

## Shared space/Samnýtt rými

-Lögmál shared space/samnýtts rýmis skoðuð í samhengi við hlutverk borga, sögu og þróun gatna og götur sem leiksvið félagslegra athafna.

Alba Solís



Listaháskóli Íslands  
Hönnunar-og Arkitektúrdeild  
Arkitektúr

## Shared space/Samnýtt rými

-Lögmál shared space/samnýtts rýmis skoðuð í samhengi við hlutverk borga, sögu og þróun gatna og göturými sem leiksvið félagslegra athafna.

Alba Solís

Leiðbeinandi: Ólafur Tr. Mathíesen

Vorönn 2011

## ÚTDRÁTTUR

Áhrif bílaumferðar á líðan fólks í borgarrýmum er umhugsunarverð. Nú hefur sú hugsun rutt sér til rúms að samnýta götur í heild sinni fyrir gangandi, hjólandi og akandi umferð. Sú hugmyndafræði hefur hlotið nafnið *Shared space* og mun útleggjast hér sem *samnýtt rými*.

Samnýtt rými er aðferð til að snúa við þeirri þróun sem orðið hefur í borgum síðan á miðri síðustu öld. Síðan þá hafa borgir verið skipulagðar með það í huga að það sé réttur hvers og eins að geta ekið um þær óhindrað. Frá dögum Aristótelesar hefur félagslegur þáttur borga verið talinn þeirra helsta sérkenni og mikilvægt er að sá þáttur falli ekki í gleymsku. Mannlíf sem áður skapaðist við daglegar útréttningar fólks hefur að vissu leyti horfið af götunum vegna bílvæðingar. Sá þáttur borga að bjóða sífellt upp á óvænt mannleg samskipti hefur því ef til vill minnkað.

Hugmyndafræði samnýtts rýmis leyast við að ná mannlífi aftur út á göturnar og bæta hlutskipti gangandi og hjólandi vegfarenda í umferðinni. Það er gert með því að útrýma aðgreiningu mismunandi tegunda umferðar. Allir hafa jafnan rétt í göturýminu og treyst er á athyglisgáfu vegfarenda og hæfni þeirra til að lesa aðstæður. Niðurstaðan er lækkun aksturshraða og aukning fótgangandi vegfarenda.

Hugmyndafræðin er andsvar við miklum reglugerðum og bent er á að umferðarljós og aðrar hefðbundnar aðferðir til aukins umferðaröryggis geti haft þveröfug áhrif. Leitast er við að gera göturnar sem mest aðlaðandi fyrir augað, til að mynda með því að draga fram prýði hvers staðar og minnka kraðak umferðarskilta. Nokkur reynsla er komin á notkun samnýtts rýmis. Útfærslurnar eru jafn ólíkar og þær eru margar því ekki er hægt að styðjast við fyrirframgefna uppskrift.

Hugmyndafræðinni hefur ekki verið beitt gagngert hér á landi en ákveðnar götur í Reykjavík minna um margt á samnýtt rými.

## **EFNISYFIRLIT**

Inngangur.....	bls. 4
Hlutverk og sérstaða borga.....	bls. 5
Áhrif bílvæðingar á borgir.....	bls. 7
Þróun gatna og skipulag borga - flóttinn af götunni.....	bls. 8
Andsvar.....	bls. 11
Samnýtt rými - Ný hugmyndafræði fæðist.....	bls. 12
Útfærslur samnýtts rýmis.....	bls. 14
Gagnrýnisraddir.....	bls. 16
Skólavörðustígur og Hverfisgata skoðaðar útfrá samnýttu rými .....	bls.18
Niðurlag.....	bls. 22
Heimildaskrá.....	bls. 23

## Inngangur

Áhrif bílaumferðar á líðan fólks í borgarrýmum er umhugsunarverð. Nú hefur sú hugsun rutt sér til rúms að samnýta götur fyrir gangandi, hjólandi og akandi umferð. *Samnýtt rými* ný er aðferð til að jafna út hlutskipti gangandi, hjólandi og akandi umferðar. Öll umferðarskilti, umferðarljós, gangstéttir og önnur boð og bönn eru fjarlægð. Þar ríkir engin aðgreining milli mismunandi tegundar umferðar. *Samnýtt rými* leitast við að bæta almenningsrými og umhverfi fólks án þess að þurfa að banna umferð vélknúinna ökutækja.<sup>1</sup> Hugmyndin er sú að um leið og öll boð og bönn hverfi verði fólk varara um sig.

Hugtakið *Shared space* hefur ekki verið þýtt opinberlega yfir á íslensku. Bein þýðing væri “*deilt svæði/rými*” eða “*deili svæði/rými*”. Sögnin að *deila* er þó í eðli sínu nokkuð ólík ensku sögninni *to share*. *To share* felur í sér að *deila með* sér en íslenska orðið að *deila* getur einnig þýtt að *deila einhverju niður*. Að *deila* niður myndi frekar lýsa götum þar sem aðgreining er til staðar og þykir höfundi því ástæða til að nota ekki orðið *deila*. Hugmyndafræðin gengur út á að allir noti sama rýmið án þess að skilgreina hver á hvaða svæði. Hér verður notast við orðið *samnýtt* sem lýsir vel eðli hugmyndafræðinnar. *Space* verður hér þýtt sem rými. Hugtakið mun því útleggjast hér sem *samnýtt rými*.

Aðal hugmyndasmiður samnýtts rýmis er Hans Monderman. Monderman er hollenskur skipulagsfræðingur fæddur árið 1945. Hann hefur unnið markvisst að því að hægja á umferð og bæta gæði almenningsrýma síðan árið 1969.

Hugtakið *Shared space* kom fyrst fram árið 2000 þegar Hamilton-Baillie, enskur arkitekt, hélt í leiðangur til að kynna sér útfærslur Monderman á götum í Hollandi. Hann hefur verið ötull við að bera út boðskapinn og er nú einn helsti sérfræðingur samnýtts rýmis. Árið 2003 var skipuð nefnd á vegum Evrópusambandsins til að fjalla um og þróá hugmyndirnar. Monderman fór fyrir nefndinni þar til hann lést árið 2008.<sup>2</sup>

Samnýtt rými er aðferð til að snúa við þeirri þróun sem orðið hefur í borgum síðan á miðri síðustu öld. Síðan þá hafa borgir verið skipulagðar með það í huga að það sé réttur hvers og eins að geta ekið um þær óhindrað. Stórar, þungar umferðaæðar sem tengja hverfi saman eru nú raunin í mörgum borgum. Reykjavík hefur að mestu leyti byggst eftir tilkomu bílsins og er þar af leiðandi hönnuð til að akandi umferð

---

<sup>1</sup> Interreg IIIB project

<sup>2</sup> <http://shared-space.org/>. 20. janúar 2011

gangi sem skilvirkast fyrir sig. Yfirleitt er gert ráð fyrir aðgreiningu milli mismunandi tegunda umferðar. Aðgreining getur virkað vel fyrir umferðaþungar götur en raunin er sú að á mörgum stöðum hefur gleymst að gera ráð fyrir þeim sem eru fótgangandi eða hjólandi. Síðustu áratugi hefur verið bent á að áhrif bílavæðingar hafi neikvæð áhrif á líðan fólks í borgum og hefur þróunin verið gagnrýnd mikið.

Mikið hefur verið fjallað um samnýtt rými síðan árið 2004 þegar grein um Monderman og hugsjónir hans birtist í New York Times.<sup>3</sup>

Hér verða lögmál samnýtts rýmis skoðuð í samhengi við hlutverk og þróun borga, sögu aðgreiningar og götur sem leiksvið félagslegra athafna.

### ***Hlutverk og sérstaða borga***

Samkvæmt Eugene Raskin arkitekt eru þrjár megin ástæður fyrir tilurð borgarinnar; verslun, vörn gegn hernaðarlegum árásum og þjónusta.

Hann bendir á að tvær fyrrnefndu ástæðurnar séu nú í raun orðnar úreltar. Verslun og iðnaður hafa flust frá borginni á stærri og opnari svæði og að smærri verslanir og smákaupmenn innan borgarinnar séu að lognast út af. Sú verndandi hönd sem borgin bar fyrir íbúa gegn hernaði sé einnig löngu úrelt, enda hafi það sýnt sig að nú eru stórborgir megin skotmörk í hernaðarlegum árásum.<sup>4</sup>

Ástæðan sem eftir stendur er því aðeins sú síðastnefnda; þjónustan.

