

# **ARBETSRAPPORTER**

Kulturgeografiska institutionen

**Nr. 793**

---

## **Delad yta, dubbel yta?**

En studie om Dragarbrunnsgatan i Uppsala utifrån konceptet  
shared space

**Karolin Adamsson**



UPPSALA  
UNIVERSITET

---

Uppsala, januari 2012

ISSN 0283-622X

## **FÖRORD**

Detta är en uppsats i samhällsgeografi vid Uppsala Universitet, skriven under höstterminen 2011.

Jag vill här passa på att tacka min handledare Jon Loit för vägledning och konkreta råd. Vidare vill jag också tacka Sten-Åke Bylund som var till stor hjälp vid upp starten av denna uppsats samt övriga lärare och kursare för feedback. Till sist ett stort tack till alla som har kommit med värdefull information för denna uppsats; Sven-Erik Asp, Lisen Hessner, Karin Åkerblom samt alla de trafikanter som befann sig på Dragarbrunnsgatan och lät sig intervjuas mellan den 14-17 december 2011.

Karolin Adamsson

Uppsala, januari 2012

# INNEHÅLLSFÖRTECKNING

<b>1. INLEDNING</b>	<b>4</b>
1.1. Syfte och frågeställningar	5
1.2. Avgränsning	5
1.3. Metod och material	5
1.4. Disposition	9
<b>2. SHARED SPACE, VAD INNEBÄR DET?</b>	<b>9</b>
2.1. Gatans funktions – offentliga rum och socialt liv	9
2.2. Planering för bilen	12
2.3. Framväxten av shared space	13
2.4. Kritik på shared space	15
2.5. Shared space i Sverige	16
<b>3. DRAGRABRUNNSGATAN</b>	<b>18</b>
3.1. Vision Dragarbrunn	18
3.2. Dragarbrunnsgatan som shared space	20
<b>4. SÅ ANVÄNDS OCH UPPLEVS DRAGRABRUNNSGATAN</b>	<b>23</b>
4.1. Dragarbrunnstorg	23
4.2. Madrasstorget	26
<b>5. AVSLUTANDE ANALYS OCH DISKUSSION</b>	<b>29</b>
5.1. Analys av Dragarbrunnstorg och Madrasstorget som offentliga rum	30
5.2. Analys av Dragarbrunnstorg och Madrasstorget utifrån shared space	31
5.3. Avslutande diskussion	33
5.4. Slutsats	34
<b>KÄLL- OCH LITTERATURFÖRTECKNING</b>	<b>35</b>
<b>BILAGA 1.</b>	<b>38</b>
<b>BILAGA 2.</b>	<b>39</b>

## 1. INLEDNING

När jag flyttade till Uppsala som 16-åring år 2005 var Dragarbrunnsgatan ett stråk fullt av bussar och avgaser. Gatubilden ser idag helt annorlunda ut eftersom Uppsala kommun nu under hösten 2011 håller på att förverkliga sin vision av gatan. Målsättningen är att Dragarbrunnsgatan ska vara en attraktiv handelsegata som ger liv och rörelse till Uppsalas centrum. Detta ska uppnås genom en upprustning av det offentliga rummet, en utveckling av fastigheterna längs med gatan samt ett tillskott av fler verksamheter och evenemang.<sup>1</sup>

Dragarbrunnsgatan ska nu bli en gata för stadslivet men det går inte att göra om den till en gågata då flera parkeringshus angränsar till gatan. Istället har kommunen valt att omvandla den till ett gångfartsområde där de gående prioriteras.<sup>2</sup> Denna trafikregleringstyp är ett exempel på den nya trenden *shared space* som innebär att olika trafikantgrupper ska samspela mer om gaturummet. Trafikverket definierar *shared space* som ett medel för att skapa platser där alla trafikantgrupper vistas samtidigt utan att vara åtskiljda från varandra. Begreppet innefattar även att platsen utformats mer attraktivt så att fler människor vill vistas där.<sup>3</sup>

Denna omvandling av Dragarbrunnsgatan fick mig att reflektera över trafikplaneringen och jag insåg att det även där finns trender som kommer och går. Under 1900-talets mitt skulle staden vara funktionell, det gjordes genom att separera stadens olika funktioner. Det vill säga att bostäderna ligger på en plats, kommersen på en annan och arbetet på en tredje. Även trafiken skulle separeras för att höja trafiksäkerheten när bilismen bredde ut sig. Då började det byggas planskilda korsningar, trottoarer och cykelvägar för att olika grupper av trafikanter skulle hålla sig på sin del av gaturummet, allt för att minska olycksrisken.<sup>4</sup> *Shared space* är motsatsen till funktionalismen och dess trafikseparering för konceptet går ut på att blanda alla trafikantgrupper så att gaturummet återigen blir en plats för människor att vara och samspela på. Frågan är om det är möjligt att skapa attraktiva platser för människor att vistas på utifrån *shared space* konceptet utan att konflikter uppstår? Det är denna fråga som uppsatsen ska belysa.

---

1 Uppsala Kommun (2004). *Vision Dragarbrunnsgatan, programrådshandling 2004-12-16*, Uppsala Kommun

2 Trafikverket (2010). *Den goda staden, slutrapport. En god stadsutveckling – exempel från Uppsala, Norrköping och Jönköping*, Trafikverket. s. 4-9

3 Trafikverket (2011). *Attraktiva stadsrum för alla – Shared Space*, Trafikverket. s. 11

4 Spolander, Krister (1999). *Staden, bilen, farten*, Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF), Kista

## 1.1. Syfte och frågeställningar

Uppsatsen syftar till att studera konceptet shared space som planeringsidé. Dragarbrunnsgatan i Uppsala utgör ett exempel på shared space och verkar därför som fallstudie i denna uppsats. Genom att studera planeringen för Dragarbrunnsgatan och hur platsen upplevs av de som använder den ämnar uppsatsen svara på hur konceptet fungerar i praktiken.

För att besvara syftet kommer uppsatsen utgå från följande frågeställningar:

- Vad innebär shared space konceptet och hur har Dragarbrunnsgatan planerats utifrån det?
- Hur använder och upplever trafikantgrupperna bilister, cyklister och fotgängare Dragarbrunnsgatan?
- Är Dragarbrunnsgatan en delad yta med jämlika villkor mellan trafikanter och således ett lyckat exempel på shared space?

## 1.2. Avgränsning

Det finns många städer i Sverige som förändrar sina stadsrum efter shared space konceptet<sup>5</sup> och Uppsala är inget undantag. Dragarbrunnsgatan har genomgått en omfattande omvandling men eftersom hela gatan ännu inte är helt färdig har jag valt att undersöka de två delar som är helt klara, nämligen Dragarbrunnstorg och gatuavsnittet mellan Bangårdsgatan och Vretgränd. Det gatuavsnittet har ännu inte något officiellt namn, men har hos Uppsala kommun under omvandlingen av Dragarbrunnsgatan gått under arbetsnamnet Madrasstorget, vilket det även kommer kallas i denna uppsats.<sup>6</sup>

En viktig del av shared space konceptet är att det finns ett samspel mellan olika trafikantgrupper, men dessa grupper är dock inte homogena. Barn, äldre och funktionshindrade kan på ett eller annat sätt vara bilist, cyklist och fotgängare, men de ställer andra krav än andra människor vid utformandet av nya gaturum.<sup>7</sup> Jag är medveten om denna heterogenitet, men i denna studie kommer fokuset ändå ligga på bilister, cyklister och fotgängare eftersom en närmare studie av till exempel personer med funktionsnedsättningar inte ryms i uppsatsens syfte.

## 1.3. Metod och material

Den studerande litteraturen till uppsatsen består av texter om offentliga rum respektive shared space, då offentliga rum är en del av shared space konceptet. Den litteratur om offentliga rum som tagits del av beskriver alla på likande sätt vikten av offentliga rum och vad som skapar socialt liv i dem.

Litteraturen om shared space bygger till stor del på olika tidningsartiklar om Hans Monderman som var en pionjär inom shared space. Han har dock inte publicerat några egna artiklar eller böcker baserat på sina erfarenheter utan informationen kommer därför från andra

---

5 Wallberg, Sari, Stjärnkvist, Anna & Ahlman, Lars (2008). *Shared space: trafikrum för alla*, Sveriges kommuner och landsting, Stockholm

6 Intervju: Hessner, Lisen, ansvarig för den konstnärliga gestaltningen i Uppsala kommun, Kulturkontoret, Uppsala kommun. (Strandbodgatan 1, Uppsala, 2011-11-21)

7 Trafikverket (2011). *Attraktiva stadsrum för alla – Shared Space*, Trafikverket

som har intervjuat honom till sina artiklar. Dessa artiklar återger alla Mondermans arbeten på likande sätt. Mycket av det utländska materialet utgörs således av artiklar där man har intervjuat förespråkare till shared space och därför är det centralt att inneha en kritisk position i sitt läsande av dessa.

Den empiriska delen av uppsatsen bygger på granskning av plandokumentet över Dragarbrunnsgatan, längre samtalsintervjuer med kommunala tjänstemän samt observationer och kortare intervjuer med olika trafikanter på Dragarbrunnsgatan. Eftersom uppsatsen syftar till att undersöka hur shared space konceptet fungerar enligt trafikanter har jag därför valt att använda mig av kvalitativa metoder då kvalitativa metoder är att föredra när man vill beskriva ett fenomen.<sup>8</sup>

### **Samtalsintervjuer**

Tre längre intervjuer genomfördes med tjänstemän från Uppsala kommun för att få en djupare förståelse av hur planeringen kring omvandlingen av Dragarbrunnsgatan har gått till. Till intervjuerna valdes en kvalitativ insamlingsmetod då det är mer flexibel metod och därmed finns det en större möjlighet till följdfrågor än vid exempelvis en enkätundersökning.<sup>9</sup> Många olika kontor från kommunen har varit delaktiga i omvandlingen av Dragarbrunnsgatan och därför har jag intervjuat personer från olika kontor som har varit inblandade.<sup>10</sup> Den första tjänstemannen som intervjuades var Lisen Hessner som arbetar på Kulturkontoret och som är ansvarig för den konstnärliga gestaltningen i Uppsala kommun. Därefter intervjuades Karin Åkerblom från kommunledningskontoret som är processledare för omvandlingen av Dragarbrunnsgatan och har ett samverkansansvar mellan de olika aktörerna. Den tredje och sista tjänstemannen som intervjuades var Sven-Erik Asp som arbetar som exploateringsingenjör på Gatu- och trafikkontoret. Han är projektledare för produktionsdelen av Dragarbrunnsgatan med ansvar för projektering, byggledning och ekonomi.

De intervjuade fick själva komma med förslag på plats och tid så att intervjuerna kunde ske i lugn och ro. Varje intervju tog mellan 30-60 minuter och skedde på respektives kontor. Inför varje intervju förbereddes en frågeguide, se bilaga 1, med teman och frågor som skulle tas upp under intervjun. Eftersom intervjumetoden är flexibel kunde jag justera frågeguiden något till nästkommande intervju utifrån svaren från föregående intervjuperson. Frågorna utformades så att intervjupersonen kunde tala fritt kring ämnet eftersom en bra kvalitativ intervju kännetecknas av korta frågor med långa svar. Detta skedde automatiskt i och med att jag valde att anteckna under intervjuerna istället för att banta dem. Tystnad från mig som intervjuare kan få intervjupersonen att fortsätta utveckla sina tankegångar utan att man ber om det.<sup>11</sup> Anledningen till att anteckningar valdes var att en bandspelare skulle kunna hämma intervjupersonen från att tala fritt samt att jag skulle vara tvungen att lyssna igenom hela intervjun en gång till, vilket hade varit för tidskrävande för denna uppsats omfång. Fördelen

---

8 Repstad, Pål (2007). *Närhet och distans: kvalitativa metoder i samhällsvetenskap*, 4., [rev.] uppl., Studentlitteratur, Lund. s. 13-16

9 Kylén, Jan-Axel (2004). *Att få svar: intervju, enkät och observation*, 1.uppl., Bonnier utbildning, Stockholm. s. 9-10

10 Uppsala kommun. *Bakgrund till omvandlingen av Dragarbrunnsgatan*. [www.uppsala.se](http://www.uppsala.se) (1)

11 Esaiasson, Peter (2007). *Metodpraktikan: konsten att studera samhälle, individ och marknad*, 3., [rev.] uppl., Norstedts juridik, Stockholm. s. 298-299

med bandspelare är dock att man kan gå tillbaka och lyssna vad personen sagt.<sup>12</sup> Alla intervjuade var villiga att bli kontaktade igen om komplettering av uppgifter skulle behövas. Därför känner jag att jag inte har riskerat att missat någon information på grund av valet att anteckna istället för att spela in.

### **Observationer och korta intervjuer**

Under den 14-17 december 2011 skedde observationer och totalt 52 stycken kortare intervjuer med trafikanter på Dragarbrunnstorg och Madrasstorget, se bilaga 2. Observation är en kvalitativ metod som syftar till att undersöka hur människor agerar i en viss situation.<sup>13</sup> Eftersom observationer inte ger några förklaringar till det forskaren ser<sup>14</sup> måste forskaren vara försiktig med att tolka sitt material<sup>15</sup> då tolkningarna till stor del bygger på forskarens egna upplevelser och tidigare erfarenheter<sup>16</sup>. Därför kompletterades observationsundersökningen med kortare intervjuer med bilister, cyklister och fotgängare på de båda torgen för att få en större förståelse av hur trafikanter upplever platsen och för att se hur observationstolkningarna av situationen stod sig mot deras upplevelser.<sup>17</sup>

Observationerna som gjordes var till viss del planerad då jag visste att jag skulle observera hur samspelet mellan trafikanter var samt hur människor använde platsen, men observationerna var inte strukturerad i och med att det inte fördes någon frekvensräkning av till exempel hur många bilister som lämnade företräde åt fotgängare.<sup>18</sup> Under observationerna var jag främst en deltagande observatör. Jag deltog i trafikamspelet i och med att jag var tvungen att interagera med andra trafikanter när jag gick runt på platsen. Trafikanterna på platsen visste inte om att de blev observerade, men om någon undrade vad jag gjorde där svarade jag och då blev jag en iakttagande observatör eftersom personen ifråga fick veta att de blev observerade.<sup>19</sup>

Under observationerna genomfördes totalt 52 stycken intervjuer, 25 respektive 27 stycken trafikanter på varje torg, se tabellerna i bilaga 2. När det kändes som att det inte kom fram några nya åsikter under intervjuerna genomfördes inte fler. Detta kallas teoretisk mättnad och när detta har uppnåtts görs inga ytterligare intervjuer då det inte hade gett någon mer betydelsefull information för undersökningen.<sup>20</sup> Intervjupersonerna valdes i första hand efter

---

12 Kylén, Jan-Axel (2004). *Att få svar: intervju, enkät och observation*, 1.uppl., Bonnier utbildning, Stockholm. s. 40

13 Repstad, Pål (2007). *Närhet och distans: kvalitativa metoder i samhällsvetenskap*, 4., [rev.] uppl., Studentlitteratur, Lund. s. 33

14 Kylén, Jan-Axel (2004). *Att få svar: intervju, enkät och observation*, 1.uppl., Bonnier utbildning, Stockholm. s. 10-11

