

## Shared space – erfaringer og anbefalinger

Forfatter: Sekretær for Vejregelgruppen om Byernes trafikarealer Helle Huse, Rambøll  
([hhu@ramboll.dk](mailto:hhu@ramboll.dk))

*Shared space-principper er grundlaget for udformning af mange pladser og bygader i Danmark og i udlandet. Det gælder allerede gennemførte projekter men i høj grad også planlagte projekter. Målet er bl.a. at skabe et attraktivt byrum og samtidig sikre en acceptabel fremkommelighed og tryghed for alle trafikantgrupper. Men hvad er erfaringerne?*

(Denne artikel blev bragt i Trafik & Veje i maj 2011 – Formand for Vejregelgruppen om Byernes trafikarealer Anton Iversen, Århus Kommune var medforfatter )

### Hvad er shared space

Shared space indebærer, at brugere af det offentlige rum deler dette, uden at der er nogen gruppe der dominerer. Alle trafikantgrupper integreres og færdes på samme areal - og tilpasser deres adfærd til en social adfærd, som er fælles for de mennesker, der opholder sig her.

Grundideen er at udforme trafikarealerne uden eller med et minimum af regulering og separering af de forskellige trafikantgrupper. I stedet skal trafikanterne gennem øjenkontakt tilpasse sig samspillet og blive enige om, hvem der skal vige.

Øjenkontakt, som forudsætning for trafikregulering, medfører dog indlysende problemer for bl.a. blinde og svagtseende fodgængere, hvilket der skal tages hånd om i det detaljerede design.

Shared space anvendes bedst på lokaliteter med mange lette trafikanter og anvendes oftest i midtbyområder med mange forskellige funktioner.

### Shared space – et nyt ord for et gammelkendt princip

Shared space er egentlig en nyere betegnelse for en indretning af gaderne, som har været anvendt i en lang årrække. De tidligste eksempler er de brostensbelagte gader i vore gamle købstæder, men også eksempelvis opholds- og legeområder samt sivegader er opbygget efter principper, som ligner det vi i dag kalder shared space.

Anvendelse af shared space var et af de emner, som blev diskuteret på et åbent seminar, som Vejregelgruppen om Byernes trafikarealer afholdt i oktober 2010. Temaet for seminaret var flexibel anvendelse af vejarealerne og herunder også shared space.

På seminaret var det tydeligt, at selvom shared space principperne til dels er velkendte, så hersker der en del usikkerhed om hvor og hvordan de kan anvendes i vores bygader – herunder på en måde så både bymiljø, sikkerhed, tryghed (også for blinde og svagtseende) og til en vis grad også fremkommelighed tilgodeses. Der blev udtrykt behov for en nærmere afklaring af begrebet og nogle eksempler.

## **Eksempelsamling om shared space**

Som opfølgning på seminaret har vejregelgruppen fået udarbejdet en eksempelsamling, som beskriver 4 udenlandske og 7 danske eksempler på løsninger, hvor shared space principperne er anvendt. Materialet indeholder desuden en kort opsamling af de erfaringer, der på nuværende tidspunkt findes omkring anvendelsen af shared space - bl.a. baseret på viden fra to norske publikationer fra TØI og Rambøll Norge for Statens Vegvesen.

## **Hidtidige erfaringer med shared space**

Erfaringerne med shared space projekter fra både Danmark og udlandet viser, at der kun findes få eksempler på shared space løsninger helt uden regulering. I hovedparten af projekterne er der indarbejdet en form for regulering, f.eks. ved hjælp af belægningskift, inventar og skiltning.

Et af målene med shared space projekterne har været at forbedre byrummet. Generelt viser erfaringerne at brugerne også oplever, at lokaliteten er blevet smukkere, og at der er blevet mere liv på stedet.

Biltrafikmængderne varierer meget i de forskellige projekter. Spændvidden går fra omkring 1.000 biler/døgn til op mod 15.000 biler/døgn. Hastigheden er blevet reduceret i projekterne, og generelt er middelhastighederne lave – under 25-30 km/h.

Der er ingen generelle erfaringer omkring skiltning. Nogle steder er der ingen skiltning og andre steder er der anvendt forskellige typer af zoneskiltning.

Antallet af trafikuheld er blevet reduceret og uheldene er blevet mindre alvorlige - bl.a. på grund af en lavere hastighed. Konklusionerne er dog baseret på analyser, hvor der ikke er taget højde for bl.a. den generelle ulykkesudvikling, ændringer af trafikmængder samt flytning af uheld til andre nærliggende lokaliteter. Effekterne kan derfor være overvurderede.

