

Shared Space



Plads til alle

En ny vision for det offentlige rum

Shared Space

Plads til alle

En ny vision for det offentlige rum



Interreg North Sea Region

Shared Space

Provincie Fryslân

Postbus 20120

8900 HM Leeuwarden

Nederlandene

www.shared-space.org

Indhold

- 1 Indledning 5**
- 2 Det offentlige rum - hvad er det? 9**
 - Samfundets fysiske hjerte
 - Vindue og spejl
 - Menneskerum
 - Opholdsrum og trafikrum
- 3 Opholdsrum eller trafikrum 11**
 - Ophold og trafik: mål og middel
 - Opholds- og trafikadfærd
 - Vælge mellem opholds- eller trafikrum
- 4 Hvad vil Shared Space? 19**
 - Mere menneskerum
 - Netværk af opholdsområder
 - Overliggende trafiknetværk
- 5 Offentligt rum, en sag for alle 23**
 - Alle bidrager til rummets udtryk
 - Kombination af sektorprogrammer
 - Samarbejde mellem forskellige discipliner
 - Integreret arbejdsmetode
- 6 Shared Space og politikken 27**
 - Politikkens mission
 - Førsteret til politikken
 - Vision for rummet
 - Styringsstrategi: lette i stedet for at løse
- 7 Shared Space-processen 31**
 - De ni celler
 - Rumlige og demokratiske kvaliteter
- 8 Hvad Shared Space har lært af praksis 35**
 - Erfaring 1:** Vejen fortæller, hvordan man skal forholde sig
 - Erfaring 2:** Skab et sted for mennesker
 - Erfaring 3:** Brugere har ordet
 - Erfaring 4:** Detaljerne kan fuldende eller ødelægge helheden
 - Erfaring 5:** Hellere ingen regulering end en tilsyneladende sikkerhed



Shared Space er et europæisk samarbejdsprojekt, der som sit mål har at udvikle en ny politik for indretningen af det offentlige rum både på regionalt, nationalt og med tiden også på europæisk niveau. Der er syv deltagere i projektet, og de udfører alle et testprojekt.

1

5

Indledning



I de forløbne årtier har trafikken og målsætningerne på det trafikale område, som f.eks. forbedring af trafikgennemstrømningen og trafik-sikkerheden sat et kraftigt præg på den måde, hvorpå det offentlige rum er blevet indrettet. Ofte er det gået ud over kvaliteten af det offentlige rum og dermed af de omgivelser, som menneskene lever i. I projektet Shared Space anvendes en ny måde at betragte det offentlige rum på, en metode, der tager udgangspunkt i det offentlige rums multifunktionalitet. Shared Space stræber efter, hvor det er muligt, at kombinere det offentlige rums forskellige funktioner i stedet for at skille dem ad, sådan som det ofte sker i den nuværende udformningspraksis. Shared Space vil på denne måde forbedre kvaliteten af det og gøre det til rum, hvor mennesker kan udfolde sig, i stedet for at sende motortrafikken ud på vejen.

Shared Space-metoden anvendes i perioden 2004-2008 i syv testprojekter.

Det forventes, at samarbejdspartneres testprojekter tilsammen vil give megen viden og erfaring på området projektering og planlægning og desuden resultere i et kalejdoskop af praktiske løsninger. Et internationalt ekspertteam bistår projektpartnerne ved implementeringen af Shared Space-metoden, detekterer og evaluerer generne ved den nuværende udformningspraksis og jævner samtidig vejen hen imod at indpasse det i de sociale og administrative rammer.

I denne publikation stifter du nærmere bekendtskab med visionen for Shared Space, der er udgangspunktet for dette europæiske samarbejdsprojekt. Det sidste kapitel i denne publikation giver endelig praktiske tips til dem, der går i gang med at bruge Shared Space-ideerne.

Shared Space-metoden anvendes i perioden 2004-2008 i syv testprojekter.



Den tyske Kommune Bohmte nyindretter den lange gennemgående vej i landsbyen af samme navn. Denne vej spiller en vigtig rolle som butiksområde, men også som gennemgående vej i det regionale vejnet. Anlæggelsen af en ny udslusningsvej fra landsbyens centrum til det regionale vejnet giver Bohmte mulighed for igen at gøre landsbygaden til en rigtig landsbygade.



Ejby Kommune i Danmark har at gøre med en stærkt trafikeret jernbaneforbindelse, der løber tværs gennem landsbyens centrum og deler landsbyen i to. En nyindretning af området omkring stationen skal igen forbinde landsbyens to dele.



I Nederlandene fornyer Emmen Kommune bydelen Hesselterbrink, det nederlandske koncept for boligområder.



Haren Kommune tager sig af et område omkring en skole og andre knudepunkter i landsområdet.



Byen Ipswich i England prøver at finde frem til en løsning for et beboelseskvarter, der plages af motortrafik, især i weekenden når den lokale fodboldklub tiltrækker mange besøgende til bydelens fodboldstadion.



I Belgien vil byen Oostende på en naturlig måde bringe to bydele, der er blevet skilt ad ved en trafikeret ringvej, i forbindelse med hinanden igen.



Den nederlandske provins Fryslân fornyr en vej langs en historisk kanal, så de forbigående igen kan få et indtryk af egnens kulturhistoriske betydning.

*Shared Space
tilstræber en indret-
ning af det offentlige
rum, hvor trafik,
ophold og andre af
rummets funktioner
er i indbyrdes
balance.*



Det offentlige rum - hvad er det?

Samfundets fysiske hjerte

I Shared Space's måde at arbejde på er det offentlige rum samfundets hjerte. Det er et sted, hvor man opholder sig, hvor man møder og ser andre mennesker, foretager sig noget med eller uden andre, slapper af, lærer (bolig)omgivelserne at kende og bliver knyttet til dem. Fra det offentlige rum kan man også se, hvad mennesker fortæller om sig selv, af den måde hvorpå de præsenterer sig selv eller formgiver og udstyrer deres eget sted - hus og have.

Vindue og spejl

Når vi opholder os i det offentlige rum, bliver vi i stand til at orientere os i verden og det miljø, vi lever og befinder os i. Indretningen af det offentlige rum fortæller noget om, hvordan samfundet ser ud, hvem der hører til i det, hvordan

folk omgås med hinanden, og hvad de finder væsentligt. Det er altså et vindue til et spejl af samfundet.

