



Sveriges lantbruksuniversitet
Swedish University of Agricultural Sciences

Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds-
och växtproduktionsvetenskap

Gaturummet

- Dess roll genom historien och spaning efter framtida potential

Carin Wincent



Självständigt arbete • 15 hp
Landskapsarkitektprogrammet
Alnarp 2017

Gaturummet – Dess roll genom historien och spaning efter framtida potential

Streetscape – It's role through history and conceivable future potential

Carin Wincent

Handledare: Helena Mellqvist, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Examinator: Karl Lövvie, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Omfattning: 15 hp

Nivå och fördjupning: G2E

Kurstitel: Kandidatexamensarbete i Landskapsarkitektur

Kurskod: EX0649

Ämne: Landskapsarkitektur

Program: Landskapsarkitektprogrammet

Utgivningsort: Alnarp

Utgivningsår: 2017

Omslagsbild: Gaturum i Cartagena, Colombia. Foto: Carin Wincent (2013)

Elektronisk publicering: <http://stud.epsilon.slu.se>

Nyckelord: Gaturum, historia, stadsplanering, utveckling, mänskliga aktiviteter, industrialism, bilism, cyklist, fotgängare

SLU, Sveriges lantbruksuniversitet

Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds- och växtproduktionsvetenskap

Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Sammandrag

Gaturummet har genom historien haft en stor betydelse för oss människor. Ett offentligt rum i staden som används av människor från alla samhällsklasser och till många olika aktiviteter. När den industriella revolutionen påbörjades och bilismen gjorde sitt intåg under början av 1900-talet förändrades människors transportvanor. Vilket resulterade i en radikal förändring i hur gaturummen utformades och användes. Målet med uppsatsen är att undersöka vilken roll gaturummet spelat genom historien, vilken roll den har idag och vilken roll ett framtida gaturum skulle kunna spela för oss människor. Syftet är att fundera på om det går att planera och skapa gaturum som inte bara behöver vara en transportsträcka, utan även bjuder in till övriga mänskliga aktiviteter. Som metod används en litteraturstudie för att beskriva gaturummets historia. För att kunna diskutera gaturummets potentiella framtid har en fallstudie genomförts som beskriver omvandlingar av tre samtida gaturum. Slutsatsen av den historiska tillbakablicken visar att gaturummet tycks ha gått från att vara en relativt oordnad och stökig plats med många olika mänskliga aktiviteter, till att bli en plats allt mer präglad av transportbehov, regler och restriktioner. I framtiden förväntas bilens nuvarande höga prioritet inom planeringen att minska vilket resulterar i mer plats åt övriga mänskliga aktiviteter i gaturummet.

Abstract

Through time the streetscapes in our cities have played many different roles for us humans. As a public space in the city, it's used by all kinds of people and includes a big variety of human activities. During the beginning of the 20th century the automobile made its entrance as a result of the rapid developing industrialism. People's habits of transportation was put up for a big change. This led to a radical alteration how the streetscape was designed and therefore used by people. The purpose with this dissertation is to examine which role the streetscape have played for people throughout history, its present role and a potential future one. The aim is to explore the possibilities in planning and design of streetscapes, that's not necessarily only a way of getting from one place to another, but also invites for other human activities. A literature study has been conducted for describing the history of the streetscape. To be able to discuss the streetscapes possible future, a case study regarding the transformation of three modern streetscapes have been carried out. As a conclusion from the historical background it's shown that the streetscape seems to have transformed from a relatively disordered place, where a variety of human activities were found, to a place characterized by the need of transportation, rules and restrictions. In future planning, when motoring is no longer a top priority, other human activities is expected to be valued more highly.

Förord

Ett varmt tack vill jag rikta till Helena Mellqvist, min kunniga och evigt positiva handledare. Hos dig finns alltid goda råd, tålamod och stöd att få. Jag känner även stor tacksamhet till mina klasskamrater för välbehövliga kafferaster och promenader i vårsolen. Tack.

