saviskas 2016: 3-4).

Shared space mangler de formelle grensene mellom ulike trafikanttyper, men gatedesignet kan være med på å gi små hint for hvordan folk skal bruke rommet, og ulike egenskaper kan legges inn etter behov, for eksempel for å gjøre navigeringen for folk lettere, og at bilene skal saktne farten. Ian Lockwood kaller det for «self-enforcing street design» (Saviskas 2016). Eksempler viser at ulykkestallene faktisk har gått ned etter omlegging til shared space og fjerning av skilt og markeringer. Landsbyen Christiansfeld i Danmark fjernet alle signaler og skilt fra hovedkrysset i byen og ble vitne til at antall alvorlige ulykker ble redusert fra 3 til null per år. I Wiltshire i England fjernet de midtlinjen på en smal gate og ble vitne til en reduksjon på 35 % i antall kollisjoner hvert år (Speck 2012). «The goal is to create an environment of such utter ambiguity that cars, bicyclists, and pedestrians all come together in one big mixing bowl of humanity" (Speck 2012: 176), fordi som Hans Monderman hevder, "chaos equals cooperation" (i Speck 2012: 177).

Den menneskelige dimensjonen ved byer – fotgjengervennligheten, det offentlige rom, og byrommet som sosial møteplass – har omsider kommet mer i fokus etter å ha blitt oversett og nedprioritert til fordel for å gjøre plass til bilene i mange, mange år.

Jan Gehl er blant de mest innflytelsesrike i Nordisk byutviklingsdebatt, blant annet gjennom boken *Livet mellom husene* (Gehl 1980). I sin bok «Cities for people» (2010) peker Gehl på at byrom blir mer levende når flere går, sykler og oppholder seg i byrommet. Han sier at byer blir tryggere når flere folk oppholder seg der, byer blir mer bærekraftige gjennom mer «grønn mobilitet», altså gange, sykling, eller kollektiv transport, noe som vil redusere ressursbruken og utslippene, og senke støynivået i byen. En sunn by styrkes av økt gange og sykling. Lite attraktive gater fører til at vi bruker mindre tid i dem og at vi går og sykler mindre. Det blir dermed mindre folk i gatene, de blir mindre sosiale steder, og følelsen av trygghet reduseres. Det blir med andre ord en slags ond sirkel. Det er derfor essensielt å utforme gater man får lyst til å bruke.

Gehl identifiserer tre kategorier av aktivitet i det offentlige rom: *Nødvendige aktiviteter*, *valgfrie aktiviteter* og *sosiale aktiviteter* (Gehl 1980). Nødvendige aktiviteter går på det å forflytte seg fra A til B, gå til skole, jobb, innkjøp etc., stå og vente på bussen, og forflytting/venting som man er nødt til å foreta seg. Dette er hverdagsaktiviteter man er nødt til å gjøre ofte, og påvirkes derfor i liten grad av fysiske forhold, hevder Gehl. De valgfrie aktivitetene er derimot aktiviteter man gjør om man har lyst og mulighet, slik som å gå en tur, sitte på en benk og slappe av. Dette er rekreative aktiviteter. Disse aktivitetene avhenger sterkt av de fysiske forholdene som været og hvordan stedet ser ut. Dersom uterommet ser dårlig ut, vil det kun forekomme nødvendige aktiviteter der, hevder Gehl. I gode gater og i byrom med høy kvalitet vil man få et mye bredere spekter av menneskelige aktiviteter; man stopper opp, setter seg, tar bilder, leker etc, i tillegg til at man bruker lengre tid på de nødvendige aktivitetene også og ikke nødvendigvis haster forbi.

Sosiale aktiviteter er aktiviteter som forutsetter tilstedeværelse av andre mennesker, slik som hilsener og samtaler, barn som leker med andre barn, og bare det å se og høre andre mennesker. Dette er en følge av å befinne seg i det offentlige rom, og de blir styrket når både de nødvendige og valgfrie aktivitetene gis bedre vilkår og oppmuntrer til tilstedeværelse og muligheter for å møte folk. Alle disse typene aktiviteter, både nødvendige, valgfrie og sosiale, er som oftest vevd inn i hverandre i ulike kombinasjoner, og utgjør det livet som utspiller seg mellom bygningene i en by. Det er altså en stor sammenheng mellom kvaliteten på det offentlige rom og hvilke aktiviteter som foregår der og intensiteten på dem, noe det er viktig å huske på i planleggingen. Det må gis *mulighet* til ulike aktiviteter. Dimensjon, skala og detaljer er stikkord for kvaliteten som sørger for slike muligheter hevder Gehl. Det handler

om å gi gode vilkår for de elementære aktivitetene som å gå, stå, sitte, se, høre og snakke. Materialiteten og de små detaljene er viktig, slik som å gi plass til å gå, hvilket underlag man må gå på, opplevd distanse, det å ha gode steder å sitte, utsikt, høydeforskjeller, oppholdssoner, og lysforhold.

Shared space er ment som en måte å skape nettopp en slik materialitet som legger til rette for sosiale aktiviteter – uten å stenge fullstendig for biltrafikk. Samtidig er det kritikere som mener at dette ikke fungerer i praksis, at man i stedet for Speck sin forestilling om 'one big mixing bowl of humanity' får et kaos hvor bilen fortsatt råder grunnen. I neste del tar vi for oss denne kritikken.

3. Shared space – fordeler og kritiske røster

Det er vanskelig å generalisere rundt effekter, fordeler og ulemper med shared space siden det ikke er likt utformet fra sted til sted, og siden det ikke finnes noen entydig fasit på hva shared space er og hva det må inneholde. I tillegg må hver gate og hvert sted ses i sin større sammenheng uansett. Gjennom beskrivelsen av shared space har vi fått fram de positive virkningene med shared space. Vi vil nå oppsummere noen generelle trekk som ses som fordeler med shared space, og videre komme inn på hva kritikken mot shared space handler om.

3.1. Bidrar til økt aktivitet og sosiale byrom

Det som stort sett danner bakgrunnen for og er det bakenforliggende motivet for å ruste opp gaterom til shared space, er ifølge Hamilton-Baillie (2008a) ulike bekymringer knyttet til dårlig kvalitet på gaterommet, slik som:

- trafikksikkerheten, spesielt sikkerhet for fotgjengere, og et ønske om å redusere ulykker/dødsfall.
- helseutfordringer og bekymring for nedgang i gåing og sykling som transportmiddel, og økende avhengighet til bilen (Storbritannia). Helseutfordringene er videre knyttet til det bredere behovet for å redusere CO_2-utslippene fra transport.
- Økonomisk nedgang er også knyttet til kvaliteten og tilgjengeligheten på gaterommene. For eksempel så bidrar standardisering av gater (knyttet til regulær trafikkavvikling) til å redusere stedets/gatens unikhet og identitet - det som bl.a. ville vært attraktivt for kommersielle investorer.

Shared space kan fungere som en løsning på noen av disse problemene, og de konkrete fordelene kan oppsummeres slik:

- Estetisk oppjustering; man får mer lyst til å være der, oppholde seg, gå der
- Bidrar til mer sosiale byrom hvor mennesker kommuniserer mer med hverandre
- Fører til mer aktivitet (sosial og valgfri)
- Legger opp til mer gåing og kanskje også sykling fordi det inviteres til det gjennom økt fokus på myke trafikanter og bedre tilrettelegging
- Motoriserte kjøretøy får ikke direkte forkjørsrett, blir slik sett nedprioritert i forhold til andre områder å kjøre, og de vil dermed neppe føre til mer biltrafikk, heller omvendt.

- Selv om shared space ikke er det samme som gågate og egentlig ikke prioriterer fotgjengere mer enn bilister, kan det tenkes at implementering av shared space assosieres med økt gange og fører til økt oppmerksomhet rundt konseptet «gåby» og mer bærekraftig mobilitet. Det kan ha en smitteeffekt ved at folk begynner å tenke nytt og mer rundt dette og ser at det tilrettelegges.

Et eksempel på ombygging til shared space som har vært suksessfullt, er New Road i Brighton i England. Dette var Englands første offisielle shared space, designet av Gehl Architects i 2007. Etter ombyggingen har trafikkmengden blitt redusert med 93 %, antallet fotgjengere har økt med 62 %, og det har skjedd en økning på hele 600 % i værende aktivitet. Folk liker å oppholde seg der, og gaten omtales som en attraksjon i seg selv (Gehl 2010).

Figur 5: Shared space i New Road, Brighton. «Fotgjengergjøring» av gaten. Biler er fortsatt velkomne, men på folks premisser. Kilde: Gehl 2010

3.2. Ekskludering av enkelte grupper?

Kritikken mot shared space kommer hovedsakelig fra syklister og funksjonsnedsatte, fordi de føler seg dårlig ivaretatt i konseptet. En kvalitativ studie fra Storbritannia (MVA Consultancy 2010) viser at blinde, svaksynte og funksjonsnedsatte ofte føler seg utilpass i byrom med shared space. De fleste brukerne, også sjåførene, ønsket seg klart definerte områder for henholdsvis kjøretøy og fotgjengere, og tydelige krysningspunkter. Majoriteten av fotgjengerne i studien (både funksjonsnedsatte og funksjonsfriske) foretrakk brede fortau og redusert trafikk og fart, mens sjåførene hadde en tendens til å foretrekke klare regler og en forutsigbar adferd hos andre trafikanter. Synshemmede følte seg spesielt usikre i navigeringen og hadde behov for å ha fortauskanter eller ulike typer underlag å forholde seg til, men mange brukte også bygningene og de linjene dette ga til å orientere seg. Mobilitetshemmede personer ville helst ha flatt underlag, og klaget på ulike typer taktilt underlag som de syntes var ukomfortabelt å komme seg over. Men studien viser også at når bakgrunnen for å ha slikt underlag ble forklart, nemlig at det gjør navigeringen enklere for synshemmede, så hadde de ikke noe imot det lenger og de klarte heller å sette pris på hensikten det hadde. Dette viser til en annen konklusjon fra studien, nemlig at det er essensielt at brukerne gjøres oppmerksom på hensikten til ulike designløsninger og hvordan gaten skal brukes, Rapporten fra EU-prosjektet om shared space konkluderer også med dette (Keunigsinstituut 2008). Bedre forståelse fører til mer aksept. Studien fra Storbritannia viser at folk helst vil ha klart definerte regler fordi andres adferd da blir mer forutsigbar. Men, studien viser også at med fravær av regler blir sjåførene mer påpasselige i sin adferd. I tillegg tyder studien på at sjåførene er mer obs på fotgjengerne enn fotgjengerne er obs på sjåførene, så sjåførene vurderer riskoen ut i fra fotgjengernes adferd. Deltakerne i studien prøvde også ofte å tilpasse allerede eksisterende regler til nye situasjoner som oppstod i shared space.

Kritikken mot shared space har vært sterk fra blinde, svaksynte og funksjonsnedsatte grupper. Dette gjelder kanskje spesielt i Storbritannia, hvor det til og med er blitt laget en dokumentarfilm som viser hvordan shared space påvirker blinde og svaksynte når de skal bevege seg i gater med shared space (Sea of Change Film 2014). De føler seg utrygge fordi de mangler noe å orientere seg etter, slik som fortauskanter eller forskjell på underlag, og bilene gir sjelden plass eller viser hensyn. Dette hevder de er fordi bilene ikke ser hvor det er lagt opp til krysningspunkter for fotgjengerne og det i det hele tatt ser ut som de bare kan kjøre. De hevder at blinde og svaksynte blir totalt ignorerte når myndighetene planlegger shared

space og sier at mange av dem unngår å ferdes i slike områder fordi de føler seg veldig utrygge der. Enkelte ser på shared space som et tilbakesteg i utviklingen, og kaller det farlig og et «Third World Traffic free-for-alls» (Independent.co.uk, 3.7.15). Fem synshemmede i Storbritannia har til og med gått til det skrittet at de har saksøkt de lokale myndighetene fordi de har fjernet fotgjengerovergangene.

