

Sammendrag

Evaluering av «Shared space»-områder i Norge

TØI rapport 1511/2016

Forfattere: Torkel Bjørnskau, Hanne Beate Sundfør, Michael W. J. Sørensen

Oslo 2016 86 sider

«Shared space» innebærer at torg og gater deles mellom ulike trafikanter og at gaterommet utformes uten eller med begrenset bruk av skilt, oppmerking og fysisk separering. I stedet for klare regler og reguleringer er idéen at trafikantene skal samhandle eller forhandle for å finne konkrete løsninger når det gjelder hvem som skal vike og hvem som skal få passere først. Vi har evaluert seks områder i Norge som i mer eller mindre grad er utformet etter Shared space-prinsipper: St. Olavs plass i Oslo, Bekkestua sentrum i Bærum, Strømsø torg i Drammen, Markens gate i Kristiansand, Nordre gate i Trondheim og Torggata i Oslo. Resultatene viser at Torggata og Nordre gate i liten grad fungerer som Shared space. Nordre gate fungerer som en ren gågate. Torggata har svært mange konflikter mellom fotgjengere og syklistene. De andre områdene har få konflikter. Trafikantene er generelt godt fornøyd med utformingen, og aller mest fornøyd på Strømsø torg og på Bekkestua. Resultatene bekrefter at Shared space-løsninger kan fungere godt når man oppnår lav fart, balanse mellom trafikanter og jevn fordeling i hvem som viker for hvem.

Hvordan fungerer «Shared space» i Norge?

Statens vegvesen har ønsket en gjennomgang av erfaringer med såkalt «Shared space» - områder i norske byer og tettsteder. Shared space, også betegnet som «sambruksområder», innebærer kort sagt å utforme by- og gaterom uten eller med svært få reguleringer i form av skilt, fysisk separering og oppmerking. Tanken er at om hastigheten er tilstrekkelig lav, er det ikke behov for å skille ulike trafikanter fra hverandre. I stedet for klare regler og reguleringer er idéen at trafikantene skal samhandle eller forhandle for å finne konkrete løsninger når det gjelder hvem som skal vike og hvem som skal få passere først.

Shared space med ulike grader av regulering er blitt implementert i flere europeiske byer, blant annet i Danmark, Sverige, Nederland, Storbritannia, Tyskland og Sveits. Det er også stor interesse for å etablere Shared space i mange norske byer, med konkrete planer for eksempel i Kong Oscars gate i Bergen, og på Franklintorget i Porsgrunn.

Utenlandske erfaringer tyder på at Shared space fungerer meget godt både med hensyn til avvikling og sikkerhet. De fleste studier konkluderer med at Shared space kan fungere dersom man oppnår lav fart, og balanse i tallet på ulike trafikanter.