Carin Wincent

Alnarp, 22 maj 2017

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

INLEDNING	1
Bakgrund	1
Frågeställningar	1
Mål och syfte	1
Metod	2
Avgränsningar.....	2
GATURUMMETS ROLL GENOM HISTORIEN	3
De första gatustrukturerna.....	3
Gaturummets utveckling under medeltiden och renässansen.....	4
Gaturummets utveckling under 1700- och 1800-talet.....	5
Den förindustriella gatan i Sverige	6
Industrialismens påverkan på gaturummet efter 1850-talet.....	8
Bilens inträde i gaturummet.....	8
Industrialismens påföljder med sanitära olägenheter i staden	9
Modernismens samhällsbyggande och effekter för gaturummet	10
Modeller och regler för gatans trafikordning.....	10
Restriktioner för fotgängare till bilismens förmån.....	11
Gaturummets förändring från 1960 till 2017	12
Kritik mot biltrafikens effekter på övriga mänskliga aktiviteter i gaturummet.....	12
Ifrågasättande av bilens effektivitet som transportmedel och dess plats i gaturummet.....	14
Olika aktörers initiativ för att skapa förändring.....	15
Gaturummet – en offentlig plats i ständig förändring.....	16
TRE NUTIDA EXEMPEL PÅ GATURUMSOMVANDLINGAR	17
Places for People – A public realm vision plan for East Midtown in New York	18
Bakgrund till projektet.....	18
Projektets vision, genomförande och medborgarinitiativ	18
Projektets slutförande.....	19
Förslagets huvudpunkter i korthet.....	20
Resultat och effekter	20
Cykelstaden Groningen i Nederländerna.....	21
Bakgrund till projektet.....	21
Projektets vision	21
Projektets genomförande	22

Groningens successiva förändring	22
Cykelkonceptets effekter enligt Streetfilms	23
Groningen blickar framåt	24
DIY Streets	25
Vad är DIY streets?	25
Arbetsmodell	25
Projektprocess	26
Genomförda projekt och resultat	26
REFLEKTION	28
VIDARE FORSKNING	32
SAMMANFATTNING	33
KÄLLFÖRTECKNING	34
Tryckta källor	34
Elektroniska källor	35

INLEDNING

Bakgrund

Gaturummet är enligt mig ett offentligt rum i staden, till för alla människor. En plats som ska kunna användas på lika villkor av alla stadens invånare. Men har alla människor samma möjligheter att nyttja gatan som de vill?

Genom historien har gaturummet länge varit en plats där människors olika egenintressen konfronterats och kommit i konflikt med varandra. När någon tillfälligt vunnit makten gör gatans öppna utformning att den snabbt kan förändras till en intressegrupps fördel. Med små detaljer som exempelvis att sätta dit en trafikskylt, byta gatubeläggning eller placera ut en bänk så kan en grupp gynnas över en annan. 1900-talet är kanske den tidsepok som förändrat gaturummet mer än någon annan gång. Genom industrialismen och bilismens intågande blev gatan snarare en funktion än en plats, där det viktigaste syftet var att snabbt ta sig från en punkt till en annan. Detta hände enligt många på bekostnad av gaturummet som en offentlig plats att vistas på. Allt fler människor slutade att använda gatan som en spontan mötesplats, barnens lek fick restriktioner, handeln flyttade in i byggnader och gaturummet blev en alltjämt ogästvänlig plats. Buller, avgaser, risken att bli påkörd, samt en monoton och tråkig gestaltning gjorde att det mänskliga livet på gatorna till stor del dog ut. Bilarna med dess förare hade tagit över gatorna och var nu de rådande makthavarna.

Men årtiondena kring millennieskiftet tyder på att det finns tendenser till en förändring i vårt samhälle. Det finns människor som inte längre vill acceptera och anpassa sig efter bilismens höga anspråk av gaturummet. Flera ställer sig kritiska mot den fördelning olika funktioner får ta plats i våra städers gaturum. Även om förändringen bort från bilismens ideal går långsamt så finns det många exempel, både stora och små, där gaturummet form, funktion och användning reformerats. Gaturummet verkar ännu en gång vara på väg mot ett skifte i hur människor vill använda det. Men vilken skulle kunna vara gaturummets nya roll i framtiden?

Frågeställningar

Vilken roll har gaturummet spelat genom historien för människan?

Vilken roll kan framtidens gaturum komma att spela för människan?

Mål och syfte

Mitt mål är att undersöka vilken roll gaturummet spelat genom historien, vilken roll den har idag och vilken roll ett framtida gaturum skulle kunna spela.

Syftet är att se om det går att utforma gaturummet på ett sätt som inbjuder fler människor till att aktivt använda stadens gaturum. En plats som inte bara behöver vara en transportsträcka utan även kan vara en plats för människans vardagliga liv. Ett offentligt rum med multipla användningsområden.

Metod

För att kunna sia om en framtid anser jag att man först måste gå tillbaka i tiden. Studien inleds därför med en litteraturstudie som ger en historisk tillbakablick. Där utgår jag från de mest relevanta tidsepokerna där betydande förändringar har skett för gaturummets roll i samhället. Jag kommer avsluta återblicken med att beskriva hur dagens situation för gaturummet ser ut.

