



Shared Space framtid i Uppsala

- En fallstudie av Islandsbrons östra korsning

Emma Nordstrand

Kandidatarbete vid institutionen för stad och land, SLU Uppsala

Kandidatarbete vid institutionen för stad och land i Uppsala, LA- avdelningen
EXO529 Kandidatarbete i landskapsarkitektur 2010, 15hp på
landskapsarkitektprogrammet

© Emma Nordstrand

Titel: Shared Space framtid i Uppsala – En fallstudie av Islandsbrons östra
korsning

Nyckelord: Shared Space, trafikintegrering, trafikseparering och Skvallertorget

Handledare: Erik Käll, institutionen för stad och land

Examinator: Åsa Heiter, institutionen för stad och land

Online publication of this work: <http://epsilon.slu.se/>

Introduktion

Många korsningar i centrala Uppsala är traditionellt trafikreglerade. Som fotgängare eller cyklist upplevs dessa platser många gånger obehagliga, tidödslande, bullriga och oattraktiva. Måste det vara på det här sättet?

Det finns en alternativ trafiklösning som blir allt mer populär och efterfrågad oftare av svenska kommuner. Trafiklösningen går under namnet Shared Space, då det ännu saknas en svensk, vedertagen översättning av begreppet. Denna trafiklösning som bygger på trafikintegration är egentligen ingen ny lösning på problemet med samtrafik, utan ett steg tillbaka till hur korsningar och torg traditionellt och historiskt har utformats (Nielsen 2007 s. 9).

Enligt de källor som ställer sig positiva till trafiklösningen skall Shared Space-platser förbättra miljön i städerna, vara kostnadseffektiva, främja framkomlighet och tillgänglighet. Platserna skall dessutom försköna samt främja socialt liv i våra städer (Hamilton-Baillie 2008 s. 4). Dessa aspekter vill jag undersöka genom att applicera dem på Islandsbrons östra korsning som jag i dagsläget anser har behov av en ny gestaltning. Korsningen valdes med utgångspunkten att en omgestaltning enligt Shared Space-principer vore både möjlig och önskvärd. En utgångspunkt som under arbetets gång inte visat sig vara helt riktig utan betydligt mer komplicerad än vad jag först förutsåg.

Syftet med min uppsats är att utifrån de trafikmål som Uppsala har satt upp i sin Trafikplan från 2006 undersöka vad en Shared Space-trafiklösning skulle åstadkomma i en traditionellt, trafikreglerad korsning samt undersöka vilka faktorer som krävs för att en sådan trafikplats skall fungera.

Avgränsningar

Jag valde att främst titta på effekterna ur cyklistens och gåendes perspektiv, men då det är oundvikligt att inte ta med bilen, kommer bilaspekter att behandlas till en viss del. Uppsatsen ämnar inte ge ett gestaltande förslag på lösning utan bara en insikt i vad en Shared Space-lösning på platsen skulle innebära. Däremot undersöktes effekter och möjligheter utifrån litteratur, samtal, studiebesök, enklare illustrationer och perspektiv.

Eftersom det finns mycket skrivet i ämnet trafikintegration avgränsade jag av tidsskäl min litteraturstudie till ett begränsat antal källor. Jag använde endast sådan information som har svarat på min frågeställning och syftet på min uppsats.

Områdesbeskrivning

Islandsbrons östra korsning som jag i min kandidatuppsats valde att undersöka ligger i Uppsalas centrala delar. Gaturummet ligger där Östra Ågatan korsas av Bäverns gränd. Platsen där korsningen finns är i öster omslutet av fasader medan rummet i väster definieras av Fyrisån.

Korsningen är en fyrvägs korsning men anslutningen till Östra Ågatan i norr är endast öppen för cykeltrafik. Trafiken på Bäverns gränd är reglerad för endast kollektivtrafik och fordon med tillstånd.



Karta över korsningen (Uppsala kommun 2010)

Begreppsförklaring

Tillgänglighet: ”Anger den ”lätthet” med vilken olika slag av trafikanter kan nå stadens arbetsplatser, service, rekreation samt övriga utbud och aktiviteter.” (Lugna gatan 1998 s.7)

Framkomlighet: ”Den del av kvaliteten tillgänglighet som beskriver tidsförbrukning för förflyttningar i trafiknäten som gående, cyklist, busspassagerare eller bilförare.” (Lugna gatan 1998 s.7)

Trafikseparering: Skilja de olika trafikantgrupperna åt, både i tid och rum (Brenner 2007 s.11).

Trafikintegrering: Att blanda de olika trafikantgrupperna på samma yta (Brenner 2007 s.11).

Shared Space: Ett offentligt rum där trafikslagen och funktioner är integrerade i rummet. I mitt kandidatarbete kommer Shared Space begreppet endast stå för de platser där den generella trafikregleringen gäller, där inga lokala kompletteringar har gjorts som i exemplet gångfartsområden.

Veckomedeldygn: Antal bilar eller cyklar per vecka som passerar en punkt delat med antal dagar i veckan¹.

SWOT: En analyserings metod som kan hjälpa till att identifiera; Styrkor Svagheter Möjligheter och Hot (12 Manage 2009).

Kevin Lynch analys: En platsanalys som undersöker stadens fysiska former efter ett antal element vilka är; stråk, kanter, områden, noder och landmärken (Lynch 1972).

Jan Gehl analys: En analysmetod som reflekterar över den sociala situationen i stadsrum och vad de kan bero på (Gehl 2003).

SCAFT: Förkortningen står för Stadsbyggnad, Chalmers och Arbetsgruppen för trafiksäkerhet. Ett antal riktlinjer för kommunernas trafikplanering som gavs ut av Statens Planverk under 1960-talet (Brenner 2006 s.12).