Menneskerum

Shared Space betragter først og fremmest det offentlige rum som et rum til mennesker. Det offentlige rum skal lette menneskenes tilværelse, ikke indskrænke den. Indretningen af det offentlige rum skal derfor tilgodesee de forskellige funktioner og betydninger, som dette rum har for disse mennesker. Trafikfunktionen, som i de sidste årtier har været meget bestemmende for, hvordan rummet skulle indrettes, kommer dermed til at stå på lige fod med andre funktioner. I de kommende kapitler vil vi komme nærmere ind på de forskellige funktioner, der har deres plads i det offentlige rum.

Opholdsrum og trafikrum

Det offentlige rum bruges af mennesker til alle mulige former for ophold og til at bevæge sig i. Bevægelse og altså også evt. motortrafik er nødvendig for at bevæge sig fra et opholdssted til et andet. Trafikken er i de fleste tilfælde et middel til at nå et (rejse)mål og ikke et mål i sig selv.

Shared Space tilstræber en indretning af det offentlige rum, hvor trafik, ophold og alle andre rumlige funktioner er i indbyrdes balance. Ved indretningen af det offentlige rum skelner Shared Space skarpt mellem opholdsrum og trafikrum. I et opholdsrum er menneskenes bevægelsesfrihed og sociale interaktion det afgørende. Opholdsrummet skal indrettes som et menneskerum og skal opfordre til social adfærd. Et menneske på gennemrejse er her gæst og bærer sig også ad som en sådan,

i modsætning til i et trafikrum. Det sidstnævnte er indrettet til hurtigt at kunne tilbagelægge større afstande. Her er trafikfunktionen afgørende for indretningen og den ønskede adfærd. I det næste kapitel kommer vi mere indgående ind på forskelle og ligheder mellem opholdsrum og trafikrum.

Shared Space skelner skarpt mellem opholdsrum og trafikrum. I dette kapitel vil der blive gjort rede for, hvad der ligger i begreberne 'ophold' og 'trafik', hvilken adfærd mennesker udviser, når de opholder sig et sted eller rejser, og hvorfor det er så vigtigt at foretage denne skelnen.

Opholdsrum eller trafikrum

Ophold og trafik: mål og middel

Ophold

Det offentlige rum er det rum, hvor samlivet manifesterer sig, det er et rum for dem, der vil være der, for dem, for hvem det at opholde sig her, står i forgrunden. At opholde sig i det offentlige rum har ingen entydig funktion eller direkte nytte, men det har stor betydning og mening. Rummet får sin betydning af, hvad mennesker foretager sig, og hvad mennesker foretager sig med hinanden, altså af den levende kultur. Det offentlige rums opholdsværdi bliver større, jo mere der er at opleve og erfare. Derfor er det også ønskeligt, at det offentlige rum samtidig udfylder alle slags nyttefunktioner, som det ikke er specielt indrettet til. Ét rum kan på én gang have forskellige funktioner, som vi finder socialt vigtige, for eksempel på området økologi,

vandbesparelse, trafik, kultur, bolig, arbejde og lignende. Den selvfølgelig kombination af sådanne funktioner forbedrer det offentlige rums opholdskvalitet og giver et indblik i den måde, hvorpå mennesker giver deres samliv form.

Trafik

Det økonomiske, sociale, kulturelle og rekreative liv udspiller sig på steder, der sammen udgør et opholdsnetværk. Afhængigt af deres interesser og pligter opholder mennesker sig skiftevis på forskellige steder. Undertiden ligger disse steder ved siden af hinanden, og opholdet behøver ikke at afbrydes. Men når dette ikke er tilfældet, skal folk rejse. Den trafik, der opstår på denne måde, er altså til for at forbedre vores muligheder for ophold. Trafikken gør det muligt for os



at udfolde os til autonome borgere. Trafikken tjener i de fleste tilfælde ikke noget formål i sig selv, den har ikke nogen berettigelse i sig selv. Dette er også grunden til, at folk overalt i verden, både i fortid og nutid oplever en rejsetid på mere end 10 procent af den vågne tid som for lang (Brewers lov). Formålet med trafikken er at skabe mulighed for ophold. En for lang rejsetid er en vigtig grund til, at folk flytter eller justerer på deres aktivitetsmønster.

Når midlet bliver målet

Som selve navnet Shared Space allerede siger, er Shared Space fortaler for, at mennesker deler det offentlige rum med hinanden. Dette mislykkes, hvis vi adskiller de forskellige sektorale funktioner i rummet, etablerer os på særskilte grunde, og dermed gør en del af dette offentlige rum utilgængeligt for andre formål og mennesker. Det offentlige rum er så ikke længere offentligt, men bliver til et anlæg eller domæne der hører til en bestemt sektor, der stiller tvingende krav til indretningen af og adfærden i det offentlige rum.

Med bilernes indtog har trafiktænkningen fået en fremherskende indflydelse på indretningen af det offentlige rum og dets anvendelsesmuligheder, således at rummet som oftest kun har betydning som trafikrum. I store dele af dette offentlige domæne er det offentlige rums andre betydninger blevet underordnet trafikfunktionen,

og rummet formgives ud fra en stræben efter at begrænse farerne fra (motor)trafikken. Vi deler ikke mere rummet, men har opdelt det. Rummet er blevet et system af regler, påbud og forbud, og mennesket bliver tilpasset dette system, i stedet for omvendt. Sociale normer og værdier underordnes sektorale (trafik)regler, mennesket som bruger af rummet reduceres til trafikant. Ifølge Shared Space er det på tide at bytte rollerne om.

Opholds- og trafikadfærd

En væsentlig grund til, at Shared Space skelner skarpt mellem ophold og trafik, er, at den adfærd, som mennesker udviser og forventer af andre i et opholdsrum, er helt forskellig fra den adfærd, der passer i og er ønskelig i et trafikrum.

Opholdsadfærd

Karakteristisk for menneskers adfærd i et opholdsrum er, at deres bevægelse ikke styres af et på forhånd fastsat, entydigt program, men af, hvad menneskene i ethvert givet øjeblik får lyst til at gøre. Bevægelserne er ikke målrettede, kan ikke forudsiges og er relativt langsomme. I opholdsområder lader menneskene i væsentligt omfang deres adfærd bestemmes af de fysiske omgivelser og andres adfærd, og her spiller øjenkontakt en vigtig rolle. Opholdsbevægelser er de spadserendes, vandrernes, og fritidscyklisternes bevægelser, uden hast eller specifikt mål.



Trafikadfærd

Trafikadfærd – den adfærd, som mennesker udviser, når de hurtigt vil fra punkt A til punkt B, kendetegnes ved målrettede, retlinjede og for størstedelens vedkommende uforudsigelige bevægelser. Denne adfærd er karakteristisk for trafikken på den hurtige vejbane, men også for f.eks. pendlere eller skoleelever, der dagligt pendler på cyklen mellem hjem og skole/arbejde. Hastighederne ligger højt, der er så godt som ingen øjenkontakt. Menneskene bevæger sig målrettet og lader sig i deres adfærd især lede af det juridiske trafiksystem, af køretøjerne på vejen og de trafiktekniske signaler, som vejskilte og færdselssignaler.