Þessu víða hugtaki [þjónustunni] er ekki eingöngu ætlað að lýsa hinu augljósa eins og háskólum, söfnum, bókasöfnum og tónleikahöllum, heldur einnig þeim ótal kostum sem borgarlífið býður upp á, þeim munaði sem þar býðst og hinni endalausu örvun sem fæst af því að hitta nýtt og ólíkt fólk.<sup>5</sup>

Frá dögum Aristótelesar hefur félagslegur þáttur borga verið talinn þeirra helsta sérkenni. Fólk hefur alltaf fundið einhvern tilgang í því að búa nálægt hvert öðru. Í aldanna rás hafa borgir byggst upp með þeim hætti að fólk flyst úr sveitum til borga vegna möguleikanna, fjölbreytileikans og ekki síst nándarinnar við annað fólk. Aristóteles vildi meina að það væri borgarsamfélagið sem skilgreindi okkur sem

<sup>3</sup> <http://www.freewebs.com/mjcassini/Shared%20Space.pdf>. 21.janúar 2011

<sup>4</sup> Raskin, Eugene: *Architecture and people*. Prentice hall inc, 1974. bls. 151-152

<sup>5</sup> Raskin, Eugene: bls. 152. Þýðing höfundar á enskum texta.

manneskjur.<sup>6</sup>

Þeir áþreyfanlegu þættir sem borgin hefur að geyma eru meðal annars götur og torg. Segja má að borgir séu byggðar upp á götum. Net sem gerir okkur kleift að ferðast staða á milli auk þess að staldra við í styttri tíma. Torgið endurspeglar helst þörf okkar fyrir félagslega nánd. Ólíkt götu er torg áfangastaður. Oft eru mörkin milli götu og torgs þó óljós. Þar sem mikið er stoppað á götu verður hún að íverustað og verður þá að ílöngu torgi auk þess að vera ferðaæð. Götur og torg eiga mikinn þátt í því að fólk hugsi um byggt svæði sem borg eða bæ.

Tómas Sæmundsson Fjölnismaður kom til Reykjavíkur árið 1834 eftir dvöl erlendis. Honum leist ekki á blikuna og þótti bærinn ekki merkilegur höfuðstaður. Í fyrsta tölublað Fjölnis skrifar hann grein þar sem hann ímyndar sér hvernig bærinn gæti orðið. Það sem ber einna mest á í skrifunum er hvar skuli leggja götur og torg.<sup>7</sup> Honum virðist þykja það byrjun á að breyta kofaþyrpingunni sem hér stóð í borg.

Á götum og torgum myndast forsenda fyrir mannlíf og mannlífið er borgin. „Án þeirrar félagslegu spennu sem skapast af þróttinum og stigmögnumuninni sem til verður í hópathöfnum er ekkert hlutverk borgarinnar sem ekki væri hægt að framkvæma -eða hefur í raun ekki verið framkvæmt- í strjálbýlli sveit.“<sup>8</sup> Iðandi mannlíf getur verið eins og leikrit og „...rétt eins og vel hannað leiksvið getur gert leikrit enn áhrifameira og undirstrikað tilþrif leikarans...“<sup>9</sup> getur vel hannað borgarrými kvatt til félagslegra athafna. Nú, þegar flestar af upprunalegum ástæður þess að borgir byggðust eru horfnar, er nauðsynlegt að hlúa að þeim þáttum sem enn finnast eingöngu innan borgarinnar. Sú sérstaða borga að bjóða sífellt upp á óvænt mannleg tengsl er mjög mikilvæg, en til þess að þau geti átt sér stað þarf að hanna leikmyndina vel.

Áður urðu til ákveðin tengsl milli ókunnra einstaklinga í nauðsynlegum útréttungum hvunndagsins en eins og Raskin bendir á hafa þær athafnir færst út fyrir borgina og margir sinna daglegum erindum á bíl. Bíllinn virkar letjandi fyrir félagsleg samskipti í almenningsrýmum. Hann býr til einkaryði fyrir hvern og einn svo að þau tengsl sem áður mynduðust við ferðir fólks hafa að miklu leyti horfið.

---

<sup>6</sup> Brown, Jim og Burns, Gary; *Radiant City*. Alberta Film Development Program of the Alberta Foundation for the Arts. 2006

<sup>7</sup> Pétur Gunnarsson: *Péturspostilla*. JPV, 2010. bls. 39.

<sup>8</sup> Mumford, Lewis: „What Is a City?“ The City Reader. Richard T. LeGates og Frederic Stout ritstýrðu. Routledge, 2000. Þýðing höfundar á enskum texta.

## Áhrif bílvæðingar á borgir

Lengst af ríkti gott jafnvægi milli hlutverka borgarinnar. Innan sama svæðis gat rúmast fundarstaður, verslun og ferðaæð. Á síðustu öld breyttist hins vegar eðli verslunar og umferðar mikið. Bílar hafa yfirtekið göturnar og almenn verslun fer nú fram innandyra í verslunarkjörnum.<sup>10</sup> Þar með hefur mannlífi verið kippt af götunum.

Sú borg sem við þekkjum í dag er þrátt fyrir þrefalt fleiri íbúa ekki sú fólkviða sem borgin var á árabilinu 50-70. Reykjavík hefur sætt sömu örlögum og Gyðingar í fornöld, hún er send í dreifinguna miklu [...]

Og það sem er hvað afdrifaríkast: íbúarnir bílvæðast í áður fáheyrðum mæli á Vesturlöndum. Gangandi vegfarendur hverfa inn í bíla [...] Borgin hættir að taka mið af fótáli og hleypur á eftir umferðinni.<sup>11</sup>

Á flestum götum sem hannaðar hafa verið eftir umrædda bílvæðingu er mest tillit tekið til akandi umferðar. Varla er hægt að tala um þær sem götur heldur á betur við að kalla þær brautir. Götur eru ferðaæðar þar sem gert er ráð fyrir fleiri en einni tegund af athöfnum. Brautir eru yfrráðasvæði bíla og þjóna þeim einfalda tilgangi að flytja fólk eða varning milli staða. Á þeim er ekki rúm til annars en ferðalagsins sjálfs. Þessar tegundir brauta eru nauðsynlegar en þeim ætti ekki rugla saman við götur. Á brautunum ríkir aðgreining milli mismunandi tegunda umferðar og á þeim er frumskógr af umferðarljósnum, boðmerkjum og allskyns umferðarskiltum. Á þeim ríkir hvorki jafnvægi milli ólíks ferðamáta né milli hinna ýmsu hlutverka borgarinnar. Þessar brautir er þó að finna víða innan borganna, sérstaklega innan hverfa sem skipulögð voru eftir miðbik síðustu aldar.

„Í gervalli híbýlasögu mannkynsins, hafa götur og torg gegnt lykilatriði sem fundarstaðir fólks, en með tilkomu fúnksjónalismans, voru götur og torg bókstaflega yfirlýst óvelkomin. Þess í stað var komið fyrir brautum, vegum og endalausum grasblettum.“<sup>12</sup>

<sup>9</sup> Mumford, Lewis: „What Is a City?“

<sup>10</sup> Gehl, Jan og Gemzoe, Lars: *New city spaces*. The danish architectural press, 2003. bls. 10-12

<sup>11</sup> Pétur Gunnarsson: bls. 42-43

<sup>12</sup> Gehl, Jan: *Life Between Buildings*. The Danish Architectural Press. 2010. Bls. 45. Þýðing höfundar á enskum texta.

Aðgreining mismunandi umferðar birtist í sinni skýrustu mynd á brautum. Þar hefur hún þann augljósa tilgang að halda vegfarendum öruggum. Hugmyndafræði samnýtts rýmis felst meðal annars í því hvort aðgreiningin sé í raun nauðsynleg á götum. Þar hefur gangstéttin þann tilgang að vera bæði ferðaæð gangandi umferðar og íverustaður. Nú hafa margar fyrrum götur breyst í brautir þar sem ekkert líf er að sjá. Segja má að með samnýttu rými sé leylast við að breyta þeim brautum aftur í líflegar götur. „Ef götur borga eru áhugaverðar, lítur borgin út fyrir að vera áhugaverð; ef þær eru leiðinlegar, lítur borgin út fyrir að vera leiðinleg.“<sup>13</sup> Aðgreining krefst þess að gangandi vegfarendur haldi sig aðeins á gangstéttum og til þess getur komið að á þar sé fólksflæðið svo mikið að ekki sé rými til neins annars en ferðalagsins sjálfs. Reykjavík er fámenn borg svo að sjaldan kemur til þess að mannmergðin sé slík að gangstéttirnar verði yfirfullar. Það er hinsvegar veruleikinn í mörgum stærri borgum. Fólk berst áfram með straumnum og er þannig óbeint meinað að nema staðar.

