

## Bilag 2 - Introduktion til Shared Space

Shared Space-filosofien arbejder med en udformning af vores offentlige rum, hvor trafik, ophold og alle andre funktioner er i indbyrdes balance.

Biler, busser kører aggressivt - fordi byrummet er indrettet på deres præmisser. 75% af en københavnsk strøggade er i dag reserveret den motoriserede trafik. Gaden signalerer at det er de hårde trafikanter, der har 1. prioritet.



Dette skaber utryghed og usikkerhed for fodgængere. Gør gaden til en barriere. Især for udsatte grupper som børn og ældre. Larm og luftforurening gør ophold ubehageligt for cyklister, handlende og butiksejere og ansatte.

Shared Space sigter mod at gøre trafikrum til gode opholdsrum. Tilbageerobre byrummet fra den motoriserede trafik - uden nødvendigvis at udelukke denne.

### **Social Trafikadfærd**

Målet er at ændre trafikanternes adfærd fra såkaldt *juridisk trafikadfærd* til *social trafikadfærd*. For at hæve trafiksikkerheden og skabe rum og plads til byliv.

Dette opnås via designet og indretningen af by- og trafikrummet. Ikke gennem tekniske løsninger som regler og skiltning. Skiltning man ved, trafikanter er tilbøjelige til at overse og ikke kende betydningen af.

*Selvforklarende gader* er et andet begreb man bruger om samme principper.



Den juridiske trafikadfærd er kendetegnet ved at være regelbundet, anonym, ufleksibel og teknisk orienteret. Man holder på sin ret - retten til at køre med maksimal tilladte hastighed, retten til at svinge til højre.

Omvendt er den sociale trafikadfærd kendetegnet ved at øge øjenkontakt, være fleksibel og menneskeligt orienteret. Man forhandler sin plads i byrummet. Tilpasser sin hastighed og adfærd efter omstændighederne. Tager hensyn.

### **Sikkerhed Frem For Tryghed**

Shared Space vender vore vante forestillinger, gængse principper og regler på hovedet.

Systemet virker til dels fordi rammerne for adfærd ikke er helt klare - for jo tryggere folk føler sig, jo fastere rammer for færdsel, des flere chancer tager folk.

Som eksempler på dette kan nævnes, at personskadeuheld har en tendens til at klumpe sig sammen om fodgængerovergange, samt at der meget sjældent sker uheld, i kryds hvor lysreguleringen er gået ud.

Derfor er emnet kontroversielt i fagkredse og vil på sigt - i sin yderste konsekvens - kræve ændringer i forhold til vejdirektoratets retningslinier.

Men det er ikke en pakkøløsning. Det er principper, der skal tilpasses lokale forhold og færdselsregler.

I en international kontekst kan København f.eks. bidrage med vigtig viden i forhold til at tilpasse ideerne den intensive cykeltrafik. Det er desuden vigtigt, at der arbejdes med tilgængeligheden for især synshandikappede, børn og ældre.



## Internationale Eksempler

Ideerne er oprindeligt udviklet i Holland. Den internationale opmærksomhed er støt voksende og der findes idag eksempler i flere europæiske lande samt USA. Erfaringerne er mange og gode, under meget forskelligartede forhold. Men der er i høj grad stadig tale om udforskning af nyt land.

Shared Space er støttet af EU, som en del af Interreg IIIB-North Sea programmet:

[www.shared-space.org](http://www.shared-space.org)

### Brighton - New Road

Hovedgade hvor man har ønsket at dæmpe trafikken. Ingen forbud eller påbud. Trafikken styres nu kun gennem placering af møbler og belægningsskift. 93% (12.000) færre motorkøretøjer. Den gennemsnitlige hastighed er faldet til 16 km/t. 93% flere cyklister og 162% flere fodgængere.



### London - Kensington High Street

Trafikeret hovedgade, der kan minde om en Københavnsk brogade. Skiltning og afmærkning er fjernet. Det er fortsat en hovedfærdselsåre, men fodgængere er opprioriteret i indretningen. Dette har resulteret i fald i personskadeuheld på 43,7% - målt over 2 år.



## Drachten - Laweiplein

Trafikkryds omlagt til rundkørsel uden lysregulering. 22.000 biler i døgnet samt flere buslinier. Ventetiden for busser er reduceret fra 55 til 9 sekunder. Rundkørslen er blevet filmet i et døgn - ikke én cyklist måtte på noget tidspunkt sætte foden ned.

Det er desuden muligt at stå midt på vejbanen med ryggen til trafikken og samtale - bilerne kører blot hensynsfuldt uden om.

Billeder - før og efter.



## Nörrköping - Skvallertorget

Skiltning og afmærkning udskiftet med bænke, springvand og nye belægninger i 1999. Siden da er hastigheden faldet til gennemsnitligt 16 km/t og der har ikke været ulykker med personskade.

Billeder - før og efter.