Social opholdsadfærd

Den trafikadfærd, der udvises af førerne af forskellige køretøjer, har altid både en social og et teknisk/juridisk aspekt. Blandingen afhænger af hastigheden, af rummets indretning og af personlige faktorer. På opholdssteder ligger opholdsadfærden lige for, på den hurtige vejbane er det trafikadfærden. Og imellem dem, på overgangene fra opholds- til trafikrum: social trafikadfærd, en blandingsform mellem social adfærd og trafikadfærd.

I Shared Space-visionen er det vigtigt at sørge for, at disse overgangsområder er så små som muligt. Her er risikoen for misforståelser mellem

mennesker nemlig størst, da cyklister og fodgængere, der ikke har hastværk, forventer social adfærd af bilisterne, hvorimod travle trafikanter forudsætter trafikadfærd. I Figur 2 ses forskellene mellem social adfærd og trafikadfærd.

Vælg mellem opholds- eller trafikrum

Forskellene mellem opholdsadfærd og trafikadfærd og den gnidning, der opstår, når de to former for adfærd forekommer i det samme rum, gør det nødvendigt, at der ved indretningen af et sted eller et område træffes et klart valg: hvad er dominerende her, ophold eller trafik? Og hvilken adfærd ønskes altså her? Social adfærd eller trafikadfærd? Det er op til politikken ud fra sin vision for mennesket og samlivet også at udvikle en vision for de omgivelser som de borgere, hvis behov politikerne skal tilgodese, lever i. Valget mellem trafikrum eller opholdsrum er altså et politisk valg (mere herom i kapitel 6).

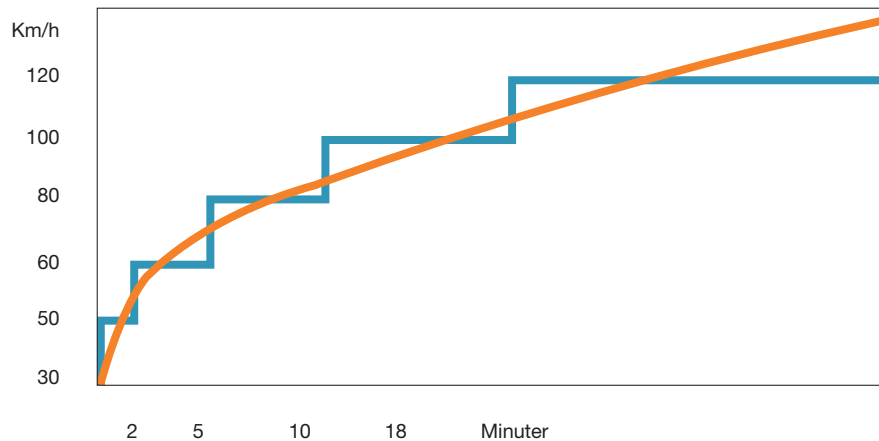
Når dette valg er foretaget, skal rummet skabe klarhed med hensyn til den ønskede og den forventede adfærd: social adfærd eller trafikadfærd. Med en udformning og midler, der passer til rummets karakter. I opholdsområder og på steder, hvor der ønskes social trafikadfærd, er det nærliggende at styrke opholds-karakteren ved at understrege rumlige eller landskabelige elementer. I trafikrum opmuntrer man til den ønskede trafikadfærd ved at indsætte trafiktekniske instrumenter.

Rummet selv skal fortælle et budskab, der kun kan fortolkes på én måde. Et rum, der fremmer, at en del af brugerne især udviser teknisk/juridisk trafikadfærd, samtidig med at en anden del af brugerne betragter rummet som et socialt opholdsrum, har selv bedt om at få problemer. Sikker trafikadfærd i opholdsområder må altså ikke fremtvinges med trafiktekniske og juridiske midler, der fortæller de passerende, at de befinder sig i et trafikrum, men den skal skabes ved at styrke rummets karakter af opholdsrum. I kapitel 7 i denne publikation bliver de krav, som der dermed stilles til udformningen af det offentlige rum, behandlet mere indgående.

Figur 1

'Mondermans trappe'

Mondermans trappe viser, hvordan bilisters frustrations-tolerance bevæger sig; hvilken hastighed dette rejsende menneske finder acceptabel fra afreisetidspunktet. Kombineret med opholdsstedernes indbyrdes beliggenhed i forhold til hinanden, giver denne model et kriterium for designet af det offentlige rum.



Rejsens psykologi

Hvad sker der med mig, hvis jeg vil fra opholdssted A til opholdssted Z? Da jeg helst sætter så lidt tid som muligt af til rejsen, tager jeg et køretøj. Allerførst holder jeg op med min opholdsadfærd; tilfældige bevægelser viger for målrettede, retlinjede bevægelser. Først bevæger jeg mig stadig i de omgivelser, hvor jeg lige selv har opholdt mig. Jeg er (stadig) tilbøjelig til at tilpasse min trafikadfærd efter andre menneskers opholdsadfærd. Men efterhånden som min tilknytning til stedet aftager, og tiden kræver det, bliver jeg mindre villig til det, og jeg oplever en større trang til at komme fremad. Jeg opsøger, hvor det lige kan lade sig gøre, infrastruktur, der gør det muligt at bevæge sig hurtigt og målrettet. Jeg er i et par minutter endnu stadig i stand til og villig til at dele vejen med al slags langsom trafik, men derefter skal jeg da se at komme videre. Når jeg først er kommet ud på den hurtige vejbane, er jeg især chauffør, en del af en teknisk trafikverden, der har sine egne love, næsten helt løsrevet fra den verden, hvor der er mennesker af kød og blod, fra opholdsverdenen. Når jeg nærmer mig det opholdssted, som jeg er på vej hen til, forløber processen nærmest omvendt.

Figur 2
Oversigt over
forskellene mellem
social adfærd,
social trafikadfærd
og trafikadfærd.