Syklister er en annen gruppe som ofte er skeptiske til konseptet. I Nederland finnes det en egen blogg hvor de kritiserer konseptet («A View from the Cycle Path») og de liker dårlig at sykkelveiene blir tatt bort til fordel for shared space. Uten et eget felt, må syklistene se seg om mye mer og det blir derfor ikke like lettvint å sykle, og noen velger kanskje derfor å la sykkelen stå, hevder de. Siden egne sykkelveier har blitt veldig godt utbygd i Nederland, og de nå må begynne å dele veien med andre, ser de på shared space som et tilbakesteg. De hevder det er naivt å tro at ved å kvitte seg med segregeringen vil alle automatisk oppføre seg mer vennlige og sjenerøse overfor hverandre fordi de blir tvunget til det, og at det dermed fører til en reduksjon i ulykker. Dette viser en overdreven stor tro på menneskets natur, hevder de.

Jan Gehl er også skeptisk til konseptet, da han mener det kan føre til dårligere kvalitet for fotgjengerne. Hensynet til fotgjengerne må alltid komme i første rekke, mener han i boken «Cities for People» (Gehl, 2010), og peker da på kvalitet, frihet og sikkerhet for dem, med spesielt hensyn til barn, unge, eldre, og folk med funksjonshemminger. Han kaller konseptet med delt gaterom og likestilling mellom trafikantene for en utopi, og hevder det ikke vil være tilfredsstillende før fotgjengerne får en klar prioritering overfor de andre trafikantene. Det vil være veldig leit, og et tilbakeskritt, dersom noen grupper, slik som barn, eldre og funksjonsnedsatte, føler seg ekskludert i gaterommet. Han hevder det blir feil og direkte uetisk om de myke trafikantenes tilstedeværelse er det som skal få ned farten til bilistene gjennom risikokompensering, og at fotgjengere på den måten blir brukt som fartshumper.

Et eksempel fra Berlin illustrerer også at det er svært kontekstavhengig hvorvidt konseptet vil fungere. Her har det vært stor misnøye med opprustingen av en gate til shared space og skeptisisme til videre implementering av konseptet (Tagesspiegel 7.6.16, 5.3.16, og 9.2.16). Noen beboere mener man tar bort sjarmen fra gaten fordi man «høvler den til døde», og sier at det nettopp er uroen og kaoset som er det sjarmerende med gaten (Zitty, 8.2.2016). De ser det som et prosjekt pålagt fra oven, og mener det ikke vil fungere i storbyen, i hvert fall ikke i Berlin, hvor de mener mentaliteten er annerledes. Det har blitt samlet inn over 800

underskrifter for å bygge om igjen en gate som har blitt bygd om til shared space, mens det er stor motstand mot en annen som er planlagt i samme stil. Eksempelet belyser at det er viktig å lytte til beboere og brukere av gater og byrom når man planlegger utforming av dem, og å tilpasse utformingen til hvert enkelt sted og kontekst. Hvordan man ønsker å ha det i *sin* gate, og hva som blir ansett som hyggelig og livlig, er svært relativt.

Figur 6: Exhibition Road, London, før og etter ombygging til shared space. Her har ombyggingen til shared space fått en del kritikk, særlig fordi det har kostet mer enn det smakte. Muligvis er gaten for trafikkert til at shared space vil fungere godt, men sammenligner man bildene fra før og etter så er det liten tvil om at gaten har blitt hyggeligere. Kilde: Saviskas 2016.

Methorst et.al. (2007) skriver at det er en del underliggende antakelser som ligger til grunn for filosofien i shared space og som man kan stille spørsmål ved. For det første dette med at opplevd fare er det tryggeste objektivt sett. Dette bygger på en antakelse om at folk vil oppføre seg mer varsomt dersom de *føler* seg utrygge. Her antas det at alle brukere av gaten klarer å gjenkjenne fare og risiko. Det er ikke selvfølgelig, hevder de. Det antas også at den som føler seg utrygg kan produsere den korrekte og trygge responsive adferden som kreves, noe som heller ikke er selvfølgelig. I tillegg kommer de med et etisk argument: om det er rettferdig å skape fare med vilje og sette ansvaret for å ta hånd om slik fare i hendene til de mest utsatte, nemlig de myke trafikantene. De peker på observasjoner fra shared space i Drachten, Nederland, hvor bilene ikke viste mye vilje til «deling». De skriver også at filosofien bygger på at alle gatebrukere vet hva som forventes av dem og er villige og i stand til å utføre

dette, men ikke alle har muligheten til det, for eksempel barn, ungdommer og folk fra andre (sub-)kulturer. Statistikken viser at det er lite trafikkulykker på steder som har blitt omlagt til shared space. Men bare en liten del av ulykkene blir rapportert, hevder de. Dermed kan man ikke trekke pålitelige og gyldige konklusjoner om sikkerheten til fotgjengere og syklister. Selv om det ikke er noen rapporterte ulykker, betyr det ikke at det ikke faktisk forekommer noen. Filosofien tar utgangspunkt i at det er kommunikasjon mellom trafikantene som bestemmer deres adferd. Dette bygger på en antakelse om at alle har mulighet til å forstå kommunikasjonen, ta ansvar og reagere ut i fra det. Men barn og folk med fysiske eller mentale handikap kan ikke forventes å etterkomme dette. Det samme kan gjelde for mange eldre som ikke alltid er i stand til å forutse situasjoner og reagere i tide. Denne gruppen utgjør hele 25 % av befolkningen og får en betydelig økt risiko i shared space, hevder Methorst et.al. (2007). Oppsummert hevder de at det synes å være stor diskrepans mellom teori og praksis i shared space, og at det er funksjonsnedsatte og eldre som blir stående igjen som taperne.

Det er også en utfordring med stadig teknologisk utvikling med tanke på gateutforming som vil kunne fungere uansett. For eksempel har de fleste i dag smarttelefon, og ser mye ned på denne mens de går. Det kan antas at kommunikasjon og forhandling med andre trafikanter i gaten og byrommet fungerer annerledes enn før man hadde alle slike gadgets. Vi blir mer i «my space» heller enn «shared space», som landskapsarkitekt Axel N. Sømme sa i et intervju med forfatterne av denne rapporten. Dette kan skape utfordringer når man skal være i shared space og offentlig rom. Og hva skjer så om man begynner å få førerløse biler i tillegg og man ikke lenger kan belage seg på øyekontakt med sjåføren? Framtidsscenarioene kan være mange, og er verdt å ha i bakhodet selv om vi ikke skal gå inn på noen nærmere diskusjon om dette her. Oppsummert kan vi si at skepsisen blant funksjonsnedsatte grupper virker å være berettiget. I tillegg trengs det fortsatt mer forskning på hvordan konseptet fungerer i praksis både når det gjelder sosial adferd, tilpassingen til en ny måte å bruke gaten på, de sosiale kodene, hvordan «forhandlingen» foregår og hvordan det kulturelle spiller inn.

4. Utforming av byrom som pådriver for bærekraftig mobilitet

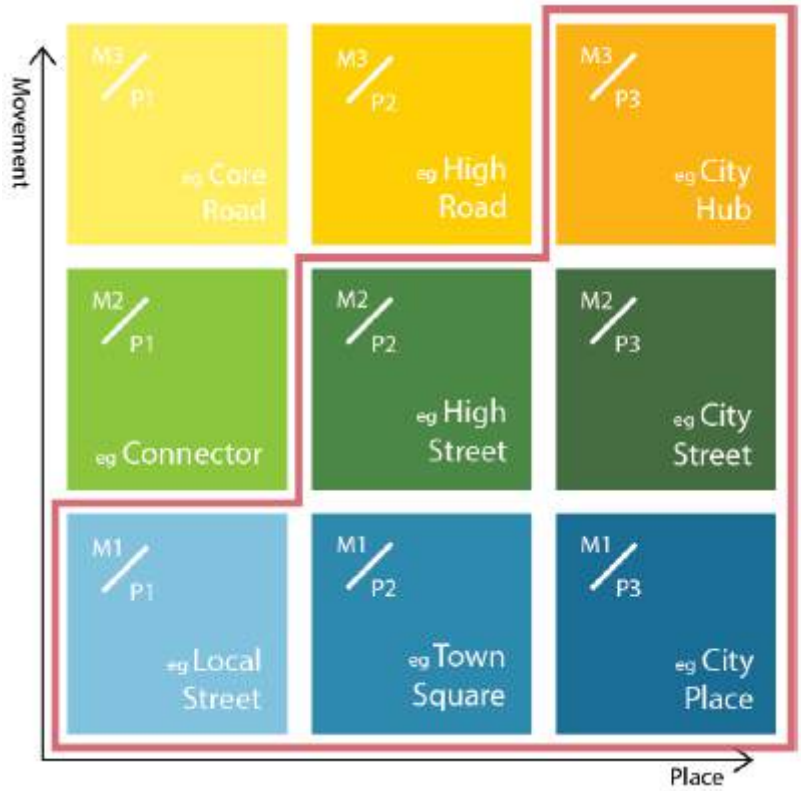
Hva slags byrom kan være med på å skape mer bærekraftig mobilitet? Vi vet at tetthet henger sammen med senkede utslipp, noe som tilsier at bysentrum må styrkes, men på en attraktiv måte. Den fysiske utforming har som vi har sett mye å si for mobiliteten og hvordan folk velger å forflytte seg. Folk unngår å gå og sykle i gater som er lite attraktive og hvor tilretteleggingen ikke er god. Restriksjoner på biltrafikk gir mindre biltrafikk, slik som utbygging av veinettet gir mer biltrafikk (se bl.a. Goldman og Gorham 2006).

Shared space kan føre til mer estetisk vakre områder som er mer attraktive enn før, med økt sosial aktivitet. Gjennom å tilrettelegge for fotgjengere og syklister kan biltrafikken bli redusert fordi flere velger å la bilen stå. Gjennom å ta bort trafikklys og gangfelt, vil man også kunne få en jevnere trafikk uten mye stans og akselerering, noe som vil gi mindre utslipp (Johannessen 2011). Med lavere hastighet vil også støyen reduseres, og den reduseres ytterligere med et jevnt underlag hvor brostein unngås (Johannessen 2011). Reduksjon i støyen vil også føre til at gaten blir mer attraktiv for fotgjengere. Ben Hamilton-Baillie (2008b) påpeker at gatene er vår mest tilgjengelige komponent i det offentlige rom, og en dårlig kvalitet på disse har stor innvirkning på samfunnet, hvordan vi beveger oss, velger å forflytte oss, og på vår livsstil og helse. Gehl (1980) hevder at ved å tilby bedre byrom med bedre tilrettelegging for aktiv bruk, vil både aktiviteten og bruken øke. Et eksempel er fra København på 60-tallet da Strøget skulle ombygges til gågate. Mange var skeptiske og mente at gaten ville bli lite brukt fordi byaktiviteter ikke var tradisjon i Nord-Europa. Går man på Strøget i dag vil man fort merke at denne spådommen slo feil. Her vrimler det i dag av mennesker som går, sitter, står og snakker. Dette eksisterte der ikke før fordi de fysiske betingelsene ikke var tilstede, skriver Gehl. Dersom det skapes mer fysiske forutsetninger, vil uteaktivitetene vokse i antall, varighet og mangfoldighet.