### ***Þróun gatna og skipulag borga - flóttinn af götunni***

Til að skilja tilurð og upprunalegar ástæður gangstéttá á götum er nauðsynlegt að skoða götur í samhengi við söguna og tíðarandann. Á 19. öld voru fæstar götur steinlagðar; þær voru jarðvegurinn einn. Verslunareigendur og aðrir framtakssamir einkaaðilar hófu að leggja Stein, hellur og þess háttar framan við verslanir sínar og byggingar. Gangstéttin var framlenging af jarðhæðinni. Í lok aldarinnar var gangstéttin orðin mikilvægur þáttur í gatnakerfi borga. Þetta var þó ekki gert til að aðgreina mismunandi tegund umferðar heldur var ástæðan sú að götur voru mjög aurugar og sumstaðar rann klóak eftir þeim. Breska orðið yfir gangstétt, *pavement*, lýsir upprunanum vel. *Pavement* þýðir eitthvað sem er steini lagt eða hellulagt. Gangstéttar voru oft eini staðurinn á götunni sem var steindur og því færðist mannlífið þangað. Umferð hestvagna hélst svo á götunni sjálfri. Þegar bifreiðin kom til sögunnar undir lok aldarinnar hættu gangstéttar að vera hentugasti staðurinn til að ganga á; þær urðu eini löglegi staðurinn til þess að ganga á.<sup>14</sup>

Fyrstu drög að algerri aðgreiningu gagngert til að aðgreina umferð birtust árið 1905. Þar var ekki verið að fjalla um bílaumferð heldur umferð hestvagna. Umrædd tillaga var eftir Eugéne Hénard og fjallaði um hvernig skildi stjórna umferð um Place

---

<sup>13</sup> Jakobs, Jane: *The death and life of great American cities*. Random House. 1961. Bls. 76. Þýðing höfundar á enskum texta.

<sup>14</sup> <http://www.uctc.net/access/36/access-36vibrantsidewalks.pdf>. 08.jan.2011

de l'Opera í París. Þar var bæði gert ráð fyrir akbrautum fyrir hestvagna, sérstöku svæði fyrir fótgangandi vegfarendur ásamt undirgöngum.<sup>15</sup> Árið 1912 var lagt til í tímaritinu *American City* að götur yrðu breikkaðar á kostnað gangstéttu og í kjölfarið voru aðrar athafnir en ganga bönnuð víða á gangstéttum.<sup>16</sup> Árið 1933 var haldin ráðstefna í Aþenu á vegum CIAM (Congrès internationaux d'architecture moderne). Nefndin samanstóð af mörgum áhrifamestu arkitektum síns tíma. Á ráðstefnunni var lögð áhersla á hina „hagnýtu borg“ (e. the functional city). Í hinni hagnýtu borg þótti aðgreining nauðsynleg til að bjarga borgum og færa þær yfir til nútímans. Þá var gert ráð fyrir aðgreiningu mismunandi tegunda umferðar og einnig sérhæfingu hverfa innan borga. Með sérhæfingu hverfa er átt við að aðeins ein tegund af starfsemi fari fram í hverju þeirra. Ákveðin hverfi eru sérstaklega ætluð til atvinnustarfsemi, önnur til iðnaðar, einhver til afþreyingar og enn önnur fyrir íbúðabyggð. Einnig var kveðið á um að íbúðir skyldu standa í háum blokkum sem stæðu á stórum opnum svæðum.<sup>17</sup> Þar með var samband byggðs umhverfis, húsa, og hins óbyggða, gatna, hætt að skipta máli.

Taka verður fram að borgir voru margar mjög óheilsusamlegar eftir þær breytingar sem urðu á borgum í kjölfar iðnbyltingarinnar. Mikill fólksfjöldi hafði fluttst til borganna og reykspúandi verksmiðjur stóðu inn í sótsvörtum íbúðarhverfum. Víða bjó fólk mjög þróngt, lítil birta komst inn í hýbýla og erfitt var að lofta út.<sup>18</sup>

Nefndin mælti eindregið með strangri einangrun umferðar frá öðrum almenningsrýmum. Tillögurnar voru einskonar tæki til að gera borgir hreinni og vistarverur heilsusamlegri. Skýrsla nefndarinnar, þekkt sem Aþenusáttmálinn, var ekki gefin út fyrr en árið 1942 af LeCorbusier og hafði þá gríðarleg áhrif á borgarskipulag og enduruppbyggingu borga á eftirstríðsárunum.<sup>19</sup>

Árið 1963 kom svo út skýrslan *Traffic in towns* sem gerð var af nefnd þar sem Colin Buchanan fór í broddi fylkingar. Þar voru meðal annars tillögur um lóðréttta aðgreiningu umferðar. Sú tegund aðgreiningar hefur þó ekki verið útfærð mikið til

<sup>15</sup> Hamilton Baillie, Ben: "Shared Space: Reconciling people, places and traffic." *Built environment*, No. 2, vol. 34, 2008. bls. 164-165

<sup>16</sup> [http://www.uctc.net/access/36/access\\_36vibrantsidewalks.pdf](http://www.uctc.net/access/36/access_36vibrantsidewalks.pdf). 08.jan.2011

<sup>17</sup> [http://en.wikipedia.org/wiki/Congrès\\_international\\_d'Architecture\\_Moderne](http://en.wikipedia.org/wiki/Congrès_international_d'Architecture_Moderne). 09.jan.2011

<sup>18</sup> Steiner, Ralph og Van Dyke, Willard; *The City*. Henwar Rodakiewicz. 1939

<sup>19</sup> [http://en.wikipedia.org/wiki/Congrès\\_international\\_d'Architecture\\_Moderne](http://en.wikipedia.org/wiki/Congrès_international_d'Architecture_Moderne). 09.janúar 2011

hins ýtrasta en sjá má leifar af henni í flestum borgum.<sup>20</sup> Í Reykjavík eru undirgöng sem liggja undir umferðarþungum götum dæmi um það.

Úr varð tvíþætt aðskilnaðarstefna; aðgreining mismunandi umferðar innan umferðaæðanna sjálfra sem síðan var einangruð frá öðrum almenningssvæðum. Þar með er gert ráð fyrir að götur séu eingöngu til að ferðast um og þeim ætti ekki að blanda við önnur almenningsrými. Viðhorfið um að það sé ekki aðeins áfangastaðurinn sem skiptir máli, heldur einnig ferðalagið, hafði því að mestu verið yfirgefið.

Hér er ekki haldið fram að aðgreining sé slæm, heldur alvarleika þess að aðrir vegfarendur en þeir akandi verði útundan undir formerkjum hennar. Í Kaupmannahöfn hefur til að mynda verið lögð rík áhersla á svokallað „complete streets“. Þar er gert ráð fyrir algerri aðgreiningu en leitast er við að skipta göturýminu sem allra jafnast á milli fótgangandi, hjólandi og akandi vegfarenda og hver hluti hannaður með tilliti til ferðahraða viðkomandi ferðamáta. Þessi hugmyndafræði kom upp rétt eftir síðustu aldamót sem andsvar við því að umferðarverkfræðingar höfðu árum saman aðeins hannað götur til að akstur gengi upp með sem skilvirkustum hætti en gleymt öðrum vegfarendum þeirra.<sup>21</sup>

Um líkt leyti og skýrsla Buchanan birtist barst öllum skólum í Bretlandi bæklingur frá hinu opinbera þar sem minnt var á slysahættuna sem stafar af götum. Á bæklingnum voru myndskreytt skilaboð; “Vertu viss um að börn séu meðvituð um hversu hættuleg umferðin er. Götur eru fyrir bíla og trukka – ekki fyrir gangandi vegfarendur.” Árið 1981 var hrint af stað auglýsingaherferð í Bretlandi þar sem slagorðin voru; “Ein röng hreyfing og þú deyrð”. Þar var brýnt fyrir fólk að gangstéttarkanturinn væru landamæri milli tveggja mjög ólíkra heima, þar sem ekki er pláss fyrir fleira en eina tegund af tilvist. Þessi herferð hafði þær afleiðingar í för með sér að nokkrum árum síðar var miklum meirihluta breskra barna ekið í skólann. Hamilton-Baillie gerir góðlátlegt grín að því að þetta bjóði upp á annað vandamál; offitu barna.<sup>22</sup>

---

<sup>20</sup> Hamilton Baillie, Ben: bls. 164-165

<sup>21</sup> <http://streetswiki.wikispaces.com/Complete+Streets>, 07.desember 2010