	Opholdsadfærd	Social trafikadfærd	Teknisk/juridisk trafikadfærd
Adfærdens kendetegn	Pluriform og pluralistisk	Pluralistisk	Uniform
Måde at bevæge sig på	Tilfældig	Overvejende målrettet	Meget målrettet
Hastigheder nødvendig	< 30 km/h	< 60 km/h	> 50 km/h
Forudsigelig adfærd	Overvejende uforudsigelig	Forudsigelig i begrænset grad	Overvejende forudsigelig
Øjenkontakt	Hyppig	Begrænset	Næsten ingen
Tilpasning af adfærd efter tilstedeværelse / signaler / adfærd / bevægelser af	Mennesker, fysiske omgivelser som helhed	Mennesker (og fysiske omgivelser som helhed)	Reguleringssystem
Adfærdsbestemmende kontekst	Sociale omgivelser (mennesker) og fysiske omgivelser	Sociale omgivelser (mennesker) og fysiske omgivelser + basistrafikregler	Trafikteknisk og juridisk system (køretøjer og trafiktekniske omgivelser, vejskilte og færdselssignaler)
Andre trafikanters forventede adfærd	Opholdsadfærd, social trafikadfærd (begrænset)	Opholdsadfærd, social trafikadfærd, teknisk bilag om juridisk trafikadfærd	Teknisk/juridisk trafikadfærd
Signaler fra rummets indretning, der er relevante for adfærden	Landskab i by og på land, formgivning af offentligt rum	Landskab i by og på land, formgivning af offentligt rum, formgivning af vej, ledsagende henvisninger til kontekst	Signaler, hastighedspåvirkende vejbefæstelser, trafikale forens-taltninger færdselsskilte og -signaler, stoplys, anvisninger fra kompetente myndigheder

Opholdsrum eller trafikrum? Rummet selv skal fortælle et budskab, der kun kan fortolkes på én måde.



*Samme sted - før og
efter at det er blevet
ombygget.*



Hvad vil Shared Space?



Mere menneskerum

Shared Space tilstræber en indretning af det offentlige rum, hvor trafik, ophold og alle andre rumlige funktioner er i indbyrdes balance: mennesker kan flytte sig, møde hinanden, foretage sig forskellige ting sammen eller lære et sted eller et område at kende. Opholdsrum bliver indrettet sådan, at vi ikke betragter dem og fortolker dem som trafikrum, men som rum for mennesker, som et rum, hvor det offentlige rums opholdsfunktioner kommer først.

Et menneske på gennemrejse kan ud fra rummets indretning se, at han er gæst her. Han tilpasser selvfølgelig sin trafikadfærd til den sociale adfærd, som de mennesker, der opholder sig her, udviser.

'Menneskerummets' opholdskarakter styrkes af at integrere trafik og infrastruktur i et steds rumlige udformning, som igen skal være tilpasset

Et finmasket netværk af stier og småveje gør det offentlige rum vitalt og tilgængeligt. Som oftest egner kulturhistoriske strukturer, såsom denne kirkesti sig godt til at styrke det langsomme netværk.



den lokale og regionale kontekst. Landskabelige og kulturelle strukturer og elementer, som man tidligere slet ikke eller kun vanskeligt kunne opleve, bliver igen gjort mærkbare og synlige. For eksempel ved at lette adgangen til disse steder. Eller ved at indrette vejene, så man ikke længere lader trafikken genere dem, der gerne vil betragte disse steder uforstyrret.

Netværk af opholdsområder

Shared Space vil gøre det offentlige rum mere komplet, lettere tilgængeligt og mere vitalt, på lokalt som på regionalt niveau, sådan at der opstår et sammenhængende, finmasket netværk af opholdsområder: det 'langsomme' netværk.

I dette langsomme netværk skal den hurtige trafik føje sig efter de mennesker, der opholder sig der. Et menneske på gennemrejse er gæst, og det skal indretningen af vejen tydeligt vise. I det langsomme netværk forstærkes landskabets bærende strukturer og elementer (i by og på land) samt selve det offentlige rums sociale og kulturelle betydninger.

Et finmasket netværk af stier og småveje gør det offentlige rum vitalt og tilgængeligt. Som oftest egner kulturhistoriske strukturer, såsom denne kirkesti sig godt til at styrke det langsomme netværk.

Overliggende trafiknetværk

Hvis det 'langsomme' netværk fungerer, er der også behov for et 'hurtigt' trafiknetværk. Vi skal altid forebygge, at ophold, hvor mennesker bevæger sig langsomt og uforudsigeligt, bliver gjort vanskeligt eller umuligt på grund af, at der også er trafikanter med målrettede bevægelser. Shared Space-metoden virker således kun, når de forskellige opholdssteder i opholdsnetværket alle kan nås hurtigt via et overliggende, relativt stormasket netværk af førsteklases, overvejende sektoralt-trafikkyndigt udformede og administrerede samfærdselsveje. Her dominerer den trafikkyndige indretning og styring..

*Hvis det 'langsomme'
netværk fungerer, er der
også behov for et 'hurtigt'
trafiknetværk.*



Når vi er i stand til igen at gøre opholdsområder til menneskerum, er særlige legepladser til børn som oftest ikke nødvendige. Børnene kan simpelthen lege på gaden.



I Shared Space-metoden er det offentlige rum et spejl af et vindue til samfundet. Det offentlige rum fortæller, hvordan samfundet ser ud, hvem der hører til i det, hvordan menneskene omgås hinanden og hvad de finder væsentligt.

Offentligt rum, en sag for alle

Alle aktiviteter, som vi dyrker individuelt eller i fællesskab, og som er synlige fra det offentlige rum, udgør tilsammen det budskab, som dette rum fortæller.

Alle bidrager til rummets udtryk

Ifølge Shared Space bestemmes menneskers adfærd, og altså også dets adfærd i trafikken, i højere grad af rummets udtryk end af anvendelsen af påbud og forbud. Den synlige tilstedeværelse af en skole og legende børn har for eksempel mere effekt på adfærd og hastighed end et skilt, der advarer mod børn, der løber over på vejen. Derfor er det ifølge Shared Space ønskeligt, at hvad der sker i samfundet også er synligt i det offentlige rum. Jo mere vi kan opleve omkring af vores kulturelle kontekst og menneskelige aktiviteter, jo mere levende

bliver rummet for os, og jo mere føler vi, at vi har del i det. Vores gader og pladser er ikke anonyme steder, men et rum der tilhører os alle. Og da det offentlige rum angår os alle, skal politikerne personligt tage sig af det, udvikle en vision for det offentlige rum og sørge for, at det bliver udformet i nært samarbejde mellem de forskellige brugere af rummet og sagkyndige inden for alle mulige discipliner (mere herom i kapitel 6).

Kombination af sektorprogrammer

Shared Space i den optimale form betyder da også, at specialister på alle områder arbejder sammen om indretningen af det offentlige rum. Dele af sektorale programmer, for eksempel på områderne vand, natur, rekreation og trafik, kan anbringes samtidig i det offentlige rum.