Cairns et al. (2002) hevder at godt designede og godt utførte planer for reallokering av veinettet bort fra den generelle trafikken kan bidra til å forbedre forholdene for fotgjengere, syklister og brukere av kollektivtransport. Men suksessfaktoren avhenger en del av hvordan planene blir oppfattet, så det er viktig å til en viss grad styre oppfatningene i det offentlige og i media. Sebastian Peters (2011) påpeker også at siden konseptet er mer en filosofi enn en ren teknisk løsning, avhenger suksessen likeså mye av et ideologisk skifte hvor man ser på trafikkavvikling og design av offentlig rom som integrerte deler. Det teknokratiske paradigmet som har fått råde lenge, hvor gatene først og fremst betraktes som steder som teknisk

fasiliterer trafikkflyt og favoriserer motorisert transport, må legges til side. En mer tverrfaglig og multifunksjonell forståelse av sted og rom må heller fremmes, gjennom justeringer i den administrative strukturen, politikken og rådgivningen, og i planleggingen og design praksisen, dersom implementering av shared space skal bli suksessfull, hevder Peters (2011).

Det er heller ikke alle steder at shared space passer inn, og sammenligning er vanskelig fordi shared space er så ulikt fra sted til sted. Mye tyder på at gaten ikke må være for stor eller for trafikkert, og at konteksten må være riktig, både med tanke på rådende paradigmer og fysiske forutsetninger og tilpasninger til hvert enkelt sted, med fartsårer, og så videre. Med utgangspunkt i Transport for London sin klassifisering av ulike gatetyper, har Sarah Saviskas (2016) laget en oversikt over hvilke gater generelt som kan passe til shared space. I denne klassifiseringen går det også fram at konseptet passer best i litt mindre gater hvor farten er lavere og trafikkmengden mindre.



Figur 7: Gatetyper som egner seg for shared space i det røde feltet (Saviskas 2016).

Sebastian Peters (2011) har laget en sjekkliste for å se om shared space kan passe i ulike gater, og kaller denne for «shared space potential key». Det er en sjekkliste med aspekter som må tas i betraktning ved vurdering om å ta i bruk shared space i en bestemt gate. De er gruppert

ut i fra sosiale og fysiske indikatorer. Dette er kriterier som indikerer mulige fordeler med å gjennomføre shared space, og kan brukes som en evalueringsveiledning i planleggingsfasen.

Key issue	Key questions	Indicators
General issues		
Vision	Is there a vision or policy which gives an idea about how the place or street is supposed to look like or should perform?	Any policy that includes the place in question. Layout plan.
Context	What is the urban context of the street/place in question?	Connection or isolation to/from places/areas that support a shared space concept. Walkability of area/community. Adjacent land use.
Social issues		
Social inclusion	Place and access for everybody? Means providing for all people regardless of age or ability?	Access equality. Obstructions / danger for: different ages, disability, minorities, other.
Image	Has the place distinctiveness or special reputation? How is the recognition of the place?	Architecture, special attributes like street furniture, arts etc.
Security from crime	Scary places? Dark places? Isolated places? Crime scene attractiveness?	Scary or unsafe places. Confusing spaces. Dark spaces.
Responsible behaviour	Communicative behaviour in traffic?	Peoples' behaviour.
Diversity of activities	What is the place used for? What are close by attractions, uses?	Different type of economy, services, activities in place or close by.
Physical issues		
Speed	Traffic calming measures? Other?	Physical regulative measures.
Traffic safety performance	How is the documented traffic safety performance. What type of accidents?	Accidents numbers and type, statistic and mapping.
Mobility performance all modes	Traffic street or else? What kind of traffic? How does traffic work out? Potential for traffic diversity? Layout and performance of parking?	Volumes and capacity, speed, parking situation, public transport, other modes, heavy vehicle transport.
Regulative overkill	Traffic furniture cluttering?	Signs, lines, markings, fences, other.
Pavement/surfaces	What is the function or role given to pavement/surface?	Type and condition of ground materials.
Physical condition of buildings	Buildings' condition? Greening?	Condition and age of buildings. Vacancies.
Visual entity / integrity	Entity, integrity of place? How is the relationship between buildings and street?	Design of buildings, contrast in design and/or age. Interplay of buildings and street.
Length		Length of considered area.

Figur 8: Shared space potential key (Peters 2011)

Shared space handler mye om å skape flerfunksjonelle byrom, med særlig fokus på «walkability». I likhet med Gehl, påpeker også Hamilton-Baille (2008b) at mennesker unngår spasering, sykling, lek og moro i områder som er lite attraktive. Usammenhengende og lite tiltrekkende offentlige områder kan ha negative påvirkninger både på helse og velbehag,

hevder han. Han beskriver hvordan den konvensjonelle trafikkplanleggingen slik den har vært i mange år gjør gatene lite attraktive for fotgjengerne:

> Take a snapshot of the 'centre' or focal point of almost any neighbourhood, town or village, and it is likely to be dominated by the standardised features associated with conventional traffic engineering. White lines, yellow lines, zig-zags and garish cross-hatching will characterise the asphalt of the horizontal plane; traffic signals, road signs and steel pedestrian guard rails will fill the vertical plane. Busier roads will have underpasses or bridges, and concrete kerbs, barriers and traffic islands will fragment the space, isolating small residual spaces for pedestrians from each other and from the traffic. Compensatory measures for people with visual or physical disabilities, such as drop kerbs, standardised tactile paving and beeping pedestrian crossing signals add to the visual and audio confusion. Our streets are not welcoming places (Hamilton-Baillie 2008b: 130-131).

Gatene er et sedvanlig virvar av skilter, signaler og barrierer som deler opp rommet og virker isolerende og forvirrende, noe shared space vil ha bukt med.

Konseptet fokuserer egentlig ikke på å begrense biltrafikken, men på frivillig adferdsendring blant alle trafikantene og dertil egnet design for offentlig og sosialt rom. Det er likevel muligheter for at shared space-strukturen kan føre til færre biler i selve området med shared space, fordi tilretteleggingen heller ikke prioriterer biler men heller fokuserer på myke trafikanter og lav fart. Bilister vil føle på flere hindringer og derfor kan mange bilister ønske å unngå slike områder. En kvalitativ studie gjennomført av MVA Consultancy i England i 2010 påpeker dette:

> approximately half of the participants also said they would actively avoid a particular street(s). (…) In Ashford, three participants said they would actively avoid a street, all of which stated Bank Street, a shared space street. Both Bank Street and Elwick Road (a second shared space street) were said to cause uncertainty in drivers due to the lack of priorities and road markings and the higher volume of pedestrians, whom they felt had a low awareness of vehicles and therefore behaved in a less predictable fashion. (…) In Bath, 10 participants said they would avoid Milsom Street (the shared space street) where possible. The most common reason for avoiding Milsom Street was because it gets very congested, making it slow and frustrating for drivers. Other reasons for avoiding it included not being able to get a parking space, the volume of pedestrians and other activity in the street making drivers feel uneasy, generally finding it confusing, the one-way system being inconvenient and also often having no need to drive down this street (MVA Consultancy 2010: 3.3).

Men disse bilistene unngår bare å kjøre i visse gater, og kjører fortsatt bil. Trafikken flytter seg antakeligvis til andre steder. Om vi derimot kan få flere til å gå over til andre, mer bærekraftige transportmidler og å sette i fra seg bilen, så har vi oppnådd noe. Brudd i trafikkflyten, det man på engelsk kaller «disruption», kan kanskje være med å gi føringer for biltrafikk og omlegging til mer grønn mobilitet. Et eksempel fra Atlanta i USA tyder på dette. Under OL i 1996, med 2 millioner besøkende og en økning av byens befolkning med 50 %, var det helt umulig å kjøre rundt i sentrum mens lekene pågikk. Mange bilpendlere tok derfor heller kollektivtransport eller tok føttene fatt i denne perioden, noe som førte til en dramatisk nedgang i

forurensingsnivået, og tilfeller av astmainnleggelser på sykehuset ble redusert med 30 % (Speck 2012). Dessverre var omstillingen kun midlertidig. Cairns et al. (2002) påpeker at det er muligheter for betydelige reduksjoner i trafikkmengden gjennom folks adferdsmessige reaksjoner på kapasitetsreduksjon og reallokering av trafikken. Forbedring i kapasiteten genererer ofte bare mer trafikk, slik som utbygging av motorveien M25 i London viste, skriver de. Påstanden snudd den andre veien, at redusering av veinettet gir redusering i trafikkmengden, har ikke fått samme aksept og man har vært redd for at det bare ville føre til problemer for omkringliggende gater. Cairns et al. tilbakeviser på langt vei denne skepsisen og viser til 100 case studier av ulike gater verden over hvor nøkkelfunnene var som følger:

a) When roadspace for cars is reallocated, traffic problems are usually far less serious than predicted
b) Overall traffic levels can reduced by significant amounts
c) Traffic reduction is partly explained by recognizing that people react to a change in road conditions in much more complex ways than has traditionally been assumed in traffic models (Cairns et al. 2002: 14)

Erfaring fra ulike omlegginger av veinettet tyder på at dette sjelden forårsaker betydelige eller uakseptable nivåer av køer og avbrudd i trafikken. Studien slår fast at trafikken faktisk blir redusert når veinettet for biler blir innskrenket, og selv om det ikke alltid er tilfellet, kan den bli redusert ganske kraftig også: i halvparten av casene i studien var over 11 % av bilene som tidligere brukte veinettet eller området hvor veinettet ble redusert, ikke lenger å finne i det omliggende området etterpå. I noen tilfeller, slik som Nürnberg og Wiesbaden, forsvant mer trafikk totalt enn de som brukte veiene som ble stengt tidligere. Dette fordi de spesifikke endringene som ble implementert inngikk i et større program, og hadde en kumulativ effekt på hvordan folk valgte å komme seg til byen (Cairns et al. 2002). Det bør også nevnes at målet med omlegging og redusering av veinettet i disse tilfellene ikke var å redusere trafikken, men å redusere ulykkestall, forbedre kvaliteten på bysentrum og gjøre det mer attraktivt både for beboere og investorer (mye av målene som også ofte danner bakgrunnen for å implementere shared space), så kan trafikkreduksjon ses som en bonuseffekt av dette.

Det viser seg at folk er mye mer tilpasningsdyktige enn tidligere antatt når det gjelder hvordan de tilpasser seg til store forandringer i veinett, tilgjengelighet og sosiale normer, hevder Marsden og Docherty (2013). «Disruptions», eller forstyrrelser, kan værer en nøkkel for å få i gang en ny tilnærming i transportpolitikken som kan muliggjøre heller enn vanskeliggjøre en endring til lavkarbonløsninger. De tar utgangspunkt i at vaner og stabilitet er det som dominerer tenkingen rundt transport og politikken rundt. Dette vanskeliggjør endring. For å få til en signifikant og rask endring innen transport og reisemønster, må man gjøre noe

drastisk. Forstyrrelser, eller avbrudd i det vante mønsteret, være seg politikken eller en konkret vei, utgjør altså en kapasitet for endring, hevder Marsden og Docherty. Uplanlagte og uforutsette forandringer, slik som veistengninger/-blokkeringer, streiker og ulike værfenomen, kan ha store midlertidige og noen ganger langvarige påvirkninger på folks reiseatferd, selv om de formelle politiske endringene går svært så sakte ofte. Det handler om å bryte folks vanemønstre gjennom at de blir tvunget til å lete etter alternative reisemønster. Forandringer i folks livssituasjon, eksempelvis flytting, kan også bidra til dette. Shared space går ikke direkte under «disruption», men det kan gjøre det, og fordi trafikkreglene i gaten blir forandret kan det være mulighet for at også trafikkmønsteret og – mengden blir forandret.