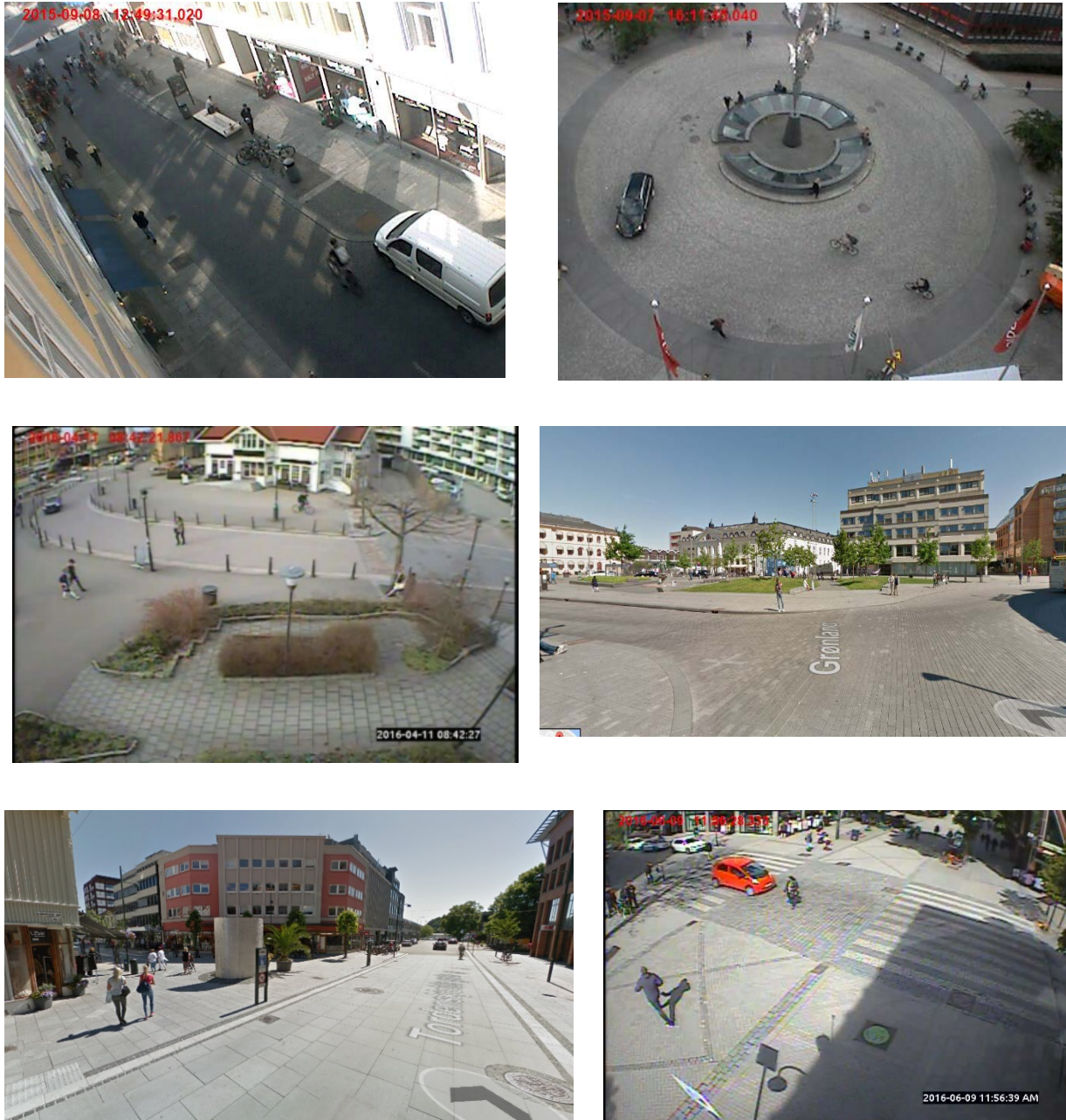
Videoregistreringer på seks områder – intervjuer i åtte

I samråd med oppdragsgiver valgte vi ut seks områder for videoregistreringer:

- Torggata, Oslo
- St. Olavs plass, Oslo
- Bekkestua sentrum, Bærum
- Strømsø torg, Drammen
- Markens gate (kryss Markens gate/Tordenskiolds gate), Kristiansand
- Nordre gate (kryss Nordre gate/Dronningens gate), Trondheim

Vi gjennomførte også intervjuer med trafikantene på disse stedene. I tillegg gjorde vi også intervjuer på Christiania Torv i Oslo, som også har mange Shared space-kjennetegn, og på Advokat Dehli's plass i Oslo, som er en tradisjonell rundkjøring.

De seks utvalgte stedene vi gjennomførte videoregistreringer er vist under i figur S1.



Figur S1. De seks stedene videoregistreringer ble gjennomført. Rækkefølge ovenfra, fra venstre mot høyre: Torggata, St. Olavs plass, Bekkestua senter, Strømsø torg, Markens gate og Nordre gate. Bilder fra videokamera (Torggata, St. Olavs plass, Bekkestua, Nordre gate) og fra Google (Strømsø torg, Markens gate).

God samhandling mange steder

Videodata ble analysert ved hjelp av programmet T-Analyst. Vi undersøkte hvor mange trafikanter som var i området på en typisk ukedag, farten på syklist og biler og hvordan samhandlingen mellom ulike trafikanter foregikk. Vi studerte spesielt fordelingene av hvilke trafikanter som vek for hvem på de ulike stedene, og om det skjedde konflikter i form av nestenulykker, dvs. at en eller flere måtte bråbremse, hoppe eller svinge unna for å unngå kollisjon.

På St. Olavs plass, Bekkestua, Strømsø og Markens gate, var vikefordelingen mellom de ulike gruppene forholdsvis jevn. Det betyr at ingen trafikantgruppe hadde noen åpenbar «fortrinnrett» og for eksempel syklist vek like mye for fotgjenger som omvendt. I Torggata og i Nordre gate var det derimot ikke slik. I Torggata vek både fotgjenger og bilister for syklistene, så mange oppfatter at syklistene har prioritet her. En liten del av Torggata (v/Torggata bad, mellom Hammersborggata og Badstugata), er regulert som ren sykkelgate, forbudt for biler. I registreringsområdet er imidlertid gaten regulert som bygate og tillatt for både biler, syklist og fotgjenger, men med særlig tilrettelegging for sykling. I Nordre gate vek bilene for fotgjengerne (her var det svært få syklist).