Vandet tilbyder forfærdelig mange muligheder for at styrke det offentlige rums karakter af opholdsrum, men kan samtidig også udfylde en funktion på området vandforvaltning.

Hvis vi gør det godt, kan vi på den måde styrke det offentlige rums opholdsværdi; der bliver mere at opleve. Og den plads, som de specialiserede sektordomæner lægger beslag på, kan da begrænses, så der bliver mere plads til at foretage sig andre ting.

Samarbejde mellem forskellige discipliner

Ud over samarbejdet på rådhuset kræver Shared Space også samarbejde mellem eksterne eksperter. Shared Space sætter jo det offentlige rums multifunktionalitet i centrum. Derfor skal man også i forbindelse med indretningen samle viden fra forskellige discipliner: Både fra arkitekter, landskabsarkitekter, kulturhistorikere, sociologer, psykologer, trafikksagkyndige og brugerne af vejene - alle kan bidrage til et godt resultat. Dette kræver en anden måde at arbejde på, en integreret arbejdsmetode, og altså en ny måde at organisere arbejdet på.

Integreret arbejdsmetode

‘Integreret’ betyder i Shared Space-konteksten ikke, at sektorerne indbyrdes har afgrænset, afstemt og eventuelt kombineret deres domæner. Det betyder, at sagkyndige i forskellige discipliner samarbejder om i dialog med rummets brugere at omsætte politiske mål og visioner for rummet til en integreret funktionel udformning, der tilgodeser rummets forskellige betydninger.



Det offentlige rum skal også være tilgængeligt og attraktivt for gamle og handicappede. Ved at inddrage omsorgssektoren i indretningen af det offentlige rum, er det muligt også på denne måde at modvirke, at folk bliver ensomme og isolerede.



De direkte omgivelser omkring beboelse og skole skal give børnene mulighed for at gå på opdagelse. De direkte omgivelser spiller nemlig en vigtig rolle i børns tilknytningsproces. Og de giver tilknytningspunkter for den praktiske undervisning på skolerne, for eksempel til faget orientering, hvor børnene stifter bekendtskab med den verden de lever i. For hvordan kan du lære din verden at kende, når du ikke kender din egen gade?





Shared Space og politikken

Politikkens mission

Det er myndighedernes væsentligste opgave at sørge for, at borgerne har muligheder og plads for udfoldelse og for at møde hinanden, både i overført og bogstavelig betydning. Dette er uafhængigt af vores politiske prioriteringer. Mennesker er forskellige, og derfor er deres politisk idealer også forskellige. Men trods alle forskelligheder er vi enige med hinanden om, at politik skal handle om, hvad mennesker behøver for at kunne leve efter standarderne for værdighed og frihed. Her kan de politiske sektorer bruges. Deres målsætninger er afledt af de politiske mål. Menneskene og deres samliv bestemmer via politik og styring af de politiske sektorer, ikke omvendt.

Ansvarsforskydning

Alligevel er det på mange områder i praksis lidt efter lidt blevet lige omvendt. De spørgsmål som de individuelle kommunalbestyrelsesmedlemmer har at gøre med, er blevet så indviklede, at de har brug for eksperter for at kunne træffe en beslutning. Eksperterne har, på grund af deres faglige viden, en tilbøjelighed til at gøre sektorale målsætninger (der er afledt af de politiske mål) selvstændige. De har tilbøjelighed til ikke så meget at undersøge, hvad der ville være muligt for at fremme politiske mål, der har med menneskeverdenen at gøre, men de kommer med løsninger, der primært er til gavn for deres egne sektorale målsætninger. Det er usædvanlig vanskeligt som ikke-ekspert at sætte en finger på den interne logik, der er i de sektorale systemer. En politiker må tro på, hvad eksperten siger.

*Det offentlige rum
er blevet trafik-
eksperternes
domæne.*



Dette gælder bestemt også for indretningen af det offentlige rum. Med bilens indtog opstod trafikdisciplinen og dermed også faget trafikplanlægning. Det stigende antal dødsfald i trafikken i begyndelsen af halvferdserne krævede en politisk indsats. Antallet af eksperter på trafikområdet voksede, udviklede sit eget instrumentarium for at bekæmpe trafikulykkerne og kom med planer om at bekæmpe utrigheden og skabe bedre sikkerhed. Dette var det mål, som sektoren så foran sig. Den måde, hvorpå man indrettede det offentlige rum, blev i højere grad bestemt af trafiksektoren og de sektorale målsætninger end af politikken og den almene interesse, som de er til for. I stedet for at være til tjeneste for mennesket og samfundet, blev sektoren mere og mere bestemmende og styrende for de enkelte menneskers og samfundsgruppers liv. Der opstod en skævvækst, og det er op til politikken at vende denne udvikling.

Førsteret til politikken

Ifølge Shared Space skal førsteretten til at indrette det offentlige rum, som er kommet til at ligge hos de enkelte sektorer, tilbage til politikken. Politikerne skal igen sætte klare politiske mål og turde sætte dem over de sektorale mål; de skal igen træffe valg, udvikle en vision for det miljø, som de borgere, de repræsenterer, skal leve i. Foretrækker vi et trafikrum eller et menneskerum? I de sidste tredive år har man ofte truffet beslutninger til fordel for bilen. Det kræver, at politikerne har mod til at kræve denne førsteret tilbage og give mennesker pladsen og også/i højere grad bruge det offentlige rum til andre formål.

Vision for rummet

Når politikerne tager førsteretten til det offentlige rum tilbage, skal der her træffes valg: Hvad finder vi vigtigt her? Hvad vil vi med denne plads? At folk kan snakke sammen her, børn kan lege på gaden, eller at der er fri bane for trafikken? Og hvilken adfærd finder vi passende her? Er social adfærd vigtig her, eller skal folk bare overholde færdselsreglerne? Politikken udvikler en vision for det offentlige rum, der skal være udgangspunkt designfasen. Derefter formulerer politikerne en klar ordre til problemløserne, dem der har ansvaret for at udføre opgaven: både eksperterne i mange forskellige discipliner og brugerne af rummet.

Styringsstrategi: lette i stedet for løse

Shared Space kræver at myndighederne spiller en anden rolle, får en anden styringsstrategi. Myndighederne optræder ikke som udbydere og som dem, der løser alle problemer i samfundet, men som en instans der skaber gode forudsætninger eller som gør tingene lettere. Denne styringsstrategi tager udgangspunkt i den evne til at løse problemer, som borgerne, virksomhederne og samfundsgrupperne har. Styrke og viden som samfundet har er princippet i denne nye strategi.

Empowerment

Shared Space-metoden passer perfekt til den nye viden på området management, dette betegnes som 'empowerment'.