15 Esaiasson, Peter (2007). *Metodpraktikan: konsten att studera samhälle, individ och marknad*, 3., [rev.] uppl., Norstedts juridik, Stockholm. s. 355-356

16 Kylén, Jan-Axel (2004). *Att få svar: intervju, enkät och observation*, 1.uppl., Bonnier utbildning, Stockholm. s. 97

17 Esaiasson, Peter (2007). *Metodpraktikan: konsten att studera samhälle, individ och marknad*, 3., [rev.] uppl., Norstedts juridik, Stockholm. s. 355-356

18 Kylén, Jan-Axel (2004). *Att få svar: intervju, enkät och observation*, 1.uppl., Bonnier utbildning, Stockholm. s. 97-98

19 Kvalitativ metod, en översikt. *Observation*. [www.kvalitativmetod.webs.com](http://www.kvalitativmetod.webs.com) (1)

20 Esaiasson, Peter (2007). *Metodpraktikan: konsten att studera samhälle, individ och marknad*, 3., [rev.] uppl., Norstedts juridik, Stockholm. s. 294

vilken trafikantgrupp de tillhörde; bilist, cyklist eller fotgängare. En jämn fördelning mellan grupperna och mellan torgen eftersträvades. Samtidigt eftertraktades en maximal blandning av personer i varje grupp och därför försökte jag få en blandning av kön och ålder på de intervjuade. Sannolikheten för att få höra olika åsikter kan antas öka då.<sup>21</sup> De fotgängare som intervjuades stoppades när de gick på torgen, medan cyklisterna tillfrågades när de låste eller låste upp sin cykel vid cykelställen. De bilister som deltog i undersökningen tillfrågades när de klev ur sina parkerade bilar eller om föraren satt kvar knackade jag på bilrutan. Det var bara några få som tackade nej till att delta i undersökningen. Många var lite fundersamma till att delta i studien men när de fick veta vad studien handlade om började de spontant svara på fråga ett som handlade om hur de upplever platsen och om de vill vistas på den, utan att de var medvetna om det. De insåg då att de hade värdefull information och var därför villiga att fortsätta svara på frågorna. Många bilister blev nervösa när jag kom då de trodde att de skulle bli ivätkörda, men när de upptäckte att det handlade om en kortare intervju och inte en parkeringsvakt var de mycket positiva till att delta i undersökningen.

Även vid de korta intervjuerna under undersökningen formulerades frågorna så att intervjupersonerna skulle kunna tala fritt kring ämnet, se bilaga 2. Intervjuerna syftade till att få reda på hur personen i fråga upplevde platsen som den trafikant han eller hon var just då. Dock var den första frågan väldigt öppen och därför kan svaren på denna vara av mer generell art än specifikt vad personen tyckte om platsen som bilist, cyklist eller fotgängare. Vid denna fråga kunde intervjupersonerna ta upp saker som de tyckte var viktigt innan de styrdes in mot mer trafiks specifika frågor, men oftast kom trafikfrågan redan upp under första frågan. Fråga 2-4 var mer trafiks specifika frågor som handlar om framkomlighet, samspel och trafiksäkerhet utifrån hur de upplevde platsen som den trafikantgrupp de tillhörde just då. Många svarade emellertid först utifrån den trafikantgrupp de tillhörde just då för att sedan reflektera kring hur de till exempel upplever platsens trafiksäkerhet när de tillhör någon annan grupp. Intervjuerna avslutades med en kort förklaring vad konceptet shared space innebär för att sedan fråga om vad de tyckte om konceptet. Varje intervju pågick mellan 3-8 minuter beroende på hur mycket intervjupersonen hade att säga och om han eller hon var stressad. Denna tidsintervall anses vara tillräcklig om man bara vill gå på djupet på ett begränsat område.<sup>22</sup>

Vädret vid tidpunkten för undersökningen var mycket mildt för årstiden men vinden var kall och stundtals regnade det. Trots det bistra vädret var det mycket folk i rörelse i centrum under dessa dagar, förmodligen eftersom det närmade sig jul. Det är även värt att notera att de delar av Dragarbrunnsgatan som undersöktes har en trafikreglering som är ny samt att hela omvandlingen av Dragarbrunnsgatan ännu inte är helt färdig. I och med att hela gatan ännu inte är klar kan det vara svårt för trafikanterna att få en överblick över hur allt kommer bli när det är klart. Dessutom är den nya regleringen gångfartsområde mycket nytt för uppsalaborna, då Dragarbrunnsgatan är den första gata i Uppsala som regleras som gångfartsområde. Uppsatsens undersökning pågick dagarna precis efter att de nya skyltarna kommit upp på Dragarbrunnsgatan. Detta kan ha påverkat resultatet i och med att de nya reglerna inte hade

---

21 Repstad, Pål (2007). *Närhet och distans: kvalitativa metoder i samhällsvetenskap*, 4., [rev.] uppl., Studentlitteratur, Lund. s. 62

22 Kylén, Jan-Axel (2004). *Att få svar: intervju, enkät och observation*, 1.uppl., Bonnier utbildning, Stockholm. s. 18



blivit invanda. Kommunen gick dock ut i lokaltidningarna dagarna innan om att de nya skyltarna snart kommer upp och vad som gäller vid gångfartsområden. Det är inte självklart att alla trafikanter som befanns sig på Dragarbrunnsgatan under dessa dagar undersökningen pågick var medvetna om den nya regleringen. Den fysiska utformningen av de undersökta trogen på Dragarbrunnsgatan har emellertid varit färdig ett tag. Särskilt vid Dragarbrunnstorg har trafikanterna haft tid att anpassa sitt trafikbeteende för den nu gällande gångfartsområdesregleringen. Den nya regleringen gör det dessutom extra intressant att studera Dragarbrunnsgatan eftersom det tidigare inte har gjorts några studier av gatan som gångfartsområde.

## **1.4. Disposition**

Denna inledande del följs av ett kapitel med en litteraturgenomgång om vad konceptet shared space innebär och hur det har utvecklats. I uppsatsens tredje kapitel följer en redogörelse om det visionsprogram Uppsala kommun har tagit fram tillsammans med fastighetsägarna i centrum samt de kommunala tjänstemännens tankar om Dragarbrunnsgatan utifrån konceptet shared space. I fjärde kapitlet följer en redovisning av vad observationerna på Dragarbrunnstorg och Madrasstorget visade samt hur de intervjuade trafikanterna upplever dessa platser. I uppsatsens femte och avslutande kapitel görs en analys och diskussion. Där analyseras Dragarbrunnsgatan utifrån offentliga rum och shared space genom att undersökningen kopplas samman med litteraturgenomgången från kapitel två. Därefter följer en diskussion om huruvida Dragarbrunnsgatan kan ses som ett lyckat exempel på shared space konceptet.

## **2. SHARED SPACE, VAD INNEBÄR DET?**

Konceptet shared space kan sägas innefatta två interrelaterade delar. En del handlar om offentliga rum och en del om trafikbeteende och trafikreglering. Genom att förändra trafikbeteendet hos trafikanter är förhoppningen att det ska leda till att fler människor vill använda de offentliga rummen till mer än bara transportsyften. I detta avsnitt kommer därför först en redogörelse göras kring det vitala med väl fungerade offentliga rum och hur man kan göra för att öka det sociala livet i dem. Sedan kommer ett avsnitt om varför shared space konceptet har vuxit fram. Det efterföljande avsnittet går in på vad shared space egentligen är, hur det utvecklades i Holland av Hans Monderman. Sedan följer ett avsnitt med kritik på konceptet shared space. Kapitlet avslutas med ett avsnitt om shared space i Sverige. Det inleds med en beskrivning av vilka regleringsmöjligheter det finns för att skapa shared space i Sverige för att sedan ge ett svenskt exempel på konceptet.

### **2.1. Gatans funktion - offentliga rum och socialt liv**

Gatans funktion har förändrats genom tiden, innan massbilismen kom var många gator en mötesplats istället för enbart en plats för transport. Även i början av 1900-talet när det endast fanns ett fåtal bilar fanns det ett samspel mellan olika trafikanter. Gaturummet var en plats där människor kunde utöva sina sociala aktiviteter samtidigt som det var ett transportrum. Det

förändrades under 1950-talet när bilarna ökade till antal. Idag menar den brittiska arkitekten Ben Hamilton-Baillie, som introducerade begreppet shared space, att det finns en obalans mellan de sociala funktionerna och trafik- och transportfunktionerna på dagens gator. Han menar att de offentliga rummen minskar till antal när gator främst syftar till transport. Kvalitén på det sociala livet har därför försämrats och för att motverka det menar Hamilton-Baillie att shared space kan vara ett steg i rätt riktning i att öka kvalitén på våra offentliga rum.<sup>23</sup>

Stadens mest vitala organ är dess gator och trottoarer eftersom de är de viktigaste offentliga platserna i staden enligt Jane Jacobs. För att skapa vitalitet behövs människor, men hur lockar man ut dem på gatorna? Trygghet och säkerhet är grundläggande för att människor ska våga sig ut. Enligt Jacobs finns det tre punkter som attraherar människor ut på gatorna;

- Att det finns tydliga gränser mellan privata och offentliga rum
- Att gatan har ögon
- Att trottoaren används kontinuerligt

Med den första punkten menas att genom att förtydliga att offentliga rum är offentliga och till för alla blir det tydligare för människor att de kan vistas på platsen. Den andra punkten, Att gatan har ögon, innebär att människor som upprätthåller sig på gatan övervakar varandra och ser till att det skapas en acceptabel ordning och trygghet på gatan. Människor blir tryggare när andra människor finns i närheten. Den tredje och sista punkten handlar om att när trottoaren används kontinuerligt ökar antalet personer som rör på sig i området, då ökar också gatans ögon då det hela tiden kommer nya människor till platsen. Grundförutsättningen för att uppnå dessa tre punkter är att det finns butiker och andra verksamheter på gatan som har öppet vid olika tidpunkter på dygnet. Butiker och liknande ger människor konkreta skäl till att använda gatan och därför lockar de till sig människor. Dessutom lockar de människorna som lockas dit av det kommersiella utbudet även dit andra människor på grund av att det finns många människor i området. Butiksägare tycker om ordning och reda och därför är de utmärkta ögon för gatan.<sup>24</sup>

Gatan får även en större vitalitet och mångfald om de privata bilarna minskar inne i staden menar Jacobs. Genom att göra det svårare för bilarna att köra i och igenom staden och samtidigt bereda plats åt andra nödvändiga och önskvärda verksamheter minskar bilarna. Till exempel genom att bredda trottoarer skapas mer utrymme för sociala aktiviteter samtidigt som körbanorna får mindre utrymme och bilisterna får sämre framkomlighet.<sup>25</sup>

Även den danske arkitekten Jan Gehl argumenterar för att bilens roll i staden påverkar det sociala livet i de offentliga rummen negativt. Han menar att trafiksepareringen ökar bilarnas effektivitet men gör samtidigt städerna monotona, Gehl föreslår därför att fordonstrafikens hastighet måste sänkas. När man sänker hastigheterna på gatan från 60 km/h till 6 km/h blir städerna livligare eftersom bilisterna då spenderar mer tid på platsen.<sup>26</sup>

---

23 Sharedspace (2007). *Introduction to Shared Space (1 of 2)*. [www.youtube.com](http://www.youtube.com) (1)

24 Jacobs, Jane (2005). *Den amerikanska storstadens liv och förfall*, Daidalos, Göteborg. s. 51-77

25 Ibid. s. 379-395

26 Gehl, Jan (1987). *Life between buildings: using public space*, Van Nostrand Reinhold, New York. s. 79

Gehl har också studera gränslandet mellan sociologi, psykolog, arkitektur och planering. Han upptäckte att det saknades en mänsklig dimension till arkitekturen.<sup>27</sup> Möten mellan människor är det viktigaste i de offentliga rummen. Det är människorna och inte platsens design som lockar till sig människor då en enbart häftig design inte stimulerar människor i tillräckligt hög utsträckning. Det är människor som stimulerar människor.<sup>28</sup> Även idag, när vi med hjälp av internet inte behöver träffas personligen för att utbyta idéer och liknande menar ekonomen Edward Glaeser att personliga möten är viktiga både för personerna ifråga men också för städerna. Städerna kan öka sin attraktivitet och innovationsförmåga genom att människor har möjlighet att träffas ansikte mot ansikte.<sup>29</sup>

Som Gehl beskriver i sin bok *Life between buildings* kan man öka det sociala livet på gatorna genom att öka de frivilliga aktiviteterna på en plats. Sker det bara nödvändiga aktiviteter som att till exempel vänta på bussen är personen ifråga bara på platsen de minuter innan bussen kommer. Är platsen trevlig att vara på, ökar de frivilliga aktiviteterna, då kanske personen ifråga väljer att ta en fika på ett utomhuscafé innan han eller hon ställer sig vid busshållplatsen och på så sätt ökar aktiviteterna och det sociala livet i de offentliga rummen.<sup>30</sup> Hur platsen är utformad spelar såklart en roll för vilken typ av aktiviteter som pågår. Finns det inte möjlighet att sitta och titta på andra människor som rör sig så kommer ingen att upprätthålla sig på platsen en längre stund för att titta på andra människor. Även Gehl menar precis som Jacobs att ju fler människor som upprätthåller sig på en plats desto tryggare är den.<sup>31</sup>

William H. Whyte studerade det sociala livet i New York under 1970-talet genom att filma offentliga platser som exempelvis parker. Genom att sedan studera sitt filmmaterial kom han fram till varför vissa parker användes mer än andra. Han upptäckte att människor säger en sak men agerar egentligen motsats till vad de säger. Vid undersökningar om hur en park bör utformas svarar många människor att de föredrar lugn och ro. Därför utformas platser så att det inte uppstår trängsel, men i verkligheten väljer majoriteten av människorna ofta parker där många andra människor vistas. Precis som Jacobs och Gehl kommer Whyte fram till att människor attraherar människor.<sup>32</sup> Därför är det en fördel om det finns caféer och liknande i parker då de lockar till sig människor, som i sin tur attraherar ytterligare människor.<sup>33</sup>

Andra saker som attraherar människor till platser är möjligheten till sittplatser. Dessa sittplatser behöver nödvändigtvis inte vara fysiskt komfortabla, det viktigaste är att de är socialt komfortabla. Med det menas att det finns en variation av olika typer av sittplatser så att

---

27 Makovsky, Paul (2002). "Pedestrian Cities", *Metropolis Magazine*, augusti/september 2002

28 Gehl, Jan (1987). *Life between buildings: using public space*, Van Nostrand Reinhold, New York. s. 23-24

29 Glaeser, Edward L. (2011). *Triumph of the city: [how our greatest invention makes us richer, smarter, greener, healthier, and happier]*, [New ed.], MacMillan, London. s. 247-273

30 Gehl, Jan (1987). *Life between buildings: using public space*, Van Nostrand Reinhold, New York. s. 13-16

31 Ibid.

32 Whyte, William H. (1980). *The social life of small urban spaces*, The Conservation Foundation, Washington, D.C.. s. 10-19