Krockvårdskurvan: Statistik redovisad i ett antal grafer som visar att de som blir påkörda i hastigheter under 30km/h har 90 % chans att överleva.

Överlevnadschansen minskar därefter betydligt med ökad hastighet, exempelvis är det endast 20 % som överlever en krock med fordon som färdas i 50km/h (Wallberg *et al.* s. 54).

¹Sundbom Rolf, 2010, trafikplanerare Uppsala kommun, muntl. Telefonsamtal 2010-05-04

Begreppet Shared Space

Shared Space är en trafiklösning främst på fotgängarens villkor och bygger på trafikintegration men även integration av olika sociala funktioner på en plats. Det är ingen teknisk trafiklösning utan ett förhållningssätt. Det är trafikanterna själva som genom sociala normer, värderingar samt kommunikation får trafikplatsen att fungera (Wallberg *et al.* 2008).

På platsen har alla trafikreglerade åtgärder som trafikljus och skyltar tagits bort likaså vägmarkeringar och kantstenar. Syftet med dessa åtgärder är att förmedla att alla trafikanter befinner sig där på lika villkor och att man bör iaktta försiktighet och låg hastighet. Platserna är oftast möblerade med bänkar, fontäner och dylikt för att symbolisera att här rör det sig fotgängare.

Bilen får ta ett steg tillbaka och framkomligheten blir något sämre då hastigheten sänks. Däremot försämras inte tillgängligheten för bilisten.

I Sverige förekommer det att man även kallar reglerade trafikintegrerade platser som gångfartsområden, max 30km/h -områden och gågator för Shared Space (Wallberg *et al.* 2008, s.16-24). En Shared Space-yta bör dock inte vara reglerad på något sätt utan här skall endast de generella trafikreglerna som högerregeln gälla.

Historiken och filosofin bakom Shared Space

För att få uppsatsen satt i ett sammanhang gjorde jag en studie i ämnet Shared Space. Dels om konceptets födelse men också om filosofin bakom trafiklösningen.

Det var i samband med funktionsseparering och modernismen under 1960-talet som trafikseparering blev modernt. SCAFT- (Stadsbyggnad, Chalmers och Arbetsgruppen för Trafiksäkerhet) planen drevs igenom med följd att biltrafiken separerades från gående och cyklister för att göra vägar och gator säkrare. Denna plan har senare fått mycket kritik då den ansågs skapa otrygga och oattraktiva miljöer i bostadsområden (Brenner 2006, s.12).

Trafikseparering fungerade väl på landsvägar men inte lika bra i stadskärnor. Tunnlar, trafikljus, refuger och skyltar gjorde centrum oattraktivt ur en fotgängares perspektiv. En effekt av detta blev att andelen cyklister och fotgängare minskade. Mindre liv och rörelse på gatorna som i sin tur kan resultera i sämre hälsa hos stadens invånare och ekonomiska bekymmer för verksamheter som är beroende av förbipasserande människor (Hamilton-Baillie 2007).

Shared Space myntades under sent 1970-tal i Nederländerna av trafikplaneraren Hans Monderman (Clarke 2006). Genom att ta bort alla trafikskyltar, signaler och markeringar lyckades han få ner hastigheten och olycksstatistiken i flera holländska städer och byar. Lösningen bygger på filosofin att människor själva har en förmåga att lösa farliga situationer och kunna bedöma risken och därefter åtgärda sitt beteende för att minimera den. En Shared Space fungerar på så sätt att genom att skapa en viss osäkerhet på platsen ökas trafikanternas uppmärksamhet och därmed ökar trafiksäkerheten. Ett exempel på detta som det står om i kapitlet *The safty of danger* i boken *How to live dangerously* (Calm 2008) är att i Sverige under det år då man ställde om till högertrafik minskade olyckorna med 17 %. Detta för att vägsituationen inte var

lika välbekant och upplevdes osäker. Det är denna filosofi som konceptet Shared Space står på.

Metod

För att besvara min frågeställning om det är möjligt och önskvärt att anlägga en Shared Space-lösning i Islandsbrons östra korsning gjorde jag en litteraturstudie i ämnet. Jag gjorde dessutom tillsammans med min kurskamrat Hanna Centervall ett studiebesök i Norrköping. Vidare förde jag samtal med två trafikplanerare i Uppsala kommun samt en trafikplanerare som är väl insatt i konceptet Shared Space. För att lära känna korsningen i fråga utförde jag en inventering och en analys. Avslutningsvis tittade jag närmre på vad innebörden av en alternativ trafiklösning skulle innebära för korsningen genom att rita enkla perspektiv och illustrationer.

Litteraturstudie

Litteraturstudiens huvudsakliga syfte var att ta reda på vad en Shared Space-trafiklösning är och vad den innebär. Syftet var även att undersöka historiken, filosofin kring dessa trafikplatser samt kända namn och exempel främst från Sverige. Historiken och filosofin kring konceptet Shared Space valde jag att redovisa under introduktionen. Detta då denna del av litteraturstudien inte i sig ger svar på min frågeställning.

Jag utgick i min litteraturstudie ifrån en stor mängd litteratur i olika former. Jag hittade största delen av litteraturen genom att undersöka källor i andra uppsatser i ämnet Shared Space. Jag har även fått tips från min handledare och studiekamrater. Jag använde mig av Internet för att hitta information. Sökord som jag brukade mig av var; *Shared Space*, *trafikintegrering*, *trafikseparering*, *Skvallertorget*. Jag utgick ifrån sökmotorn Google och läste främst källor som examensarbeten, utredningar och artiklar vars trovärdighet jag bedömde som höga. Jag använde mig även av en engelsk hemsida av arkitekten och urban designern, Ben Hamilton-Baillie där jag fann ett flertal artiklar och undersökningar i ämnet. I dessa skrivelser står det bland annat en hel del om historiken och filosofin kring dessa platser. Jag hade stor nytta av en publikation ifrån Sveriges Kommuner och Landsting, *Shared Space- Trafikrum för alla* (Wallberg et al. 2008). Boken tar upp exempel på Shared Space, definitioner och effekter av trafiklösningen.