<sup>22</sup> <http://www.lsis.org.uk/Services/Policy/Policy-Seminars/Pages/Changingpublicservices-changingprofessionalpractices.aspx>, 06.desember 2010

## *Andsvar*

Þó að aðgreining og sérhæfing hverfa hafi verið leiðandi stefna í skipulagsmálum á þessum tíma voru víða farnar að heyrast gagnrýnisraddir. *Death and Life of great American Cities* eftir Jane Jacobs blaðamann kom út árið 1961 þar sem hún gagnrýnir áhrif þróunar eftirstríðsáraðanna á bandarískar borgir. Hún segir einu von borga um að halda uppi iðandi mannlífi sé fjölbreyttni sem hin nýju sérhæfðu hverfi vanti svo sárlega. Hún bendir á að í fjölbreyttu umhverfi ferðist fólk um gangandi en að það sé nánast ógerningur í sérhæfðum úthverfum.<sup>23</sup>

Árið 1968 skrifaði Björn Ólafsson arkitekt grein sem bar heitið *Er aðalskipulag Reykjavíkur orðið úreld?*. Þar fjallar hann um Aþenusáttmála CIAM, sem aðalskipulag Reykjavíkur byggði að miklu leyti á. Hann bendir á að vandamálin sem honum var ætlað að leysa séu nú úr sögunni. Hann segir einnig á að áður hafi bíllinn verið munaður en sérhæfing hverfa hafi gert hann að nauðsyn.<sup>24</sup> Samkvæmt Birni ætti almenningssamgöngukerfið að þjóna þeim tilgangi að flytja fólk á milli hverfa til að auka fótgangandi umferð innan þeirra. Þar sem almenningssamgöngurnar vanti innan Reykjavíkur verði göngustíga kerfið vart notað nema af „sérvitringum á promenaði“.<sup>25</sup>

Gagnrýnin bar smám saman árangur og brátt var almennt farið að viðurkenna vandann. Árið 1968 var tekin sí úkvörðun að loka aðal verslunargötu Kaupmannahafnar fyrir bílaumferð í því skini að gera borgina gönguvænni. Þeim aðgerðum hefur verið fylgt eftir fram á þennan dag með undraverðum árangri. Útiverutími borgarbúa hefur lengst og fleiri ferðast um gangandi.<sup>26</sup> Á svipuðum tíma varð til hreyfing í Hollandi sem stóð að því að minnka neikvæð áhrif bílaumferðar á mannlíf í íbúðahverfum. Þessu má líkja við vistgötur og heitir Woonerf á Hollensku. Þetta var sérstaklega gert til að gefa börnum aukið ferðafrelsi innan hverfanna. Dregið var úr áherslu á aðgreiningu og umferðarskylti fjarlægð. Árið 1976 viðurkenndi hollenska ríkið hugtakið Woonerf sem aðferð til að draga úr umferðarhraða í íbúðahverfum. Um leið og ríkið hóf að staðla hugmyndafræðina missti hún hylli sína en það var þó vogarsteinn í þeirri þróun sem átti eftir að eiga sér stað í Hollandi. Á

<sup>23</sup> Jacobs, Jane: *The death and life of great American cities*. Random House. 1961. Bls. 229-230

<sup>24</sup> Björn Ólafsson: „Er aðalskipulag Reykjavíkur úreld?“ Birtingur, 14 (2.-4. hefti), 1968. bls. 31-32

<sup>25</sup> Björn Ólafsson: bls. 36

<sup>26</sup> Gehl, Jan og Gemzoe, Lars: bls. 10

tíunda áratugnum fóru bresk stjórnvöld að nota sömu aðferð en undir nafninu „Home zones“.<sup>27</sup> Á þessum götum hafa fótgangandi vegfarendur lagalegan forgang og er þetta form nú þekkt víða. Snemma á níuanda áratug síðastliðinnar aldar spratt upp ný hreyfing undir nafninu New urbanism. Þar fór Jane Jacobs meðal annara í broddi fylkingar. Hreyfingin beytti sér fyrir því að gera borgir og bæi aftur bjóðandi fyrir gangandi vegfarendur til að fá mannlífið aftur á göturnar. Samkvæmt New urbanism er samband hins byggða massa og hins óbyggða mikilvægt „...sem gæti talist andsvar við dauða gatna og þess rýmis sem tapaðist með módernismanum.“<sup>28</sup> Stephen Marshall fjallar um hreyfinguna í bók sinni *Cities, design and evolution*. Hann telur að New urbanism sé það sem næst hefur komist CIAM í áhrifum, með fylgjendur um allan heim.<sup>29</sup> Fjöldi bæja hefur nú verið byggður eftir hugmyndum New urbanism hreyfingarinnar.<sup>30</sup>

### ***Samnýtt rými - Ný hugmyndafræði fæðist***

Tilraunir í anda samnýtts rými má rekja aftur til sjöunda áratugs síðustu aldar þegar fyrrnefnt Woonerf þróaðist í Hollandi, en það er náskylt samnýttu rými. Árið 1978 var Hans Monderman skipaður yfirmaður umferðaröryggis í Friesland sem er svæði nyrst í Hollandi. Þessi ákvörðun var tekin vegna aukinnar hræðslu um öryggi barna í umferðinni. Niðurskurður kom í veg fyrir að hægt væri að styðjast við hefðbundnar aðferðir til að hægja á umferð svo að Monderman greip tækifærið og ákvað að fylgja eigin sannfæringu.<sup>31</sup> Hann hafði takmarkaða trú á áhrifum hefðbundinna aðgerða í umferðaröryggi og hóf að fjarlægja umferðartákn, líkt og gert var í Woonerf nokkrum árum áður. Í stað þess reyndi hann að draga fram ákveðna þætti í umhverfinu sem fólk hrífst af. Þannig myndu vegfarendur aka hægar. Þorpið Oudehaske var það fyrsta sem hann vann að.<sup>32</sup> Honum sjálfum til mikillar undrunar mældist hraði vélknúinna ökutækja 40 prósent hægari en áður hafði mælst.

---

<sup>27</sup> Hamilton Baillie, Ben: bls. 167

<sup>28</sup> Marshall, Stephen: *Cities, design and evolution*. Routledge, 2009. Bls. 45. Þýðing höfundar á enskum texta.

<sup>29</sup> Marshall, Stephen: Bls. 45-46

<sup>30</sup> [http://en.wikipedia.org/wiki/New\\_urbanism](http://en.wikipedia.org/wiki/New_urbanism). 09.janúar 2011

<sup>31</sup> <http://www.freewebs.com/mjcassini/Shared%20Space.pdf>. 21.janúar 2011

<sup>32</sup> Hamilton Baillie, Ben. bls. 167

„Þetta var svo skrítin upplifun,” rifjar Monderman upp, „því fram að þessu voru aðgerðir gegn umferðarhraða aðeins að ná fram 10-20% minnkun. Ég bjóst ekki við að þetta myndi virka svo vel, en það gerði það.“<sup>33</sup>

Fleiri þorp fylgdu í kjölfarið og enn mældist umferð hægari og alvarlegum slysum fækkaði. Árið 1992 varð bærinn Makkinga sá fyrsti til að láta fjarlægja öll umferðarskilti og merkingar. Í stað gangstéttu og gangbrauta voru gerðar svokallaðar óskastíga (e. desired lines) sem endurspeglar helstu ferðir bæjarbúa. Á óskastígunum var undirlag götunnar hrjúfara svo að bílstjórar bæði sjá og skynja með vöðvum og beinum að andrýmið er annað.<sup>34</sup>

„Ólíkt ríkjandi aðferðum við hönnun ferðaæða, leitast lögmál samnýtts rýmis við að sameina, frekar en að aðskilja, mismunandi hlutverk almenningsrýma.“<sup>35</sup> Hugmyndafræðin gengur að hluta út á það að ná aftur því jafnvægi milli hlutverka borgarinnar sem hefur tapast á síðastliðinni öld. Einnig leitast hún við að jafna hlutskipti gangandi, hjólandi og akandi vegfarenda. Með samnýttu rými er reynt að bæta almenningsrými og umhverfi fólks án þess að þurfa að banna umferð vélknúinna ökutækja.<sup>36</sup> Treyst er á athyglisgáfu vegfarenda og mikilvægt er “...að hönnunin komi fram við fólk eins og gáfaða einstaklinga, frekar en vofur sem láti stjórnast af merkjum og kerfum”.<sup>37</sup> Félagsleg meðvitund er mikið sterkari en hverskonar reglugerð.