Erfaringerne viser, at der generelt er en modsætning mellem den faktiske forøgede trafiksikkerhed og den oplevede tryghed, idet der mange steder er en udtalt større grad af utryghed efter ombygningen. Mange steder er denne utryghed aftaget med tiden. Dog er der flere steder en længerevarende utryghed for bl.a. blinde og svagtseende, som savner klarheden fra et traditionelt vejanlæg med kantsten og fodgængerfelter.

Effekten på fremkommeligheden for biler og busser er ikke entydig. Nogle steder er fremkommeligheden ikke reduceret selvom hastigheden er lavere, hvilket skyldes at trafikafviklingen er blevet mere jævn og glidende. Andre steder er bil- og bustrafikkens fremkommelighed reduceret på grund af store mængder af bløde trafikanter, som bilisterne skal vige for.

Cyklisternes fremkommelighed bliver i et vist omfang forbedret på grund af mere direkte ruter. Fodgængernes fremkommelighed bliver i højere grad end cyklisternes fremkommelighed forbedret, da de kan benytte mere direkte ruter, og da bilerne i højere grad viger for fodgængere end for cyklister.

## **Anbefalinger**

Erfaringer fra shared space projekter viser samlet, at det er nødvendigt at have særligt fokus på en række punkter for at opnå gode resultater:

- Alle relevante interessenter bør inddrages i arbejdet – både fagspecifikke og lokale, hvis det skal fungere for alle trafikantgrupper.
- Der bør være et overordnet velfungerende hovedvejnet som alternativ rute, selvom der også er eksempler på relativt højt trafikerede shared space områder.
- Området bør ligge centralt i forhold til aktiviteter, som genererer trafik af alle arter og gør det attraktivt at opholde sig i området.
- Der skal være en tilstrækkelig stor mængde trafik til at holde hastigheden lav og der skal være en passende blanding af biler, cyklister og fodgængere, således at ikke én trafikantgruppe kommer til at dominere.
- Forholdene for blinde og svagtseende bør tænkes nøje igennem og et ”safe space” for disse bør overvejes.
- Det bør vurderes, om der også er behov for ombygninger i tilstødende gader.

### **Mere viden**

I denne artikel er vist 4 projekter, som indgår i eksempelsamlingen. Der kan læses mere om disse projekter og 7 andre projekter i eksempelsamlingen, som er tilgængelig på [www.vejregler.dk](http://www.vejregler.dk). Det er vejregelgruppens håb, at eksempelsamlingen løbende kan udbygges, bl.a. på baggrund af input fra vejbestyrelserne omkring konkrete projekter.



*Skvallertorget i Norrköping i Sverige blev i 2000 ombygget efter shared space principper. Der kører omkring 15.000 biler/døgn hen over pladsen med en middelhastighed på omkring 20 km/h. Efter ombygningen er torvet blevet smukkere, fredeligere og der er mere liv. Dog opleves det også som utrygt af nogle lette trafikanter, herunder svagtseende. (Foto: Tyrens)*



*Strædet i København er et tidligt eksempel på den gadetype, som vi i dag kalder shared space. Strædet blev ombygget i 1992 til gågade med kørsel tilladt. Det skønnes, at der kører omkring 1.000 biler på et hverdagsdøgn, og at antallet af fodgængere er omkring 5 gange så stort. Strædet opleves generelt som velfungerende med sin blanding af fodgængere, cyklister og biler. (Foto: Københavns Kommune)*



*Mindestøttepladsen i Skagen blev ombygget i 1992-93. Pladsen er udformet som en hævet flade og er i samme niveau fra facade til facade. Trafikmængden henover pladsen varierer meget fra vintermånederne til højsommer – fra omkring 4.000 køretøjer/døgn til 11.000 køretøjer/døgn. (Foto: Rambøll)*



*Bymidten i Mariager er et eksempel på et centralt byområde, som er bevaret i sin oprindelige udformning med idylliske brolagte gader. Fotoet viser en typisk gade i området. Uden at det er udtryk for nogen planlægning, har flere af gaderummene således en karakter, der er i overensstemmelse med shared space principperne. På en af de centrale gader – Fuglsanggade - kører der omkring 1.500 biler/døgn. (Foto: Rambøll)*