Vid efterforskning om trafikplanering på Uppsalas hemsida fann jag *Uppsalas Trafikplan 2006* som har innehållit relevant information om Uppsalas trafiksituation och om Islandsbrons östra korsning idag. Då ett av huvudantagandena för trafiklösningen är att socialt liv kommer främjas så använde jag mig av Jan Gehls bok *Livet mellem Husene* (2003) samt ett TV program, *Livet mellan husen*, som sändes i Sveriges television på kanal 2 (Mortensson 2000)

Studiebesök

Ett studiebesök gjordes på Skvallertorget i Norrköping samt ett samtal på platsen med landskapsarkitekten Helena Hasselberg som har gestaltat torget.

Studiebesöket gjordes för att försöka förstå vad en Shared Space-lösning ger för resultat för staden samt för att förstå vad detta applicerat i Uppsala skulle innebära. Jag undersökte även vad som krävs av gestaltning och av platsen för att denna trafiklösning skall fungera. Detta genomfördes genom egna observationer av platsen samt genom samtalet med Helena Hasselberg.

Samtal

Förutom samtalet med Helena Hasselberg samtalande jag med Uppsalas Gatu-Trafikkontor, Daniel Fritz samt Rolf Sundbom. Detta gjorde jag för att analysera korsningen idag samt för Uppsalas planer för den i framtiden. Korsningens miljöbelastning, bullerpåverkan, olycksstatistik och trafikbelastning var frågor som jag tog upp med ovan nämnda trafikplanerare.

Dessutom kontaktade jag trafikplaneraren, Anders Lindholm som är väl insatt i ämnet. Samtalets främsta syfte var att undersöka negativa och positiva följder av Shared Space samt att ta reda på om han kunde rekommendera en sådan lösning på Islandsfallets östra korsning.

Samarbete

Jag hade under arbetet med uppsatsen ett visst samarbete med Hanna Centervall. Vi genomförde studiebesöket i Norrköping samt viss del av litteratursökningen tillsammans. Vi diskuterade även begreppet Shared Space och problem med våra uppsatser.

Inventering, analys samt illustrationer

Jag utförde en inventering av korsningen där främst målpunkter, entréer, trafikflöden och trafikslag undersöktes. Analysen genomfördes främst utifrån Kevin Lynch och Jan Gehls idéer. Detta för att granska rörelsemönster, sociala aspekter och potentialer för korsningen. För att komplettera analysen genomförde jag en SWOT analys. Detta för att utreda korsningens möjligheter och vilka hot den skulle kunna innebära i framtiden.

Inventering och analys utfördes med syfte att se om det finns grund och möjlighet för att applicera en Shared Space-lösning vid Islandsbrons östra korsning.

Genom några enkla illustrationer och perspektiv prövade jag vad en Shared Space-lösning skulle innebära för platsen.

Resultat

I denna del av uppsatsen tar jag upp de för min uppsats relevanta resultat som jag genom mina metoder samlade in. Först kommer jag att ta upp allmänna aspekter av Shared Space. Därefter går jag in på mer platsanknytande uppgifter om

Uppsala och om Islandsbrons östra korsning. Här ingår bland annat inventering, analys, samt mitt illustrationsarbete. Slutligen behandlas vilka förutsättningar och konflikter som korsningen har för en ombyggnation enligt Shared Space-konceptet.

Olika aspekter av Shared Space

Integration av funktioner och aktiviteter leder till möten, liv och rörelser vilket är viktiga aspekter i en attraktiv stadsmiljö. Städer och stadskärnor som planeras efter bilen blir inte attraktiva för människor eftersom våra sinnen är avsedda för rörelse i gångfart (Gehl 2003 s. 101). Detta resulterar i ett mindre antal människor på stan vilket leder till ännu färre människor. Döda stadscentrum ger fler externa köpcentrum vilket som i sin tur leder till en ökad bilism. Då en hållbar stadsutveckling bygger på ett minskat bilberoende är detta en anledning att titta närmre på åtgärder som lyfter fram gående och cyklister i stadsmiljön. Ekonomiska, ekologiska, hälsomässiga och sociala aspekter är andra punkter som gör det viktigt att satsa på attraktiva stadsmiljöer för människor (Sveriges kommuner och landsting TRAST 2007 s. 5).

En av de största fördelarna med integrerad trafiklösningar är den ökande trafiksäkerheten som den låga hastigheten och gestaltningen utan reglering medför. Platser som är byggda enligt Shared Space-konceptet upplevs som trygga plaster i staden då dessa ofta är befolkade.

Kollektivtrafiken

Kollektivtrafiken kommer under vissa tider på dygnet att bli lidande tidsmässigt över sådana här platser då de tvingas stanna och väja för gående och cyklister. Det är därför svårt att beräkna tidsåtgången för passagen. En annan aspekt som tas upp i skriften *Shared Space- trafikrum för alla* är att förbättrade förhållande för fotgängaren i staden leder till mer människor vilket i sin tur utgör ett större kundunderlag för kollektivtrafiken (Wallberg *et al.* 2008 s. 64). Köbildning har visats bland annat ifrån Drachten, Holland minska vid Shared Space-gestaltade platser. Trafikljus och reglering togs här bort i en hårt trafikbelastad korsning med resultatet att trafiken flöt på bättre om än i lägre hastighet (Wallberg *et al.* 2008 s. 100). Detta tyder på att Shared Space-lösningar inte alltid medför sämre framkomlighet för bilister och kollektivtrafik

Negativa aspekter av Shared Space

Den otydlighet och osäkerhet som platsen kräver är samtidigt något som till en viss del upplevs negativt. Trafikplaneraren Anders Lindholm uttrycker det som att man vill ha sitt övergångsställe där man vet att man går vid grön signal. Den negativa känslan av otydlighet är däremot något som man med tiden vänjer sig vid och som med tiden försvinner².