Kenningin er sú að með því að skapa tilfinningu um óöryggi meðal vegfarenda skapist loks öryggi. Hamilton-Baillie styður þá kenningu með dæmi frá Svíþjóð. Árið 1967 var skipt úr vinstri umferð yfir í hægri. Þetta var gert þrátt fyrir mikla andstöðu almennings, en fólk hræddist aukna slysatíðni meðan á aðlöguninni stæði. Fólk til mikillar undrunar voru áhrifin þveröfug. Slysatíðnin mældist lægri en nokkru sinni áður og hélst í sögulegu lágmarki í nokkurn tíma. Um leið og fólk hafði aðlagast hægri umferðinni spratt slysatíðnin aftur upp í það sem hún hafði verið fyrir

---

<sup>33</sup> <http://www.freewebs.com/mjcassini/Shared%20Space.pdf>. 21.janúar 2011. Þýðing höfundar á enskum texta.

<sup>34</sup> Hamilton Baillie, Ben: bls. 168

<sup>35</sup> Interreg IIIB project ‘Shared Space’, *Shared space – room for everyone*, vol. 1/3. 2005

<sup>36</sup> Interreg IIIB project

<sup>37</sup> <http://www.youtube.com/watch?v=pb1V6I3GZ-w>, 07.desember 2010. Þýðing höfundar á enskum texta.

breytingarnar. Hamilton-Baillie vill meina að það hafi verið óvissan sem var hin raunverulega breyta.<sup>38</sup>

### ***Útfærslur samnýtts rýmis***

Nokkur reynsla er komin á notkun samnýtts rýmis. Útfærslurnar eru jafn ólíkar og þær eru margar. Við útfærslu á samnýttu rými er ekki hægt að styðjast við fyrirframgefna uppskrift. Nauðsynlegt er að meta hvern stað út frá forsendum hvers staðar og hugmyndasmiðirnir telja samtal við notendur götunnar nauðsynlegt. Flestar útfærslur eiga það sameiginlegt að hafa vísi að gangstéttum. Þær hafa sjaldnast gangstéttarkant heldur er undirlagið haft öðruvísi næst húsahliðum. Þau svæði hafa hlotið nafnið „öryggissvæði“ (e. safe space).<sup>39</sup> Þessi munur á undirlagi þarf þó ekki að þýða aðskilnað meðal vegfarenda. Í því samhengi má benda á gangstéttir 19. aldar þar sem þær þóttu einfaldlega heppilegasti staðurinn til að ganga eða staldra við á en ekki sá eini sem var í boði. Vera má að örlítil breyting á undirlagi hjálpi fólki að finna sér sinn stað í göturýminu. Á rannsókn sem gerð var á Ingólfstorgi sumarið 2010 kom í ljós að margir námu staðar við litabreytingu á undirlagi torgsins til að fylgjast með tónleikum.<sup>40</sup>

Erfiðara er að meta gæði rýmis en tölulegar upplýsingar um hraðaminnkun eða lækkaða slysatíðni. Hægt er að mæla tíðni fótgangandi vegfarenda og hversu lengi þeir staldra við sem gefur góða vísbendingu um hversu vel fólki líður í rýminu. Eftir að New Road í Brighton var breytt í samnýtt rými jókst flæði fótgangandi vegfarenda um 63 prósent og 600 prósenta aukning varð á því hve margir námu staðar.<sup>41</sup> Það er ekki tilviljunum háð því sérstök áhersla var lögð á að gatan yrði ekki síður að íverustað en samgönguæð.<sup>42</sup> Í þessari útfærslu er það ekki undirlagið sem markar öryggissvæðið heldur bekkir. Samkvæmt borgarstjóra Brighton hefur myndast nýr „félagslegur suðupottur,<sup>43</sup> á öryggissvæðinu. Bekkirnir eru baklausir svo hægt er að snúa að öryggissvæðinu eða að göturýminu. Þetta kemur ekki í veg fyrir blöndun

<sup>38</sup> <http://www.lsis.org.uk/Services/Policy/Policy-Seminars/Pages/Changingpublicservices-changingprofessionalpractices.aspx>, 06.desember 2010

<sup>39</sup> <http://john-adams.co.uk/2008/05/04/where-and-when-is-shared-space-safe/>. 17. Janúar 2011

<sup>40</sup> Borghildur: *Borgaraleg hegðun*. Borghildur. 2010

<sup>41</sup> <http://www.youtube.com/watch?v=BRKWi5beywQ>. 08. desember 2010

<sup>42</sup> <http://www.urbandesigncompendium.co.uk/newroad> 26. janúar 2011

<sup>43</sup> <http://www.urbandesigncompendium.co.uk/newroad> 26. janúar 2011. Þýðing höfundar á enskum texta.

mismunandi ferðamáta því flestir kjósa að ganga og hjóla í miðju rýminu þar sem bílarnir eru.

Í Norrköping í Svíþjóð var hefðbundnum gatnamótum með umferðarljósum breytt í eitt samfellt torg. Fótgangangi umferð hefur aukist og það hefur sýnt sig að flestir ganga á ská yfir svæðið inn á milli bíla. Fólk virðist einnig vera óhrætt við að stoppa inn á miðjum gatnamótunum. Það sem er afar áhugavert er að breytingin hefur aukið viðskipti í verslunum og á veitingahúsum á svæðinu.<sup>44</sup> Nörrköping er ekki eina dæmið um að verslun hafi aukist þar sem lögmálum samnýtt rýmis hefur verið beitt. Þar sem umhverfið verður huggulegra ganga fleiri um og þar af leiðandi eru fleiri sem nýta þjónustu á viðkomandi stað. Einnig gerir fallegt og notalegt umhverfi það að verkum að verðmæti húseigna eykst.

Samband hins byggða massa og hins óbyggða skiptir ekki síður máli en hönnun götunnar sjálfrar. Það hefur sýnt sig að samnýtt rými virkar best þar sem göturýmið er lokað af beggja vegna. Einnig skiptir starfsemi á jarðhæðum töluverðu máli. Til að gata verði að íverustað þarf að vera eithvað sem styður götuna eins og til dæmis kaffihús og verslanir. Í Ejby í Danmörku voru tvær götur gerðar að samnýttu rými. Önnur gatan hefur aðeins byggingar á aðra hönd en opið svæði á hina. Þar lækkaði aksturshraði ekki og lítt munur er á notkun götunnar eftir breytingar. Á hinni götunni eru byggingar beggja vegna götunnar og mikil starfsemi á jarðhæðum. Þar hefur aksturshraði minnkað töluvert, fótgangandi umferð hefur aukist og fólk staldrar lengur við.<sup>45</sup>

Pó hugtakið samnýtt rými sé nýtt af nálinni mætti halda því fram að þarna sé verið að sækja í gamla tíma. Aðgreining umferðar var þá lítil sem engin og á gömlum upptökum má sjá gangandi og hjólandi vegfarendur flæða lífrænt um á milli bíla, sporvagna og hestvagna.<sup>46</sup> Á ákveðnum stöðum í Barcelona á Spáni, einkum þar sem götur eru þrengstar, hefur gamla kerfið fengið að halda sér. Engar, eða litlar, ráðstafanir hafa verið gerðar til að aðgreina tegund umferðar. Þar sem þrengst er verða oft til skemmtileg samskipti milli bílstjóra og gangandi vegfarenda, enda samvinna nauðsynleg ef allt á að ganga upp sem skyldi.

---

<sup>44</sup> Hamilton Baillie, Ben. bls. 174

<sup>45</sup> <http://www.pps.org/blog/shared-space/>. 09.jan.2011

<sup>46</sup> <http://www.youtube.com/watch?v=ub2MMskdPho&feature=related>. 08.desember 2010

## *Gagnrýnisraddir*

Hans Monderman sagði eitt sinn við Hamilton-Baillie þegar þeir voru staddir á svæði skipulögðu út frá lögmálum samnýtts rýmis; „Hefurðu einhverntíma séð jafn mörg brot á umferðarlögum á einum stað, þetta er stórkostlegt! Aðeins með þessum hætti verður það öruggt, hér eru engir verðir, þú ert einn á báti.“<sup>47</sup> Gagnrýni á samnýtt rými beinist einkum að þessu atriði. Bent er á að sumir finni til óöryggis á götunum þrátt fyrir að tölfraði bendi til lækkaðrar slysatiðni. Gagnrýnisraddir benda á að hugmyndafræðin byggist að miklu leyti á tilgátum um hvernig fólk hagar sér.