33 Ibid. s. 50

människor själva kan välja vart de vill sitta.<sup>34</sup> Det är därför viktigt att de saker man placerar ut i offentliga rum är multifunktionella. En papperskorg med en slät ovansida kan fungera som ett bord likväl som en sittplats.<sup>35</sup> Whyte tar även upp att triangulering kan få människor att använda offentliga rum mer. Med triangulering avses att två främmande människor börjar integrera med varandra över en tredje person eller händelse. En gatumusiker kan få två människor som inte känner varandra att le mot varandra eller prata med varandra för att de gillar musiken.<sup>36</sup>

Offentliga platser och rum bör vara tillgängliga platser som utvecklas genom inkluderande processer menar Ali Madanipour. Han påstår att offentliga platser är mycket viktiga för människor och städer och att det finns ett behov av dem. Utvecklingen har dock gjort att många av dagens platser har organiserats genom en ojämn fördelning av makt och resurser vilket har gjort att platserna inte har varit öppna för alla. Madanipour argumenterar för att offentliga platser ska vara jämlika och genom att skapa offentliga rum via inkluderande processer görs platserna tillgängliga för alla och blir således jämlika.<sup>37</sup>

## 2.2. Planering för bilen

Under 1930-talet kom ett nytt planeringsideal som skulle få en stor inverkan på våra offentliga liv, detta ideal kom att kallas för *funktionalismen*. Bostäderna som byggdes under funktionalismen skulle vara hälsosamma genom att öka tillgången på solljus och god ventilation. Därför skulle de friliggande husen placeras mot solen istället som tidigare mot gatan. Funktionalismens förespråkare ville även att stadens olika funktioner skulle vara separerade, det vill säga att bostäderna och arbetsplatserna skulle vara lokaliserade på olika platser i staden. Även en trafikseparering skedde där olika trafikantgrupper skulle skiljas åt.<sup>38</sup>

Under efterkrigstiden hade Sverige en mycket god ekonomi och det materiella välståndet ökade vilket bland annat kan ses genom att antalet bilar femdubblades i Sverige under 1950-talet.<sup>39</sup> De svenska städerna var under denna period inte anpassade för bilen, det skedde många olyckor och det var trångt på vägarna. För att få bukt på problemen anpassades det svenska samhället efter bilens behov genom att det skapades trafikleder och parkeringar. I städernas centrum revs mycket av den gamla bebyggelsen då den inte klarade av den växande trafikmängden. Det var forskarna och experterna som var de drivande i trafiksepareringsfrågan. Deras mål var att bilister och fotgängare inte skulle mötas och därför byggdes planskilda korsningar och vägar för endast gång- cykeltrafikanter.<sup>40</sup> Vid utbyggnaden av bilsamhället ville experterna kombinera en hög framkomlighet och trafiksäkerhet. Viktiga principer var bland annat separering av trafikslag i tid och rum, gott om utrymme och god sikt

---

34 Whyte, William H. (1980). *The social life of small urban spaces*, The Conservation Foundation, Washington, D.C.. s. 28

35 Ibid. s. 100

36 Ibid. s. 94

37 Madanipour, Ali (red.) (2010). *Whose public space?: international case studies in urban design and development*, Routledge, London. s. 1-15

38 Gehl, Jan (1987). *Life between buildings: using public space*, Van Nostrand Reinhold, New York. s. 45-50

39 Lundin, Per (2008). *Bilsamhället: ideologi, expertis och regelskapande i efterkrigstidens Sverige*, Kungliga tekniska högskolan, Stockholm. s. 21

40 Ibid.

för bilen samt en enkel och enhetlig trafikmiljö. Konsekvensen av dessa riktlinjer var att motortrafiken fick en bättre framkomlighet, men när principerna implementerades inne i städerna separerades även stadslivet från gatorna.<sup>41</sup>

Anledningen till varför utvecklingen av städerna blev så funktionsuppdelade är, enligt Jacobs, att planerarna under slutet av 1800-talet och början av 1900-talet planerade städerna utifrån hur de borde fungera istället för hur städerna faktiskt fungerade. Det var lättare för planerarna att förstå och tillfredsställa bilens behov istället för städernas, och därför är dagens städer döda. Hon menar att planerarnas ortodoxa stadsplaneringssyn måste ändras så att städerna kan bli mer levande.<sup>42</sup> Jacobs kritik är främst riktad mot de amerikanska städerna och dess planerare under första halvan av 1900-talet där planeringen för bilen var extrem. Samma tendenser fanns i Sverige vid utformandet av bilsamhället men inte i lika hög utsträckning.

I Sverige har utvecklingen gått från trafiksepareringen till trafikintegration och blandtrafik<sup>43</sup> där fotgängaren är utgångspunkten i planeringen, som vid till exempel shared space. Konceptet shared space är egentligen mycket gammalt, då det innebär samma samspel mellan de sociala funktionerna och transportfunktionerna som fanns på gator och torg förr i tiden.<sup>44</sup> Dock är begreppet shared space ganska nytt då det myntades av Hamilton-Baillie i början av 2000-talet.<sup>45</sup> Begreppet har sedan spridit sig vidare genom Europa, mycket tack vare EU-projektet *Shared Space* som pågick mellan 2004-2008.<sup>46</sup> Projektet syftade till att få ett större kunskapsunderlag kring trafiksäkerhetsfrågor, hur man kan bekämpa trängsel på gator samt hur man kan öka vitaliteten på offentliga platser. Ledande inom projektet var Hans Monderman och Ben Hamilton-Baillie.<sup>47</sup>

### 2.3. Framväxten av shared space

I Holland kunde inte en fullgod trafikseparering ske på grund av landets höga befolkningsdensitet, det fanns helt enkelt inte tillräckligt med plats för en trafikseparering. Därför började holländska planerare under slutet av 1960-talet skapa gator i bostadsområden som skulle lämpa sig för biltrafik men ändå skulle kunna fungera som en mötesplats för de kringboende. Dessa gator kallas för *woonerf* (=beboelig gata) och huvudmålen för *woonerf* är att:

1. Minska hastigheten för biltrafiken
2. Förbättra säkerhet och sikt
3. Förbättra omgivningens kvalitéer

Det första målet uppfylls genom att gatan utformas bilisterna inte kan köra fort. Med hjälp av fysiska hinder som till exempel blomkrukor och gupp kan inte bilisten köra fortare än 15km/h. Mål nummer två uppfylls genom undvika långa rader av parkerade bilar, på så sätt

---

41 Hammarin, Petra & Warnelid, Annika (2006). *Shared Space - integrerade trafikytor i tätort: jämförelse mellan Fiskaretorget i Västervik och Stortorget i Ystad*, Lund. s. 15-16

42 Jacobs, Jane (2005). *Den amerikanska storstadens liv och förfall*, Daidalos, Göteborg. s. 25-35

43 Spolander, Krister (1999). *Staden, bilen, farten*, Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF), Kista

44 Trafikverket (2011). *Attraktiva stadsrum för alla – Shared Space*, Trafikverket. s. 6

45 Hamilton-Baillie, Ben (2006). *What is Shared Space?*

46 Stjärnkvist, Wallberg (2007). "Shared space", *Stadsbyggnad*, nr 4

47 Shared Space (2008). *Shared Space. Final Evaluation and Results, It takes Shared Space to create shared understanding*, Keuninginstituut, Groningen, The Netherlands

syns barn lättare för bilisterna. Det tredje och sista målet uppfylls genom att hindren som placerats ut för att minska hastigheten har flera funktioner än bara hastighetsdämpning. En blomkruka sänker hastigheten samtidigt som det förfinar området eller fungerar som en plats att sitta vid. Vid utformningen av en woonerf är det viktigt att prata med gatans kringboende för att de ska få möjlighet att påverka gatans utformning. Det är också viktigt att gatorna inte blir standardiserade eller att den fysiska utformningen upplevs som en hinderbana av bilisterna.<sup>48</sup>

En pionjär på området shared space var den holländske trafikingenjören Hans Monderman som under 1970-talet hade till uppgift att minska hastigheten i en by i norra Holland. På grund av en liten budget kunde Monderman inte välja traditionella hastighetsdämpande åtgärder som att sätta dit fler staket och chikaner, som är en kurva skapad av ett konstgjort hinder<sup>49</sup>. Han valde då en okonventionell väg genom att ta bort de existerande chikanerna, staketen och vägmarkeringarna som syftade till att hålla nere hastigheten. Till sin förvåning upptäckte Monderman när han besökte platsen några månader senare att hans okonventionella idé hade lönat sig; hastigheten hade dämpats.<sup>50</sup>

Monderman använder sig av kontexten och psykologiska effekter för att förändra människors trafikbeteende. Genom att få en väg att se ut som en smal bygata minskar bilisterna hastigheten automatiskt då de känner att denna väg inte klarar av en sådan hög hastighet som om de annars hade kört.<sup>51</sup> Människor anpassar sig mycket snabbt till nya situationer och omgivningar. Vid till exempel en campingplats förstår de flesta människor vilka normer som gäller där. Bilisterna sänker automatiskt hastigheten då de vet att platsen har många olika funktioner. Det finns många olika typer av sociala aktiviteter där så som lekande barn, vuxna som pratar med varandra och tält som reses samt en transportfunktion där bilisterna vill komma fram med sina husvagnar.<sup>52</sup> Mycket av Mondermans arbete går ut på att förändra människors trafikbeteende genom sociala värderingar. Många av vägskyltarna är enligt honom en förolämpning mot människors intelligens. Att varna för till exempel kor är onödigt om en bilist kör i ett område med många bondgårdar och hagar, ”vad hade du förväntat dig att hitta, en känguru?” (min översättning).<sup>53</sup> Monderman är kritisk till varför man vill förklara självklara saker med hjälp av skyltar, han menar att ”om man behandlar människor som idioter så kommer de att bete sig som en” (min översättning).<sup>54</sup> Genom att utforma trafikmiljön så att bilisterna förstår att djur kan vara på vägen eller att en korsning snart dyker upp börjar bilisterna tänka själva och anpassa sitt beteende efter omgivningen och omständigheterna. En annan positiv konsekvens av Mondermans utformningar är att miljön

---

48 Hallqvist, Birgitta (1994) *Woonerfgator och nordiska tillämpningar av den holländska planeringsfilosofi*, Lund. s. 9-18

49 Nationalencyklopedin. *Sökord: chikan*. [www.ne.se](http://www.ne.se) (1)

50 Clarke, Emma (2006). “Shared Space – the alternative approach to calming traffic”

51 Vanderbilt, Tom (2007) ”The Traffic Guru”, *The Wilson Quarterly*

52 Sharedspace (2007). *Introduction to Shared Space (2of2)*. [www.youtube.com](http://www.youtube.com) (2)

53 Hamilton-Baillie, Ben (2000) *Home Zones – Reconciling People, Places and Transport. Study Tour of Denmark, Germany, Holland and Sweden –July to August 2000*, Winston Churchill Fellow, Leob Fellow, Harvard University

54 Vanderbilt, Tom (2007) “The Traffic Guru”, *The Wilson Quarterly*

blir trevligare. När fler människor vill vistas på en plats ökar kundunderlaget för butiker vilket gör att stadens ekonomi utvecklas.<sup>55</sup>

En viktig tanke i Mondermans filosofi grundar sig på Johan Adams trafikrisk- och trafiksäkerhetsforskning.<sup>56</sup> Adams menar att när bilinnehavet ökar i ett land så minskar trafikolyckorna med dödlig utgång. Många vill förklara detta fenomen, som kallas för Smeed's law, genom att vi har fått säkrare bilar, vägar och bilister. Adams menar dock att detta är inkorrekt. Länder som idag har ett lågt bilinnehav har fortfarande höga dödsolyckor även om deras bilpool består av moderna bilar. Enligt Wilde's risk homeostasis-teori måste förklaringen ligga hos de mänskliga faktorerna istället för hos de tekniska. Teorin menar att individer alltid har en högsta risknivå som de kan tolerera. Adams skriver också om riskkompensation, det vill säga vi tar större risker när vi känner oss säkra. Han menar att om man skyddar trafikanter från farligt trafikbeteende så uppmuntrar man till dåliga trafikvanor.<sup>57</sup> Därför menar Monderman att ett visst mått av osäkerhet i gaturummet faktiskt kan bidra till en högre trafiksäkerhet eftersom trafikanterna blir mer uppmärksamma.<sup>58</sup>

## 2.4. Kritik på shared space

Viss skepsis finns kring Mondermans principer, kritikerna menar att grundtanken är bra men att principerna bara fungerar på platser i mindre städer. Kritikerna tror inte att dessa principer skulle kunna fungera i storstäder där den tunga trafiken är mycket större. Dock finns det belegg som visar att storstäder visst skulle kunna använda sig av Mondermans principer. Ett försök på Kensington High Street i London visar att när skyltar, staket och vägmarkeringar togs bort minskade olyckorna, antal fotgängare ökade och bilisternas hastighet minskade.<sup>59</sup> Filmklippet *Shared Space london & UK* från [www.youtube.com](http://www.youtube.com) visar att korsningen fortfarande är en ljusreglerad korsning. Detta fick mig att tvivla på om korsningen verkligen kan kallas för shared space eftersom det inte finns något samspel mellan trafikanter om bilisterna tittar på ljusregleringen istället för på fotgängarna. Dock har många skyltar tagits bort så att korsningen inte ser lika rörig ut, platsen har därför blivit trevligare.<sup>60</sup>

Ytterligare kritik till Mondermans filosofi handlar om att trafikanter är vana att vara separerade och att det därför inte går att integrera olika trafikantgrupper utan att olyckorna skulle öka. Den sista invändningen kritikerna har är att vissa människor beter sig som "idioter" och att det därför behövs mer trafikseparering och tydligare regler. Monderman svarar med att det alltid kommer finnas en liten grupp människor som inte accepterar regler och sociala strukturer. Det kommer alltid finnas människor som beter sig illa i trafiken oavsett hur många trafiktekniska lösningar vi använder. En rattfull bilist kommer inte köra bättre på grund av en skylt som visar 30 km/h istället 50 km/h.<sup>61</sup>

---

55 Sharedspace (2007). *Introduction to Shared Space (1 of 2)*. [www.youtube.com](http://www.youtube.com) (1)

56 Clarke, Emma (2006) "Shared space – the alternative approach to calming traffic"

57 Adams, John (1985). *Smeed's law, seat belts, and the emperor's new clothes* i boken Evans, Leonard & Schwing, Richard C. (red.) (1985). *Human behavior and traffic safety: [proceedings of a General Motors Symposium on Human Behavior and Traffic Safety, held September 23-25, 1984, at the General Motors Research Laboratories, Warren, Michigan]*, Plenum, New York

58 Lyall, Sarah (2005). "A path to road safety with no signposts", *The New York Times*

59 Vanderbilt, Tom (2007). "The Traffic Guru", *The Wilson Quarterly*

60 Sharedspace (2007). *Shared Space london & UK*. [www.youtube.com](http://www.youtube.com) (3)

61 Vanderbilt, Tom (2007). "The Traffic Guru", *The Wilson Quarterly*

Publikationen *Attraktiva stadsrum för alla – shared space* från Trafikverket är kritiskt till shared space. Trafikverket menar att många av de platser som anses vara shared space inte följer föreskrifterna med avseende på tillgänglighet för alla på allmän plats.<sup>62</sup> Vi måste därför skaffa oss mer kunskap om vissa grupper då de har andra förutsättningar än andra grupper. Transportsystemet ska vara tillgängligt för alla, men barn, äldre och personer med nedsatt funktionsförmåga kan inte delta i gaturummet vid shared space då det skapar en för stor osäkerhet. Barn kan ha svårt att sätta sig in i andra trafikanters situationer på grund av att deras kropp ännu inte är fullt utvecklad. Äldre personer kan vara oroliga att korsa en gata då de inte vill uppleva att de hindrar övrig trafik på grund av att deras ålderdom har gjort dem långsammare. Det finns många typer av funktionsnedsättningar till exempel synnedsättningar. Personer med synnedsättningar behöver ledstråk för att kunna orientera sig, men dessa får inte dras över ytor där fotgängare blandas med fordonstrafik.<sup>63</sup> Situationer som tas upp i detta stycke är nödvändiga att lösa, inte bara i shared space miljöer utan alla allmänna platser och offentliga rum då aktuell lagstiftning menar att alla ska ha tillgång till dessa platser.<sup>64</sup>

## 2.5. Shared space i Sverige

Shared space definieras inte enbart efter en plats design eller utformning. Dessa saker är viktiga, men det viktigaste är att designen och detaljerna leder till att människor börjar integrera med varandra och att gaturummet blir mänskligt.<sup>65</sup> Följaktligen kan platser utformas på olika sätt och ändå ses som en shared space. Shared space innebär således ett samspel mellan alla trafikanter och genom att ta bort ljussignaler och onödiga skyltar förmänskligas gaturummet. Gatan blir återigen något mer än bara ett transportrum, det blir en plats människor vill vistas på.