En stor nackdel med Shared Space-tyor är att synskadade känner sig utsatta på sådana platser. Det är svårt att med gestaltning, taktila plattor, stråk och liknande uppnå samma trygghetskänsla som en grön signal och ett övergångsställe ger. En ganska osann trygghetsupplevelse när man vet att den största delen av olyckor

² Lindholm Anders, 2010, trafikplanerare, Tyréns Linköping, muntl. Telefonsamtal 2010-05-05

sker vid övergångsställen (Jaredson 2002 s. 14). I praktiken, vid så låga hastigheter och med de sociala normer och värderingar som vi har tror Anders Lindholm att det inte borde vara ett problem för den här gruppen att passera ytan. Upplevelsen av otrygghet är dock nog så förhindrande för gruppen och detta bör tas på största allvar och gestaltning måste svara mot deras önskemål så långt som möjligt.

Andra grupper i samhället som sägs uppleva Shared Space-situationer negativt är äldre och barn. Äldre främst ur aspekten att de upplever otydligheten och osäkerheten i plasten obehaglig och negativ och barn då de har svårt att läsa av trafiksituationer. Vad som ändå talar för att Shared Space-konceptet skulle fungera för dessa grupper är den låga hastighet som råder på en Shared Space-plats (Wallberg *et al.* 2008 s. 63).

Förutsättningar för att anlägga en Shared Space

Vilken plats kan härbärgera en sådan här trafiklösning? Hur skall platsen se ut och vilka krav måste det finnas för att trafiklösningen skall fungera?

Motiv

Mina resultat från samtal och studiebesök visar gemensamt att det måste finnas ett tydligt motiv och att trafikplatsen måste fylla ytterligare en funktion än bara trafikled. Människor måste vilja röra sig över och vilja använda platsen för att den skall fungera. Landskapsarkitekt Helena Hasselberg, menar att en sådan trafiklösning inte kan göras överallt³. Det är svårare att visa på fysiska förutsättningar för trafiklösningen då det finns en rad olika exempel på lyckade Shared Space-lösningar och då dessa kan se mycket olika ut (Wallberg *et al.* 2008).

I samtal med Anders Lindholm, trafikplanerare framkom det att ett av de största kraven för att få en Shared Space-lösning att fungera är att det ska finnas en balans mellan antalet gående och antalet bilar. Om det inte rör sig människor på plasten finns det inget motiv för att använda sig av Shared Space-principer och inte heller någon möjlighet.

Gestaltning

Under samtalet med Helena Hasselberg framgick gång på gång att den största faktorn för att få en Shared Space att fungera är att lyckas gestalta en trafikhastighetsdämpning. Så låg hastighet att bilen väljer att väja för människan. Vidare framgick att Helena tror att gestaltningen av platsen är viktig. Platsen skall vara lagom möblerad och styra trafikanterna lagom mycket så att man får den eftersträvnadsvärda graden av osäkerhet.

Vid gestaltningen av en Shared Space-lösning måste man lyckas med att få vägen och omgivningen att berätta hur man skall bete sig på ytan. Detta kan man åstadkomma på flera sätt säger Anders Lindholm bland annat genom avsmalning av entréer, upphöjning av ytan och genom markbeläggning. För att trafikrummet skall upplevas ett attraktivt offentligt rum behövs också möblering i form av

³ Hasselberg Helena, 2010 landskapsarkitekt, Tyréns Linköping, muntlig Samtal 2010-04-16

bänkar, fontäner och ljusarmaturer. Det är dock viktigt att körytan hålls så ren som möjligt. Här skall trafikslagen finnas på lika villkor och det är viktigt att trafiken inte styrs för mycket då effekten som eftersträvas vilken lätt uteblir. Anders Lindholm menar att om platsen ligger i en korsning med trafikflöden ifrån olika håll är detta en fördel men inget krav. Små ytor ger större effekt på hastighetsdämpning men det finns exempel på ytor som är stora, främst ifrån södra Europa som också fungerar.

Helena menar att det inte finns någon konflikt mellan attraktiva platser och mycket trafik. Människor gillar den aktivitet som sådana platser erbjuder och dessutom upplevs de trygga ur perspektivet att det rör sig mycket människor.



Fotografier från Skvallertorget som visar människor och trafik på torget.

Enligt vad Jan Gehl berättar i sitt tv-program är det viktigt att våra stadsrum är små och intima om de skall fungera socialt, detta då det är viktigt att rummet är lättöverskådligt om människor skall trivas. Stadsrummet måste även inbjuda till aktivitet för att, som Jan Gehl uttrycker sig, ”ingenting händer där ingenting händer” (Mortenson 2000).

Hastighet

En viktig grundsten i hur en Shared Space-lösning fungerar är hastighetsdämpning. Krockvårdskurvan visar att olyckor som sker i hastigheter under 30km/h sällan uppstår och att de mycket sällan leder till skada (Wallberg *et al.* 2008 s.55). Hastighetsdämpning av biltrafiken är därför essentiellt om man vill uppnå trafiksäkerhet.

Sänkt hastighet uppnår man främst med ombyggnation. Forskning visar att det endast är 10 % som lyssnar på reglering medan hela 60 % reagerar på ombyggnation (Jaredsson 2002 s. 3). Av dessa två anledningar bör gator i centrum gestaltas på ett sådant sätt att de signalerar att man bör färdas med låg hastighet.