Shared Space-processen

De ni celler

Shared Space går ind for en anden styringsstrategi for myndighederne. Myndighederne ser det ikke som deres opgave selv at løse alle problemer, men sætter privatpersoner, firmaer og sociale organisationer i stand til selv at løse de problemer, som de står over for.

En anden styring kræver en anden proces.

Shared Space har derfor udviklet en model med ni celler. Denne model virker som en 'logbog' for projektet, hvor aftaler og planer er nedskrevet, og hvor alle forehavender er fastlagt, og som alle kan rådføre sig med og have som vejledning til udførelsen.

Nicelle-modellen beskriver, hvordan designprocessen ifølge Shared Space skal forløbe ved indretningen af det offentlige rum. Det deler processen op i ni hovedtrin, heraf navnet de ni celler.

Shared Space-processen udspiller sig på diagonalen, som i figur 3 er farvet lys. Processen begynder ved trin 1 i det øverste venstre hjørne: lederne udtaler deres vision for samfundet og træffer deres valg på basis af denne vision: vi vil gøre dette område bekvemt for mennesker og for, at de kan opholde sig her. De er hele tiden inddraget i processen ved at give støtte til den metode, der er forbundet hermed: en integreret proces, hvor alle rummets brugere og fagfolk fra alle relevante discipliner formulerer og anvender deres ønsker, viden og færdigheder. I feedbacktidspunkter i løbet af processen forvisser de sig om, at deres ordre bliver udført, sådan som de havde forestillet sig det.

Den faktiske udførelse overlader de til et integreret designer-team. Denne fase ses i den midterste celle, udformningsfasen. Sagkyndige fra forskellige discipliner omsætter visionen til

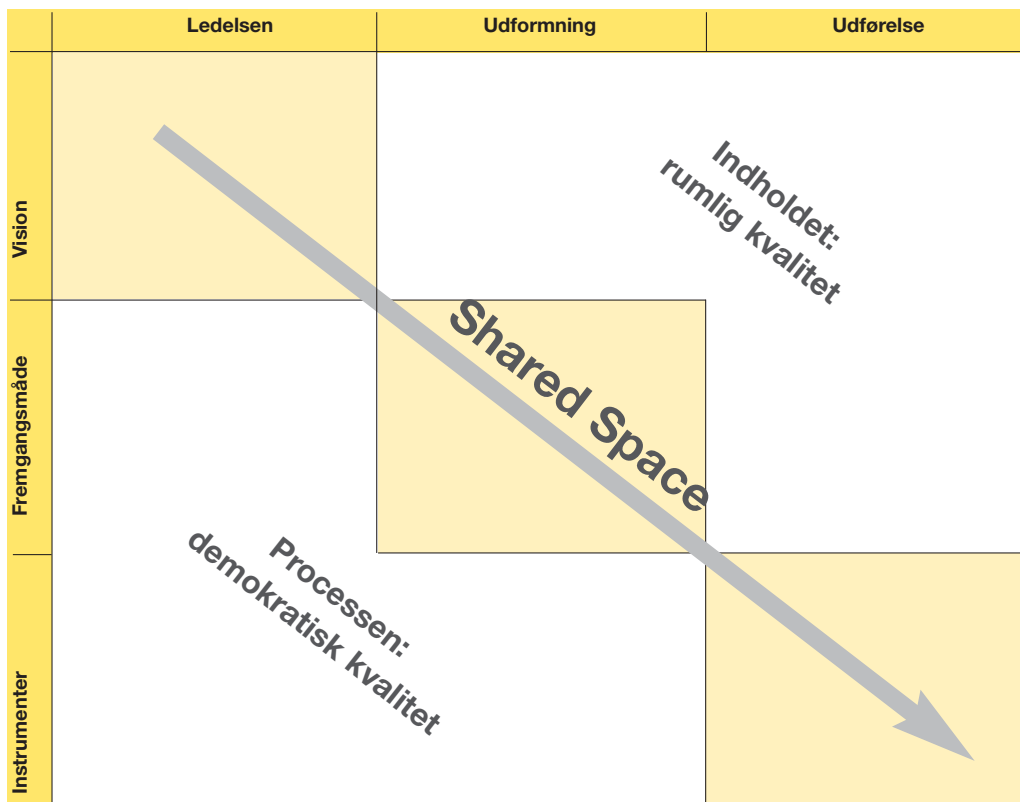
Figur 4

Shared Space:
en kombination af
rumlig og demokra-
tisk kvalitet.

et integreret funktionelt projekt. Samarbejde og kommunikation, både indbyrdes og med de forskellige brugere af rummet, står i centrum. Projektet bliver endelig gennemført på det udførende plan. Dette stadium er afbildet i hjørnet nederst til højre. Det handler her om mere end at lægge sten og plante træer. En omhyggelig udvælgelse og brug af de rigtige materialer og det rigtige udstyr er af stor betydning. Højden og placeringen af for eksempel lysmaster kan fuldende eller ødelægge et projekt.

Ledelsen afstikker således kursen og er dermed retningsgivende for tænkningen og handlingen både på det funktionelle og det operationelle niveau i organisationen. En god udformningsproces løber langs den diagonale linje. Mellem de forskellige celler på den diagonale linje skal der finde en god overdragelse sted; fra ledelsen til udformning og fra udformning til udførelse. Og også tilbagekoblingen i mellemtiden er uundværlig for et godt slutresultat.

	Ledelsen	Udformning	Udførelse
Vision	Ordregivning Menneskerum eller trafikrum	Bæredygtigt design Social adfærd over for trafikadfærd	Formålet med teknik som instrument
Fremgangsmådt	Integreretthed Empowerment og deltagelse Vision er styrende Proces i stedet for produkt	Kreativitet Samarbejde med andre discipliner Kommunikation	Samarbejde i organisationen Kreativitet
Instrumenter	Procesfærdigheder	Participative design-metodikker Indsigt i forbindelse med andre discipliner Kommunikations-metodikker	Valg af materialer indførelse af nye materialer



Rumlig og demokratisk kvalitet

Ni-celle-strukturen illustrerer, at Shared Space vil nå frem til en dobbelt kvalitet: den rumlige kvalitet og den demokratiske kvalitet. Den rumlige kvalitet opnås ved at samle viden og erfaring fra alle slags arbejdsområder; i samarbejde nås et resultat, som ikke kunne have været nået uden dette samarbejde. Med demokratisk kvalitet menes, at mens processen varer, er der tale om en bred bæreflade, aktiv deltagelse, medarbejde og ansvar hos alle implicerede parter. Til dem hører beboerne, brugerne og andre interesserede parter, såsom skoler og virksomheder.