Enligt svensk lagstiftning kan shared space miljöer utformas på två sätt; med generella trafikregler eller med lokala och generella trafikregler. På platser där bara de generella reglerna gäller utformas platsen så att trafikanterna spontant tar hänsyn till varandra. Vid platser där både lokala och generella regler gäller de generella reglerna som grundregler men kompletteras med lokala trafikregler. Exempel på lokala trafikregler är gångfartsområde.<sup>66</sup>

Med inspiration av de holländska woonerf infördes 1994 en ny sort gata i Sverige; gårdsgata. Gaturummet skulle vara för alla trafikanter men fotgängarna skulle ha högsta prioritet. Gårdsgatan var främst tänkt att användas i bostadsområden men när vägmärket allt mer började användas i stadsmiljöer ersattes namnet gårdsgata till gångfartsområde. När ett gångfartsområde utformas ska fotgängare prioriteras och för att säkerställa det måste platsen uppfylla Trafikförordningens 10 kap 8§.<sup>67</sup> Paragrafen lyder:

---

62 Trafikverket (2011). *Attraktiva stadsrum för alla – Shared Space*, Trafikverket. s. 47

63 Ibid. s. 6-9

64 Ibid.

65 Hamilton-Baillie, Ben (2006). *What is Shared Space?*

66 Wallberg, Sari, Stjärnkvist, Anna & Ahlman, Lars (2008). *Shared space: trafikrum för alla*, Sveriges kommuner och landsting, Stockholm. s. 16-22

67 Ibid. s. 21



*En väg eller ett område får förklaras som gångfartsområde endast om det är utformat så att det framgår att gående nyttjar hela ytan samt att det inte är lämpligt att föra fordon med högre hastighet än gångfart<sup>68</sup>*

Detta innebär att även om olika platser kan ha olika design så är det alltid fotgängarna som har företräde. I trafikförordningen 8 kap 1 § kan man läsa vilka regler som gäller på ett gångfartsområde, paragrafen lyder;

*1§ På en gågata och i ett gångfartsområde gäller följande.*

- 1. Fordon får inte föras med högre hastighet än gångfart.*
- 2. Fordon får inte parkeras på någon annan plats än särskilt anordnade parkeringsplatser.*
- 3. Fordonsförare har väjningsplikt mot gående.<sup>69</sup>*

Gångfartsområde-regleringen kan ses som den bästa regleringen om man vill utforma shared space eftersom det ger fotgängarna företräde och på så vis förmänskligas gaturummet. Samtidigt kan platser med de generella trafikreglerna ses som den bästa regleringen i och med att man inte har några skyltar som säger hur trafikanterna ska bete sig och på så sätt behandlar gatan trafikanterna mer mänskligt i och med att man tar tillvara på människors intelligens.

Nedan följer ett exempel på en shared space plats där de generella trafikreglerna tillämpas. I de nästkommande kapitlen tas ett exempel där både de generella och lokala trafikreglerna tillämpas, delar Dragarbrunnsgatan regleras numera som ett gångfartsområde.

Skvallertorget i Norrköping är en av de mest kända platserna i Sverige där shared space konceptet har används. Tidigare var torget en signalreglerad korsning men kommunen ville skapa en mer trafiksäker passage för det ökade antal fotgängare som en universitetsetablering medför. Kommunen ville att platsen skulle få en större attraktionskraft så att fler människor skulle vilja vistas där samt minska motortrafikens utsläpp. Korsningen avreglerades och ett torg skapades utifrån shared space konceptet. Tanken var att trafikanterna genom samspel skulle själva bestämma vem som skulle stanna respektive köra. För att lyckas dämpades hastigheten genom att torget höjdes upp så att bilisterna var tvungna att sakta in.<sup>70</sup>

Skvallertorget regleras idag med en rekommenderad hastighet för max 30km/h. Studier av torget visar att hastigheten hålls och att det finns en interaktion mellan olika trafikantgrupper. På så sätt har kommunen uppfyllt sitt mål med att skapa ett samspel mellan trafikanterna och i och med att fordonsflödena har minskat borde det vara rimligt att anta att även bullret och kolmonoxiden har minskat. Även det sista målet om att torget skulle vara en plats att vistas på har uppfyllts. Många människor i Norrköping tycker att Skvallertorget har blivit en vacker plats och att det är mer liv och rörelse nu efter ombyggnationen.<sup>71</sup>

---

68 Trafikförordningen (1998:1276) 10 kap, 8 §

69 Ibid. 8 kap, 1 §

70 Wallberg, Sari, Stjärnkvist, Anna & Ahlman, Lars (2008). *Shared space: trafikrum för alla*, Sveriges kommuner och landsting, Stockholm. s. 25-33

71 Ibid.

Många har varit kritiska till Skvallertorget då de menade att osäkerheten var för stor vilket ledde till kaos. Personer med synnedsättning har påpekat att torget med avsaknad av signalreglering gjort att det har blivit mer otryggt för dem eftersom de inte kan få ögonkontakt med bilisterna. Kritiken har med tiden minskat och kommunen har hyllats för sitt nytänkande. Dock kvarstår problemet för synskadade och andra personer med funktionsnedsättningar då bland annat ledstråken leder in i uteserveringar och skyltar.<sup>72</sup>

### 3. DRAGARBRUNNSGATAN

Kapitlet inleds med ett avsnitt om hur programmet för Dragarbrunnsgatan kom till. För att sedan beskriva hur gatan som helhet ska se ut och upplevas när programmet är implementerat samt hur visionen beskriver fallstudiens två undersöka torg ska se ut. Därefter följer ett avsnitt där de kommunala tjänstemännen beskriver hur Uppsala kommun har arbetat för att Dragarbrunnsgatan ska bli en så bra shared space miljö som möjligt.

#### 3.1. Vision Dragarbrunn

Dragarbrunnsgatan är en centalt belägen gata i Uppsala som går parallellt med Svartbäcksgatan/Kungsängsgatan som är stadens shoppinggata och gågata samt Kungsgatan som angränsar till resecentrum, se bild 1 på nästkommande sida. Dragarbrunnsgatan har länge ansetts vara en bakgata för buss- och distributionstrafiken i Uppsala men när kommunen beslutade att busstrafiken skulle flyttas från Dragarbrunnsgatan till Kungsgatan i och med byggnationen av resecentrum tog fastighetsägarna längs Dragarbrunnsgatan tillfället i akt för att utvidga stadens centrum.<sup>73</sup> Vi i Stan AB som ägs av fastighetsägarna i Uppsala centrum och Uppsala handelsförening<sup>74</sup> presenterade därför ett programförslag på hur Dragarbrunnsgatan borde utvecklas för Uppsala kommun<sup>75</sup>. Kommunen tilltalades av idén och valde därför att arbeta fram ett gemensamt program med fastighetsägarna från Vi i Stan AB för Dragarbrunnsgatan under år 2004 och år 2006 beslutade Kommunstyrelsen att gå vidare med programmet.<sup>76</sup> Programmet fick namnet *Vision Dragarbrunn* och innefattar hela Dragarbrunnsgatan, från S:t Olofsgatan till Strandbodsgatan.

Omvandlingen av Dragarbrunnsgatan sker etappvis och projektet kommer fortgå allt eftersom fastighetsägarna renoverar sina fastigheter. Hela projektet kommer vara färdigt först år 2014 eftersom kommunen inte kan börja med markbeläggningen vid Åhlénsfastigheten innan fastigheten är färdig ombyggd.<sup>77</sup> Idag är endast två delar av gatan helt klara, nämligen Dragarbrunnstorg och Madrasstorget. Enlig visionen bör omvandlingen av Dragarbrunnsgatan

---

72 Wallberg, Sari, Stjärnkvist, Anna & Ahlman, Lars (2008). *Shared space: trafikrum för alla*, Sveriges kommuner och landsting, Stockholm. s. 25-33

73 Intervju: Asp, Sven-Erik, exploateringsingenjör, Gat- och trafikkontoret, Uppsala kommun. (Kungsängsvägen 27, Uppsala, 2011-12-01)

74 Uppsala City. *Om Uppsala City*. [www.uppsalacity.se](http://www.uppsalacity.se) (1)

75 Asp, Sven-Erik, Uppsala 2011-12-01 och Intervju: Åkerblom, Karin, processledare, kommunledningskontoret, enheten för strategisk samhällsutveckling, Uppsala kommun. (Vaksalagatan 15, Uppsala, 2011-11-29)

76 Åkerblom, Karin, Uppsala 2011-11-29

77 Asp, Sven Erik, Uppsala 2011-12-01

och fastigheterna gå hand i hand.<sup>78</sup> Genom att kommunen tidigt har informerat fastighetsägarna om vad som är viktigt vid bygglovansökningarna har kommunen kunnat kapat handläggningstiderna för byggloven och på så sätt sparat tid och kunnat implementera visionen snabbare.<sup>79</sup>

Visionen syftar till att göra Dragarbrunnsgatan till en attraktiv handelsgata och är en del i utvecklingen av Uppsalas stadskärna.<sup>80</sup> En viktig del i arbetet med att utvidga centrum är att göra gränderna mellan gågatan och Dragarbrunnsgatan till länkar mellan varandra. Fastigheterna längs Dragarbrunnsgatan ska enligt visionen bli mer inbjudande för gående. Det ska göras genom att fastigheterna öppnas upp mot gatan genom att entréer placeras ut mot gatan och plats ges för mer kommersiella verksamheter i bottenvåningarna. Fler butiker och caféer med längre öppettider tillsammans med mer kvällsaktiviteter och begränsad fordonshastighet är en förutsättning för en ökad trygghet. Enligt visionen ska Dragarbrunnsgatan vara tillgänglig för bilister, men inte inbjuda till en genomfartstrafik och därför bör gatan regleras med lågfart eller med gångfart.<sup>81</sup> Även de kommunala tjänstemännen uttrycker att gatan ska vara en gata för människor. Karin Åkerblom, processledare på

kommunledningskontoret, menar att gatan ska kännas som en gång- och cykelväg även om motorfordon ska ha tillgång till gatan.<sup>82</sup>

Sven-Erik Asp, exploateringsingenjör från Gatu- och trafikkontoret, hoppas att gatan blir full av upplevelser för människorna på gatan. Han uttrycker att uppsalaborna ska få nya upplevelser kvarter för kvarter, till följd av ett stort utbud av butiker och verksamheter och genom den konstnärliga gestaltningen.<sup>83</sup>

De två delar av Dragarbrunnsgatan som undersökts närmare i denna uppsats är som tidigare nämnts Dragarbrunnstorg och Madrasstorget. Dragarbrunnstorg var tidigare en stor parkeringsplats som angränsade till köpcentrumet H-centrum och runt om fanns ett stort utbud av verksamheter; två hotell, flera restauranger, ett parkeringshus, olika

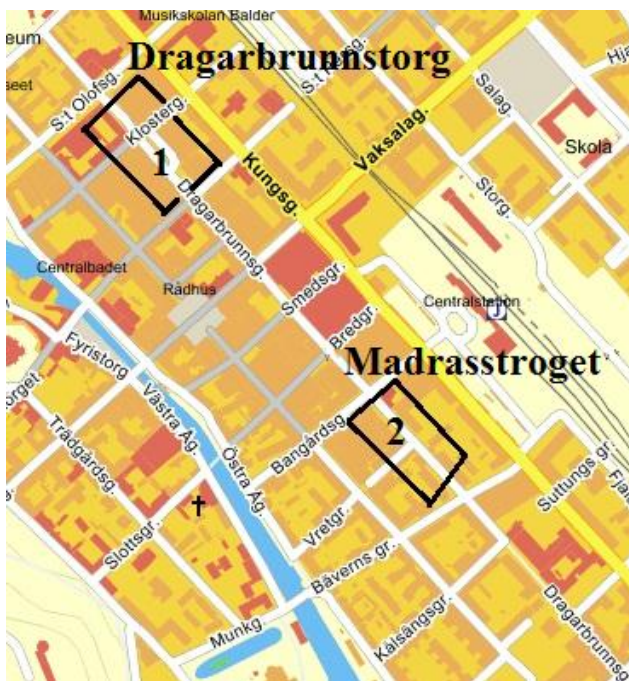


Bild 1. Karta över Dragarbrunnstorg (1) och Madrasstorget (2)

Källa: Omarbetad karta från [www.eniro.se](http://www.eniro.se)

78 Uppsala kommun (2004). *Vision Dragarbrunn, programsamrådshandling 2004-12-16*, Uppsala kommun

79 Åkerblom, Karin, Uppsala 2011-11-29

80 Uppsala kommun. *Bakgrund till omvandlingen av Dragarbrunnsgatan*. [www.uppsala.se](http://www.uppsala.se) (1)

81 Uppsala kommun (2004). *Vision Dragarbrunn, programsamrådshandling 2004-12-16*, Uppsala kommun

82 Åkerblom, Karin, Uppsala 2011-11-29

83 Asp, Sven-Erik, Uppsala 2011-12-01

typer av butiker samt S:t Per Gallerian. *Vision Dragarbrunn* beskriver att ett torg ska skapas vid delen S:t Olofsgatan-S:t Persgatan, se bild 1 ”Dragarbrunnstorg” på föregående sida, med träd och cykelparkeringar som binder ihop S:t Per Gallerian med H-centrum. H-centrums butiker ska utvecklas och bygganden ska även få en ny arkadtillbyggnad mot det nya torget. Enligt visionen bör gatudelen bli en lågfartsgata och trottoaren breddas.<sup>84</sup> Visionen beskriver att ett torg även ska bildas och att fastigheternas bottenvåningar bör utvecklas för kommersiell verksamhet på delen Bangårdsgatan-Vretgränd, se bild 1 på föregående sida, Madrasstorget. Torget ska få cykelställ, trädplanteringar och en korttidsparkering på gatan. Enligt visionen bör trafiken även här regleras med lågfart och vidare ska Vretgränd öppnas upp mot resecentrum.<sup>85</sup> Detta gatuavsnitt hade tidigare tydliga trottoarer med kantstenar som markerade gränsen mellan körbanan och gångbanan. Här fanns även busshållplatser, några butiker och en restaurang.