I Torggata var det 56 konflikter. På de andre stedene var det langt færre. I Markens gate i Kristiansand ble det ikke registrert noen konflikter, i Nordre gate i Trondheim kun én. På St. Olavs plass registrerte vi 11 konflikter om høsten og fire om vinteren (mars 2016). At det var færre konflikter om vinteren her kan skyldes at syklistandelen da var mye lavere. Syklist var involvert i sju av de 11 konfliktene som ble registrert på St. Olavs plass høsten 2015. På Bekkestua og på Strømsø ble det begge steder registrert fire konflikter. I forhold til trafikken er konfliktandelen sammenlignbar med konfliktstudier fra andre trafikkområder i Norge, men ikke når det gjelder Torggata der nesten én av fem interaksjoner endte som konflikt.

Våre analyser viser at konfliktandelen er veldig mye større i Torggata enn på de andre stedene. Torggata er litt spesiell i og med at denne er lansert og dels regulert som «sykkelgate» noe som trolig har skapt forventninger til syklistene om å kunne sykle uhindret, samtidig som fotgjengerne i Torggata i stor grad oppfører seg som i en gågate. Videoregistreringene illustrerer mange tilfeller av dette; fotgjenger krysser «kjørefeltet» uten å se seg for, samtidig som syklistene sykler raskere her enn de gjør på de andre stedene. Torggata har dermed suverent flest konflikter, og det er en løsning som per i dag ikke fungerer særlig godt.

Trafikantene mest fornøyd på Strømsø torg og Bekkestua

Det er klare forskjeller i hvordan trafikantene vurderer de forskjellige stedene. Strømsø torg og Bekkestua sentrum vurderes gjennomgående som vellykkede, uansett om vi spør om trafikkavvikling, samhandling, om det er pent osv. Christiania Torv vurderes negativt på de samme målene, bortsett fra spørsmålet om det er pent. Minst like mange synes det er pent på Christiania Torv som på de andre stedene.

Bortsett fra når det gjelder oppfatningene om hvor pent det er på stedet, skiller Christiania Torv seg nokså dramatisk fra de andre områdene. Mange føler at det er utrygt å ferdes her. Tre av fire mener at plassen ikke fungerer godt. Hovedgrunnen til at plassen oppleves som utrygt og dårlig fungerende er at det er mye biltrafikk gjennom plassen, og mye tungtrafikk i form av busser.

Det er en interessant tendens til at de stedene der trafikantene i størst grad opplever at plassen fungerer godt med hensyn til samhandling er de samme stedene der det er en tendens

til mindre «forhandlinger». På Bekkestua, Strømsø og i Kristiansand er syklistene i mindre grad pågående og det er også disse områdene der folk synes stedet fungerer best mht. samhandling. Oppfatningene i Kristiansand er imidlertid omtrent som i Torggata og på St. Olavs plass når det gjelder dette.

Markens gate i Kristiansand har mange likhetstrekk med Nordre gate i Trondheim, men generelt er svarene fra trafikantene mer positive i Trondheim. For eksempel når det gjelder hvor trygt det oppfattes, mener 30 prosent av fotgjengerne at stedet er mer eller mindre utrygt i Kristiansand mot bare 10 prosent i Trondheim. En forskjell som kan bidra til å forklare dette, er at farten på kjøretøyene er mye høyere i Kristiansand. En annen forskjell er at det er flere syklistene i området i Kristiansand.

Anbefalinger

På bakgrunn av analysene av de seks Shared space-stedene vi har sett på i Norge, samt norsk og internasjonal forskningslitteratur, er det mulig å gi noen både generelle og konkrete anbefalinger hvis og når man etablerer Shared space-områder.

For det første bør trafikantene bli informert når et område er Shared space, for eksempel med et skilt for «sambruksareal» eller lignende. Dette er ikke praksis i Norge i dag, selv om det har vært gjort (f.eks. på Bekkestua rett etter ombygning). Skilting av Shared space er imidlertid vanlig i mange andre land.

For det andre bør det også bli gjort klart hvordan jusen skal forstås i slike områder. Generelt gjelder regelen om vikeplikt for trafikk fra høyre når ikke annet er angitt. Dette er en etablert regel når det gjelder vikesituasjoner mellom kjøretøy, men ikke i vikesituasjoner mellom fotgjengere og kjøretøy. Det er imidlertid etablert regler for vikeplikt for fotgjengere i gatetun som kan anvendes i Shared space-områder. I eventuelle kollisjoner i Shared space-områder vil dermed trolig høyreregelen gjøres gjeldende om det er to kjøretøy som er involvert. Dersom det er en kjørende og en fotgjenger, vil trolig regelen om vikeplikt for fotgjengere i gatetun gjøres gjeldende. Dette er imidlertid ikke klart i dag, og det vil være en fordel om dette blir klargjort i trafikkreglene.