Uppsalas trafiksituation

Då uppsatsens mål är att undersöka vad en Shared Space-lösning skulle innebära för en korsning i Uppsala bör det ingå en förståelse för hur stadens trafiksituation ser ut idag, samt vilka trafikmål Uppsala har. Detta för att förstå om en sådan trafiklösning skulle platsa i Uppsalas framtida målbild för trafiken.

Ett av Uppsalas trafikmål är att biltrafiken skall ske på stadens villkor. I trafikplanen från 2006 tas det upp att i centrum skall gatan som offentligt rum ges ökad betydelse. I Uppsalas stads översiktsplan från 2002 har kommunen dessutom gjort en prioritering mellan trafikslagen. Gående skall prioriteras först följt av cykeltrafik och kollektivtrafik. Längst ner i prioriteringslistan återfinns biltrafiken. Denna prioritering skall främst gälla i Uppsalas centrala delar (Uppsala kommun 2006 s.15).

Andelen transporter som sker i bil i Uppsala ökar och ser i prognoser ut att fortsätta göra det (Uppsala kommun 2006 s.17). Staden präglas fortfarande mycket av bilen som gör dess miljö oattraktiv och farlig. Det sker ungefär 500 trafikolyckor per år i Uppsala vilket i jämförelse med liknande svenska städer är en hög olycksstatistik (Uppsala kommun 2006 s.18-27). Förändringar behövs för att göra Uppsalas trafiksituation bättre och dessa förändringar bör främst verka för att få ner antalet bilar i centrum samt för att få ner hastigheten på de bilister som rör sig där. Detta utan att försämra tillgängligheten och framkomligheten då stadskärnans överlevnad hänger på att människor och varor lätt kan transporteras till centrum.

Uppsala satsar idag inte på ombyggnation av gator till gångfartsgator, gågator eller Shared Space enligt trafikplanerare Daniel Fritz. Dessa åtgärder har inte kommit upp till diskussion som ett tillvägagångssätt för att uppfylla de ställda trafikmålen. Däremot satsas det på att ge gator en attraktiv utformning och på att öka antalet cykelställ i centrala Uppsala⁴.

Uppsalas trafikmål

Uppsala har högt ställda mål för trafiken vilka enligt Uppsalas Trafikplan från 2006 är:

- gåendes villkor skall förbättras, med början i stadskärnan
- cykeltrafiken ska ersätta en del av dagens korta bilresor och därmed öka sin andel av det totala resandet
- kollektivtrafiken ska öka sin andel av det totala resandet
- biltrafiken skall ske på stadens villkor
- trafiksäkerheten ska ges ökad betydelse
- trafikens miljöbelastning ska minska

Islandsfallets östra korsning

Hur fungerar korsningen och vilken funktion har den idag? Finns det motiv och möjlighet för en ombyggnation av korsningen enligt principen Shared Space.

⁴ Fritz Daniel, 2010, trafikplanerare Uppsala kommun, muntl. Samtal 2010-05-05



Fotografier över korsningen utformning idag

En sak som har gjorts i Uppsala och som är av betydelse för den aktuella korsningen är att Östra Ågatan har byggts om till en torggata vars syfte är att skapa ett attraktivt offentligt rum i centrum främst ur gåendes perspektiv (Trafikplan kortversionen 2006 s. 5). Torggatan tar slut vid Islandsbrons korsning vars utformning idag är en traditionell trafikreglerad korsning med trafikljus. Korsningen är idag främst en biltrafikplats som inte välkomnar människor. I dagsläget finns inga planer för att omgestalta korsningen. Korsningen anses med sina trafiksignaler fylla de trafikbehov som finns relativt bra. Korsningen anses inte heller prioritera bilisten framför gång- och cykeltrafikanter i någon avsevärd grad och därför anses det inte finnas något behov av ombyggnation⁵.

Samtalet med Rolf Sundborn om korsningens trafiksituation visar på främst två intressanta aspekter. Per veckomedeldygn passerar hela 6000-8000 cyklar med toppnotering upp emot 12000 cyklar korsningen. Genom korsningen passerar även 14 -15000 bilar per veckomedeldygn.

Den andra intressanta aspekten är att det i motsats till vad man skulle kunna tro sker inte många olyckor i den här trafikmässigt ganska röriga korsningen. Rolf Sundborn anser att detta beror på att ” ju bökgigare det är desto mindre olyckor sker det”. Mellan åren 2003-2007 skedde tre polisrapporterade olyckor. Olyckorna var av lindrig art och uppstod mellan fotgängare och bilist.

Det finns ingen uppmätt data över hur många fotgängare som rör sig genom korsningen idag. I framtiden ser korsningens belastning ut att minska då flera nya broar planeras söder om bron, både en cykel- och gångbro till stadsparken samt en bilbro planeras⁶.

Inventering av korsningen

Inventeringen av korsningen visade att det finns ett visst flöde av människor som rör sig rakt igenom korsningen i cykelbanan. Att det rör sig människor över korsningen är viktigt enligt Anders Lindholm om man skall få en Shared Space-lösning att fungera på platsen. Troligtvis är flödet av gående här idag inte tillräckligt för att uppnå en balans med bilflödet.

⁵ Fritz Daniel, 2010, trafikplanerare Uppsala kommun, muntl. Samtal 2010-05-05

⁶ Sundborn Rolf, 2010, trafikplanerare Uppsala kommun, muntl. Telefonsamtal 2010-05-04

Analysen visade att korsningen idag upplevs som en barriär av gående som passerar längs med Östra Ågatan. Gående hänvisas till att röra sig på övergångsställen som gör att vägen över korsningen blir en omväg. Detta gör att ett flertal väljer att röra sig i cykelbanan. Korsningen skär dessutom av tillgängligheten till Fyrisån på platsen, något som delvis uppvägs av ett litet parkrum som har gjorts på Islandsbrons södra sida. Ett parkrum som med en ombyggnation säkert hade blivit mycket populärt och välbesökt.