Einfaldlega er gert ráð fyrir að allir vegfarendur séu færir um að greina og þekkja hættu og mögulega vá. Þetta er þó ekki sjálfgefið. Einnig er gert ráð fyrir að þeir sem eru í hættu geti brugðist rétt og örugglega við: þeir vita hvað á að gera, þeir eru færir um það og þeir gera ekki mistök. Þetta er heldur ekki sjálfsgagt.<sup>48</sup>

Ofangreint á að miklu leyti við um börn, eldri borgara og fólk með fatlanir. Aðallega hefur verið bent á samnýtt rými geti reynst torfær fyrir fólk með skerta sjóngetu. Bent er á að ætíð ætti að hanna götur út frá getu þeirra veikustu en ekki þeirra sterkustu. Talsmenn samnýtts rýmis viðurkenna vandann en fullyrða að með rannóknum og samvinnu með notendum sé hægt að yfirstíga vandamálið. Monderman segir nauðsynlegt að samtal við þessa hópa fari fram áður en ráðist er í framkvæmdir.<sup>49</sup> Á New Road í Brighton var til dæmis farin sú leið að hafa upphleyptan renning á miðju öryggissvæðinu sem ætlaður er fólk með skerta sjóngetu.<sup>50</sup>

Gagnrýnin beinir einnig spjótum sínum að því að mikið hefur verið gert af málamiðlunum á þeim svæðum sem hafa verið útfærð í anda samnýtts rýmis. Þá er bent á að málamiðlanirnar séu beint á kostnað blöndunar ferðamáta sem hugmyndafræðin snýst í grunninn um. Í Haren í Hollandi voru gerðar miklar málamiðlanir að ósk bæjarbúa. Þar eru gangstéttir og gangbraut. Á gangstéttunum er ekki kantur heldur eru þær afmarkaðar með hjólagrindum. Það eru þó ekki hjólagrindurnar sem hindra blandað flæði heldur sú staðreynd að þær marka einnig

---

<sup>47</sup> <http://www.lsis.org.uk/Services/Policy/Policy-Seminars/Pages/Changingpublicservices-changingprofessionalpractices.aspx>, 06.desember 2010

<sup>48</sup> <http://velobuc.free.fr/download/SharedSpace-Walk21.pdf>. 07. janúar 2011. Þýðing höfundar á enskum texta.

<sup>49</sup> <http://www.freewebs.com/mjcassini/Shared%20Space.pdf>. 21. janúar 2011

<sup>50</sup> <http://www.libranches.org/branches/southeast/projects/NewRoadBrighton.shtml>. 21. janúar 2011

bílastæði. Kyrrstæðir bílar skapa meiri hindrun en hverskonar grindverk eða gangstéttarbrún. Bílarnir mynda vegg svo að erfitt er að hafa yfirsýn yfir göturýmið í heild sinni ásamt því að koma í veg fyrir að gangandi vegfarendur geti farið um rýmið þar sem hentar. Eini hluti svæðisins sem hannaður er beint út frá lögmálinu eru gatnamótin við enda götunnar, enda ber mest á blöndun þar. Umferðarskilti og annað slíkt hefur þó verið fjarlægt og óhætt að segja að breytingin hafi gert umhverfið huggulegra.<sup>51</sup> Útfærslan svipar til neðri hluta Laugavegs, Bankastrætis og Austurstrætis, en þær götur er ekki hannaðar sem samnýtt rými. Þær virka þó á svipaðan hátt og útfærslan í Haren.

Samkvæmt Stuart Reid skipulagsfræðingi er samnýtt rými orðið að tískufyrirbæri sem mikið er talað um án þess að fólk viti nákvæmlega hvað hugtakið felur í sér. Telur hann þetta slæma þróun. Fagaðilar óska margir eftir nánari útlistun á þáttum sem huga þarf að við hönnun samnýtts rýmis og telja sumar útfærslurnar svo ólíkar skilgreiningum hugtaksins að erfitt sé að ná fullum skilning á því. Tvö dæmi hafa verið nefnd sérstaklega í því samhengi.<sup>52</sup>

Kensington Highstreet í London var endurhannað árið 2002. Talsmenn samnýtts rýmis nota götuna sem dæmi um hugmyndafræðina. Grindverk meðfram gangstéttum voru fjarlægð ásamt mestum hluta umferðarljósa og skylda. Þar eru þó enn einhver umferðarljós og gangstéttir. Þar með er ekki treyst á samskipti og almenna skynsemi vegfarenda. Bent er á að aðgreiningin og umferðarljósin hljóti að vera í andstöðu við hugmyndafræðina.

Sama ár voru umferðarþung gatnamót í bænum Drachten endurhönnuð af Hans Monderman. Gatnamótin eru oft nefnd sem dæmi um vel heppnað samnýtt rými. Um gatnamótin fara um 22.000 bílar á dag. Í anda samnýtts rýmis var lögð áhersla á næmni í vali á undirlagi og umhverfið hefur verið gert sem mest aðlaðandi fyrir augað. Öll umferðarljós og mestur hluti skilta var einnig fjarlægður. Þó er sérstaklega gert ráð fyrir aðgreiningu umferðar; gangandi vegfarendur hafa sitt helgunarsvæði, hjólandi umferð er gert að fara yfir akbrautirnar á ákveðnum stöðum og bílarnir hafa hefðbundnar akbrautir til umráða. Akbrautirnar sjálfar eru aldrei hafðar breiðari en sex metrar. Umferðarhnútar hafa minnkað til muna og árleg slysatíðni við gatnamótin hefur minnkað úr rúmum átta á ári í eitt.<sup>53</sup> Sömu sögu er að

<sup>51</sup> <http://velobuc.free.fr/download/SharedSpace-Walk21.pdf>. 07.jan.2011

<sup>52</sup> <http://www.rudi.net/node/21781>. 24.janúar 2011

<sup>53</sup> Hamilton Baillie, Ben. bls. 170-171

segja af Kensington High Street en þar lækkaði slysatíðnin um two þriðju á átta árum.<sup>54</sup> Þessar útfærslur falla ekki undir ákvæði samnýtts rýmis um að útrýma aðgreiningu. Endurhönnunin hefur þó í báðum tilvikum minnkað slysatíðni. Samband milli vegfarenda hefur breyst og meira ber á ýmsum handabendingum og augnsambandi meðal þeirra.<sup>55</sup>

Því má velta fram hvort þetta sé einmitt ásetningur hugmyndasmiðanna; að gefa aðeins fáar og einfaldar skilgreiningar og hugmynd um markmið sem á að nást. Hugmyndafræðin er andsvar við of mörgum reglugerðum; það væri í mótsögn við hugmyndafræðina að staðla hana. Hvað sem gagnrýni líður er niðurstaðan sú að þar sem lögmálum samnýtts rýmis hefur verið beitt aukast gæði rýmisins. Kannanir benda til þess að útfærslurnar njóti vinsælda meðal almennings, jafnvel þó margir efist áður en breytingar eru gerðar. Stærstur hluti fólks finnst það vera öruggara eftir breytingar en fyrir. Takmarkinu um að jafna út hlutverk borga hefur einnig verið náð því almennt segist fólk líta á göturnar sem áfangastað jafnt sem ferðaæð. Þetta hefur gert það að verkum að verlsun eykst.<sup>56</sup> Á sama stað getur rúmast verslun, ferðaæð og fundarstaður.

### ***Skólavörðustígur og Hverfisgata skoðaðar útfrá samnýttu rými***

Engin gata á Íslandi hefur verið útfærð gagngert eftir lögmálum samnýtts rýmis. Á ákveðnum götum má þó sjá vissa þætti sem minna á samnýtt rými. Hér verða bornar saman tvær götur í Reykjavík; Skólavörðustígur og Hverfisgata.

Á Skólavörðustíg má sjá gangandi vegfarendur fara yfir götuna þar sem þeim hentar og hjólandi vegfarendur nýta jafnt götu sem gangstétt. Akandi umferð er hæg í takt við gefinn hámarkshraða, en hann er 30 km/klst. Sjálfskapað lífrænt flæði hefur myndast. Gatan er tvístefna, nema lítill hluti neðan Bergstaðarstrætis, og bílum er lagt beggja vegna götunnar. Breidd göturýmisins, á milli húsa beggja vegna götunnar, er um það bil 14.5 metrar. Fáar umferðarmerkingar eru á svæðinu, engar hraðahindranir, engin umferðarljós og engar gangbrautir.