Först ut i omvandlingen var Dragarbrunnstorg<sup>86</sup> som invigdes hösten 2008<sup>87</sup>. Att denna del omvandlades först var på grund av att fastighetsägarna vid denna del av gatan ville omvandla H-centrum till en ny galleria och då passade kommunen även på att bygga om gatan.<sup>88</sup> De intervjuade tjänstemännen uttrycker alla att eftersom Dragarbrunnstorg var först ut i omvandlingen har det skett en del missar i utförandet så som olika färgnyanser på papperskorgarna och cykelställena på grund av brister i kommunikationen mellan olika intressen och kommunkontor. Lisen Hessner, ansvarig för den konstnärliga gestaltningen i Uppsala kommun från Kulturkontoret, menar att den konstnärliga gestaltningen har kommit i skymundan av de mer ”hårda” trafiktekniska frågorna. Asp medger att det har funnits kritik från Kulturkontoret men att det nu reds ut. När man sedan började med Madrasstorget hade man lärt sig av misstagen vid Dragarbrunnstorg och kommunikationen vid Madrasstorget var mycket bättre.<sup>89</sup> Vretgränd öppnades upp mot Kungsgatan under 2009<sup>90</sup> vilket har blivit en viktig nod till resecentrum anser Åkerblom.

### 3.2. Dragarbrunnsgatan som shared space

Det var tidigt klart att fastighetsägarna och de kommunala tjänstemännen ville utforma Dragarbrunnsgatan efter shared space konceptet, men vilken typ av trafikreglering gatan skulle få efter omvandlingen fastslogs inte i visionsprogrammet. Därför blev trafikregleringen en politisk fråga. Det har dragit ut på tiden för politikerna att besluta om att gatan ska bli ett gångfartsområde, vilket Åkerblom tycker är konstigt eftersom Uppsala var med i det nationella projektet *Den goda staden* som förespråkade den regelringstypen.<sup>91</sup> Även Hessner är kritiskt till att det har tagit så lång tid innan beslutets tog. Det har skapat förvirring bland medborgarna när till exempel Dragarbrunnstorg är utformat för gångfart men är reglerat med

---

84 Uppsala kommun (2004). *Vision Dragarbrunn, programsamrådshandling 2004-12-16*, Uppsala Kommun

85 Ibid.

86 Asp, Sven-Erik, Uppsala 2011-12-01

87 Bill, Anna (2008). ”Dragarbrunns torg invigdes”, *Uppsala Nya Tidning*, publicerad 2008-11-29

88 Åkerblom, Karin, Uppsala 2011-11-29

89 Asp, Sven-Erik, Uppsala 2011-12-01; Hessner, Lisen, Uppsala 2011-11-21 och Åkerblom, Karin, Uppsala 2011-11-29

90 Uppsala kommun. *Ettapp 4 i omvandlingen av Dragarbrunnsgatan*. [www.uppsala.se](http://www.uppsala.se) (2)

91 Åkerblom, Karin, Uppsala 2011-11-29

30km/h. Markbeläggningen är inte heller utformad för den hårda trafik som idag råder och därför har många reparationer av markbeläggningen fått göras.<sup>92</sup> För att dämpa bilisternas hastighet placerade kommunen ut blomkrukor som chikaner. Tyvärr fyllde de inte sin funktion då många bilister körde på dem. Kommunen satte därför reflexband på blomkrukorna så att de skulle synas bättre. Åkerblom menar att detta är en konsekvens av att bilisterna är vana att få allt serverat, men att detta inte kommer hålla i längden. Bilisterna måste inse att de också har ett ansvar om shared space konceptet ska fungera.<sup>93</sup> Från och med den 14 december 2011 regleras delar av Dragarbrunnsgatan som gångfartsområde, se bild 2, tidigare var hela gatan reglerad med 30 km/h.<sup>94</sup>

Hessner och Åkerblom tror på konceptet shared space, men Åkerblom tog även upp liksom Asp att det är svårt att skapa offentliga rum som är tillgängliga för alla och därför har kommunen ett samarbete med Handikappförbunden, HSO. Kommunen anser att Dragarbrunnsgatan ska vara tillgänglighetsanpassad och de kommunala tjänstemännen har därför arbetat mycket med den frågan. Kommunen har samverkat med HSO genom att ha möten med dem angående utformningen av gatan och låta dem vara med på slutbesiktningen av Dragarbrunnstorg. Gatan ska vara utformad i ett plan utan några kantstenshöjningar och ingen eller en låg lutning för det är mer praktiskt för rullstolsburna personer.<sup>95</sup> Shared space konceptet är minst säkert för personer med synskador menar Åkerblom men kommunen har dock försökt att lägga tydliga ledstråk genom att möblera gaturummet konsekvent.



Bild 2. Blå linje i kartan visar gångfartsområde på Dragarbrunnsgatan.

Källa: [http://www.uppsala.se/Upload/Dokumentarkiv/Externt/Dokument/Trafik\\_o\\_gator/UtvECKling\\_o\\_planering/karta\\_gangfartsomraden\\_%202011.pdf](http://www.uppsala.se/Upload/Dokumentarkiv/Externt/Dokument/Trafik_o_gator/UtvECKling_o_planering/karta_gangfartsomraden_%202011.pdf)

Madrasstorget har haft högre krav på tillgänglighet än Dragarbrunnstorg då det blev klart senare. Asp beskriver att kommunen försöker ”suga upp” all ny forskning på området och att Madrasstorget har utformats ”by the book”. Torget har bästa möjliga utformning enligt aktuell forskning, men det har ändå kommit in synpunkter från personer med funktionsnedsättningar om utformningen. Det finns en konflikt mellan synskadade personer och rörelsehindrade personer i och med att synskadade personer vill ha kantstenshöjningar då det är lätt att

92 Hessner, Lisen, Uppsala 2011-11-21

93 Åkerblom, Karin, Uppsala 2011-11-29

94 Asp, Sven-Erik, Uppsala 2011-12-01

95 Ibid.

orientera sig med hjälp av dem, medans rullstolsburna personer vill ha så få kanter som möjligt för att lättare kunna röra sig fritt i gaturummet.<sup>96</sup>

Kommunens definition av shared space är ”delad yta”, där alla trafikslag ska kunna vistas och där ögonkontakt och låg hastighet är viktigt för samspelet. För att konceptet shared space ska lyckas på Dragarbrunnsgatan är det viktigt att fotgängarna är många, för på så vis kunna konkurrera med bilen om vem platsen är till för menar Asp. Åkerblom tror att shared space är nödvändigt i våra städer om alla ska kunna få plats i staden samtidigt. Hon är kritiskt till bilens stora plats i staden. Mottot för Dragarbrunnsgatan är ”hög tillgänglighet, låg framkomlighet”, vilket innebär att bilen ska kunna köra där men endast om man har ett mål.<sup>97</sup> Dragarbrunnsgatan ska inte vara ett alternativ till Kungsgatan menar Asp, då gatorna har olika syften. Hessner är positiv till att Dragarbrunnsgatan utformas efter shared space, men att utformningen måste ske konsekvent. Hon är också kritiskt till Uppsala kommuns trafikplanering då hon menar att det är svårt för bilisterna i Uppsala att åka igenom centrum i nordväst-sydostlig riktning när Östra ågatan är enkelriktad, Dragarbrunnsgatan delvis är ett gångfartområde och Kungsgatan har dubbdäcksförbud. Asp menar dock att det har blivit enklare för bilisterna att ta sig igenom centrum nu, tidigare var vissa partier av Dragarbrunnsgatan avstängda för motortrafik men nu är hela sträckan öppen. Dessutom kan bilister välja dubbfria vinterdäck om de vill och behöver köra på Kungsgatan.

En aspekt ur trafiksäkerhetssynpunkt för shared space konceptet på Dragarbrunnsgatan är att minska motorfordonstrafiken, främst genom att distributionstrafik bara får ske under vissa tidpunkter. Detta motsätter sig dock handeln i centrum eftersom det skulle bli dyrare för butiksägarna att komma in till butiken för att ta emot varor innan de öppnar jämfört med att ta emot varor när de har öppnat.<sup>98</sup> Emellertid kan man läsa i fastighetsägarnas utformningsprogram för Dragarbrunnsgatan att de eftersträvar att distributionstrafiken endast får angöra fastigheterna längs gatan före klockan 11.00.<sup>99</sup> Kommunen har även i arbetet med trafiksäkerhetsfrågan arbetat med hastighetsdämpandeåtgärder så som att placera ut cykelställ och blomkrukor som chikaner i körbanan så att bilisterna måste samspela om vem som ska lämna företräde. Det är samspelat mellan olika trafikanter som kommer göra Dragarbrunnsgatan mer trafiksäker enligt Asp. Dragarbrunnsgatan ska bli en gata för människor och Åkerblom menar att de hastighetsdämpande åtgärderna ska vara flexibla och flyttbara så att det skapas plats för olika typer av evenemang och utomhusserveringar.

Att satsa på våra offentliga stadsrum är enligt Hessner viktigt, utformningen av dem är dock avgörande för hur de kommer att användas. I ett kallt och mörkt land som Sverige behövs det därför satsas extra mycket på en god belysning och markvärme som underlättar underhåll.<sup>100</sup> Fastighetsägarna har spelat en nyckelroll i omvandlingen av Dragarbrunnsgatan och tack vare dem får Uppsala ett bättre offentligt rum i centrum än innan omvandlingen. De har satsat mycket pengar på att rusta upp sina fastigheter, en investering som gynnar alla

---

96 Sven-Erik Asp, Uppsala 2011-12-01

97 Åkerblom, Karin, Uppsala 2011-11-29

98 Ibid.

99 AP fastigheter AB m.fl. (2007). *Dragarbrunnsgatan, fastighetsägarnas utformningsprogram 2007-03-13*. s. 6

100 Hessner, Lisen, Uppsala 2011-11-21

uppsalabor då vi har fått en trevligare stadsmiljö.<sup>101</sup> Både Asp och Åkerblom menar att entréer mot gatan och ett stort utbud av butiker och verksamheter är viktigt för att skapa liv och rörelse längs Dragarbrunnsgatan. När fastigheterna har fått ett ansiktslyft lockas nya människor till Dragarbrunnsgatan och redan nu håller centrum på utvidgats. Asp uttrycker att fler butiker nu lokaliserats till Dragarbrunnsgatan vilket har skapat nya rörelsemönster, nu går människor längs med Dragarbrunnsgatan istället för enbart längs gågatan. Åkerblom menar att allt eftersom gatan blir färdig kommer fler och fler människor ta gatan i besittning.

## **4. SÅ ANVÄNDS OCH UPPLEVS DRAGARBRUNNGATAN**

I denna del kommer en redogörelse av resultaten från undersökningen som gjordes på Dragarbrunnstorg och Madrasstorget mellan den 14-17 december 2011. Under dessa dagar gjordes utöver observationer om samspelet mellan trafikanter även intervjuer med bilister, cyklister och fotgängare om hur de upplevde platsen, se bilaga 2. I kapitlets två avsnitt, ett avsnitt om respektive torg 4.1. och 4.2., kommer en beskrivning av hur det aktuella torget är idag och vad observationerna visade samt en redogörelse över av hur trafikanterna upplever platsen.

### **4.1. Dragarbrunnstorg**

Innan omvandlingen fanns det på platsen en stor parkeringsplats som angränsade till H-centrum. Idag har parkeringsplatsen omvandlats till ett torg och H-centrum har byggts om till en mer exklusiv galleria som heter db-gallerian. Numera finns det inga markerade parkeringsplatser utan bilister hänvisas till det angränsande parkeringshuset. De övriga verksamheterna finns kvar så som hotellen, butikerna och restaurangerna. Från och med den 14 december 2011 regleras torget som ett gångfartsområde där fotgängarna har högsta prioritet.

Torget är utformats så att kortändarna är upphöjda cirka 30 centimeter, medan det är i en jämn nivå med resten av gatan vid mitten av långsidorna. Gångbanan och körbanan är i en jämn nivå och skiljs åt av räfflade metallplattor. Gångbanor finns mellan db-gallerian och cykelställen samt längs med S:t Pers Gallerian och Clarion Hotel Gillet, längs dessa banor går de flesta fotgängarna. Senare på kvällen går dock fler fotgängare i körbanan och tar över gaturummet mer när en del av motortrafiken från dagen har försvunnit. Under observationerna upplevdes det som att det fanns en barriär mellan kör- och gångbanan längs med S:t Per Gallerian och gångbanan mellan dg-gallerian och cykelställen. Barriären var på både gott och ont. Förvisso kändes det mer trafiksäkert att vara närmast db-gallerian, men när man var där kändes det som om man missade en del av folklivet utanför S:t Pers Gallerian och Clarion Hotel Gillet.

---

101 Åkerblom, Karin, Uppsala 2011-11-29

Närmast torgets kortsidor finns svarta stenblock som både fungerar som konst och sittplatser, vid dessa finns även trädplanteringar och konstverk i markbeläggningen i form av metallfigurer. Under observationerna passerade många fotgängare platsen och några få stannade. Några satt på stenarna en kortare stund om de väntade på någon men lämnade platsen så fort personen ifråga kom. Stenblocken är rätt låga och utan arm- eller ryggstöd. De enda som vistades en längre tid på Dragarbrunnstorg under observationerna var några killar i yngre tonåren som åkte skateboard över torgets kant i flera timmar en eftermiddag. Närmre torgets mitt finns många cykelställ och även bland cykelställen finns figurer i metall i markbeläggningen. Cykelställen var populära, många parkerade sina cyklar där för att sedan gå mot någon av gallerierna eller gågatan. Mitt i torget, där det är en jämn nivå med gatan, finns en tom yta som fungerar som en otillåten parkering för bilister. Eftersom gatuavsnittet regleras med gångfart får parkering endast ske på markerade platser, men eftersom det inte finns några sådana på Dragarbrunnstorg är det således förbjudet att parkera mellan S:t Olofsgatan och S:t Persgatan. Det hindrade dock inte flera fordonsförare att parkera där i alle fall. Under dagarna som undersökningen gjordes observerades det att flera bilister parkerade vid torget och lämnade bilen en stund eller satt kvar i väntan på någon, ibland mer än 15 minuter. Även distributionstransporter parkerade vid torget för att hämta och lämna varor och enligt en förare till en budbil fick hon stå där i max fem minuter, men många av distributionsfordonen stannade där längre än så.



