



# GATAN SOM KULTUR

2019-09-19

Av: Movium

**Gatan har länge, kanske alltid, haft en betydande roll för rörelse och kommunikation. Vad händer om man istället betraktar gatan som kultur?**

När man tittar på gamla vykort från svenska stadsmiljöer och tätorter ser man människor och droskor stå uppställda lite hur som helst. Ibland ensamma, ibland i grupp. Trottoaren finns där, också rännstenen. Vissa gator har storgatsten som vittnar om gatans betydelse, och kanske också stadens framsteg. Kullersten präglar torgen. Det är tomt, endast några få lyktstolpar är utspridda i gaturummet. Förbudsskyltarna lyser med sin frånvaro men poliskonstapeln patrullerar uppsträckt och synligt på många vykort.

Decennier senare domineras vykorterna med torg- och gatumotiv av bilar. Gatorna är fyllda med övergångsställen, trafikljus, gatubelysning, parkeringsplatser, trafikskyltar, zoner för lastning och lossning, mittremsor, bussfickor och gupp. Det är mycket som ska få plats och trafikens framkomlighet är prioriterad.

## Samhälleligt framsteg

Arkitekten Rem Koolhaas diskuterar i sin klassiska bok *Delirious New York* den modernistiska planeringsdiskursen "the culture of congestion", som under första halvan av 1900-talet hyllade trafikens dominans i stadsbilden som ett samhälleligt framsteg. Att just New York med sitt rigida rutnät av gator och avenyer har frammanat flera viktiga teorier och debatter kring gatans roll är kanske inte så konstigt. Jane Jacobs diskurs är välkänd. Men det finns fler arkitekter och planerare som är värda att påminna sig om.

Stanford Anderson är en av dem som under 1970-talet redigerade en antologi om gatan med namnet *On Streets*. Anderson påminner om att gatan under förmodernistisk tid betraktades som något negativt, smutsigt och omoraliskt – den modernistiska planeringen plockade helt sonika bort gatan i de nya bostadsområden som anlades under efterkrigstiden. Kritiken lät inte vänta på sig. Framför allt belystes bristerna i social hållbarhet i de nya områdena.

## Vid betydelse

Anderson menade att gatan först och främst behöver diskuteras som kultur. Vad betyder det? Ordet "kultur" omfattar i sin vida betydelse allt som människan skapat, från livsmönster och strukturer till odling. Ett sådant perspektiv på gatan kan handla både om att röra sig längs en gata och att uppehålla sig på gatan. Det berör såväl gatans arkitektoniska form som dess estetiska värde, liksom hur detta påverkar vad gatan kan och får användas till.

Men att se gatan som kultur betyder förmodligen något mer, något som går bortom klassificerande diskussioner om form och funktion. Kanske handlar det om att lämna inmutade kunskapsfält och tekniska specifikationer, och att verkligen börja se gatan som ett integrerat livsrum. Kanske ska även byggnaders interiör betraktas som en del av gaturummet eftersom de i så stor utsträckning påverkar vad som kan ske på gatan.

## **Goda exempel**

Boverket har nyligen släppt en rapport med goda exempel på "mångfunktionella gator". Fyra funktioner har varit vägledande i urvalet av projekt: teknisk, social, ekonomisk och ekologisk funktion. Rapporten domineras av ett trafikalt perspektiv och gatans kulturella funktion lyfts inte fram specifikt. Det hade varit intressant om den gjort det – framför allt i tider när en ny arkitekturpolitik ska implementeras. Inte heller tar den upp gatans arkitektur.

Att betrakta gatan som kultur kan möjligen uppfattas som ganska abstrakt eller svårfångat. Med ledning av Stanford Anderson kanske man kan tolka den kulturella aspekten som att se gatan både som ett system och som ett rum. Gatan som system kan innebära att gatan är ett stråk, där kommunikation och rörelse förs fram, och där stråket är kopplat till ett system med andra sammanhängande stråk. Gatan som rum kanske kan beskrivas som en plats där man vistas, där de som känner tillhörighet till platsen formar och präglar både dess fysiska miljö och atmosfär. Det mest intressanta uppstår förstås när båda dessa perspektiv kombineras och integreras med varandra.

## **Gatan som plats**

Att utveckla gators kvaliteter som plats har skett tidigare. Utifrån ett handelsperspektiv är Strøget i Köpenhamn, som anlades 1962, en av de mest välkända gågatorna i världen. På lite närmare håll finns Kullagatan i Helsingborg som etablerades redan 1961. Sedan dess har småskalig handel stått i fokus. Håller gatans roll nu på att förändras i takt med att handeln genomgår ytterligare strukturomvandling genom att övergå till än mer externhandel och e-handel?

Affärslokaler gapar tomma på tidigare attraktiva lägen när fik och restauranger inte orkar fylla alla lediga lokaler. Har handlegatorna blivit monokulturella? Kan lösningen vara att återskapa en mer mångkulturell miljö, där gator kan användas för möten och samvaro utifrån andra drivkrafter än de kommersiella, där även byggnadernas bottenvåningar integreras i gaturummet?

## **Fler eller färre?**

Det finns ett annat paradigmskifte som gatan möjligen också står inför och som präglar förutsättningarna att utveckla den som system och rum: självkörande bilar. Kommer vi att få fler eller färre fordon i gaturummet? Kommer utvecklingen att leda till fler eller färre trafikregleringar?

Kan det till och med bli så att det självkörande fordonets "irritation" över den oförutsägbara och ibland lite klumpiga människan växer så pass att fordonet tvingas underprestera när någon vinglar ut i gatan? Kan det gå så långt att människan blir bannlyst från gatan och hänvisad till att röra sig på en annan nivå, under eller över trafiken?

Eller innebär det en mer bilfri vardag där multimobilitet och delandekonomi gör att stadsmiljön förvisso innehåller många fler typer av fordon men att dessa är betydligt mindre dominanta än bilen?

Kanske är det dags att börja betrakta gatan som kultur och därmed lyfta fram vad gatan ska vara och för vem – innan detta riskerar att avgöras genom tekniska landvinningar och juridiska regleringar.

*Text: Caroline Dahl*