Det er viktigere å designe byer av en slik kvalitet og av en slik skala at folk ikke trenger å ha bil, heller enn å forby biler, skriver Banister (2008). Han forklarer:

> The intention is to build sustainable mobility into the patterns of urban form and layouts, which in turn may lead to a switch to green modes of transport. It is one area of public policy where intervention can take place, through increasing densities and concentration, through mixed use development, through housing location, through the design of buildings, space and route layouts, through public transport oriented development and transport development areas, through car-free development, and through establishing size thresholds for the availability of services and facilities (Banister 2008: 75).

Han skriver videre at nøkkelen til omlegging til mer bærekraftig mobilitet innebærer å lage steder og lokaliteter i byen som er attraktive og rimelige, fordi nabolagskvalitet er sentralt for bærekraftig mobilitet. Dette skulle tale for å ta i bruk shared space. Banister påpeker videre at det må en holdningsendring til, men at selv små, innledende forandringer kan føre til en holdningsendring mot bilen, hvis de blir godt nok støttet og får nok omtale. Han trekker frem europeisk mobilitetsuke, og etablering av *home zones* (en britisk variant av shared space) som eksempler.

Newman og Kenworthy peker på at det er en økende trend at færre og færre i verdens utviklede byer skaffer seg bil, bruker bil og tar lappen. I artikkelen *'Peak Car Use': Understanding the Demise of Automobile Dependence* (Newman and Kenworthy 2011) forsøker de å finne svar på hvorfor dette skjer. Fenomenet, som først ble nevnt av Brookings Institution i 2009, vitner om at vi sannsynligvis er på vei bort fra den tidligere bilfokuserte byen. Årsakene til dette er blant annet økning i kollektivtransporten, fortetting (som fører til mer bruk av kollektivtransport og gåing/sykling), eldrebølgen (gamle kjører mindre), og økning i drivstoffprisene. Disse faktorene er gjensidig avhengige av hverandre og kan gi multiplisert effekt, for eksempel at fortetting og reorienteringen av transport til transitt, gåing og sykling, er ting som spiller på hverandre; når den ene kommer i gang følger den andre etter, og

sammen kan de starte en eksponentiell nedgang i bilbruken. Dette vil igjen medføre et paradigmeskifte i hvordan profesjonelle (byplanleggere, utbyggere, ingeniører, økonomer etc) tenker om hva som utgjør en god by, og byer vil dermed bygges og planlegges ut i fra andre funksjoner enn bilavhengigheten, hevder Newman og Kenworthy.

For å bidra til mer gange og sykling har det hittil vært mest fokus på estetiske og sosiale byrom, og det er først og fremst dette som har vært argumentet for planer om å ruste opp byrom, skriver Jeff Speck i boken *Walkable City* (2012). Men han påpeker at det nå også er økt fokus på de helsemessige utfordringene og at folk må gå og bevege seg mer. Dette gjelder særlig i USA. For å gjøre en by/gate mer gangbar, eller attraktiv for gåing, er det fire kriterier som må bli møtt hevder han, nemlig at gåingen må være *nyttig*, *trygg*, *komfortabel* og *interessant*. Dette ligner en del på det Gehl skriver om nødvendige og frivillige aktiviteter, som nevnt tidligere. Speck mener at disse kriteriene kan fungere som regler i organisering av mer «walkability», det han kaller «ten steps to walkability» (Speck 2012: 11, og 71-72).

Goldman og Gorham (2006) argumenterer for at det er helt essensielt å ta hensyn til de menneskelige aktivitetssystemene hvor transport foregår, slik som systemer for menneskelig bosetning og økonomisk produksjon, hvis anstrengelser for å få til bærekraftig transport skal lykkes. De utforsker fire nye retninger i implementering av bærekraftig trafikk politikk: *new mobility*, *city logistics*, *intelligent system management* og *livability*. Sistnevnte fokuserer på tilgjengelighet, allokering og design av offentlige rom, muligheter for sosial involvering og rekreasjon, og de helsemssige og økonomiske godene til byens innbyggere. Inn under dette ligger det at at det de kaller «hyper-motorization» eroderer den sosiale og økonomiske vitaliteten til en by.

Å skape et fotgjengerrike, slik Bogotá har gjort med stenging av veiene for biler i ny og ned, og å bryte med bilavhengigheten, er måter å få til mer «livability» på. Shared space nevnes også som en løsning, fordi det kan føre til en betydelig økning i trafikk- og fotgjengersikkerheten, det oppfordrer til bruk av ikke-motoriserte løsninger, skaper mer estetisk tiltalende urbane landskaper, og fostrer større muligheter for sosial interaksjon. Livability-retningen tar hensyn til hvordan samfunnet samhandler med transportsystemene, og etterspør større grad av integrering mellom transportplanlegging og samfunnsmessige behov, slik som muligheter for rekreasjon, sosial interaksjon, og tilgjengelighet for barn og fattige.

1. Put cars in their place

- Bilen må tilbakevises til sin rolle som tjener, ikke mester. Fotgjengerne må få tilbake gatene etter over 60-års bildominans.

2. Mix the uses

- For at det skal være attraktivt å gå i et område, må det ha et blandet bruksområde, altså steder å gå til (og fra, som i boliger). Gåingen må tjene noen formål. En blandet mengde aktiviteter og tjenester må være plassert i gåavstand til hverandre.

3. Get the parking right

- Mange og billige parkeringsplasser oppfordrer til mer bilkjøring som ellers ikke ville forekommet, og opptar byrom som ellers kunne vært hyggelige.

4. Let transit work

- God kollektivtransport knytter sammen byen og bidrar til mer gange. Speck anbefaler å fokusere på transittkorridorene som bidrar til det han kaller «ten minute headways» og å knytte byen sammen i noder. Kollektivtransport er en mobil form for offentlig rom, og det er viktig å gjøre den komfortabel og hyggelig.

5. Protect the pedestrian

- Det materielle har mye å si for fotgjengernes trygghet. Ved å begrense bilens frihet gjennom å fjerne skilting og innsnevre veien, vil bilene automatisk senke farten. Speck kaller det «risk homeostasis» (Speck 2012: 174), og er det samme som Adam Smith kaller «risk compensation».

6. Welcome bikes

- Gåvennlige byer er også sykkelvennlige byer. I tillegg kan det føre til at kjøring blir mindre nødvendig.

7. Shape the spaces

- Designet og utseende er viktig for om folk vil bruke rommet uansett klimatiske forhold, og gjøre det komfortabelt å være der. Bygninger og landskap skal forme gatene til å være utendørs stuer, og ikke store åpne plasser som er lite komfortable for fotgjengere.

8. Plant trees

- Trær er en nøkkel i fotgjengerkomfort og urban levelighet. De tilbyr skygge, absorberer regnvann og eksosutslipp, beskytter mot UV-stråling, og demper vinden. De saktner også for biler og bidrar til mer komfort for fotgjengerne

9. Make friendly and unique (building) faces

- Fotgjengere trenger å føle seg trygge og komfortable, men de trenger også å bli underholdt, for å gidde å gå så veldig lengt. Dette henger sammen med Gehls begrep om aktive fasader (Gehl 2010).

10. Pick your winners

- Man kan ikke gjøre alt på en gang. Speck argumenterer for å fokusere på sentrum først, og korridorer for å knytte sammen gangbare nabolag

Figure 1: Jeff Speck's "Ten Steps to Walkability" (Speck 2012: 71-72)

5. Bærekraftig mobilitet i Kong Oscars gate i Bergen?

KONG OSCARS GATE SOM CASESTUDIE

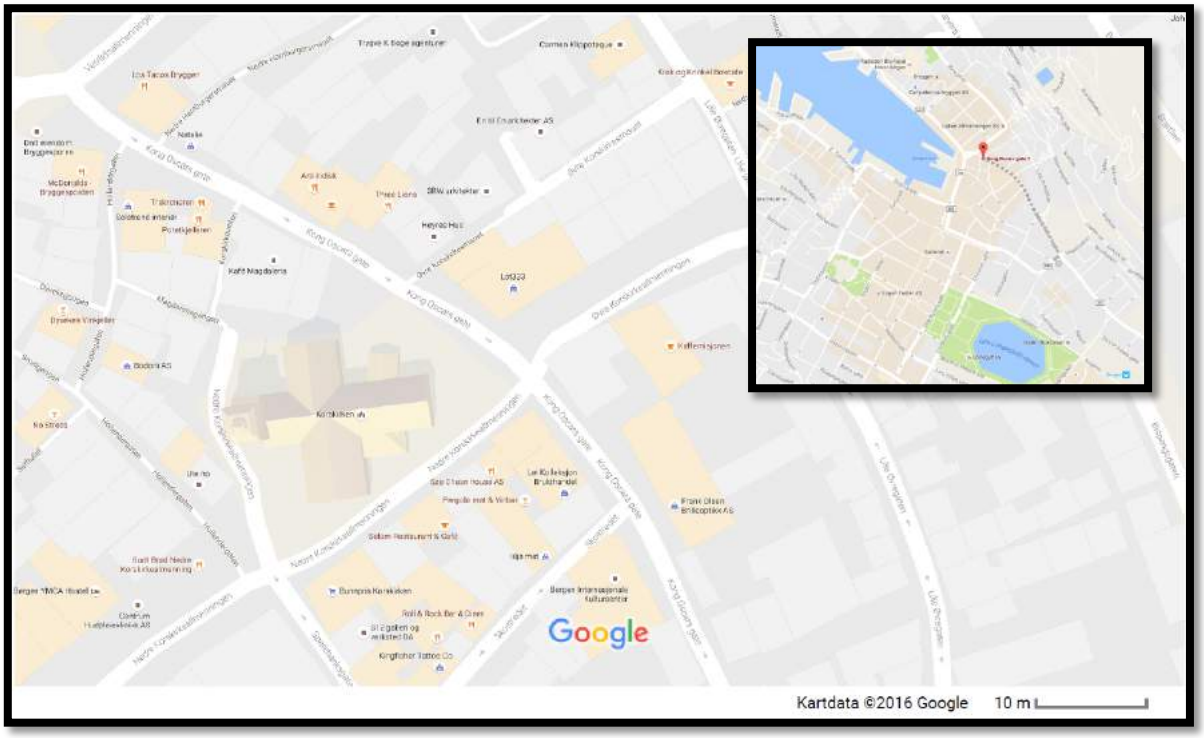
Som en del av Bergensprogrammet for transport, byutvikling og miljø, har Bergen Kommune bestemt å ruste opp Kong Oscars gate fra Vetrlidsallmenningen til Byporten med ny trafikal løsning og fysisk opparbeidelse av gategrunn og byrom. Det har blitt valgt en shared space-løsning for utformingen. Det fysiske arbeidet startet tidlig høst 2016, og er planlagt å være ferdig 2019.

Vi har valgt å studere omleggingen av Kong Oscars gate til shared space fordi det gir mulighet til å følge over tid hvordan dette bidrar til bærekraftig transformasjon av dette området i byen. Bergen har valgt som overordnet strategi å bli en 'gåby'. Området rundt Kong Oscars gate har potensiale til å bli langt mer attraktivt enn det er i dag, både for byliv og for ulike typer mobilitet. Opprustingen er delt inn i to ulike løsninger. Del 1, fra Vetrlidsallmenningen til Nygaten skal rustes opp ut i fra shared space-konseptet. Del 2, mellom Nygaten og Byporten, vil få en såkalt miljøprioritert gjennomkjøring. I denne rapporten konsentrerer vi oss kun om del 1. Hovedgrepet for denne delen er å etablere en gateutforming med begrenset biltilgjengelighet som vil bidra til å skape et attraktivt byliv.

