

Middelfart Kommune

Kontakt for yderligere information:

Morten Westergaard: Morten.Westergaard@middelfart.dk

Peter Kjems:

Peter.Kjems@middelfart.dk

Yderligere materiale:

www.shared-space.org

Kvalitet i udformning af bymidten, der fører til god social adfærd – gennem fællesskab og forskellige tilgange

Udviklingsmodel til borgerinddragelse i forbindelse med udviklingen af Ejby Bymidte

Borgerne i Ejby har tydeligt mærket samfundsudviklingen i den lille stations- og handelsby. Byen er delt af jernbanen og præget af gennemkørende trafik. Fra at være stations- og handelsby bærer den nu præg af trafikby. Borgerne i Ejby har sammen med Ejby Kommune og EU igangsat et trafiksaneringsprojekt, der hedder Shared Space. Shared Space handler om at indrette det offentlige rum som et fælles rum. Det betyder, at veje, stier, pladser mm. indrettes til mange funktioner, der alle kan foregå på samme tidspunkt. Det er derfor ikke kun trafikfunktionen, men også handel og muligheder for mødesteder osv. der skal bestemme byrummets layout, og hvilken adfærd der forventes i rummet.

Projektforløb

Arbejdet med Ejby Bymidte startede i 1997, da der blev udarbejdet en bymidteplan i daværende Ejby Kommune, med lokal deltagelse. Der var ikke umiddelbart penge til at realisere planen, men bymidtesanering kom på dagsordenen hos både borgere, administration og politikere.

Omkring år 2000 søgte Ejby Kommune sammen med Fyns Amt om penge i Vejdirektoratet. Der blev i den forbindelse arbejdet engageret videre med projektplaner, lavet udstilling på bibliotek, afholdt borgermøder, indkaldt ideer i kommunen mv. Der blev også nedsat en lokal arbejdsgruppe med repræsentanter fra skole, handicapråd, ældreråd, politi, erhvervsråd og handelsstandsforening. I 2002 blev de statslige puljer udsat for besparelser, og Ejby-bymidteprojektet fik ikke tildelt penge alligevel.

I stedet vendte Ejby Kommune og borgerne i bymidten sig mod muligheden for at få medfinansiering i en af EU's regionale fonde (Interreg IIIB). I et fælles udviklingsprojekt med 6 andre europæiske byer satte Ejby Kommune trafiksaneringsprojektet i søen med udgangspunkt i Shared Space-metoden. Der er tale om anvendelse af nye principper i trafikplanlægning og udførelse af trafiksaneringer i Danmark. Og principperne anvendes i stigende grad i Europa med gode resultater.

Mål for projektet:

Primære mål:

At øge sikkerhed, tryghed og fremkommelighed i bymidten.
At skabe grundlag for udvikling af en ny metode til by- og trafikplanlægning baseret på en integreret tilgang med forskellige faggrupper.
Afdække brugernes oplevelse af serviceydelse.
Afdække brugernes forventninger til en serviceydelse.
Afdække udækkede behov hos brugerne.
Afdække faglige krav til kvalitetsopfølgelse.
Forbedre dialogen mellem forvaltningen og institutioner.
Koble kvalitet i arbejdet med ydelseskvalitet.
At effektivisere.
At spare ressourcer.

Sekundære mål:

Afdække udviklingsbehov, der kan give større brugertilfredshed.
Kompetenceudvikling blandt medarbejdere.
Forbedre dialogen mellem brugerne og det offentlige.
Koble kvalitet i arbejdet med ydelseskvalitet.

Projektets organisatoriske rammer

Projektet blev startet af den tidligere Ejby Kommune, blandt andet med baggrund i lokale ønsker om byforskønnelse og tryghed, men også et ønske om at reducere antallet af trafikuheld uden at kompromittere fremkommeligheden. På den måde var der mange interesserede, der arbejdede på sagen med forskellig intensitet, tempo og argumenter. I udgangspunktet var der derfor tale om en slags "Spaghettioorganisation", der var løst koblet. Kommunen tog ansvar for sagen, var "motor" for projektet, trods indledende finansieringsvanskeligheder. Men da rammerne var klarlagte – begrænsede ressourcer, men ønsker om dialog, blev en mere varig følgegruppe nedsat.

Følgegruppen bestod af:

- Den lokale skole.
- Politiet.
- Teknisk afdeling.
- Handicapråd.
- Ældreråd.
- Handelsstandsforeningen.
- Erhvervsrådet.
- Den nationale Shared Space-ekspert.

Gruppen blev jævnligt suppleret eller fodret med ideer og forslag, af andre personer/institutioner, eksempelvis forretningsdrivende, DSB eller lignende. På den måde bevarede gruppen et præg af "Spaghettioorganisation", fordi den var tilgængelig for ideer og forslag, men samtidig var slidstærk og arbejdede kontinuerligt. Den tilgang minder meget om det, man inden for management-teorien kalder "Empowerment".

Ressourcer:

Bevilling fra kommunen samt Fyns Amt og EU. I alt 2,3 millioner kr.