For det tredje bør man følge etablerte prinsipper for utformingen av Shared space-områder. De viktigste er:

- Spesiell gatebelegning som avviker fra vanlige gater
- Opphøyd område med en rampe for trafikken inn i området som både signaliserer at man kommer til et spesielt område, og som fører til at motorkjøretøyer reduserer farten
- Trafikken bør fortrinnsvis foregå på samme plan, eventuelt med en liten nivåforskjell mellom areal for kjørende og areal for gående (jf. Strømsø)
- Kjørefelt som er fysisk markert og atskilt kan være en god løsning og skape trygghet og oversiktighet; man vet hvor den motoriserte trafikken beveger seg (f. eks. på Bekkestua). For å unngå høy fart og «fortrinnsrett» bør kjørefelt kombineres med kurver, innsnevring eller andre tiltak.
- Det bør være en rimelig jevn fordeling mellom forskjellige trafikantgrupper, i hvert fall mellom fotgjengere og biler.
- Det bør være en relativt balansert fordeling av hvem som viker i interaksjonene mellom de ulike trafikantgruppene. I områdene som oppleves som mest vellykkete Shared space-steder er dette nokså balansert de fleste stedene, med vikeandeler på mellom 40 og 60 %.
- Farten bør være lav (maks 25 km/t).

I dette prosjektet har vi sett at det er spesielle utfordringer i Torggata i Oslo. Torggata har høy konfliktandel noe som skyldes at fotgjengerne i stor grad oppfatter dette som en gågate, mens sykklistene oppfatter det som en sykkelgate. I tillegg til at trafikantene trolig har motstridende forventninger til hvordan gaten skal brukes, er det også andre elementer som bidrar til problemer her.

Gaten er relativt smal med mange butikker og kafeer på begge sider. Mange butikker benytter dessuten fortausarealet til plassering av varer, uteservering, skilt og annonsering osv. noe som bidrar til at gangarealet på fortauet begrenses. Belegningen i Torggata er spesiell; den ser ut som brostein, men er en spesiell syklevennlig belegning. Det kan bidra til at fotgjengerne opplever det som en gågate.

Generelt bør man unngå å legge sykkelgater i gater med mange butikker eller andre attraksjoner, og særlig når de er lokalisert på begge sider av gaten. Det fører til at mange fotgjengere vil krysse. Dette er aspekter man legger stor vekt på i for eksempel Nederland i utformingen av «sustainable roads».

En konkret anbefaling for Torggata er å sette opp skilt om at dette er en sykkelgate, eventuelt at dette er sambruksareal eller Shared space – avhengig av hva man ønsker å oppnå. Idéen bak utformingen har vært at dette skulle være en sykkelgate, og et skilt som angir dette der Torggata går over fra gågate til sykkelgate, kunne muligens bidra til mer korrekte forventninger. Et annet tiltak, som riktignok reduserer attraktiviteten, kan være å begrense butikkenes og kafeenes muligheter til å benytte fortausarealet.

Torggata er den første sykkelgaten i Norge. Dette er en løsning norske trafikanter ikke er vant med og det er mulig at dette vil «gå seg til» etter hvert. Vi vet at endringer i vei- og gateutforming kan føre til konflikter som forsvinner etter hvert som trafikantene lærer å tilpasse seg. En oppfølgingsstudie høsten 2017 vil kunne vise om konfliktandelene har gått ned uten spesielle tiltak.

Konklusjon

For at et område skal kunne betegnes som Shared space er det en rekke kriterier som bør være oppfylt. Det gjelder selve utformingen, med alternativ gatebelegning, fravær av skilt og lyssignaler, gatemøbler osv. Det gjelder også trafikkfordeling og vikepraksis.

St. Olavs plass, Strømsø torg, Bekkestua sentrum og Markens gate fungerer som Shared space-områder ut fra våre avgrensninger. Her dominerer ikke én trafikantgruppe i antall, og ingen trafikantgruppe har dominerende fortrinnsrett.

Trafikantene er spesielt fornøyd med Bekkestua sentrum og Strømsø torg, men det er også klare flertall som mener at St. Olavs plass og Markens gate/Tordenskjoldsgate fungerer godt. Folk liker å ferdes på disse stedene, de fleste føler det er trygt og et flertall svarer at de føler Shared space-løsningen fungerer godt. Våre resultater er i stor grad i overenstemmelse med hva tidligere studier har konkludert med for at Shared space-løsninger skal fungere godt. Resultatene viser imidlertid også at Torggata som er lansert og dels regulert som sykkelgate, men som er utformet slik at den oppfattes som gågate av mange, fungerer dårlig mht. samhandlinger og konflikter.