Vi ser på dette som et godt case for å studere hva som skal til for at shared space-løsninger fremmer bærekraftig byutvikling. Med andre ord, erfaringene fra Kong Oscars gate kan være med å danne et bilde av forutsetningene for bærekraftig byutvikling. Det kan også gi oss innsikter om hvordan utforming av våre materielle omgivelser fremmer bærekraftig mobilitet.

Denne rapporten er et steg på veien. Det er først etter at omformingen er ferdig at man virkelig kan se hvilke resultater den gir. Men i tillegg til å utdype historikken og debatten rundt shared space slik vi gjør ovenfor, fungerer rapporten som et grunnlag for videre undersøkelser.

Fremgangsmåten vår baserer seg på tre metodiske tilnærminger. For det første har vi intervjuet flere av de som har vært med å forme prosjektet i Kong Oscars gate. Vi har gjort fem intervjuer med til sammen åtte personer som har vært delaktig i prosessen. For det andre har vi gjennomført en trafikktelling som inkluderte syklister, forgjengere, og andre. For det tredje har vi gjort observasjoner, basert på antropologisk metodologi.



Figur9: Kong Oscars gate. Kilde: Google Maps

Figur 10: Dagens situasjon i Kong Oscars gate.

5.1. Kong Oscars gate som opplevd rom

Kong Oscars gate mellom Vetrlidsallmenningen til Nygaten er en 400 meter lang gate som stammer fra middelalderen, og har vært en sentral ferdselsåre i Bergen by i alle disse årene siden. Gaten ligger i den tette og konsentrerte bystrukturen i området «Vågsbunnen», midt i den historiske bykjernen med flere historiske bygninger i nærheten. Gaten går forbi to av de eldste kirkene i byen, Korskirken fra 1100-tallet, og Domkirken fra ca 1150. Her finnes flere butikker, kafeer, restauranter, utesteder, noen klesbutikker og to skoler. Gaten fremstår ikke som en typisk handlegate eller et oppholdssted, men mer en gjennomfartsgate, og flere beskriver den som litt «shabby».

Går vi inn Kong Oscars gate fra Vetrlidsallmenningen, er det første som møter oss «ei maurtue» av et kryss (sitat mann ca. 44 som jobbet med graving i krysset). Her går det relativt mange fotgjengere over, til og fra Bryggen, Torget og Hollendergaten. I tillegg er det relativt stor biltrafikk her, spesielt som kommer kjørende ned fra Vetrlidsallmenningen og svinger inn til venstre her. Videre sørover gaten går vi forbi *3-kroner'n* - en kjent pølsekiosk hvor det ofte er kø av både mennesker og biler utenfor. Lastebiler står også ofte parkert inn til fortauet her for av- og pålessing av varer, og skaper et kaotisk trafikkbilde. Går vi videre kommer vi forbi en liten og gammel kirkegård, de gamle hestekastanjene som står på fortauet og en gammel alkoholiker som sitter på benken på hjørnet av Korskirken. Vi er nå i det største krysset i gaten, mellom Øvre og Nedre Korskirkeallmenningen. Her ferdes motebevisste inn på Lot333, kaffetørste higer etter å få seg en kopp V60 på Kaffemisjonen, og en barnefamilie prøver å krysse gaten mens to turister tar bilder. De må dog alle vente på den aggressive Volvoen som nesten ikke kan vente med å få kjørt forbi Toyotaen som skal til å svinge ned Nedre Korskirkeallmenningen. Volvoen ligger tett inntil den og gasser på så fort det blir ledig veibane. Farten står ikke helt i stil med den dempede atmosfæren i området ellers. Går vi bare én gate opp, til gågaten Lille Øvregaten, er atmosfæren en helt annen og folk flest rusler mens i Kong Oscars gate hastes det mer av sted. Dette er tydeligvis ikke en gate hvor man henger så mye rundt og går sakte, så lenge man ikke er turist.

I krysset mellom Øvre og Nedre Korskirkeallmenningen finnes ingen markert fotgjengerovergang, og både biler og syklister markerer ofte at de har forkjørsrett i forhold til kryssende fotgjengere med delvis aggressiv kjøring og tung høyrefot på gassen. Mens vi krysser skimter vi en politibil som står parkert lengre nede ved kirken og to politifolk som snakker med to krummede, slitne skikkelser. Videre langs gaten dukker det opp problemer.

Fortauet er for smalt til at man kan møtes! Vi må gå ut i gaten, og må passe på at det ikke kommer biler imens. Vi krysser forbi Skostredet og fortsetter videre langs den trangeste delen av Kong Oscars gate, forbi den åpne barnehagen og optikeren hvor det pleier å samle seg tiggere på trappene etter endt arbeidsøkt på kveldene. Her er det «asfaltjungel» fra vegg til vegg, og man skimter faktisk ikke en eneste grønn flekk. Vi møter på en mor med en barnevogn på fortauet og får heller ikke nå plass til å møtes. Vi må klemme oss inn til siden og vente til all trafikken har passert. På Domkirkeplassen kommer vi til gatens eneste lyskryss, men observerer flere som krysser andre steder og en syklist som sykler mot kjøreretningen på rødt lys, opp Lille Øvregaten. Dette er Kong Oscars gate på en helt vanlig dag, og er basert på observasjoner i gaten i perioden mai-juli 2016.

Figur 11: Kong Oscars gate v/Korskirkeallmenningen ca. 1870. Foto: Knud Knudsen/Bergen Byarkiv

Figur 12: Kong Oscars gate v/Korskirkeallmenningen ca. 1980. Foto: Øyvind H. Berger/Bergen Byarkiv

5.2. Hovedtrekk i opprustningen og bakgrunn

I beskrivelsen av hva opprustingen går ut på tar vi her utgangspunkt i beskrivelsene i forprosjektet fra 2010 (Bergensprogrammet, 2010). For nærmere beskrivelser av detaljene i prosjektet, henvises det til denne. Hovedtrekket i opprustingen er ny utforming og nytt gatebelegg med høy standard, og at det legges bedre til rette for myke trafikanter. Mellom Vetrlidsallmenningen og Domkirken får gaten en «shared space»-løsning, som vil si et felles gaterom for alle trafikanter hvor alle må tilpasse seg hverandre, og med begrenset trafikk og parkering. Gaten skal fungere uten omfattende separering av trafikantgruppene. Det blir heller ikke egne arealer til syklister. Hastigheten for all kjørende trafikk må være lav (30 km/t) og all kjøring må skje på fotgjengernes premisser. Innkjørsel fra Øvregaten/Vetrlidsallmenningen til Kong Oscars gate (venstresving) blir stengt. Det er også tatt hensyn til at enkelte trafikkgrupper, som blinde, svaksynte og eldre, kan føle seg utrygge ved bruk av shared space. Det legges derfor opp til bruk av ulike materialer med god kontrast og en markert kant for å øke trygghetsfølelsen, såkalt «safe space», hvor biltrafikk og fotgjengere styres noe mer med elementer som pullerter, møblering, ulike materialer, bruk av kanter. Men generelt blir det lave kanter gjennom hele gaten. Opprustingen vil også ha et byromsfokus ved å fremheve og beholde gaterom og plassrom. Målet er å fjerne gjennomgangstrafikken, fredeliggjøre gaten, ivareta myke trafikanter, begrense biltilgjengelighet og skape et attraktivt byliv.

Figur 9: Fremtidig utseende i Kong Oscars gate (Bergensprogrammet 2010).

Hovedmålsettingene i prosjektet, som beskrevet i forprosjektet fra 2010, er å skape en historisk tydelighet, legge til rette for et pulserende og forbedret byliv med bedre tilrettelegging for gående, og å løse de trafikale forhold for å forbedre tilgjengeligheten. I forprosjektet skrives det at Kong Oscars gate som en sentral sentrumsgate, gjennom ny utforming og med mennesket i fokus, kan gi et tilskudd til byen og livet i gaten. To bakenforliggende trafikale problemstillinger ligger til grunn for opprustingen ifølge forprosjektet: 1) Trafikkmengden er større enn ønskelig. Kong Oscars gate er del av det historiske Bergen, den indre bykjernen. Den nordre delen av gateløpet og sidegatene er ikke egnet for den biltrafikken som belaster området i dag. Trafikken skaper støy, barriereeffekt og risiko for trafikkulykker pga. store mengder fotgjengertrafikk. 2) Kong Oscars gate har viktige transportfunksjoner, og alternative veivalg er mangelfulle.

Ut ifra disse forholdene er anbefalingene i forprosjektet å satse på en gateløsning som gir noe begrenset biltilgjengelighet. Dette vil gi bedre miljøforhold i gaten samtidig som tilgjengeligheten opprettholdes og man unngår å påføre andre områder ulemper. Den fysiske planløsningen vil være tilpasset fremtidig målsetting om full trafikkavlastning av den indre bykjernen. Gjennom å kombinere en utforming som skal virke avvisende på gjennomgangstrafikken og en reduksjon av parkeringsplasser i Vågsbunnen, kan det bidra til en trafikkavlastning sammenlignet med dagens situasjon.

Opprustingsprosjektet i Kong Oscars gate må ses i sammenheng med Bergensprogrammets målsetninger for Bergen sentrum, som er at:

- Trafikkveksten skal dempes
- Miljøbelastningene fra trafikk skal reduseres
- Sentrum skal skjermes for uønsket trafikkpress
- Det skal etableres et sammenhengende gang- og sykkelveinett
- Antall trafikkulykker skal reduseres
- Trafikkdempende parkeringspolitikk (strategi for måloppnåelse)

Disse målsetningene danner bakgrunnen for å ruste opp gaten. Et annet utgangspunkt er kommunedelplanens plb §20-4 1 ledd nr. 1, Byggeområder «Gangarealer med byromsbruk», §6.1: «Utformingen skal bedre byrommets funksjon som sosial og kulturell arena, handelsareal og oppholdsrom» og «arealet i byrommene skal i størst mulig grad utformes for integrerte gatebruk med alle trafikantgrupper». Den menneskelige skala legges altså til grunn

for planforslaget. Begrunnelsen for å velge shared space-løsning er beskrevet i forprosjektet (Bergensprogrammet 2010: 18) slik:

- Utformingen gir reduksjon av kjørehastigheten og øker sikkerheten i gaten.
- Dette er positivt for de gående, en utforming som setter mennesket i fokus og er med på å skape byliv. Hele gaten blir et aktivt og attraktivt byrom.
- Del 1 er en del av den indre bykjernen. Nærhet til viktige byfunksjoner som Torget, Bryggen og Fløibanen gir muligheter for økt fotgjengerintensitet.
- Første del av Kong Oscars gate har en høy fotgjengerintensitet både på tvers og på langs av gaten. Etablering av shared space er en naturlig videreføring av dagens tendens som vil styrke dette området som fotgjengervennlig.
- Styrker tilgjengeligheten og legger til rette for økt brukerfrekvens og større handelsgrunnlag. Dette vil igjen styrke attraktiviteten av området.
- I Del 1 ligger flere av Bergens viktigste historiske monumenter (Korskirken og Domkirken). Disse byggene bør bli bedre skjermet for trafikk og øke sin attraktivitet ved lettere tilgjengelighet for fotgjengere.
- Det er en historisk todeling av gaten ved Nygaten. Utformingen er med på å forsterke dette.
- Åpner for en bedre utforming basert på gatens historiske arv.