*Bild 3 och 4. Områdesbilder över Dragarbrunnstorg*

*Foto: Karolin Adamsson*

Det är en relativ hög trafikbelastning vid Dragarbrunnstorg. Det åker budbilar och lastbilar som transporterar varor, taxi, en busslinjetrafik, bussar som ska lämna gäster till hotellen samt privata bilister. När fordonsförare kommer till torget är körbanan lätt upphöjd för att dämpa hastigheten. Detta fungerade någorlunda bra men några bilar körde dock fort igenom gatuavsnittet. Vissa bilister ansåg sig fortfarande ha rätten till gatan genom att de körde fort och inte lämnade företräde åt fotgängare. Några visade även knappt hänsyn till cyklister genom att göra olämpliga omkörningar. Vid Dragarbrunnstorg har kommunen placerat ut stora blomkrukor men tyvärr fyller de inte sin funktion som chikaner då de är placerade för långt ut på kanten av körbanan så att två bilar ändå kan mötas utan några problem. Vissa cyklister försökte sicksacka sig mellan fotgängare och bilister så att de hela



tiden var i rullning. Många gående tog en snabb titt över axeln för att försäkra sig om att det var säkert att gå över, men vid entrén till S:t Pers Gallerian och korsningen Dragarbrunnsgatan-S:t Persgatan där många gående passerade tog fotgängarna för sig mer och tvingade bilister och cyklister att lämna företräde. Vissa övergångar som några fotgängare gjorde vid dessa partier var dock dumstridiga då bilister fick tvärnita och cyklister fick göra skarpa svängar.

Något som påverkade upplevelsen på Dragarbrunnstorg var att det framför db-gallerian spelades musik ur högtalare. Tidigt på dagen hördes musiken enbart närmast dg-gallerian men på eftermiddagen kunde den höras över större delen av torget. Musiken spelades förmodligen för att höja stämningen, men kan säkert även upplevas som störande av en del människor.

Undersökningen skedde under den mörkaste årstiden i Sverige, men torget har inte fullgod belysning och upplevs därför som rätt mörkt. Det var svårt att se alla fotgängare och cyklister när man bländas av bilisternas lyktor. Det kan förmodligen försvåra samspelet då bländande cyklister och fotgängare inte kan få ögonkontakt med bilister. Dock är det inte bara den bristande belysningens fel, väldigt få fotgängare bär reflexer och många cyklister använder inte cykellysen vilket gör att de ibland kan vara svåra att upptäcka.

### **Trafikanterna på Dragarbrunnstorg**

Totalt intervjuades 25 stycken trafikanter på Dragarbrunnstorg och majoriteten av dem uppgav att de gillade torget. Generellt sades det att db-gallerian är inbjudande och att platsen är nära till allt. Många cyklister svarade att de använder torget främst på grund av cykelställen, det är en bra cykelparkering om man ska uträtta ärenden i centrum. Endast en femtedel svarade uttryckligen att de ogillade Dragarbrunnstorg. Bland annat uppfattade en trafikant platsen som ett ”dött ställe”, han menade att platsen hade mer liv och rörelse när H-centrum fanns då det var fler småbutiker och fler människor i rörelse där.<sup>102</sup> En annan person tyckte att platsen var ”omysig” men att torget har en ”skön utformning”, dock att riktiga bänkar är att föredra framför stenarna att sitta på. Personligen gillade inte denna person torget, men han tyckte att utformningen passade bra med de mer exklusiva affärerna i db-gallerian.<sup>103</sup> Även en annan uttryckte att torget kändes exklusivt, i början efter invigningen av torget uppgav hon att hon ofta var här och fikade men att hon har slutat i och med att det är så dyrt.

En klar majoritet av de tillfrågade trafikanterna svarade att de upplevde Dragarbrunnstorg som tillgänglig och framkomlig för dem, dock uppgav några fotgängare att de måste vara mycket uppmärksamma då det är många bilar i rörelse. Liknande svar uppgav även några cyklister, de menade att bilisterna inte ser dem och att det är svårt att cykla när det är mycket människor på platsen.

Åsikterna från de tillfrågade kring samspelet mellan trafikanterna på Dragarbrunnstorg var varierande. En tredjedel uppgav att samspelet är bra medan knappt en fjärdedel svarade att samspelet var dåligt. Bilister uppgav att många fotgängare korsar gatan utan att se sig för och därför visar en liten respekt för sina medtrafikanter. Några cyklister menade att deras kaosartade samspel på Dragarbrunnstorg är likande på andra platser i Uppsala och att det är något man får acceptera som cyklist om man vill cykla i Uppsala. Resten av de intervjuade

---

102 Intervju: manlig bilist, Dragarbrunnstorg 2011-12-16

103 Intervju: manlig fotgängare, Dragarbrunnstorg 2011-12-14

trafikanterna hade blandade åsikter kring samspelet. Många uppgav att torget upplevs som rörigt och trångt på grund av att det är så mycket människor i rörelse. Otydliga regler och själviska trafikanter var andra svar som kom upp som gjorde att samspelet inte var hundra procentigt för dem.

Även vid frågan om trafikanterna upplever Dragarbrunnstorg som en trygg och trafiksäker plats gick svaren isär. En tredjedel svarade ”Ja” då de upplever att bilisterna kör sakta och att det finns en liten andel tung trafik som passerar. Även en tredjedel av de tillfrågade svarade att de inte upplevde platsen som trafiksäker och trygg då det är mycket trafik i rörelse. Några bilister svarade att det är en onödigt stor genomfartstrafik här på grund av dubbdäcksförbudet på Kungsgatan. Dessutom uppgav dem att det är svårt att se alla trafikanter då många fotgängare inte ser sig för samtidigt som de inte syns ordentligt när det är mörkt. ”Vad som helst kan hända”<sup>104</sup> menade därför en bilist. Ett flertal av bilisterna upplever dessutom att fotgängare plötsligt ”dyker upp mitt i gatan”<sup>105</sup>. Samtidigt menar flera fotgängare att bilisterna och cyklister inte lämnar företräde åt dem. Cyklister uppgav att trafiksäkerheten var dålig då de kände att det inte finns några givna regler på Dragarbrunnstorg eftersom det är otydligt vart fotgängare ska korsa gatan samt att det är bilister överallt. En kvinnlig cyklist svarade att platsen är trafikfarlig för alla trafikanter under 15 år i och med att det är svårt för barn att förstå vart gångbanan slutar och körbanan börjar då det inte finns några trottoarkanter. Hon menar att en tydlig separering är bättre i och med att det skapar tydlighet. Resten av de tillfrågade svarade att den upplevde tryggheten och trafiksäkerheten beror på hur andra trafikanter agerar, det vill säga att den är relativ.

En stor majoritet uppgav att de är positiva till shared space konceptet, flera svarade att de förstod att alla måste få plats i staden. Samtidigt var många också kritisk till konceptet, de tycker att det låter bra men är ifrågasättande till om det verkligen kommer att fungera. En nyckelfaktor enligt de tillfrågade trafikanterna är att alla måste veta och förstå vad som gäller. Knappt en tredjedel svarade uttryckligen att de inte gillade shared space konceptet, de menade på att tydliga gränser och separering är mycket bättre för trafiksäkerheten.

## 4.2. Madrasstorget

Innan omvandlingen fanns det på denna del av Dragarbrunnsgatan tydliga trottoarer med kantsten som markerade gränsen mellan körbanan och gångbanan. Idag är körbanan i en jämn nivå med gångbanan. Markbeläggningen här är densamma som vid Dragarbrunnstorg och precis som på Dragarbrunnstorg skiljs gång- och körbanan av räfflade metallplattor eller vattenavledare. Dock finns det mitt i gångbanorna dessutom räfflade betongplattor som fungerar som ledstråk för synskadade personer. Från och med den 14 december 2011 regleras Madrasstorget som ett gångfartsområde där fotgängarna har högsta prioritet.

---

104 Intervju: manlig bilist, Dragarbrunnstorg 2011-12-15

105 Intervju: manlig bilist, Dragarbrunnstorg 2011-12-15



*Bild 5 och 6. Områdesbilder över Madrasstorget*

*Foto: Karolin Adamsson*

Det kommersiella utbudet är i stort sett det samma idag som innan omvandlingen och består av bland annat en pub, en körkortsskola, en madrassaffär, en konsthandel och ett bokantikvariat. Framför bokantikvariatet står bokbord med billiga böcker och tidningar, dessa bord är mycket populära för människor som passerar att dröja sig kvar vid. Under observationerna var det mer eller mindre alltid någon som stod och tittade i dem. Ovanför de olika butikerna finns bostäder, ovanför konsthandeln och bokantikvariatet finns det balkonger mot torget.

Madrasstorget är tidvis en ganska tom plats, det är sällan många fotgängare som passerar samtidigt men det är alltid någon som strosar förbi, likaså bilister och cyklister. Även om torget upplevs som ganska tomt och ibland ödligt upplevs platsen som trygg på grund av att det finns bostäder i närheten. Under dagen kommer det flera gånger större grupper av fotgängare och cyklister i Vretgränd som korsar Dragarbrunnsgatan till och från resecentrum. Denna korsning kan vara smått kaotiskt främst när det kommer många cyklister ifrån Vretgränd och många bilister på Dragarbrunnsgatan. Bilisterna och cyklisterna verkar ha svårigheter i vem som ska lämna företräde, därför är det den som är mest aggressiv som åker först. Både bilisters och cyklisters hastighet på Madrasstorget ökar ju mindre trafikanter det är i rörelse, dock hindrar inte det vissa individer att köra eller cykla fort när det är många människor som är på torget.

På Madrasstorget finns inga markerade parkeringsplatser. Det finns emellertid förhyrda parkeringsplatser i Vretgränd och i ett parkeringsgarage som angränsar till Dragarbrunnsgatan. Precis som på Dragarbrunnstorg är det alltså förbjudet att parkera på Madrasstorget, det hindrar dock inte bilister från att parkera längs med gatan. Populära ställen att parkera på är framför puben, konsthandeln och madrassaffären. Det är främst privata bilister som parkerar men även en viss distributionstrafik parkerar ibland för att hämta och lämna varor till butikerna. Vissa bilister parkerade på mycket olämpliga ställen under observationerna, till exempel framför parkeringsgaraget vilket skapade oordning och bilkö när bilar som skulle ner i garaget var tvungna att vänta tills den parkerade bilen hade flyttat på sig.

Det finns fyra stycken platser där cyklister kan parkera sina cyklar på torget. Cykelställen har samma design som på Dragarbrunnstorg. Dessa cykelställ är populära, särskilt för dem

som ska mot resecentrum då det är lätt att gå från Madrasstorget till resecentrum via Vretgränd. Cykelställen närmast Bangårdsgatan används främst av cyklister som kommer från stadsdelen Kungsängen och som sedan ska uträttar ärenden i centrum. Cykelställen fungerar även som chikaner för bilarna då de har placerats i körbanan. Hos vissa bilister skapar det irritation då de försöker köra på gångbanan för att komma förbi istället för att vänta på att den mötande bilen kör förbi först. Ibland tvingas bilisten invänta den mötande bilisten men den markerar då sitt missnöje genom att köra snabbt förbi chikanen så fort den får tillfälle.

Fotgängarna som passerar torget går helst på gångbanan, det vill säga mellan husen och de räfflade metallplattorna som skiljer gångbanan och körbanan. Dock flyttade sig fotgängare sig närmare husen när de tyckte att det blev mycket trafik på körbanan.

På torget finns två stycken ”mattor” gjorda av små stenplattor i olika färger. Vid dessa mattor finns både stembänkar med konstverk och stembänkar med sittytor i trä med rygg- och armstöd. Sittytorna ska vara uppvärmda men alla var inte det under observationen vilket diskuterades av några förbipasserande. Vid bänkarna finns papperskorgar med askkoppar på ovansidan, om cigaretterna inte fimpas ordentligt luktar det vilket gör att det är mindre trevligt att sitta där. Det finns tre stycken armaturer vid varje matta, totalt sex stycken. Dessa är lite annorlunda jämförda med mer traditionell gatubelysning då de ser ut som vanliga lampskärmar fast mycket större. Belysningen är trivsamt, men kanske inte tillräcklig. Precis som på Dragarbrunnstorg är det svårt att se fotgängare och cyklister när man bländas av billykter. Även här finns en stor avsaknad av reflexer hos fotgängare och till viss del av cykellysen hos cyklisterna.

### **Trafikanterna på Madrasstorget**

Totalt intervjuades 27 stycken trafikanter på Madrasstorget där en majoritet av dem uppgav att torget är en trevlig plats. Madrasstorget upplevs som finare nu än innan omvandlingen. Några uppgav trots det att platsen fortfarande är rätt tråkig och att man därför inte vill vistas en längre stund på platsen. Som en cyklist undrande svarande ”vad skulle jag titta på, husen?”.<sup>106</sup> Några tycker att det är positivt att omvandlingen har gjorts då det upplevs som en förlängning av centrum, men platsen används främst som en passage. Både cyklister och fotgängare ifrågasätter torgets kommersiella utbud och efterfrågar till exempel en uteservering. Det skulle bli bättre om utbudet av butiker var annorlunda, ”affärerna här är rätt tråkiga nu”.<sup>107</sup> ansåg ett par av de intervjuade. Andra menade att utbudet bör nischas in mot till exempel bokantikvariat. Några cyklister efterfrågar också fler cykelställ då de gärna parkerar sin cykel här när de ska till resecentrum.

Även framkomligheten och tillgängligheten är god uppgav en majoritet av de tillfrågade trafikanterna, men att den skulle kunna bli ännu bättre om förbudet mot dubbdäck på Kungsgatan försvann då den för med sig onödig genomfartstrafik. Endast en handfull trafikanter uppgav att framkomligheten var dålig. Särskilt bilister var negativa då de tyckte att placeringen av cykelställen i gatan gjorde gatan ännu trängre och att cyklisterna som korsar Dragarbrunnsgatan via Vretgränd inte var uppmärksamma på att det kommer trafik längs Dragarbrunnsgatan.

---

106 Intervju: kvinnlig cyklist, Madrasstorget 2011-12-15

107 Intervju: två stycken kvinnliga fotgängare, Madrasstorget 2011-12-14

En majoritet av de tillfrågade, främst bilister och fotgängare, uppgav att samspelet på Madrasstorget fungera bra. Cyklisterna svarade i en mycket högre utsträckning att samspelet inte fungerade då de menade att det inte finns någon hänsyn mellan trafikanter. Dessutom menar cyklisterna att alla trafikanter tror att de äger rätten till gatan och att de har företräde.

Nästan alla av de intervjuade trafikanterna uppgav att Madrasstorget upplevs som en trygg och trafiksäker plats, främst av bilister och fotgängare. Många cyklisterna uppgav också att platsen upplevs som trafiksäker men att det finns en liten otydlighet och osäkerhet på torget. Endast ett par stycken uppgav att platsen inte är trafiksäker, särskilt med tanke på barn.