Begge kvaliteter spiller en uundværlig rolle for det endelige resultat. De styrker hinanden og supplerer hinanden. Lige så uundværlig er alle parter vilje til at kommunikere med hinanden, eksperimentere og lære.

*Stemningsfulde fontæner får trafikken
i Drachten til at glide roligere.
Jo mere trafik, jo højere fontæner.*



Hvad Shared Space har lært af praksis

De foregående kapitler handlede om Shared Space's vision for det offentlige rum. Men hvordan omsætter man dette abstrakte tankegods til konkrete projekter og aktiviteter? Shared Space kan ikke præsentere en entydig opskrift, for hvert sted kræver sin specifikke løsning. Hver plet er jo unik og kræver en indretning der er 'syet efter mål'. Men hvad Shared Space kan tilbyde, er vigtige praktiske udgangspunkter for indretningen af det offentlige rum, den lære man har kunnet uddrage af de allerede gennemførte projekter, der i de forløbne tyve år har været grundlaget for Shared Space. I dette kapitel passerer et antal af de erfaringer, man har gjort, revy, illustreret ved hjælp af praktiske eksempler. De er ikke grydeklare løsninger, men de kan angive retningen for at omsætte Shared Space-filosofien i praksis. De eksempler, som du ser her, viser, at det er muligt at forbedre kvaliteten og anvendeligheden af det offentlige rum uden at fjerne motortrafikken af sted ud ad vejen. Og at det offentlige rum samtidig kan være smukt trygt og sikkert.

Erfaring 1 Vejen fortæller selv, hvordan man skal forholde sig

Da selve rummet ikke længere er læseligt, skal alt forklares med skilte og tekster.

Et vigtigt udgangspunkt for Shared Space er, at adfærden på vejene i områder med en opholdskarakter påvirkes stærkere af omgivelsernes udtryk, end af de sædvanlige virkemidler, der anvendes på det trafikale område.

I de forrige årtier er vejene og deres nære omgivelser blevet forandret til ensartede rum, der aftvinger en ensartet adfærd. Det læselige menneskerum er vejet for et ensartet trafikrum. Da selve rummet ikke længere er aflæseligt, skal alt forklares med skilte og tekster.

36



*Haren, før og efter
ombygning af lands-
byens centrum.*

Fotografi: Grontmij

Shared Space ønsker at det offentlige rum igen selv fortæller, hvordan man skal forholde sig, og at vejindretningen benytter og understøtter den information, som rummet giver, i stedet for at fornægte eller undertrykke den. Det anbefales derfor også at være tilbageholdende med tekniske virkemidler. Brug og styrk hellere rummets elementer for at fremkalde den ønskede adfærd.



Vejens bruger skal af rummet (vejen og omgivelserne) kunne se, hvilken adfærd der er ønsket og passende.

Samme sted - før og efter at det er blevet nyindrettet.

Trafikale foranstaltninger som humps, indsnævring og adskillelser i midten hører hjemme i trafikomgivelser. Når disse anvendes i et område med opholdskarakter, er det misvisende over for vejens brugere. Trafikale, foranstaltninger opmuntrer ikke til den ønskede sociale adfærd, men til juridisk trafikadfærd. Søg tilknytningspunkter i omgivelserne omkring vejen.

38



Brug ikke tekniske (trafik)foranstaltninger i områder med en opholdskarakter, men søg efter tilknytningspunkter i omgivelserne.

Den kirke der før stod langs vejen, er efter flytningen af vejen igen kommet til at stå midt i landsbyen. Her er et eksempel på, hvordan man helt bogstaveligt lukker kirken ind i landsbyen.

For at kunne styrke rummets karakter, må man først fordybe sig i konteksten, i historien, hvordan det er opstået, landskabets karakteristiske træk. Byplanlæggere, historikere, arkitekter og/eller landskabssagkyndige, sociologer og trafikplanlæggere kan alle levere et bidrag til rummets udtryk ud fra deres eget faglige område. Inddrag derfor dem i udformningen af det offentlige rum.



Styrk rummets karakter og dets udtryk. Gør dette sammen med sagkyndige fra andre discipliner.

Erfaring 2 Skab et sted for mennesker

Mange uheld kan tilskrives mangel på interaktion mellem trafikanterne. Eller de kunne have været undgået, hvis der havde været en interaktion. Se blot på antallet af 'forkørselsulykker' i ulykkesstatistikkerne: 60 til 70 procent af uheldene er såkaldte 'forkørselsuheld'. Man tager forkørselsretten, men man får den ikke. Ved at hjælpe på interaktionen på steder hvor social adfærd er det naturlige, kan antallet af uheld nedbringes betragteligt. I Shared Space-metoden skal udformningen af et opholdsområde opmuntre til social adfærd.

Ved at regulere mindre med skilte og færdselssignaler og i stedet appellere til folks evne til selvregulering, opmuntrer man til social adfærd.

40

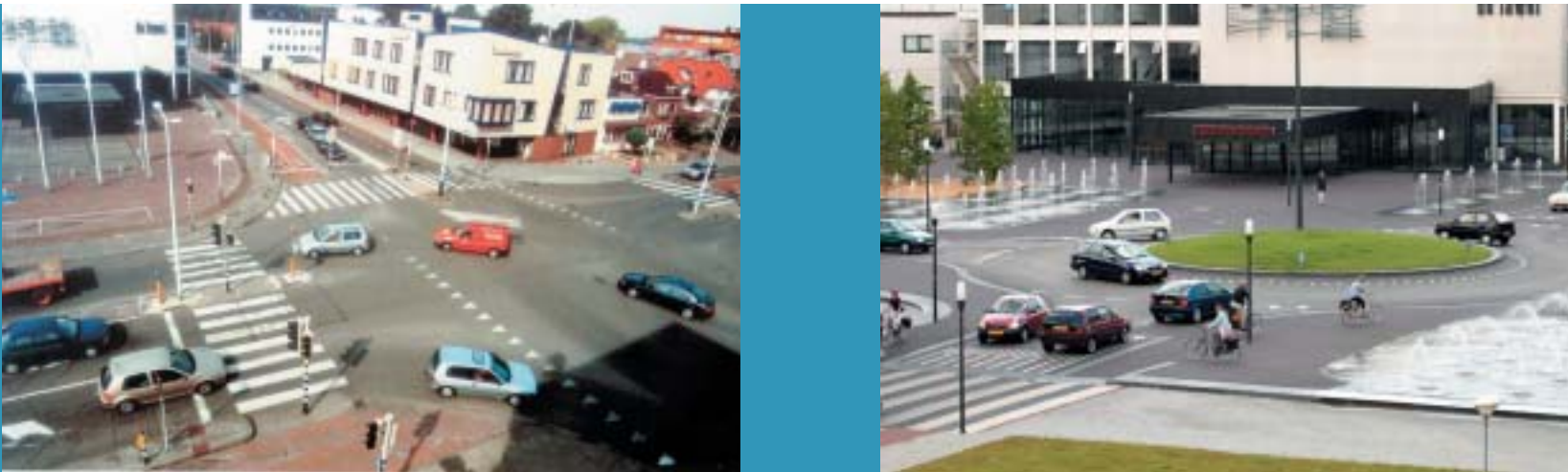


Sørg for at fremme interaktion, gør øjenkontakt mulig.