Idag signalerar korsningen med de trafikreglerande åtgärder som finns på platsen att detta inte är ett rum att uppehålla sig i utan den har egentligen bara ett syfte vilket är transport.

Korsningen är beläget på en attraktiv plats med god utsikt över ett av Uppsalas mest kända landmärke, Slottet. Läget vid vattnet och närheten till centrum och ett flertal uteserveringar är ytterliga aspekter som gör läget attraktivt för stadens invånare.

Islandsbrons östra korsning har redan idag en viss rumslighet med byggnader i öster och Fyrisån i väster. Flödet norrut och söderut upplevs inte så påtagligt på grund av stora träd men också då korsningen är vriden. Rumslighet är en viktig aspekt att ta hänsyn till om man vill skapa ett attraktivt offentligt rum.

SWOT

Styrkor: Ett idag fungerande trafikrum.

Svagheter: Ett oattraktivt rum att uppehålla sig med ett läge nära centrum med mycket bilar och cyklar i rörelse.

Möjligheter: Att göra platsen till en social punkt och attraktivt stadsrum där trafiken får ske på gåendes och cyklisters villkor. Prioritera gående och cyklister vilket ger en mer hållbar, långsiktig lösning för Uppsala centrum.

Framtida hot: Ökade bilflöden samt cykelflöden i korsningen gör att platsen blir ännu mer rörig än vad den upplevs idag. Detta kan leda till att platsen blir mer olycksdrabbad. Framst då cykel/cykel riskerar att krocka. Ett ökat antal gående som vill röra sig genom korsningen över cykelbanan medför även en ökad risk för konflikter och olyckor.

Analys av sociala aspekter i korsningen

I dagsläget är korsningens främsta funktion ur människans synvinkel av nödvändig slag (Gehl 2003 s.7). Stadsrummet används för att transportera sig på olika sätt, som gående, på cykel, i bil eller buss. Samtidigt kan man ana att platsen är belägen på sådant sätt att platsen lockar till promenad men även till möjligheten att sätta sig ner och beundra vattnet, utsikten, asptrappan eller myllret av trafikanter. I dagsläget är dock sådana här valfria aktiviteter begränsade till räcken längs ån och till de uteserveringar som ligger i nära anslutning till korsningen. Sociala aktiviteter som konversationer, spontana möten och lek begränsas således. Aktiviteter av detta slag bör kunna frodas på platsen, detta då sådana sysselsättningar främst är beroende av att det rör sig mycket människor på ytan. En av de vanliga upplevelserna i det offentliga rummet är transport av människor och varor (Gehl 2003 s. 21). En aktivitet som Islandsbrons östra korsning kan erbjuda människor.

Går det att anlägga en Shared Space i korsningen öster om Islandsbron?

Korsningen är belägen på en attraktiv plats med närhet till Fyrisån och utsikt över Uppsala slott. Den ligger centralt och det rör sig mycket människor i korsningen. Detta är aspekter som gör korsningen lämplig för en gestaltning enligt Shared Space-principen. Samtidigt framgick det att platsen inte är självklar för en gestaltning enligt Shared Space-konceptet, detta främst på grund av den komplicerade trafiksituation som råder i korsningen.

Svårigheter

Den stora mängd cyklister som rör sig rakt igenom i korsningen kommer att utgöra det största problemet anser trafikplaneraren Anders Lindholm. Cyklister på Shared Space-tytor kan vara ett komplicerat problem enligt Anders. Främst för att det i undersökningar visar sig att 90 % av bilar väjer för gående medan det endast är 35 % som väjer för cyklisten. Detta då många är medvetna om att cyklisten är en form av fordon som skall följa högerreglen. Cyklisten svarar inte heller på de hastighetsdämpande åtgärder som man idag kan vidta vid till exempel en Shared Space. För att lösningen skall fungera kommer det behövas ett flöde av fotgängare rakt igenom korsningen⁷.

Ytterligare problem som Anders Lindholm liksom Daniel Fritz⁸ ser med korsningen är den vänstersvängande biltrafiken genom korsningen som kan ge upphov till trafikfara. Daniel Fritz var utöver säkerhetsperspektivet även bekymrad över hur en Shared Space-lösning skulle fungera för de busslinjer som passerar korsningen.

Den vänstersvängande trafiken i korsningen är ett problem som kommer bli svårt att åtgärda då man endast kan förbättra men inte helt eliminera det farliga momentet. Ett annat problem som jag ser med det stora antalet cyklister som passerar rakt över korsningen är att vid en ombyggnation måste cyklarna integreras med en ström av gående på platsen något som jag tror blir svårt att genomföra.

Möjligheter

Anders Lindholm ser samtidigt att det finns möjlighet men att det krävs en del åtgärder. Körytan bör tas ned i storlek och då det förekommer skymmande hus bör körytan flyttas så långt västerut mot vattnet som möjligt för att ge bättre sikt. En annan möjlighet som Anders ser är om man skulle lyckas med alternativa körvägar få ned antalet bilar i korsningen till nivåer under 8000 bilar/medeldygn. Detta är en gräns för när man kan blanda cyklist- och biltrafikanter. Om man lyckas med dessa åtgärder ser Anders Lindholm att det finns en möjlighet för att använda sig av Shared Space-lösning men att det inte ur trafikperspektiv är någon självklar plats.