Løsningen forutsetter lav hastighet og høy fotgjengerintensitet, skrives det i forprosjektet.

5.3 Shared space 'lander' i Bergen

Som beskrevet i kapittel 2 er shared space et begrep som har utsprang fra senere tids byutviklingsdebatt i Sentral-Europa og Storbritannia. Vi har beskrevet det som en del av en 'omreisende bypolitikk', hvor idéer og tilnærminger spres i nettverk mellom politikere og planleggere. Det er stort potensiale for læring og inspirasjon mellom byer og steder. Samtidig som man må være oppmerksom på at det er fallgruver ved å implementere løsninger utviklet andre steder. Vi har forsøkt å spore opp hvordan begrepet 'shared space' landet i Bergen og i Kong Oscars gate, og hva det gjør med transformasjonen at nettopp denne tilnærmingen ble valgt.

Ut i fra intervjuene og dokumentanalyser ser det ut til at shared space-begrepet har hatt flere reiseveier frem til Kong Oscars gate. Opprusting av gaten har vært del av planene for

Bergensprogrammet siden 2002 – uten at man brukte begrepet shared space. Men både i Bergen Kommune og i Statens Vegvesen har det vært folk som har blitt kjent med begrepet, noe som har gitt det gradvis mer legitimitet. Både i kommunen og i Statens Vegvesen ble det hevdet at 'spiren' til idéen kom fra dem (intervjuer). Samtidig peker de involverte arkitektene i Cubus på at shared space er et eldre prinsipp i byplanlegging: «shared space er det man hadde før i tiden», som en av dem sa (intervju).

Mye tyder på at shared space-begrepet fungerer som en måte å forsterke fotgjengernes rolle i byrommet på, ved at begrepet har en legitimerende effekt. Som en av planleggerne i kommunen sa:

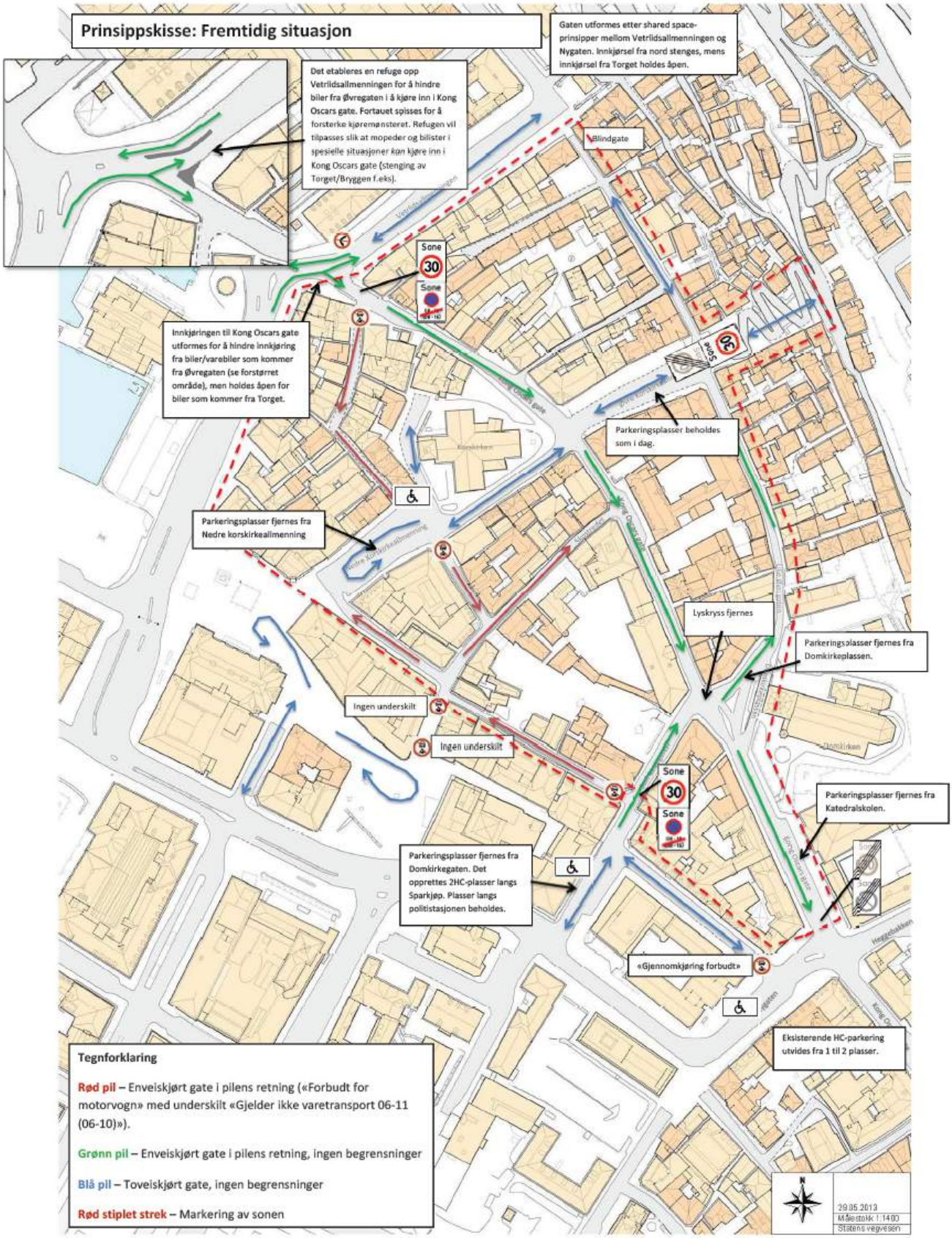
> *Vegdirektoratet har en person med doktorgrad på dette. Så da blir det på en måte en del av normen. Da har man lov å tenke sånn. Man kan tenke sånn i Alta og Kristiansund. Det medfører visse juridiske utlegninger, Vegdirektoratet begynner å følge opp, og det blir mye lettere å gjennomføre. Folk henger seg lettere på når det er et etablert begrep å bruke, enn om vi bare skulle sagt at vi skal fjerne segregeringen* (intervju).

Planleggerne i kommunen reiste også på konferanse på Litteraturhuset i Oslo om shared space hvor Ben Hamilton-Baille holdt foredrag, og beskrev hvordan et begrep 'selges' gjennom en slik konferanse:

> *[Hamilton-Baille] var veldig overbevisende. Da vi var på studieturen og så de forskjellige prosjektene ble vi ikke like imponert. Men begrepet har fungert bra. Det er forståelig, man kan bruke det for å få det gjennom ovenfor politikere. Det gir det en slags autoritetsstempel.*

Med andre ord, begrepet shared space – og måten det kommuniseres effektivt og overbevisende, med eksempler fra byer i utlandet – gir en legitimitet og autoritet til byutviklingstiltak som går ut på å gjøre byrom mer fotgjengervennlig. Derfor, for å forstå hvordan shared space kan bidra til bærekraftig byutvikling, er det ikke bare tiltakseffekter som betyr noe. Det er også avgjørende hvordan tiltak presenteres og legitimeres. Så det å bruke shared space som beskrivelse av tiltakene i Kong Oscars gate kan være med på å gjøre det forståelig, sette det i sammenheng med lignende tiltak andre steder og gi tiltakene større gjennomslagskraft.

Figur 10: Området som skal rustes opp. Del 1, fra Bryggesporden til Nygaten (Bergensprogrammet 2010).

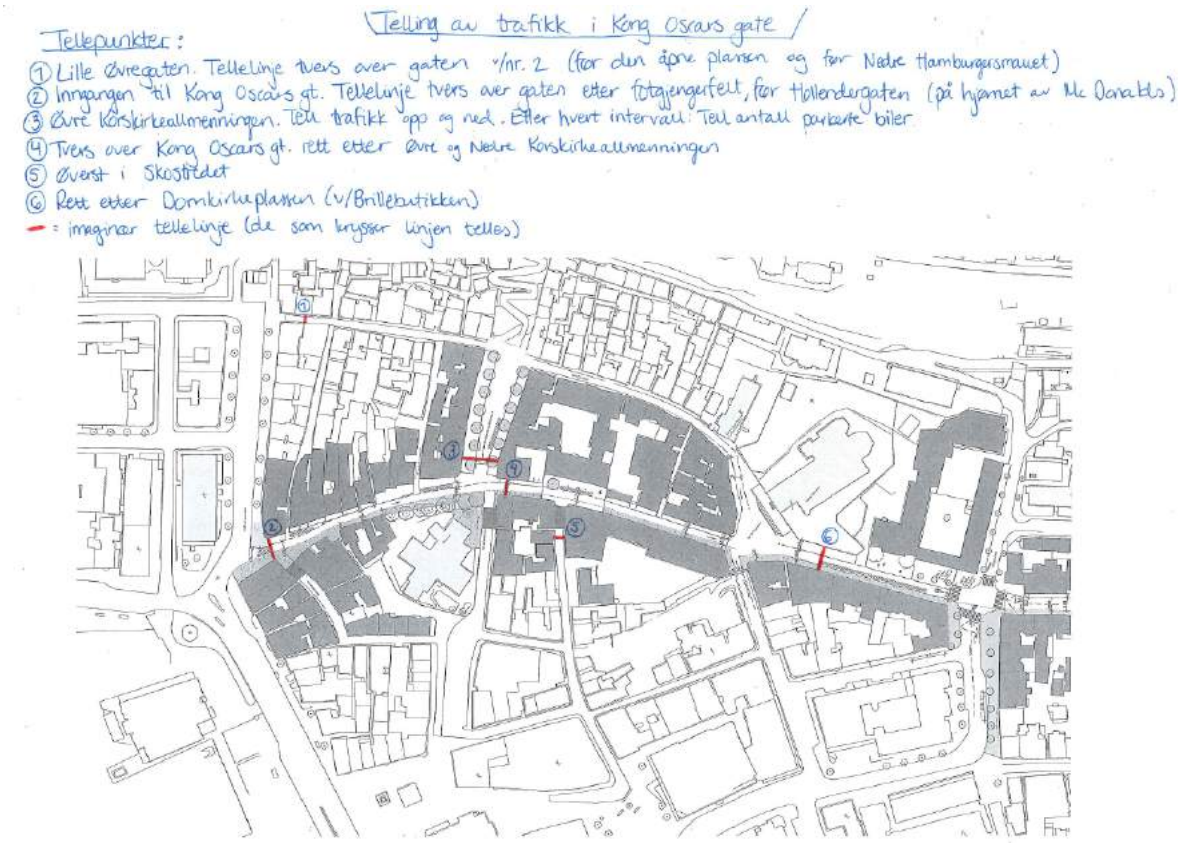


Figur 11: Fremtidig situasjon i Kong Oscars gate, del 1 (Bergensprogrammet 2010).