En majoritet av de tillfrågade trafikanterna svarade att de var positiva till konceptet shared space. Enligt dem går det inte att stänga av alla gator i centrum för biltrafiken och att konceptet är ett sätt för centrum att konkurrera med externhandeln då bilisterna fortfarande har möjlighet att besöka affärerna i centrum med bil. Dock är många av de tillfrågade på Madrasstorget kritiska till hur konceptet ska fungera i verkligheten. De menar först och främst att alla måste förstå vad konceptet innebär. De menade också att det är nödvändigt att få ner motortrafikens hastighet samt få bort onödig genomfartstrafik som nu finns på Madrasstorget på grund av dubbdäcksförbudet på Kungsgatan. Genom att få bort en del av biltrafiken kommer gatan bli mer mänsklig då det skapar mer plats åt de gående menar en bilist. Endast en handfull av de tillfrågade trafikanterna var mycket negativ till shared space konceptet. De menar att konceptet leder till så mycket förvirring bland trafikanterna att en tydlig separering därför är att föredra. En man menade till och med att shared space är ”åt helvete, cyklisterna har skyddslappar för ögonen och bilisterna borde ta en körlektion eller två”<sup>108</sup>. Vid mörker skapar konceptet dessutom risker eftersom det är svårt att ta ögonkontakt då. Därutöver är det svårt för barn att förstå att man ska dela på gaturummet, barn behöver tydliga gränser för förstå hur trafiken fungerar men dessa gränser finns inte vid shared space miljöer.

## 5. AVSLUTANDE ANALYS OCH DISKUSSION

Den samlade bedömningen efter undersökningen är att det finns många åsikter och upplevelser kring Dragarbrunnsgatan, men även om det ibland kan upplevas smått kaotiskt fungerar Dragarbrunnstorg och Madrasstorget så bra att människor använder sig av dessa platser. Användare av dessa torg kanske inte gör det frivilligt, utan de kan även tänkas vara tvungna att använda dessa platser för att komma till sina slutmål på grund av torgens centrala lägen i Uppsala.

Torgen upplevs i huvudsak som tillgängliga och framkomliga för alla trafikanter, men samtidigt fungerar inte samspelet mellan trafikanter optimalt, särskilt på Dragarbrunnstorg. Trafiksäkerheten upplevs som god på Madrasstorget men på Dragarbrunnstorg är upplevelsen mer varierad. En majoritet av de tillfrågade på båda torgen är positiva till konceptet shared space men ifrågasätter om det är möjligt att få det att fungera i verkligheten. Just denna fråga är vad detta kapitel ska belysa. Svårigheten ligger inte i att ändra uppfattningen hos de trafikanter som idag upplever Dragarbrunnstorg och Madrasstorget som trygga och trafiksäkra platser, utan svårigheten ligger i att få de trafikanter som idag inte upplever gatan som trygg

---

108 Intervju: manlig bilist, Madrasstorget 2011-12-15

och försöka omvandla dem. Först då finns det en chans att dessa torg upplevs som trygg och trafiksäker för alla, först då kan Dragarbrunnstorg och Madrasstorget ses som lyckade exempel på shared space.

Detta avslutande kapitel har för avsikt att analysera Dragarbrunnstorg och Madrasstorget utifrån frågan om det är möjligt att skapa platser utifrån konceptet shared space, det vill säga platser med väl fungerande offentliga rum där trafikanter jämlikt delar på ytan. Kapitlet innefattar fyra avsnitt, där de två första kommer analysera torgen utifrån undersökningens svar som offentliga rum respektive utifrån shared space. I tredje avsnittet förs en diskussion kring huruvida det är möjligt att skapa shared space miljöer. I kapitalets fjärde och sista avsnitt kommer uppsatsens viktigaste slutsats presenteras.

### **5.1. Analys av Dragarbrunnstorg och Madrasstorget som offentliga rum**

Båda torgen upplevs som finare och trevligare platser idag än vad de gjorde innan omvandlingen, men man kan ändå ifrågasätta om kommunen och fastighetsägarna har lyckats med att skapa två attraktiva torg. Under observationerna användes platserna främst som passage till och från centrum då väldigt få människor vistades på torgen en längre tid. Det kan dels bero på att undersökningen gjordes under december, en månad som vanligtvis inte associeras med utomhusvistelse i stadsmiljö i Sverige men det behöver inte enbart bero på detta. De intervjuade fotgängarna svarade till exempel att Madrasstorget inte var en plats de skulle vilja upprätthålla sig på en längre stund även om det har blivit finare än innan. Cyklisterna på båda torgen var främst ute efter en cykelparkering innan de snabbt försvann från platsen och många bilister hade hellre kört på Kungsgatan än Dragarbrunnsgatan om de hade haft möjlighet.

Hur kan man då göra dessa torg mer attraktiva och få människor att vistas en längre tid på dem, och därmed skapa goda offentliga rum? Många av dagens aktiviteter på Dragarbrunnstorg och Madrasstorget är nödvändiga aktiviteter i och med att många bara passerar platserna. Som Gehl menar måste de frivilliga aktiviteterna öka och en nyckelfaktor är att platsen är trevlig. Studiens båda torg har beskrivits just som det, men när så få människor vistas på platsen måste något saknas. Torgen har utformats med sittplatser, men dessa är förmodligen inte optimala eftersom observationerna visade att de endast används sporadiskt. En kvinna på Madrasstorget ansåg att platsen har fått en snygg renovering men att det inte spelar någon roll när man bara kan sitta och titta på husen. Det rör sig människor på båda torgen men det kanske inte är tillräckligt med människor i rörelse eller så gör de passerande människorna inga intressanta saker för att andra ska vilja dröja sig kvar på dessa platser. Som Jacobs, Gehl och Whyte menar är det människor som attraherar människor till olika platser. Eftersom få vill vistas en längre tid på Dragarbrunnstorg och Madrasstorget kanske kommunen, fastighetsägarna och butiksägarna bör arbeta mer med evenemang av olika slag på dessa platser. De har börjat med det på Dragarbrunnstorg där kommunen exempelvis har haft olika typer av konserter och uppträdanden. Även butiksägare försöker, bokborden är mycket populära hos de passerande fotgängarna på Madrasstorget men det kanske behövs mer. Whyte menar att man kan använda sig av triangulering för att attrahera människor att vistas längre på en plats. Kanske kan de berörda parterna hyra gatumusiker eller marknadsstånd som ett sätt att locka människor att vistas på platsen istället för att bara passera

den. Först då kan dessa torg bli riktiga offentliga rum eftersom det först är då människor använder gatan till mer än transportsyften.

Flera av de intervjuade trafikanterna menade att torgen är trånga på grund av att det är så många människor och fordon i rörelse. Ett sätt vore därför att få bort trängseln genom att minska den onödiga genomfartstrafiken på dessa platser. Får fotgängare mer plats på gatan ökas chansen för sociala aktiviteter vilket är det som definierar ett fungerande offentligt rum. Dock kan man inte ta bort all biltrafik, eftersom konceptet shared space bygger på att alla trafikantgrupper ska kunna vistas där sida vid sida. Det är därför viktigt att fotgängarna kan röra sig fritt över körbanan och inte bara längs med husfasaderna. Först då kan platserna verkligen ses som shared space.

Offentliga rum så som torgen på Dragarbrunnsgatan bör vara tillgängliga för alla menar Madanipour, men det kan man kanske inte påstå att de är idag när flera av de intervjuade trafikanterna oroade sig för hur barn skulle klara sig i shared space-miljön samt att några kommenterade att db-gallerian på Dragarbrunnstorg känns för exklusiv. Hessner hoppas att Dragarbrunnstorg ska vara en plats där man inte behöver konsumera. I och med att intervjuade personer beskriver torget med ord som ”dyrt” och ”exklusivt” är det svårt att påstå att Dragarbrunnstorg är en tillgänglig plats för alla om några känner att de inte har ”råd” att vara där. Vid undersökningen intervjuades inga barn, men flera av de intervjuade trafikanterna påpekade på att de kände en stark oro hur barn, utan någon vuxen, skulle kunna klara sig på egen hand i på dessa platser. Även Trafikverket menar i sina publikationer att barn har andra krav än övriga personer har på gatumiljön. Många av de vuxna tillfrågade vid undersökningen svarade att de har svårt att förstå vilka regler som gäller vid Dragarbrunnstorg och Madrasstorget, hur ska då barn förstå reglerna?

## **5.2. Analys av Dragarbrunnstorg och Madrasstorget utifrån shared space**

Torgen på Dragarbrunnsgatan är lyckade exempel på shared space när det gäller utformningen av dem. Torgen är i ett plan det vill säga att det inte finns några kanter mellan gång- och körbanan, det är få skyltar och inga signalreglerade korsningar vilket gör att platsen till stor del bygger på hänsyn och ett gott samspel mellan trafikanter, precis som Monderman förespråkar.

Vid undersökningen observerades inga olyckor vid Dragarbrunnstorg eller Madrasstorget, men ett visst riskfullt beteende observerades ändå under dessa dagar. Även om de flesta trafikanter visade hänsyn till varandra fanns det alltid någon i varje trafikantgrupp som hade ett mer aggressivt och riskfullt trafikbeteende. Bilister körde fort och vägrade att lämna företräde åt fotgängarna. Cyklister har även de en hög fart men anpassar sig lite genom att köra sicksack mellan fotgängarna och bilisterna. Fotgängarna går ibland rätt ut i körbanan utan att reflektera över om det är lämpligt eller inte. Dessa mer aggressiva trafikanter är i sig en olycksrisk, vad händer om de tvära inbromsningarna nästa gång inte är tillräckliga? Även de otydliga reglerna som många av de intervjuade trafikanterna upplevde kan vara en olycksrisk när det skapar en för stor osäkerhet kring till exempel vem som ska lämna företräde.

Monderman menade förvisso att ett visst mått av osäkerhet i trafiken kan höja trafiksäkerheten, men vad är en lagom dos av osäkerhet? Ett visst mått av otydliga trafikregler

kan skapa denna osäkerhet som Monderman är ute efter, men är reglerna på de undersökta torgen allt för otydliga? Många av de intervjuade trafikanterna svarade att reglerna av tydliga och ett stort antal sade sig veta vad gångfartsområde innebär men observationerna och en del svar av de tillfrågade tyder på att reglerna är otydliga då det finns en rad olika uppfattningar vad regleringen innebär. Fordonsförare får inte färdas i en hastighet högre än de gående och de har väjningsplikt mot fotgängare, fordonsförare är således både bilister och cyklister men det är få cyklister medvetna om. Bilister upplever fortfarande Dragarbrunnsgatan som en gata där bilar prioriteras. De förstår inte varför den ser ut som en gågata och blir därför irriterade på fotgängare när de försöker korsa gatan. Även om långt ifrån alla tillfrågade fotgängare var medvetna om gångfartsområdesregleringen försökte de ta gatan i besittning, men de blev ofta motarbetade av bilister och cyklister i och med att de inte vände för fotgängarna. Precis som Monderman menade finns det även på Dragarbrunnsgatan alltid några trafikanter som beter sig illa oavsett hur många trafiktekniska lösningar som användes. En cyklist efterfrågade övergångsställen på Dragarbrunnstorg, men skulle det verkligen bli säkrare eller inget det bara en falsk trygghet? Bara för att vi har en skylt som påvisar vart fotgängare ska korsa gatan betyder ju inte det att alla kommer följa skyltens budskap. Det kommer alltid finnas någon som väljer att inte följa regleringen av olika anledningar, okunskap av vad regleringen betyder eller helt enkelt väljer att inte följa den. Detta visades under observationerna i och med att cyklister och bilister inte lämnade företräde åt fotgängare samt att hastigheten var hög. Dock är inte fotgängarna på Dragarbrunnstorg och Madrasstorget helt oskyldiga, ibland var det några som gick rätt ut i gatan utan att se sig för ordentligt.

Det finns en paradox mellan trafiksäkerhet och den upplevda tryggheten hos trafikanter. Ett övergångsställe kan upplevas som tryggt då de allra flesta vet vilka regler som gäller där men samtidigt sker många olyckor just på övergångsställen på grund av att man känner sig för trygg. Då skulle det vara mer trafiksäkert att korsa en gata där det inte finns några övergångsställen eftersom fotgängaren måste vara mer uppmärksam när han eller hon går över vilket kan kännas otryggt. Osäkerheten som Monderman eftersträvar ligger förmodligen någonstans mittemellan trafiksäkerhet och trygghet.

Monderman beskrev aldrig hur man kan öka samspelet mellan trafikanter. Han menade att kontexten gör att människor automatiskt förändras sitt beteende, men om trafikanter inte förstår att Dragarbrunnstorg och Madrasstorget är just sådana speciella platser där ens normala trafikbeteende inte fungerar så måste trafikanterna lära sig det, men hur? Flera av de intervjuade trafikanterna menade att trafiksäkerheten och samspelet mellan de själva och andra trafikanter inte var optimalt men få ville ta något eget ansvar. Alla trafikantgrupper menade på att det var någon annan trafikantgrupps beteende som gjorde att samspelet inte alltid fungerade och att trafiksäkerheten var undermålig. Vilket man måste arbeta med att förändra om konceptet shared space ska fungera i och med mycket av konceptet bygger på hänsyn mellan trafikanter. Alla kan inte hela tiden få utan trafikanterna måste lära sig att också ge tillbaka i form av lägre hastighet och lämna företräde. Åkerblom tog upp detta ämne under intervjun men i form av att bilisterna hela tiden ville ha och att de genom tiden har fått en för stor plats i våra städer. Hon menade på att bilister inte vill ta ett eget ansvar, att de hela tiden behöver reflexer och likande för att förstå att det finns saker på körbanan som bilisten



måste väja för och så vidare. Det kommer inte fungera att sätta reflexband på allt och ta bort det egna ansvaret hos trafikanterna, om vi ska ha shared space i våra städer.

### **5.3. Avslutande diskussion**

Shared space bygger på samspel, ömsesidig respekt och hänsyn mellan trafikanter men är det möjligt att ändra många av dagens mer egoistiska trafikbeteende till detta? Ja, men det kommer behövas tydligare information till alla trafikanter om vad som förväntas av dem i trafiken. Vi har genom trafiksepareringen inte bara förlorat våra gaturum till bilarna utan även förmågan att tänka själva och vara mänskliga. Genom att ha bilen som ett skydd mot vår omvärld har vi kunnat ta an ett mer omänskligt trafikbeteende i och med att bilar inte är mänskliga, men om vi ska ha shared space så räcker det inte bara med en trevligare utformning av gaturummen utan vi måste även omarbota förförståelsen om att bilar är ”störst, bäst och vackrast”. Vi människor är de som kan förändra gaturummet så att det blir mer mänskligt genom att förändra våra beteenden som trafikanter så att vi i trafiken blir mer hänsynsfulla och respektfulla mot varandra än vad vi är idag. Undersökningen tyder på att konceptet shared space är möjligt om alla förstår vad det innebär men det kommer inte räcka med att ta upp det i landets körskolor. Om konceptet ska fungera tror jag att det är nödvändigt att ta upp det mer allmänt så att vi når fler trafikanter. Ett exempel är att ha en större trafikundervisning i skolan om hur man ska bete sig i olika trafiksituationer. Det kan vara svårt att nå ut och förändra trafikbeteendet hos en stor vuxen del av befolkningen därför kan det vara en fördel att ta upp ämnet med barn. Förhoppningsvis kan de då ta med sig det in i vuxenlivet eller göra sina föräldrar medvetna om att trafiken idag inte är densamma som för 30 år sedan. Det sitter i våra ryggrader att fotgängare måste se upp för bilister, denna förförståelse måste ändras så att vi även blir medvetna om att det kan vara tvärt om.