Under samtalet med landskapsarkitekt Helena Hasselberg visade jag bilder av korsningen öster om Islandsbron och frågade om hon trodde att det vore lämpligt med en Shared Space-lösning i korsningen. Hon tror på platsen, att man skulle

⁷ Lindholm Anders, 2010, trafikplanerare, Tyréns Linköping, muntl. Telefonsamtal 2010-05-05

⁸ Fritz Daniel, 2010, trafikplanerare Uppsala kommun, muntl. Samtal 2010-05-05

kunna skapa ett offentligt, attraktivt och välbesökt rum här. Helena anser att det vore bra med en lösning som prioriterade cyklister och gående då flera rörelsestråk för dessa ansluter till korsningen. Helena Hasselberg har däremot svårt att utifrån bilderna uttala sig närmare⁹.

Illustrationer

Som har nämnts tidigare under avgränsningar omfattar inte mitt arbete av en gestaltning. Jag valde att göra enkla illustrationer och perspektiv på korsningen då denna metod är beskrivande för vad en ombyggnation av korsningen skulle innebära. Syftet med illustrationerna är endast att påvisa hur korsningen skulle kunna se ut utan det trafikreglerande system som finns där idag. För att göra illustrationerna talande så har jag valt att ta med en före- och en efterbild på korsningen.



Illustration över korsningens utformning idag.



Illustration över korsningen efter en ombyggnation enligt Shared Space

⁹ Hasselberg Helena, 2010 landskapsarkitekt, Tyréns Linköping, muntlig Samtal 2010-04-16

Diskussion

Målet med min uppsats var att undersöka om en omgestaltning av Islandsbrons östra korsning enligt Shared Space-principer skulle vara möjlig och önskvärd. Resultaten är inte entydiga och för att få ett bättre mer tydligt resultat hade det krävts mer efterforskning samt ett komplett gestaltande förslag. Resultatet av studien visar att det finns både för- och nackdelar med en ombyggnation av korsningen. Jag tycker dock att resultatet entydigt visar att trafikintegration i stadscentrum är en metod som man bör arbeta efter på centrala platser för att skapa attraktiva städer.

Reflektioner om mitt tillvägagångssätt

Litteraturstudien gav uppsatsen den bakgrund och mycket av de argument som jag använde mig av under arbetet. Samtidigt var studierna givande då det var intressant att få en större kunskap om filosofin bakom och om historien. Kännedom om fungerande exempel ifrån andra platser har sporrat mig i min tro på trafikintegration och, visat på att uppsatsen är relevant och viktig.

Under arbetet med den inledande litteraturstudien till uppsatsen blev jag medveten om att det inte är en neutral debatt som pågår om trafikintegrering och i synnerhet inte om Shared Space. Mina källor är färgade av detta faktum och likaså finns det en stor möjlighet att min uppsats är påverkad av detta.

Både studiebesöket och samarbetet med Hanna Centervall var positivt för mitt arbete. Detta motiverade mig och hjälpte till att driva arbetet med uppsatsen vidare. Innan studiebesöket hade ett av mina största tvivel med trafiklösningen varit att jag antog att människor inte ville vistas i en bilmiljö som en korsning utgör. Kanske för att jag själv inte har upplevt någon trivsamt trafikplats. Mina observationer på platsen och samtal med Helena Hasselberg visade på det motsatta och själv upplevde jag korsningen positivt.

En sak som jag i efterhand saknade i mitt arbete är att jag borde ha tagit kontakt med andra discipliner, som stadsplanerare och landskapsarkitekter i Uppsala. Detta hade gett uppsatsen ett större djup.

Inventering och analys fick på grund av min medvetna avgränsning ett begränsad utförande. Trots det begränsande utförandet gav analysen och inventeringen uppsatsen flera viktiga aspekter och gav en större förståelse för situationen idag. En aspekt som har varit svår att få belägg för är gåendes rörelsemönster i korsningen då inga mätningar gjorts. Jag förlitade mig till de observationer jag gjorde på platsen.

Illustrationerna gav arbetet en form av verklighetsanknytning som jag upplever som positiv för arbetet. Jag tycker dessutom att de gav en god förståelse för vad en Shared Space i korsningen skulle innebära vilket känns som ett tungt argument för en ombyggnation.

Min uppsats

Arbetet med uppsatsen gjorde att jag fick upp ögonen för ett aktuellt och spännande ämne inom stadsplanering som trafikintegrering utgör. Jag anser att jag kommer ha stor användning av detta i mina fortsatta studier men även för

framtida arbetsprojekt, eftersom ämnet idag diskuteras i landets kommuner och att fler och fler efterfrågar sådana här trafiklösningar.

Något som har varit till stor hjälp för mig med mitt arbete med uppsatsen är den vetenskapliga ramen som vi arbetade efter. Detta fungerade för mig som en form av rättesnöre att hålla mig efter. Det begränsade mig på ett positivt sätt samtidigt som det har hjälpt uppsatsen framåt.

Det som har varit svårt är att beräkna tidsåtgången, speciellt när det gällde att få tag i personer. Arbetet med texten språkligt har också varit bitvis svår och här känner jag att jag har utvecklats och tagit stor lärdom. Det har varit nyttigt för mig att få uttrycka mig i ord samt att få större kunskap i hur man skriver vetenskapligt.

Islandsbrons östra korsning

Inventeringen visade att det finns ett visst flöde av gående genom korsningen men att den troligtvis inte är i balans med trafikflödet. Inventeringen och analysen visade samtidigt att det finns ett flertal destinationer dels i korsningen men också destinationer runt om korsningen. Vid en eventuell ombyggnation finns det därför en stor möjlighet att gåendeantalet som väljer att passera korsningen rakt över skulle öka. Samtidigt finns det tecken på att bilflödet kommer att minska på grund av planerade nya broar söderut men också till en viss del då ombyggnationen i sig skulle innebära en mindre attraktivt vägval för bilister. Kanske hade en tillräcklig balans mellan gående och bilister på så sätt uppnåtts.