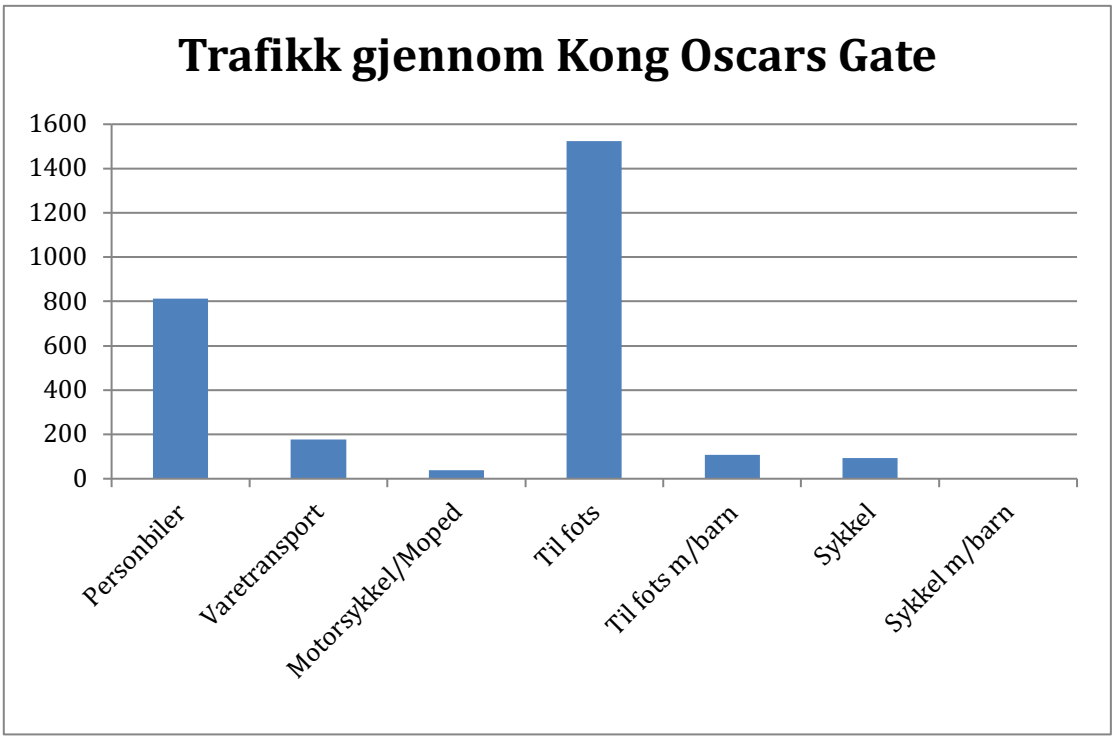
5.4. Datatilfang: tellinger, observasjoner og intervjuer

Som en del av en studie *over tid* av hvordan shared space-løsningen virker, har vi samlet data om trafikken i og rundt gaten. Da vi satte i gang med prosjektet fant vi ut at det ikke fantes mange tellinger av fotgjengertrafikken i området. Vi fikk derfor med oss fem studenter til å telle både fotgjengere, syklister, de med barn, og biler og varetransport på ulike punkter i gaten og området som helhet (se kart). Det skal sies at det stort sett bare var fint vær i perioden vi telte, og det var noen gravearbeider i nærheten som også kan ha påvirket trafikkflyten. Resultatene fra tellingen viser at gaten er forholdsvis trafikkert og et sted hvor det ferdes ganske mange fotgjengere, og det er til enhver tid på dagtid flere fotgjengere enn det er biler. Det er også mange barn som ferdes i området, barnehager som går tur, og skolebarn/-ungdommer på vei til og fra skolen. Dessuten er gaten hyppig frekventert av turister, både alene og i guidede grupper. Tallene vil først bli interessante etter at gaten er ombygd og vi kan sammenligne før og etter.

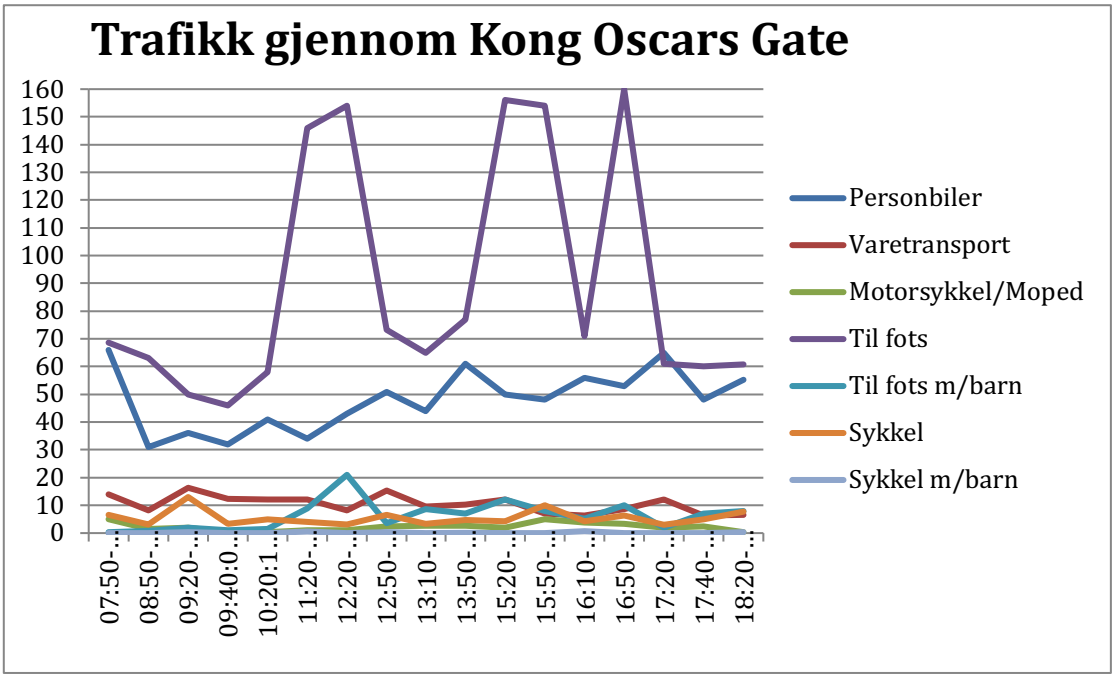
Figur 12: Telling av trafikanter i Kong Oscars gate.



Figur 13 Tellepunktene for telling av trafikk i Kong Oscars gate:



Figur 14: Trafikk gjennom Kong Oscars gate



Figur 15: Trafikk gjennom Kong Oscars gate i løpet av dagen

Kvalitative observasjoner i Kong Oscars gate, mai-juli 2016.

Punkt 1, Lille Øvregaten, torsdag 14.7.16, kl. 15:45: Flere som «møtes», stopper opp og prater med hverandre, «henger», tar en røyk, går rolig, tar bilder. Mange sportskledde går fort (på vei til Fløyen?).

Punkt 4, Kong Oscars gate, torsdag 14.7.16, kl. 15:30: I Kong Oscars gate er det få som stopper opp. Går man rolig her føler man (som ung kvinne i alle fall) at man skiller seg ut og blir veldig synlig. Andre folk som går sakte er turister som iakttar området, tar bilder. Kun turister og alkiser går rolig her.

Punkt 4, Kong Oscars gate, torsdag 14.7.16, kl. 15:55: Benkene på hjørnet av Korskirken står tomme. Jeg har observert at de ikke er mye i bruk. Noen ganger brukes de av narkomane eller oftest av alkoholikere (litt eldre garde). Benkene er gamle, slitte og ser litt «shabby» ut. Jeg prøver å sette meg ned, og begynner å notere litt i notatboken min. Etter et par minutter kommer det en eldre kvinne og setter seg på den andre benken. Var det smitteeffekt?

Punkt 1, Lille Øvregaten, 29.5.16, kl. 15:15: En del opphold på plassen ved krysset til Nedre Hamburgersmau. Tre personer med barn og fire uten. To av dem foretok en narkotikahandel (tilsynelatende), sittende bak noen søppeldunker.

Punkt 1, Lille Øvregaten, 31.5.16, kl. 11:15: Veldig mange turister. De går sakte, fotograferer og ser seg om. Turgruppe på 4 personer pluss guide kom forbi. Prata om gamle hus.

Punkt 5, Skostredet, 27.5.16, kl. 10:15: Flere grupper skoleelever går opp Skostredet og ut i Kong Oscars gate. De er stort sett seks i hver gruppe.

Punkt 1, Lille Øvregaten, 25.5.16, kl. 12:00: En gruppe på sju personer sitter på plassen og spiser lunsj.

Punkt 4, Kong Oscars gate, 24.5.16, kl. 09:55: En stor andel firmabiler kjører forbi.

Punkt 2, ved McDonald's, 11.5.16, kl. 13:28: Veldig mange av de som går her går ned Hollendergaten. Kaotisk sted å stå! Mye trafikk.

Punkt 6, Domkirkeplassen, onsdag 11.5.16, kl. 12:50: Mye stillas og byggearbeid. Mange midlertidige skilt og «stæsj» til veiarbeid blokkerer delvis fortauet på Domkirkeplassen skaper hindring og gjør det ekstra vanskelig å møtes her. Måtte vente på tur.

Punkt 4, Kong Oscars gate, 11.5.16, kl. 14:30: Fortauet er veldig smalt. Føler jeg står i veien.

Punkt 6, Kong Oscars gate, tirsdag 24.5.16, kl. 14:05: Litt skummel situasjon hvor en barnehage går på det smale fortauet og mange biler og en scooter i høy fart kjørte forbi.

Punkt 5, Skostredet, tirsdag 24.5.16: Overhørt: «Dette er den kuleste gaten i byen! Dette er jo helt mega!», kvinne, ca. 40 år til en gammel dame på 70/80 som hun leide, mens de kikket rundt i gaten, pekte og så inn butikkvinduer.

Punkt 4, Kong Oscars gate, mandag 23.5.16, kl. 17:55: 2 voksne og 2 små barn skulle gå over gaten i krysset. Tre biler kom etter hverandre. Ingen stoppet for de som stod og ventet på å krysse.

Punkt 1, Lille Øvregaten, mandag 23.5.16, kl. 16:45: En gutt på sparkesykkel fikk problemer da sparkesykkelen kilte seg fast i noen heller.

Punkt 5, Skostredet, 6.7.16, kl. 16:45: Av 56 fotgjengere og trafikanter observert var det en tigger, en på skateboard og fire på segway.

Punkt 4, Kong Oscars gate, 6.7.16, kl. 16:25: Dødt område. Biler og fotgjengere haster forbi.

Punkt 2, Bryggesporden, 6.7.16, kl. 15:20: Veldig travelt kryss. Det går i alle retninger. Biler fra Fløibanen har stort fart ofte, stopper gjerne bare halvveis opp foran fotgjengerfeltet. En del store biler, varetransport. Lite syklister. Flere av dem går med sykkelen.

Punkt 6, Domkirkeplassen, 6.7.16, kl. 17:05: Mange av bilene speeder opp etter lyskrysset.

5.4 Shared space som bidrag til bærekraftig byutforming rundt Kong Oscars gate

Kong Oscars gate i dag oppleves som et byrom der det er konflikt mellom biler og fotgjengere, en konflikt som bilen vinner. Trafikktelling og kvalitative observasjoner viser at det er både en betydelig trafikk av privatbiler og varebiler, samtidig som gaten brukes av ulike typer fotgjengere (noen med barn, noen med sykkel, turister, og så videre). Den fysiske utformingen av gaten gjør dette til en utfordrende situasjon for fotgjengerne og myke trafikanter, fordi det ikke er godt tilrettelagt for at de kan bruke gaten på en trygg måte. Det må sies å være stort potensiale for å gjøre gaten bedre tilrettelagt for gående og syklister. Dette kan endre gatens karakter, fra å være gjennomfartsåre til å bli et attraktivt byrom.

Men, kan dette sies å gjøre gaten mer *bærekraftig*? Bærekraft har ikke i seg selv vært en viktig motivasjon for omformingen av Kong Oscars gate. Informantene våre beskriver heller ikke dette som en viktig del av begrunnelsen for selve prosjektet. Folk bak prosjektet har heller fokusert på det estetiske og sosiale byliv, og at man vil bidra til en «fornying» av gaten/området. Når shared space handler om å legge til rette for andre typer mobilitet er det likevel interessant å vurdere det i et slikt lys. Bærekraft er også en del av den bredere legitimeringen i samfunnet av tiltak som legger restriksjoner på privatbilisme.