Á Hverfisgötu er tilfinningin allt önnur. Bílar keyra hraðar, þó hámarkshraði

<sup>54</sup> <http://road.cc/content/news/10654-oxford-circus-gets-shared-space-crossing-naked-streets-momentum-grows>. 06.desember 2010

<sup>55</sup> <http://www.freewebs.com/mjcassini/Shared%20Space.pdf>. 21. janúar 2011

<sup>56</sup> <http://www.rudi.net/node/21781>. 24.janúar 2011

sé sá sami og á Skólavörðustíg. Fótgangandi vegfarendur sjást skima eftir götunni áður en þeir hlaupa yfir hana og rétt ná upp á kant áður en bíll kemur og heimtar yfírráðasvæði sitt aftur. Hjólandi vegfarendur virðast hálfruglaðir í rýminu og jókst það enn eftir að hjólarein var komið fyrir og svo fjarlægð nokkrum mánuðum síðar. Gatan er tvístefna og yfirleitt er bílum lagt öðrum megin götunnar. Göturýmið er um það bil 15.5 metrar á breidd. Mikið er um allskyns umferðarmerkingar og þónokkrar hraðahindranir. Umferðarljos og gangbrautir eru við hartnær hver gatnamót.

Göturnar eiga því margt sameiginlegt en hafa samt gerólkít yfirbragð.

Samkvæmt skilgreiningum bókarinnar *American Vitrivius: an architect's handbook to civic art* liggar hin fullkomna gata frá borgarhlíði og að torgi og frá henni ætti að sjást til kennileytis.<sup>57</sup> Skólavörðustígur og Hverfisgata falla báðar að einhverju leyti undir skilgreininguna. Göturnar voru báðar mikilvægar leiðir til og frá Reykjavík og má því líta á aðkomuna sem óeiginlegt borgarhlíð. Við enda Skólavörðustígs stendur Hallgrímskirkja. Hverfisgata leiðir að Lækjartorgi og við hana standa ýmsar opinberar stofnanir. Á báðum stöðum er byggð mjög blönduð; íbúðarhús og ýmiskonar starfsemi og þjónusta. Hámarkshraði er sá sami og aðeins munar meter á breidd þeirra, þó að breidd akbrautanna á Hverfisgötu aukist vissulega þar sem aðeins er lagt öðru megin en ekki beggja vegna eins og á Skólavörðustíg. Göturnar eru báðar skilgreindar sem verslunarsvæði.<sup>58</sup> Skólavörðustígur liggar betur gagnvart sólu en Hverfisgata og gera má ráð fyrir að það hafi einhver áhrif á fólksflæði. Þess ber að geta að umferð er nokkuð þyngri á Hverfisgötu en á Skólavörðustíg. Sólarhringsmat á Hverfisgötu er 7226 bílar en á Skólavörðustíg 5106.<sup>59</sup>

Gerð var könnun á því hversu hratt fólk segist keyra á hvorri götu fyrir sig.

Tuttugu manns voru spurðir og fengu þeir eyðublöð með eftirfarandi spurningum:<sup>60</sup>

Hvað keyrirðu að jafnaði hratt á Hverfisgötu?

Hvað keyrirðu að jafnaði hratt á Skólavörðustíg (fyrir ofan Bergstaðastræti)?

---

<sup>57</sup> Hegemann, Werner og Peets, Elbert: *American Vitrivius: an architect's handbook to civic art*. Princeton architectural press. 1988. bls. 151

<sup>58</sup> Nemendur á 1.ári í arkitektur við Listaháskóla Íslands: *Hverfisgata*. Listaháskóli Íslands. 2009. Bls.26

<sup>59</sup> Tölvupóstur frá Björgu Stefánsdóttur landfræðingi hjá Umhverfis- og samgöngusviði Reykjavíkurborgar, 20. Desember 2010

<sup>60</sup> Könnun framkvæmd af höfundi 06. desember 2010

Ef fótgangandi á Hverfisgötu, ferðu yfir götuna á gangbrautum/gatnamótum eða þar sem þér hentar?

Ef fótgangandi á Skólavörðustíg, ferðu yfir götuna á gangbrautum/gatnamótum eða þar sem þér hentar?

Niðurstöðurnar voru á þá leið að áætlaður meðalhraði á Hverfisgötu er um það bil 48 km/klst en um það bil 32 km/klst á Skólavörðustíg. Hver einn og einasti kvaðst keyra hraðar á Hverfisgötu en á Skólavörðustíg. Á Skólavörðustíg sögðust allir ganga yfir götuna þar sem þeim hentaði best. Á Hverfisgötu sögðust 45 prósent fara yfir þar sem þeim hentar og 40 prósent kváðust nota gangbrautir. Hin 5 prósentin sögðust gera hvort tveggja, en aðallega nota gangbraut ef hún væri í sjónmáli. Í þessum hópi tóku einnig margir fram að ef þeir færðu yfir götuna utan gangbrauta væru þeir smeykir og/eða mjög varir um sig. Enginn skrifaði neitt slíkt um Skólavörðustíg.

Þá niðurstöðu sem draga má af könnuninni er að auknar merkingar, hraðahindranir og umferðarljós draga ekki úr hraða. Þvert á móti virðist aukin stýring auka hraðann. Hér má benda á tvenns konar „regluleysi“. Annars vegar á Skólavörðustíg þar sem regluleysi stuðlar að aukinni meðvitund vegfarenda um umhverfi sitt og hins vegar brot á reglum á Hverfisgötu þar sem hvorki bílstjórar né gangandi vegfarendur fara eftir settum umferðarreglum.

Nokkrir brugðust hissa við þegar þeim var tilkynntur hámarkshraðinn á Hverfisgötu eftir að hafa svarað spurningunum. Var þá mat manna að gatan hafi yfirbragð stofnbrautar. Því fleiri sem skipanirnar eru því minna þarf fólk að hugsa og nota athyglisgáfuna. Sú vitund að hið opinbera hafi hugsað fyrir öllu og búið sé að skorða staðsetningu gangandi og hjólandi vegfarenda við ákveðna staði gerir það að verkum að bílstjórar búast ekki við neinu óvæntu. Samkvæmt sérfræðingum samnýttis rýmis væri það „regluleysinu“ á Skólavörðustíg að þakka að fólk líði nógu vel á götunni til að þetta lífræna flæði nái að myndast. Þá er búist við að á hverri stundu geti nýr vegfarandi birtst og því betra að hafa varann á.

Aðeins þarf herslumun til að Skólavörðustígur geti talist samnýtt rými. Það þyrfti að endurskoða staðsetningu bílastæða og fjarlægja staura meðfram götu eða skipta þeim út fyrir sæti eða önnur borgarhúsgögn. Eðli umferðar á götunni býður upp á mikla blöndun og hún gæti því orðið að fyrirmynadar samnýttu rými með fáeinum breytingum.

Hverfisgata á töluvert lengra í land. Við götuna standa mörg hús sem þóttu ein

þau glæsilegustu í Reykjavík á sínum tíma. Þar mætti nefna Skuggahöllina og hús danska sendiráðsins. Þar er einnig að finna tvær mikilvægar stofnanir; Þjóðleikhús landsmanna og Safnahúsið. Gatan hefur því ýmis sérkenni glæstra breiðgatna og því furða að ekki hafi verið lögð meiri áhersla á að gera hana að íverustað. Hamilton-Baillie bendir á að flestar þjóðir leggi mikið upp úr því að hlúa vel að mikilvægum byggingum og kveðst ekki skilja hví hlutum sé ekki eins háttað um mikilvægar götur.<sup>61</sup> Fyrir nokkrum árum var Þjóðleikhúsið gert upp. Göturýmið fyrir framan bygginguna var endurgert um leið og minnr um margt á samnýtt rými. Það nýtist þó ekki sem slíkt þar sem gatan var ekki endurskipulögð í heild sinni.

Á næsta ári verður ráðist í framkvæmdir á Exhibition Road í London, sem nú er mikil umferðaræð, og útbúið samnýtt rými. Ástæðan fyrir framkvæmdunum er sú að gatan hefur að geyma, líkt og Hverfisgata, mikið af söfnum og því talið að hlúa þurfi betur að götunni.<sup>62</sup> Hverfisgatan á góða möguleika á að vera hin notalegasta ef farið er eftir hugmyndum samnýtts rýmis um að draga fram staðarprýði.

Eflaust myndi einhverjum bregða í brún ef gatan yrði gerð að samnýttu rými því borgarbúar eru vanir henni sem mikilli umferðaræð. Með réttum aðferðum er hægt að breyta eðli umferðar og sambandi á milli vegfarenda. Á blómaskeiði aðgreiningar voru umferðarljós við mörg gatnamót Laugavegs og grindverk meðfram götu.<sup>63</sup> Árið 1997 voru enn umferðarljós við gatnamót Klapparstígs.<sup>64</sup> Laugavegur er nú laus við alla slíka stýringu og þar flæða bílar, gangandi og hjólandi vegfarendur um í sátt og samlyndi.

