

PÅ MIN (FRAMTIDA) GATA I STAN...

2015-07-02

Av: Omvärld

Framtidens gata kan bli mer än en transportsträcka, den kan bli själva destinationen. Mer utrymme för människor och umgänge när privatbilismen får stryka på foten. Stadsarkitekterna i Malmö och Göteborg spår en ljus framtid för gaturummet.

När vi tittar på en karta över en stad är det ofta gatorna vi är intresserade av. Det är gatorna som ger oss ett sammanhang och en orienteringsförmåga, deras utformning styr hur vi rör oss och på vilket sätt vi tar oss fram. Det är även på gatorna som vi möts, tar en kaffe, promenerar och upplever vår stad. Kort sagt är våra gators utformning en viktig fråga för stadsutvecklingen.

När staden förändras och förtätas är det troligt att även gatornas utseende och funktion blir annorlunda. Enligt Ingemar Gråhamn, stadsarkitekt i Malmö, pågår en utveckling som ger gatorna mer av ett egenvärde, de börjar i allt större utsträckning ses som levande sociala rum. Även Göteborgs stadsarkitekt Björn Siesjö tror att gatan i framtiden kommer att förändras till det bättre. Mer plats för att bara hänga och titta på folk, ett inkluderande vardagsrum där alla stadens medborgare får ta plats. Gatan kan alltså bli själva destinationen snarare än transportsträckan dit.

En bilfri gata?

Mer plats för människor innebär dock mindre plats för andra saker, att bilåkandet i framtiden kommer att minska är det många som pratar om. Det finns flera argument som talar för en degradering av bilens inflytande. Främst handlar dessa om platsbrist, luftkvalitet, buller och klimat. Ett scenario som helt plockar bort bilarna anser dock Björn Siesjö inte vara särskilt önskvärt. Bilarna bidrar också till en levande stad, till fler människor och fler par ögon i gaturummet. Många är dessutom beroende av dem för att få sin vardag att fungera. Däremot ser han att biltrafiken kommer att förlora sin dominant position på våra gator.

– Det är egentligen inte bilen i sig utan snarare bilens ytanvändning, utsläpp och farlighet vi vill mota bort. Bilarna i höga hastigheter gör att föräldrar inte vågar låta sina barn leka på gatan. Istället skulle vi kunna ha långsamma elbilar som rör sig fram genom staden. De skulle kunna hålla en hastighet på 20 kilometer i timmen snarare än 70 i den blandade trafiken och underordnas både fotgängare och cyklister. Detta är en utveckling som sker kontinuerligt redan idag. Bilarna som bara används en kort stund av dagen, i rusningstrafik, dimensionerar både trafiksystem och parkeringsytor. Detta glesar ut staden, och minskar möjligheterna till en levande stad.

Inte heller Ingemar Gråhamn tror att framtidens gata är bilfri. Varutransporter och andra nödvändigheter kan vi inte bara planera bort. Vissa gator kan tänkas bli bilfria, dock inte alla.

Och visst kan det bli dumt om man går händelserna i förväg. Tomas Kruth från Fastighetsägarna påpekade i ett blogginlägg från 2012 att staden kräver god tillgänglighet för att inte tappa sin dragningskraft. Planerar vi bort bilarna kan det få negativa konsekvenser för både handeln och för staden som mötesplats. Dessutom, menar han, är beslutet om en bilfri stad knappast förankrat hos befolkningen och stadens aktörer.

Cykelstaden och den gröna gatan

Nej, en helt bilfri stad vill vi kanske inte ha. Däremot menar både Malmös och Göteborgs respektive stadsarkitekter att privatbilismen kommer att minska kraftigt. Björn Siesjö jämför med Manhattan i New York där de flesta numera lämnar bilen hemma när de åker till jobbet, att åka bil i stan blir både dyrt och krångligt. Istället är cykeln på väg att återvinna sin forna glans.

Flera projekt som beskrivits på Hållbar Stad vittnar om att det satsas mycket på lånecyklar och cykelverkstäder. I [Örebro](#) har man exempelvis skapat ett billigt och enkelt lånecykelsystem där de återvunna cyklarna målats i samma lila färg som stadens bussar. Detta för att tydligt markera cykelns status som transportmedel.

Björn Siesjö tänker sig en gata som är uppdelad efter hastighet snarare än trafikslag. I mitten kan kollektivtrafiken ha sin fil, den utgör stadens snabbaste transportmedel. Pendelcyklingen tar sin plats på ömse sidor. Bilarna däremot, med den lägsta hastigheten, får hålla sig närmast gångbanorna, med kantstensparkering för snabba ärenden längst gatan.

– Ordet "tillgänglighet" får ju olika betydelse beroende på vilket sätt vi förflyttar oss, och bilens dominans hindrar idag tillgänglighet för flertalet.

En levande gata

Den omfattande privatbilismens uttåg ur staden skapar rum för nya saker och andra funktioner i stadsrummet. Parkeringsplatser och trafikerade leder skulle kunna bli till umgängesytor och gröna lungor. Parkeringshus kan bli lägenheter och odlingsplatser.

I sitt blogginlägg [Allemansgatan – för ett vitaliserat stadsliv](#) från 2014 beskriver URBIO hur gaturummet kan förvandlas till ett allemansrum. Det kan vara brett som ett torg på vissa platser för att sedan smalna av och bli till ett promenadstråk på andra. Lite likt en flod ungefär, som strömmar genom staden.

Visionen om Allemansgatan kan beskrivas som en avlång yta som ger plats åt fler behov och aktiviteter än vad dagens gator gör. Mattias Gustafsson på URBIO ser framför sig hur affärernas verksamheter tillåts spilla ut på gatan. Temporär design och odlingslådor kan även bidra till ett grönare och mer socialt inbjudande stadslandskap.

Även Ingemar Gråhamn kan visualisera ett liknande scenario, för att leva upp till visionen om den gröna staden behövs fler träd och mer grönska.

– Små platser med grönska och solchanser måste tillhöra standarden i framtidens stadsväv. Dessutom behöver gaturummen inte alltid vara så förtvivlat rationella, de svängda gatorna måste finnas bara för att det är spännande med perspektivet som uppstår. Särskilt i Malmö som inte har variationerna i höjdlägenheter behöver vi svänga till det i längsled ibland för att det ska bli intressant att röra sig i staden. Dessutom får vi inte glömma bort att, där det är lämpligt, göra plats för människor och aktiviteter.

Björn Siesjö använder sig av Kanaltorget i Göteborg för att illustrera sin vision. Där har man enligt honom lyckats skapa en tillåtande plats för alla. En gata som uppfyller den funktionen, där det bara är att slå sig ned och umgås, det är en sådan gata vi vill ha.

Ur arkivet

Moviums [Diskussionen om staden börjar på gatunivå](#)

Malmö stads [Vad är ett stråk, egentligen?](#)

VINNOVA:s [Mainstreamcyklistens återkomst](#)