Det er først i etterkant av omformingen at våre data vil kunne si noe om hvordan trafikkbildet i gaten har endret seg. Likevel, på bakgrunn av litteraturstudier og eksempler fra andre steder, vil vi trekke noen konklusjoner om hvordan omformingen slik den er planlagt vil bidra til

bærekraftig byutvikling. Når det gjelder effekter av den planlagte omformingen av Kong Oscars gate kan vi si følgende:

- Det er sannsynlig at begrensning på biltrafikken og en opprustning av omgivelsene vil gjøre gaten mye mer attraktiv og sikker for fotgjengere. Stenging av innkjøringen fra Vetrlidsalmenningen vil naturlig nok begrense trafikk, men også andre planlagte tiltak vil være med å endre trafikkbildet i retning av mer bærekraftig mobilitet – gående og syklende.
- Forskning viser at restriksjoner på biltrafikk ikke bare fører til at trafikken flytter seg til andre gater (selv om det skjer også) – noe av trafikken blir borte (Cairns et al. 2002, Tennøy). Altså, restriksjonene vil føre til at færre kjører bil i Bergen sentrum.

Samtidig, for å forstå hvordan dette bidrar til bærekraftig omforming må vi se Kong Oscars gate i sammenheng med de overordnede forholdene og planene for denne delen av Bergen sentrum. Peters (2011) og andre forskere har fremhevet at det avgjørende for hvordan shared space-løsninger fungerer er hvordan de passer inn i de overordnede strukturene i byen. I et slikt perspektiv vil vi si at følgende utfordringer og betingelser gjør seg gjeldende for omformingen av Kong Oscars gate:

- Kong Oscars gate har en diversitet av næring, bolig og ulike typer trafikk som gjør at shared space kan fungere godt. Bylivet i Skostredet, en sidegate til Kong Oscars gate, vil godt kunne flyte over i deler av Kong Oscars gate, og dermed gjøre hele området fra Øvregaten til Skostredet til et sammenhengende attraktivt strøk.
- Dette forutsetter en tilpasset arealpolitikk, og at man løser overordnede trafikale utfordringer i området. Kong Oscars gate eller shared space vil ikke kunne løse alt. For eksempel, det kan være at syklister trenger gjennomfartsårer andre steder (som gjennom Lille Øvregaten), og at beboere i området trenger spesielle ordninger for parkering som gjør at området fortsatt vil være attraktivt å bo i for barnefamilier og liknende.
- «Gentrifisering» er et faremoment ved denne omformingen. Med andre ord, opprustningen kan gjøre området så attraktivt at enkelte typer næringer og beboere prises ut, og at man dermed mister diversiteten som skapte attraktiviteten i første omgang.

6. Konklusjoner: Shared space og bærekraft

I denne rapporten har vi sett på hvilken rolle shared space har og kan ha i bærekraftig omstilling i byer. Bærekraftig byutvikling har ikke vært en særlig fremtredende del av diskusjonen rundt shared space, som i hovedsak har handlet om attraktivitet og sikkerhet for gående. Shared space må likevel settes i sammenheng med et skifte i retning av et mer menneskesentrert syn på mobilitet, og bør derfor ta en viss plass i diskusjonen om hvordan vi omformer byene våre i bærekraftig retning. Avslutningsvis vil vi trekke sammen trådene fra gjennomgangen av forskningslitteratur, debatten rundt shared space og første del av studiet av omformingen av Kong Oscars gate i Bergen, og svare på spørsmålet: hva skal til for at shared space bidrar til bærekraftig omstilling i byer?

- Shared space kan skape en sterk og viktig symboleffekt for bærekraftig omstilling i by, ved at man endrer maktforhold mellom biler og andre trafikanter i utformingen av byrom. Dette forutsetter at man lykkes med å lage shared space-løsninger som fungerer, ved å signalisere til trafikantene at bilene må forhandle med andre om bruken av rommet.
- *Begrepet* shared space kan også bidra til bærekraftig omstilling gjennom autoritetsstempelet det gir til utforminger som fremmer fotgjengere på bekostning av privatbilen.
- Shared space-løsningen passer ikke over alt. Store gater med mye trafikk egner seg ikke (Exhibition Road i London illustrerer dette). Det ser ikke ut til å ha blitt testet på større områder, og dette vil sannsynligvis ikke fungere godt. Det ser ut til å passe i enkeltgater eller på avgrensede områder der forholdet mellom biler og andre trafikanter kan bli omtrent likeverdig. Det passer også best der det finnes potensiale for å skape byliv, spesielt ved at det finnes næringsliv eller andre attraksjoner som tiltrekker seg fotgjengere.
- Shared space-løsningen må inngå i en større plan for omformingen av et område i byen. Det må tas med i betraktningen hvordan andre gater utfyller eller oppveier for tiltakene. For eksempel, tilrettelegging for sykkel er ikke nødvendigvis kompatibelt med shared space – det kan være nødvendig med egne gater for gjennomfartstrafikk på sykkel.
- Byer som vurderer å bruke shared space kan trekke erfaringer fra andre steder, men må legge stor vekt på å utforme det i tråd med konteksten det skal inngå i. Viktige spørsmål her må være hvilke ringvirkninger løsningen vil ha på området det inngår i,

hvordan tiltaket kan brukes til å skape smitteeffekt, hvorvidt biltrafikk vil omdirigeres eller forsvinne, og hvilke tiltak som må til for å skape det bylivet som en vellykket shared space-utforming kan legge til rette for.

Litteratur

Banister, David (2008): "The sustainable mobility paradigm". *Transport Policy 15,* s. 73-80.

Bergensprogrammet (2010): *Forprosjekt Kong Oscars gate: Premisser for trafikale løsninger og fysisk opparbeidelse av gategrunn og byrom.* Desember 2010.

Cairns, S, Atkins, S, and Goodwin, P. (2002): Disappearing traffic? The story so far*, Municipal Engineer,* 15, Issue 1, pages 13-22.

Gehl, Jan (2010): *Cities for people.* Island Press.

Gehl, Jan (1980): *Livet mellem husene – Udeaktiviteter og udemiljøer.* Universitetsforlaget, Oslo.

Global Commission on the Economy and Climate. 2014. *New Climate Economy Report.* World Resources Institute, Washington DC.

Goldman, Todd og Gorham, Roger (2006): "Sustainable urban transport: Four innovative directions» I: *Technology in Society, 28,* s. 261-273.

Haarstad, Håvard. 2016. Where are urban low-carbon transitions governed? Conceptualizing the complex governance arrangements for mobility and urban form in Europe. *Cities*, 54, May, pp. 4-10.

Hamilton-Baillie, Ben (2008a): "Shared Space: Reconciling People, Places and Traffic." I: *Built Environment, 34 (2), People plus Technology: New Approaches to Sustainable Mobility,* s. 161-181.

Hamilton-Baillie, Ben (2008b): "Towards shared space" I: *Urban Design International (13), Special Issue: An international review of liveable street thinking and practice,* s. 130-138.

Jacobs, Jane (1961): *The Death and Life of Great American Cities.* Random House, New York.

Johannessen, Nina Kim Eide (2011): *Shared space – En egnet løsning for Kong Oscars gate i Bergen?* Masteroppgave, Insitutt for bygg, anlegg og transport, NTNU, Trondheim, 14. juni, 2011.

Keunigsinstituut (2008): Shared space. From project to process – a task for everybody. PlantijnCasparie, Groningen.

Marsden, Greg og Docherty, Iain (2013): "Insights on disruptions as opportunities for transport policy change" I: *Transportation Research,* Part A 51, s. 46-55.

McCann, Eugene. 2011. Urban Policy Mobilities and Global Circuits of Knowledge: Towards a Research Agenda. *Annals of the Association of American Geographers*, 101(1), 107-130.

Methorst, Rob; Gerlach, Jürgen; Boenke, Dirk; Leven, Jens (2007): "Shared space: safe or dangerous? A contribution to objectification of a popular design philosophy." *A contribution to the discussion on Shared Space at the WALK21 conference, 1-3 October 2007, Toronto.* Rotterdam/Wuppertal, 3 September 2007.

MVA Consultancy (2010): *Designing the Future – Shared Space: Qualitative Research.* Report for Department for Transport, London, October 2010.

Newman, Peter og Kenworthy, Jeff (2011): "'Peak Car Use': Understanding the Demise of Automobile Dependence." *World Transport Policy & Practice, 17 (2),* s. 31-42.

Peters, Sebastian (2011): *Shared space in Reykjavik? An opportunity to rethink street design in the capital of Iceland.* Thesis, Master of Science in Civil Engineering, Transport and Urban Planning, Reykjavik University, January 2011.

Saviskas, Sarah (2016): *Taking Back our Streets: Demystifying Shared Space Streets in America.* Master's Professional Report, Dept. of City and Regional Planning, University of California, Berkeley, May 2016.

Speck, Jeff (2012): *Walkable City: How Downtown Can Save America One Step at a Time.* North Point Press, New York.

VandeWeghe, Jared og Kennedy, Christopher. 2007. A Spatial Analysis of Residential Greenhouse Gas Emissions in the Toronto Census Metropolitan Area. *Journal of Industrial Ecology*, 11(2), 133-144.

Internettkilder:

Sea of Change Film (2014): *Walking Into Trouble - Showing the devastating impact of shared space on the blind and partially sighted people of Great Britain.* Tilgjengelig fra: https://www.youtube.com/watch?v=NOObDPOSm-g [Lastet ned: 6.10.2016]

A View From the Cycle Path (2008): *Shared Space.* Tilgjengelig fra: http://www.aviewfromthecyclepath.com/2008/11/shared-space.html [Lastet ned: 6.10.2016]

The Independent (3.7.2015): *Cars and pedestrians don't mix well concludes study into shared space schemes.* Tilgjengelig fra: http://www.independent.co.uk/news/uk/home-news/cars-and-pedestrians-dont-mix-well-concludes-study-into-shared-space-schemes-10365202.html [Lastet ned: 6.10.2016]

Der Tagesspiegel (7.6.16): *"Begegnungszone Maaßenstraße ist gescheitert".* Tilgjengelig fra: http://www.tagesspiegel.de/berlin/berlin-schoeneberg-begegnungszone-maassenstrasse-ist-gescheitert/13699554.html [Lastet ned: 6.10.2016]

Der Tagesspiegel (5.3.16): *Bergmannstraße soll "gerade Linie" behalten.* Tilgjengelig fra: http://www.tagesspiegel.de/berlin/bezirke/friedrichshain-kreuzberg/buerger-debatte-zur-begegnungszone-bergmannstrasse-soll-gerade-linie-behalten/13058142.html [Lastet ned: 6.10.2016]

Der Tagesspiegel (9.2.16): *Im Bergmannkiez gibt's Krach um die Begegnungszone.* Tilgjengelig fra: http://www.tagesspiegel.de/berlin/bezirke/friedrichshain-kreuzberg/verkehrsplanung-in-berlin-kreuzberg-im-bergmannkiez-gibts-krach-um-die-begegnungszone/12935644.html [Lastet ned: 6.10.2016]

Zitty (8.2.16): *Die Bergmannstrasse soll Fussgängerzone werden.* Tilgjengelig fra: http://www.zitty.de/die-bergmannstrasse-soll-fussgaengerzone-werden/ [Lastet ned: 6.10.2016]