Resultatet visade att ett av korsningens stora bekymmer för en ombyggnation är antalet cyklar som passerar här. Cyklarna som i sig kanske är motiv nog att vilja få till stånd en ombyggnation då cyklister i dagsläget inte prioriteras speciellt högt på platsen. Resultatet visar dock att det är svårt att genom gestaltning minska cyklistens hastighet. Dessutom har cyklister en förmåga att ta för sig i trafiken som kan leda till farligt situationer i korsningen. Samtidigt kan man tycka att cyklar borde svara på konceptet Shared Space på ungefär samma sätt som bilen. Filosofin som ligger bakom konceptet bygger på människans förmåga att själva bedöma risken och att förändra sitt beteende efter detta. Kanske är cykelproblematiken något som man idag inte har undersökt tillräckligt. Det är ju trots allt samma människor som sitter på cykeln som bakom ratten.

Shared Space, något för Uppsala?

Uppsatsens resultat visar att ur vissa aspekter hade en Shared Space-lösning varit önskvärd. Platsen talar för konceptet så till vida att det finns goda möjligheter att skapa ett attraktivt stadsrum och att det finns ett motiv för trafikintegrering. Däremot är det osäkert om hur man trafikmässigt skulle lösa korsningen. Jag tror dock att det mesta går att lösa och att det är en fråga om pengar och ambition. Frågan är alltså till en stor del om Shared Space är något som Uppsala kommun vill ha? Om de möjligheter som lösningen erbjuder anses vara eftersträvansvärt.

Korsningens största problem om man vill se en ombyggnation är att den idag fungerar tillfredställande. Man vet inte vad man går miste om vilket gör att det saknas vilja för att förbättra situationen. Frågan är enligt mig om Uppsala nöjer

sig med en teknisk fungerande offentlig miljö för sina invånare eller om de har högre ambitionsnivå än så.

Jag anser att det finns en grund för en ombyggnation av korsningen men samtidigt inser jag att det inte är något som står högst upp på prioriteringslistan för Uppsala stad. Det finns säkert mer akuta problem att åtgärda men det är min förhoppning att trafikintegrering är något som Uppsala kommun i framtiden kommer att ta med vid ombyggnationer av centrala stadsrum.

Något som står högt upp i en prioriteringslista är gång- och cykeltrafikanter i *Uppsalas Trafikplan 2006*. Det har slagit mig när jag har läst trafikplanen att de trafikmål och prioriteringar som kommunen eftersträvar går hand i hand med Shared Space principer och koncept. Det verkar som om Uppsala vill ha Shared Space-lösningar i innerstaden fastän att de själva inte är medvetna om det. Frågan kvarstår dock om Islandsbrons östra korsning är rätt plats för en sådan trafiklösning i Uppsala.

Referenser

- Brandberg, V m.fl. (1998) *Lugna Gatan*, Stockholm, Svenska Kommunförbundet examensarbeten
- Brenner, A (2006) *Shared Space som koncept för planering av det offentliga rummet*. Examensarbete, Lunds tekniska högskola, Institutionen för teknik och samhälle
- Calms, W (2008) *The Safety of danger*, ett kapitel ur boken, *How to live dangerously* (elektronisk) Tillgänglig: <http://www.hamilton.baillie.co.uk/> (2010-05-11)
- Clarke, E (2006) *Shared Space- the alternative approach to calming traffic* (elektronisk) Tillgänglig: <http://www.hamilton.baillie.co.uk/> (2010-05-11)
- Gehl, J (2003) *Livet mellan husene*, Köpenhamn, Arkitektens Förlag
- Hamilton-Baillie, B (2008) *Towards shared space*, artikel (elektronisk) Tillgänglig: <http://www.hamilton.baillie.co.uk/> (2010-05-11)
- Hamilton-Baillie, B (2007) *Shared Space: Reconciling People, Places and Traffic*, artikel (elektronisk) Tillgänglig: <http://www.hamilton-baillie.co.uk/> (2010-05-11)
- Jaredsson, S (2002) *Utvärdering av Skvallertorget i Norrköping*, Examensarbete, Linköpings Universitet, Institutionen för teknik och naturvetenskap
- Lynch, K (1972) *Image of the city*, Cambridge, M.I.T Press
- Mortensen, L (2000) *Livet mellan Husen* TV program, SVT& P Bech Film, Köpenhamn Sändes i SVT kanal 2 (2000-05-29)
- Nielsen, G (2007) *Den Goda Staden; Traffic integration or segregation for sustainable city- A review of current debate and literature* Litteraturstudie Stockholm, Vägverket
- Sveriges kommuner och landsting (2007) *TRAST, Trafik för en attraktiv stad, utgåva 2*, Stockholm, Sveriges Kommun och Landsting
- Uppsala kommun (2006) *Trafikplan 2006 för Uppsala stad*, Uppsala, Uppsala kommun
- Uppsala kommun (2002) *Översiktsplan 2002 för Uppsala stad*, Uppsala, Uppsala kommun
- Uppsala kommun (2010) *Uppsala Kommuns hemsida*, Turistkarta, (elektronisk) Tillgänglig: <http://kartor.uppsala.se/int/index.htm>
- Wallberg, S m.fl.(2008) *Shared space- Trafikrum för alla*, Stockholm, Sveriges Kommuner och Landsting och Kommentus
- 12Manage (2010) *12 Manage* (elektronisk) Tillgänglig: http://www.12manage.com/methods_swot_analysis_sv.html (2010-05-10)