Inddragelse og dialog

Shared Space bygger på en særlig forståelse af det offentlige rum. Shared Space tilstræber en indretning af det offentlige rum, hvor trafik, ophold og alle andre rumlige funktioner er i indbyrdes balance: mennesker kan flytte sig, møde hinanden, foretage sig forskellige ting sammen eller lære et sted eller et område at kende. Opholdsrum bliver indrettet sådan, at vi ikke betragter dem og fortolker dem som trafikrum, men som rum for mennesker, som et rum, hvor det offentlige rums opholdsfunktioner kommer først. Et menneske på gennemrejse kan ud fra rummets indretning se, at han er gæst her. Han tilpasser selvfølgelig sin trafikadfærd til den sociale adfærd, som de mennesker, der opholder sig her, udviser. 'Menneskerummets' opholdskarakter styrkes af at integrere trafik og infrastruktur i et steds rumlige udformning, som igen skal være tilpasset.

Modellen anbefaler også nogle retningslinjer for arbejdet med trafikale udviklingsprojekter. Shared Space går ind for, at myndighederne ikke ser det som deres opgave at løse alle problemer selv, men derimod skal myndighederne sætte privatpersoner, firmaer og sociale organisationer i stand til at løse de problemer selv, som de står over for. Denne type af styring kræver en særlig proces. Shared Space har derfor udviklet en model med 9 celler. Denne model virker som en 'logbog' for projektet, hvor aftaler og planer er nedskrevet, og hvor alle forehavender er fastlagt, og som alle kan rådføre sig med og have som vejledning til udførelsen. Modellen ses nedenfor.

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

Nicelle-modellen beskriver, hvordan designprocessen ifølge Shared Space skal forløbe ved indretningen af det offentlige rum. Det deler processen op i 9 hovedtrin, heraf navnet de 9 celler. Shared Space-processen udspiller sig på diagonalen. Processen begynder ved trin 1 i det øverste venstre hjørne: lederne udtaler deres vision for samfundet og træffer deres valg på basis af denne vision: vi vil gøre dette område bekvemt for mennesker og for, at de kan opholde sig her. **Ledelsen** er hele tiden inddraget i processen ved at give støtte til den metode. En integreret proces, hvor alle rummets brugere og fagfolk fra alle relevante discipliner formulerer og anvender deres ønsker, viden og færdigheder. I feedbacktidspunkter i løbet af processen forviser de sig

om, at deres ordrer bliver udført, sådan som de havde forestillet sig det. Den faktiske udførelse overlades til et integreret designerteam. Denne fase ses i den midterste celle, udformningsfasen.

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

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

Hvad angår offentlighed, fulgte projektet i høj grad principperne fra planloven, der i høj grad harmoniserer med dialogtankegangen i Shared Space. Det betyder, at der var en foroffentlighedsfase, hvor debatten begyndte fra scratch. Der blev siden afholdt borgermøder, lavet udstilling og givet mulighed for at komme med holdninger til projektet. Der blev givet holdninger både til kantsten og skiltning, men også mere overordnede principper såsom tilgængelighed for svagtseende.

I processen var der således en stor mulighed for forhandling om byens fremtidige udformning. Samtidig var der, fra Shared Space-metoden, krav om, at forhandling ikke kun skal ske i projekteringsfasen – men også når projektet er anlagt. Og det er en af de vigtigste pointer ved Shared Space. Det handler ikke om at gennemregulere trafikken i byerne – de skal indrettes med plads til mangfoldighed. I praksis betyder det bl.a., at byerne ikke skal plastres til med skilte om "hvem der må hvad". De enkelte mennesker skal i højere grad forhandle med hinanden om, hvordan man omgås hinanden – eksempelvis ved at indrette rummet, så der opstår øjenkontakt mellem trafikanterne.

Shared Space er ikke et clear cut koncept med en klokkeklar drejebog. Det er et koncept, der udvikles, og derfor blev der også afsat ressourcer til at lære og lære fra sig igennem interreg III B projektet. Eksempelvis var det lærerigt for Ejby Kommune, at de lokale borgere i den tyske by Böhmt, sammen med kommunen, tog på inspirationsekskursioner til andre byer for at kvalificere egen beslutningsproces. Den del kunne vi lære af, da tyskerne opnåede kvalitet i fællesskabet gennem fælles oplevelser og indtryk. Desuden bidrog den del til at nedbryde grænserne mellem de professionelle fagforvaltninger og borgerne, skabe fælles forståelse, og dermed nedtone de asymmetriske magtrelationer, der i dag ofte præger bymidteprojekter.

Effekt og forandring

På trafiksaneringsdelen ses i dag allerede store forbedringer. Saneringen af hovedgaden har givet både trafikale og visuelle forbedringer for borgerne. Derudover har kommunen opnået en række erfaringer fra projektet, der kan bruges i dialogen med borgerne.

Gode råd fra projektet

På baggrund af projektet er der opnået en række erfaringer, der kan formuleres som følgende statements:

- Vejen fortæller selv, hvordan man skal forholde sig.
- Skab et sted for mennesker.
- Brugerne har ordet.

- Detaljerne kan fuldende eller ødelægge helheden.
- Hellere ikke-reguleret end tilsyneladende trygt og sikkert.
- Det tager tid.

Ovennævnte erfaringer er nærmere uddybet i den danske Shared Space-bog, der kan hentes på www.shared-space.org.