Samme sted - før og efter at det er blevet ombygget.

Færdselsregler viger for sociale regler. Det er måske bare en vanesag, men i et miljø hvor mennesker bærer sig socialt ad, tager hensyn til hinanden er der som regel rart at opholde sig. En reduktion af antallet af færdselstavler, trafikale foranstaltninger, lyssignaler og andre miljøfremmede færdselselementer forbedrer desuden straks rummets kvalitet. Der er således flere grunde til at opmuntre social adfærd.

Hvis forskellige slags vejbrugere skal dele pladsen, og forkørselsretten ikke udtrykkeligt er reguleret, så må de forhandle om forkørselsretten og altså have øjenkontakt. Dette kan kun lade sig gøre når hastigheden er under 30 km/time. På steder, hvor forkørselsretten ikke er udtrykkeligt reguleret, går bilisternes hastighed altså automatisk ned.



Lad folk forhandle om forkørselsretten. Så sættes hastigheden ned af sig selv.

Sørg for at bilen i opholdsområder er ligestillet med de øvrige brugere af vejen. Så de respekterer hinanden.

Hvis du forlanger respekt af bilisterne, så behandl dem også selv med respekt. Mange trafikale foranstaltninger giver bilisterne en følelse af at blive presset ud. Det gør dem irriterede og kan således være en kilde til asocial adfærd. En forudsætning for bilisternes sociale adfærd er, at de også selv føler, at de bliver taget alvorligt.



Hvis du forlanger respekt af bilisterne, så behandl dem også selv med respekt.

Erfaring 3 Brugere har ordet

Shared Space forudsætter en interaktiv proces med aktivt input af viden fra de implicerede borgere og deres interesseorganisationer. Tjenstlige og politiske repræsentanter for myndighederne, sagkyndige, borgere og deres interesseorganisationer samarbejder om at forberede og gennemføre en politik og om at administrere resultaterne af denne. En central tanke er her, at myndighederne skal interessere sig for 'slutbrugerens' ønsker og behov og benytte sig mere af dennes viden og kunne.

Mennesker vil, kan og skal selv træffe flere og flere valg. Derfor skal myndighederne også sørge for, at beslutningsdannelsen og gennemførelsen organiseres på et passende niveau.



Erfaring 4 Detaljerne kan fuldende eller ødelægge helheden

De valgte materialer, for eksempel farven og vejbelægningen, kan understrege og forstærke omgivelsernes egenskaber. Vælg materialer der passer til omgivelsernes karakter. Dernæst er også materialernes og inventarets placering vigtig, for eksempel lysmasternes sted og højde. De skal sørge for, at stedet også er læseligt i mørke.

Sørg for at vejbilledet forbliver roligt, selv om der bruges forskellige slags vejbelægning. Pas i øvrigt på med modeløsninger, der er forældede efter fem år. Vælg materialer, der passer til facaderne og landskabet.

44



Vælg materialerne med omhu.

Erfaring 5 Hellere ikke-reguleret end tilsyneladen-

Adskillelsen af trafikstrømme øger ofte følelsen af sikkerhed, men viser sig i praksis at være uhensigtsmæssig. ... Når trafikstrømmene er adskilt, indsnævres blikket nemlig. Når hver har sin egen bane, tager folk mindre hensyn til hinanden.

Det der føles trygt, er ikke altid sikkert. Og omvendt: det der føles utrygt, kan være helt sikkert. I Shared Spaces optik er følelsen af utryghed således et middel, og undertiden endda en betingelse for at forbedre den objektive sikkerhed. For når en situation føles utrygt, er folk mere årvågne, og der sker færre ulykker.

Adskillelsen af trafikstrømme øger ofte følelsen af sikkerhed, men synes i praksis at være kontraproduktiv: antallet af uheld med personskader til følge tiltager. Det indsnævrer blikket og øger dermed hastigheden. Når alle har deres egen bane, tager de mindre hensyn til de andre brugere af vejen.

45



Prøv ikke at fjerne en følt utryghed, men udnyt den.

Politikken er tilbøjelig til at bekæmpe følelsen af usikkerhed og utryghed, ofte under pres fra den offentlige opinion. Dette er forståeligt nok, men det går som oftest ud over den faktiske sikkerhed.

Shared Space kræver bevidsthed både i politik og befolkning om nytten af den følte utryghed. Hvis politikerne og brugerne af rummet ikke er bevidste om dette, er det svært at få grundlag for udformningen.

Altså:

- Sørg for at politikken understøtter Shared Spaces udgangspunkter!
- Gå i dialog med rummets brugere om nytten af den følte utryghed.

Risikostyring

Professor John Adams, en toneangivende britisk ekspert på området risiko og risikoperception, har foretaget mange undersøgelser af risiko og risikoperception. Hans bog 'Risk' handler om nytten af den følte utryghed og måden, hvorpå myndighederne kan behandle denne følelse, hvordan de kan styre disse risici.

Forklar, hvad nytte den følte utryghed gør.

Kolofon

Dette er en udgivelse i forbindelse med
Interreg IIIB-projekt 'Shared Space'
Samlet oplag: 6000

Original tekst:

Shared Space: Ruimte voor iedereen;
Denne udgivelse er udkommet på nederlandsk,
engelsk, dansk og tysk.

www.shared-space.org

Shared Space

Provincie Fryslân
Postbus 20120
8900 HM Leeuwarden
Nederlandene

Koncept og Text Keuning Instituut, Groningen, Nederlandene
Senza Communicatie, Groningen, Nederlandene
Med tak til Rik Herengreen

Fotografi Hvor intet andet er nævnt:
Hans Monderman,
Ben Hamilton Bailey

Design Corrie van der Wees BNO, Schipborg, Nederlandene

Tryk PlantijnCasparie, Groningen, Nederlandene

Oversættelse F.A.X. Translations, Groningen, Nederlandene

Juni 2005

Shared Space

Provincie Fryslân

Postbus 20120

8900 HM Leeuwarden

Nederlandene

www.shared-space.org



Interreg North Sea Region