<sup>61</sup> <http://www.lsis.org.uk/Services/Policy/Policy-Seminars/Pages/Changingpublicservices-changingprofessionalpractices.aspx>, 06.desember 2010

<sup>62</sup> <http://www.nce.co.uk/funding-secured-for-exhibition-road-shared-space/1995998.article>. 26.janúar 2011

<sup>63</sup> [http://ljosmyndasafn.reykjavik.is/fotoweb/Preview.fwx?&position=1&archiveType=ImageFolder&archiveId=5001&albumId=5001&sorting=ModifiedTimeAsc&search=laugavegur%20and%20umfer%C3%B0arlj%C3%A3%20B3s&fileId=C5B1ED221A65161B4FEA6A99A653F0D4492A3DF0B2924D3B050A7A43AAD377C992719139B95B96BA446FACFFF9960F515C18A8C412417563C8DD1E5716D68D4E1611B849F3127581D8A844299846A11D8EB5D5488D6E6B55CB3A9E2D77CCE6DE97088DA1DC8F3024CD939C9739EF409DBAB3F52C24C6605E0586A27276747C219A31D9DBDD21AC50F0C6EB52CE6709DB1C9B26F922004C942BB3962E6515E27FBB6E42D9B33ABC4C685C65BE5C958A4738FB48E6DEEBF8725706D4BA](http://ljosmyndasafn.reykjavik.is/fotoweb/Preview.fwx?&position=1&archiveType=ImageFolder&archiveId=5001&albumId=5001&sorting=ModifiedTimeAsc&search=laugavegur%20and%20umfer%C3%B0arlj%C3%A3%20B3s&fileId=C5B1ED221A65161B4FEA6A99A653F0D4492A3DF0B2924D3B050A7A43AAD377C992719139B95B96BA446FACFFF9960F515C18A8C412417563C8DD1E5716D68D4E1611B849F3127581D8A844299846A11DAC1F140D49EC8AF9A8D357168D93F5C2D86EB092F3317E9DEB702AE41080C074C46C428921318F88B78C4B19FC7D8E1B862C9DA801B55D91B727E0726F18B7FA7A1742F9617C2B2E9EE5031762255D22D029E73FFBA9D866EB6DBFFFABFDCAD36922CEDF41A55F9E676B3F46E13327B8C90625058B71EC2C2EC9940142012BBD) C245110ACEEA7F41B2A332264C775958BC108752, 26.janúar 2011

## *Niðurlag*

Borgir endurspeglar þörf mannsins fyrir félagslega nánd. Því er nauðsynlegt að skapa sem bestar forsendur til að félagsleg samskipti geti átt sér stað. Sífellt er verið að endurmeta hlutverk borga og áþreifanlega þætti þeirra. Breyttir tímar kalla á ný ráð. Rétt eins og höfundar Aþenusáttmálans reyndu að finna leiðir til að bjarga borgum iðnbyltingarinnar leitast talsmenn samnýtts rýmis við að finna lausnir á þeim vanda sem borgir standa frammi fyrir í dag.

Líkt og heimili fólks gefa vísbendingu um persónuleika þeirra og reynslu ættu götur borga að segja sögu sína, þjóðar og menningar. Ekki er til nein ákveðin uppskrift að því hvernig á að hanna götur sem samnýtt rými, en einmitt þar liggar áskorunin. Þann lærdóm sem helst má draga af hugmyndafræðinni er að með því að gera umhverfið manneskjulegra og minnka frumskóg umferðaskilta er góður möguleiki á að fólk staldri lengur við og að umferð muni haegjast. Rannsóknir á svæðum sem breytt hefur verið í anda samnýtts rýmis sýna fram á að brýn þörf er á að endurmeta hefðbundnar stýringaraðferðir. Hefðbundin umferðarljós, boð og bönn geta haft þveröfug áhrif. Þetta á við hvort sem gata er hönnuð sérstaklega sem samnýtt rými eða ekki.

Hugmyndafræði samnýtts rýmis er góður grunnur til að hanna betra leiksvið fyrir það leikrit sem borgarlífið er.

## **HEIMILDASKRÁ**

### **Útgefið efni**

Borghildur: *Borgaraleg hegðun*. Borghildur. 2010

Brown, Jim og Burns, Gary; *Radiant City*. Alberta Film Development Program of the Alberta Foundation for the Arts. 2006

Gehl, Jan: *Life Between Buildings*. The Danish Architectural Press. 2010.

Gehl, Jan og Gemzoe, Lars: *New city spaces*. The Danish Architectural Press, 2003.

Hamilton Baillie, Ben: “Shared Space: Reconciling people, places and traffic.” *Built environment*, No. 2, vol. 34, 2008.

Hegemann, Werner og Peets, Elbert: *American Vitrivius: an architect’s handbook to civic art*. Princeton architectural press. 1988

Interreg IIIB project ‘Shared Space’, *Shared space – room for everyone*, vol. 1/3. 2005

Jakobs, Jane: *The death and life of great American cities*. Random House. 1961

Marshall, Stephen: *Cities, design and evolution*. Routledge, 2009.

Mumford, Lewis: „What Is a City?“ The City Reader. Richard T. LeGates og Frederic Stout ritstýrðu. Routledge, 2000.

Nemendur á 1.ári í arkitektur við Listaháskóla Íslands: *Hverfisgata*. Listaháskóli Íslands. 2009.

Pétur Gunnarsson: *Péturspostilla*. JPV, 2010.

Raskin, Eugene: *Architecture and people*. Prentice hall inc, 1974.

Steiner, Ralph og Van Dyke, Willard; *The City*. Henwar Rodakiewicz. 1939

## Vefsíður

Freewebs.com <http://www.freewebs.com/mjcassini/Shared%20Space.pdf>. Sótt 21. janúar 2011

John-adams.co.uk. <http://john-adams.co.uk/2008/05/04/where-and-when-is-shared-space-safe/>. Sótt 17. Janúar 2011

Libranches.org

<http://www.libranches.org/branches/southeast/projects/NewRoadBrighton.shtml>. Sótt 21. janúar 2011

Lsis.org.uk. <http://www.lsis.org.uk/Services/Policy/Policy-Seminars/Pages/Changingpublicservices-changingprofessionalpractices.aspx>. Sótt 06.desember 2010

Pps.org <http://www.pps.org/blog/shared-space/>. Sótt 09.janúar 2011

Road.cc. <http://road.cc/content/news/10654-oxford-circus-gets-shared-space-crossing-naked-streets-momentum-grows> . Sótt 06.desember 2010

Rudi.net. <http://www.rudi.net/node/21781>. Sótt 24.janúar 2011

Shared-space.org. <http://shared-space.org/>. Sótt 20. janúar 2011

Streetswiki.wikispaces.com. <http://streetswiki.wikispaces.com/Complete+Streets>. Sótt 08. desember 2010

Uctc.net <http://www.uctc.net/access/36/access-36vibrantsidewalks.pdf>. Sótt 08.janúar 2011

Urbandesigncompendium.co.uk. <http://www.urbandesigncompendium.co.uk/newroad>  
Sótt 26. janúar 2011

Velobuc.free.fr. <http://velobuc.free.fr/download/SharedSpace-Walk21.pdf>. Sótt 07.janúar 2011

Wikipedia.org  
[http://en.wikipedia.org/wiki/Congr%C3%A8s\\_International\\_d'Architecture\\_Moderne](http://en.wikipedia.org/wiki/Congr%C3%A8s_International_d'Architecture_Moderne).  
Sótt 09.janúar 2011

Wikipedia.org [http://en.wikipedia.org/wiki/New\\_urbanism](http://en.wikipedia.org/wiki/New_urbanism). Sótt 09.janúar 2011

Youtube.com. <http://www.youtube.com/watch?v=BRKWi5beywQ>, Sótt 06.desember 2010

Youtube.com. <http://www.youtube.com/watch?v=pb1V6I3GZ-w>. Sótt 07.desember 2010

Youtube.com. <http://www.youtube.com/watch?v=ub2MMskdPho&feature=related>.  
Sótt 08.desember 2010

## Aðrar heimildir

Könnun framkvæmd af höfundi 06. desember 2010

Tölvupóstur frá Björgu Stefánsdóttur landfræðingi hjá Umhverfis- og samgöngusviði Reykjavíkurborgar, 20. Desember 2010