När trafikbeteendena ändras och trafikanterna blir mer hänsynsfulla mot varandra först då kan platser som utformats som shared space anses vara lyckade. Först då kan människor använda dessa platser mer än bara till transport, först då kan människor öka interaktionen mellan varandra. Gaturum som utformats som shared space där olika typer av fordon ska dela på ytan med fotgängare kan bli humana om förförståelsen kring bilens storhet förändras. Om vi ska ha goda offentliga rum som även bilar tillåts använda är det viktigt att förstå att alla andra trafikantgrupper inte kan anpassa sig efter bilens krav. Om shared space ska fungera är det viktigt att alla trafikantgrupper visar en respekt och samspelar med varandra, först då får vi gaturum som är ämnade för både sociala ändamål och transportsyften.

Personligen tror jag att det är möjligt att ändra våra trafikbeteenden och att göra våra gaturum mer mänskliga, med tiden kan konceptet shared space föra med sig positiva effekter som kan bidra till en mer hållbar stad. Hållbar utveckling står på tre stycken ben; den miljömässiga, den sociala och den ekonomiska. Shared space kan bidra till en mjukare körning vilket medför mindre utsläpp och buller. Dessutom kan en minskad tillgänglighet för bilen också leda till att fler väljer andra transportmedel i staden vilket också skulle minska utsläppen och antal motorfordon. Stadens ekonomi kan bli bättre genom två sätt. Dels genom att bilen fortfarande har tillgång till centrum gör att affärerna i centrum inte konkurreras ut i lika stor utsträckning av de externa köpcentrumena. För det andra bidrar shared space till bättre offentliga rum genom att de sociala aktiviteterna på en plats ökar som i sin tur

förhoppningsvis leder till fler möten mellan människor. Människor attraheras av människor, likaså innovation och kreativitet. Dessa kvalitéer är viktigt för ekonomin då människor själva kan skapa försörjningsmöjligheter och likande. Dessutom bidrar goda offentliga rum också till att det sociala livet blir bättre för stadens invånare när de har gemensamma mötesplatser som är tillgängliga för alla. Offentliga rum som känns öppna för alla bidrar förmodligen till ett minska utanförskap i och med att alla är välkomna dit.

Det är möjligt att de undersökta torgen som denna uppsats har lyft fram kan bli goda exempel på shared space. Nyckelfrågan som kommunen bör arbeta med är trafikbeteendet genom att informera om gångfartområde-regleringen och shared space. Det är trafikbeteendet som kan göra att Dragarbrunnstorg och Madrasstorget upplevs av fler trafikanter som en trygg och trafiksäker plats. Det är även ändringen av dagens trafikbeteende som kan göra torgen till goda offentliga rum. Ökar samspelet mellan trafikanter och trafikhierarkin ändras så att cyklister och fotgängare blir mer jämlika med bilister blir Dragarbrunnstorg och Madrasstorget förmodligen inte bara en passage utan en plats där trafikanter kan tänka sig att dröja sig kvar. Kommunen, de berörda fastighetsägarna och butiksägarna bör även fortsätta omvandlingen av Dragarbrunnsgatan via inkluderande processer och prata många olika intressen för att platsen ska upplevas som tillgänglig och trafiksäker för så många trafikanter som möjligt. Genom att prata med många intressen innan omvandlingen är klar får aktörerna reda på hur Dragarbrunnsgatan kan bli så bra som möjligt, men det ger även en möjlighet för aktörerna att informera om vad shared space innebär.

#### **5.4. Slutsats**

Det är viktigt att påpeka att denna studie gjordes precis efter att gångfarts-regleringen började gälla och att det därför är för tidigt att dra några slutgiltiga slutsatser av Dragarbrunnsgatan men än så länge kan Dragarbrunnsgatan inte ses som ett lyckat exempel på shared space då de undersökta torgen ännu inte är en delad yta på jämlika villkor mellan olika trafikanter. I dagsläget är hänsynstagandet och samspelet otillräckligt då det finns konflikter mellan olika trafikantgrupper. Det finns en hierarki där bilisterna uppfattas stå högst upp och denna hierarki måste försvinna om konceptet ska fungera. Dagens hierarki ledar till att torgen inte är optimala offentliga platser eftersom få människor använder sig av torgen för mer än en passage. Först när dessa torg används mer frivilligt och vistelserna blir längre kan Dragarbrunnstorg och Madrasstorget ses som goda exempel på shared space konceptet.

## KÄLL- OCH LITTRATURFÖRTECKNING

### Litteratur

- Adams, John (1985). *Smeed's law, seat belts, and the emperor's new clothes* i boken Evans, Leonard & Schwing, Richard C. (red.) (1985). *Human behavior and traffic safety: [proceedings of a General Motors Symposium on Human Behavior and Traffic Safety, held September 23-25, 1984, at the General Motors Research Laboratories, Warren, Michigan]*, Plenum, New York
- AP fastigheter AB, Aspholmens fastigheter AB, Axfast AB, Atrium/Ljungbergsgruppen, Boultebee Uppsala AB, GE real estate (Sweden) AB, Masmästarens fastigheter, Norgani Hotels ASA, Uppsala akademiförvaltning, Vasakronan (2007). *Dragarbrunnsgatan, fastighetsägarnas utformningsprogram 2007-03-13* <Tillgänglig via <http://www.uppsala.se/sv/Boendemiljotrafik/Stadsutveckling--planering/Utvecklingsomraden-byggprojekt/Dragarbrunnsgatans-omvandling/Bakgrund/>> (2011-12-12)
- Bill, Anna (2008). "Dragarbrunns torg invigdes", *Uppsala Nya Tidning*, publicerad 2008-11-29
- Clarke, Emma (2006). *Shared Space – the alternative approach to calming traffic* <Tillgänglig via <http://www.freewebs.com/mjcassini/Shared%20Space.pdf>> (2011-11-30)
- Esaiasson, Peter (2007). *Metodpraktikan: konsten att studera samhälle, individ och marknad*, 3., [rev.] uppl., Norstedts juridik, Stockholm
- Gehl, Jan (1987). *Life between buildings: using public space*, Van Nostrand Reinhold, New York
- Glaeser, Edward L. (2011). *Triumph of the city: [how our greatest invention makes us richer, smarter, greener, healthier, and happier]*, [New ed.], MacMillan, London
- Hallqvist, Birgitta (1994) *Woonerfgator och nordiska tillämpningar av den holländska planeringsfilosofin*, Lund
- Hamilton-Baillie, Ben (2000) *Home Zones – Reconciling People, Places and Transport. Study Tour of Denmark, Germany, Holland and Sweden –July to August 2000*, Winston Churchill Fellow, Leob Fellow, Harvard University
- Hamilton-Baillie, Ben (2006). *What is Shared Space?* <Tillgänglig via [http://www.hamilton-baillie.co.uk/\\_files/\\_publications/6-1.pdf](http://www.hamilton-baillie.co.uk/_files/_publications/6-1.pdf)> (2011-11-30)
- Hammarin, Petra & Warnelid, Annika (2006). *Shared Space - integrerade trafikytor i tätort: jämförelse mellan Fiskaretorget i Västervik och Stortorget i Ystad*, Lund
- Jacobs, Jane (2005). *Den amerikanska storstadens liv och förfall*, Daidalos, Göteborg
- Kylén, Jan-Axel (2004). *Att få svar: intervju, enkät och observation*, 1.uppl., Bonnier utbildning, Stockholm
- Lundin, Per (2008). *Bilsamhället: ideologi, expertis och regelskapande i efterkrigstidens Sverige*, Kungliga tekniska högskolan, Stockholm
- Lyall, Sarah (2005). "A path to road safety with no signposts", *The New York Times*, publicerad 2005-01-22

- Madanipour, Ali (red.) (2010). *Whose public space?: international case studies in urban design and development*, Routledge, London
- Makovsky, Paul (2002). ”Pedestrian Cities”, *Metropolis Magazine*, Publicerad augusti/september 2002
- Repstad, Pål (2007). *Närhet och distans: kvalitativa metoder i samhällsvetenskap*, 4., [rev.] uppl., Studentlitteratur, Lund
- Shared Space (2008). *Shared Space. Final Evaluation and Results, It takes Shared Space to create shared understanding*, Keuninginstituut, Groningen, The Netherlands
- Spolander, Krister (1999). *Staden, bilen, farten*, Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF), Kista
- Stjärnkvist, Wallberg (2007). ”Shared space”. *Stadsbyggnad*, nr 4
- Trafikverket (2011). *Attraktiva stadsrum för alla – Shared Space*, Trafikverket
- Trafikverket (2010). *Den goda staden, slutrapport. En god stadsutveckling – exempel från Uppsala, Norrköping och Jönköping*, Trafikverket
- Uppsala Kommun (2004). *Vision Dragarbrunnsgatan, programrådshandling 2004-12-16*, Uppsala Kommun
- Vanderbilt, Tom (2007) ”The Traffic Guru”, *The Wilson Quarterly*
- Wallberg, Sari, Stjärnkvist, Anna & Ahlman, Lars (2008). *Shared space: trafikrum för alla*, Sveriges kommuner och landsting, Stockholm
- Whyte, William H. (1980). *The social life of small urban spaces*, The Conservation Foundation, Washington, D.C.

## Lagar

- Trafikförordningen (1998:1276) <Tillgänglig via:  
<http://www.notisum.se/rnp/sls/lag/19981276.htm>> (2011-11-16)

## Intervjuer

- Asp, Sven-Erik, exploateringsingenjör, Gatu- och trafikkontoret, Uppsala kommun. (Kungsängsvägen 27, Uppsala, 2011-12-01)
- Hessner, Lisen, ansvarig för den konstnärliga gestaltningen i Uppsala kommun, Kulturkontoret, Uppsala kommun. (Strandbodgatan 1, Uppsala, 2011-11-21)
- Åkerblom, Karin, processledare, kommunledningskontoret, enheten för strategisk samhällsutveckling, Uppsala kommun. (Vaksalagatan 15, Uppsala, 2011-11-29)

## Internet

### Kvalitativ metod, en översikt, [www.kvalitativmetod.webs.com](http://www.kvalitativmetod.webs.com)

1. *Observation* <<http://kvalitativmetod.webs.com/observation.htm>> (2012-01-04)

### Nationalencyklopedin, [www.ne.se](http://www.ne.se):

1. *Sökord: chikan* <<http://www.ne.se/kort/chikan/1285313>> (2011-11-29)

### Uppsala kommun, [www.uppsala.se](http://www.uppsala.se):

1. *Bakgrund till omvandlingen av Dragarbrunnsgatan*  
 <<http://www.uppsala.se/sv/Boendemiljotrafik/Stadsutveckling-->

planering/Utvecklingsomraden-byggprojekt/Dragarbrunnsgatans-omvandling/Bakgrund/> (2011-11-15)

2. *Etapp 4 i omvandlingen av Dragarbrunnsgatan*  
<<http://www.uppsala.se/Boendemiljotrafik/Stadsutveckling--planering/Utvecklingsomraden-byggprojekt/Dragarbrunnsgatans-omvandling/Etapp-4/?selected=4>> (2011-11-15)

**Uppsala City (Tidigare "Vi i Stan AB"), [www.uppsalacity.se](http://www.uppsalacity.se):**

1. *Om Uppsala City* <<http://www.uppsalacity.se/om-uppsala-city.aspx>> (2011-12-05)

**YouTube, [www.youtube.com](http://www.youtube.com):**

1. Sharedspace (2007). *Introduction to Shared Space (1 of 2)*  
<<http://www.youtube.com/watch?v=RLfasxqhBNU>> (2011-11-17)
2. Sharedspace (2007). *Introduction to Shared Space (2of2)*  
<<http://www.youtube.com/watch?v=wuxMuMrXUJk&feature=related>> (2011-11-17)
3. Sharedspace (2007). *Shared Space london & UK*  
<[http://www.youtube.com/user/Sharedspace#p/a/u/2/hqGWz\\_lafa8](http://www.youtube.com/user/Sharedspace#p/a/u/2/hqGWz_lafa8)> (2011-11-17)

## BILAGA 1

### Frågeguide till kommunala tjänstemän

- Berätta om visionen för Dragarbrunnsgatan. Hur startade projektet och när ska det vara klart? Berätta om de olika etapperna. Vilka aktörer har varit med i arbetet?
- Vad är er bild/definition av shared space?
- Kommer hela Dragarbrunnsgatan regleras med gångfartsområde?
- Vilka trafiktekniska lösningar har ni för att dämpa hastigheten?
- Hur har ni tänkt för att öka integrationen och samspelet mellan trafikanter?
- Hur har ni arbetat med för att skapa en plats människor vill vara på?
- Hur har ni arbetat med att göra platsen mer:
  - Trygg
  - Tillgänglig
  - Trafiksäker
  - Med tanke på utsatta grupper som barn, äldre och personer med funktionsnedsättningar
- Hur har ni kommunicerat med medborgarna om att Dragarbrunnsgatan ska bli en gångfartsområde?

## BILAGA 2

### Observationer

Madrassstorget			
Ons 14 dec	Tors 15 dec	Fre 16 dec	Lör 17 dec
		07.40-08.55	
10.10-10.50			
			11.15-11.35
	12.20-13.20		
	13.50-15.10		
16.00-16.50			
	18.10-18.55		
		20.05-20.30	

Dragarbrunnstorg			
Ons 14 dec	Tors 15 dec	Fre 16 dec	Lör 17 dec
		07.30-07.35	
		09.00-09.25	
09.30-10.00			
			10.45-11.05
11.00-11.30			
12.50-14.10			
	15.40-17.30		
17.00-17.05			
		19.15-20.00	
		20.35-20.55	

### Korta intervjuer

	Dragarbrunnstorg		Madrassstorget	
	Kvinna	Man	Kvinna	Man
Bilist	[35-45] [50-60]	[20-30] [20-30] [50-60] [30-40] [50-60] [20-30]	[30-40] [35-45]	[40-50] [45-55] [30-40] [50-60] [50-60] [45-55] [50-60] [50-60]
Cyklist	[40-50] [50-60] [15-25] [20-30]	[50-60] [50-60] [20-30] [20-30] [20-30]	[50-60] [40-50] [50-60] [30-40]	[20-30] [40-50] [50-60]
Fotgängare	[50-60] [25-35] [20-30] [50-60]	[40-50] [15-25] [40-45] [50-60]	[50-60] [15-25] [15-25] [25-35]	[15-25] [15-25] [35-45] [30-40] [50-60] [50-60]

[en person och dess uppskattade ålder]

### Frågeguide till bilister/cyklister/fotgängare på Dragarbrunnstorg/Madrassstorget

1. Vad tycker du om platsen?
  - Varför använder du platsen?
2. Är platsen tillgänglig och framkomlig för dig som bilist/cyklist/fotgängare?
  - Framkomlighet i relation till andra trafikanter
3. Hur tycker du samspelet mellan dig som bilist/cyklist/fotgängare och andra trafikanter fungerar?
  - Är det tydligt vilken trafikant som har företräde?
  - Följs trafikreglerna?
4. Känner du dig trygg här?
  - Anser du platsen är trafiksäker?
5. Vad tycker du om konceptet shared space och om att det är numera gångfartsområde här?
  - Konceptet innebär: Ett medel för att olika trafikanter ska samspela om gaturummet samt ett sätt att göra en plats mer attraktiv så att människor vill vara där