I uppsatsens andra del gör jag en fallstudie och beskriver tre nutida exempel där gaturummen har genomgått en förändring i form av ny gestaltning, planering och förvaltning. Projekten skiljer sig mycket åt i typ av utförande, tidsomfattning och vem som är aktören. Precis som Bent Flyvbjerg, professor inom planering och stadsutveckling, hävdar i sin artikel *Five Misunderstandings About Case-Study Research*¹ anser även jag att fallstudie är en metod som kan användas för att dra generella slutsatser. Speciellt inom mitt yrkesområde som landskapsarkitekt anser jag att specifika referenser är ett bra sätt att lära. Genom att analysera olika projekt och huruvida olika lösningar gett olika resultat kan vi dra slutsatser.

I den sista delen av uppsatsen reflekterar jag över de olika exemplens möjligheter och problem. Har gaturummets nya roll löst svårigheten på just den platsen eller kanske flyttat problemet till gatan bredvid? Är detta hållbara metoder som skulle kunna appliceras på fler platser? Slutligen plockar jag ut vad jag anser är den viktigaste delen/delarna ur varje exempel för att reflektera om det går att kombinera dessa vid en utformning och planering av framtidens nya gaturum. Ett jämligt gaturum mellan förhållandet av gatan som en transportsträcka och som ett offentligt rum, till för alla människor.

Avgränsningar

I tillbakablicken har jag valt att endast berätta om de mest betydande vändpunkterna i gaturummets historia. Störst fokus ligger på utvecklingen i Sverige, Europa och USA samt 1900-talet som är den tidsepok som ligger oss närmast historien.

¹ B. Flyvbjerg, *Five Misunderstandings About Case-Study Research*, Sage Publications, 2006, Tillgänglig: <http://online.sagepub.com>

GATURUMMETS ROLL GENOM HISTORIEN

De första gatustrukturerna

När de första gatustrukturerna egentligen kom till är svårt att säga eftersom den gatuliknande strukturen förmodligen kom till långt innan begreppet gata började användas. För femtusen år sedan, i det gamla Egypten, utvecklades den första samlade civilisationen på jorden som vi känner till². Floden Nilen användes som den största och viktigaste transportvägen. För att komma ner till floden fanns enkla stigar där karavaner kunde färdas. Forskare har även hittat bevis på att mer avancerade vägstrukturer existerade redan under den här tiden. Vid byggandet av Cheopspyramiden i Egypten användes stensatta vägar för att transportera de stora stenblocken till pyramiden.

Senare i historien under romarrikets storhetstid fram tills 200 år e.Kr. anlades de första större vägnäten där det var av stor vikt att hålla samman det väl utbredda samhället. Dels för att möjliggöra förflyttning av människor och dess tillhörigheter men även för att kunna upprätthålla makt över större territorier. Från antikens tidsepok har också de två äldsta kända stadsplanerna hittats, den arkaiska och den hellenistiska staden. Den förstnämnda skildras med trånga och krokiga gatustrukturer som ansågs enklast att försvara i tider av konflikter. Den hellenistiska staden hade en tydligare och mer regelbunden struktur som ansågs mer trafikanpassad och hygienisk. Under romarrikets tid utvecklades den hellenistiska planen till att staden skulle ha två tydligt utpräglade huvudgator och där gatorna korsade varandra skulle en huvudplats bildas.³

² C. Wahl & L. Jonsson, 'Trafikens uppkomst och drivkrafter', i boken *Trafiken i den hållbara staden*, C. Hydén, Studentlitteratur, Malmö, 2008, s. 11-12

³ Wahl & Jonsson, 2008, s. 12

Gaturummets utveckling under medeltiden och renässansen

Efter romarrikets fall kring 500 år e.Kr. växte byar och städer fram i Europa med oregelbundna stadsplaner. Vanligt var att de viktigaste byggnaderna och platserna koncentrerades till samhällets mitt, som exempelvis torg och kyrkor. Därifrån utgick de snirkliga gatorna som genom ett strålformat mönster letade sig ut mot stadens periferi och murar.⁴ Gaturummet var vanligtvis smalt och kantat av tät bebyggelse längs sidorna.⁵ Ofta saknade gatorna stenbeläggning och var leriga och svårframkomliga.⁶ De hade ännu inga trottoarer eller separata delar för gångtrafikanter utan människor, hästar, vagnar och kärror delade tillsammans på gaturummet⁷. En intressant detalj att nämna är att den centrala platsen i staden inte fick användas av invånarna för genomfartstrafik av andra än fotgängarna. Platsen var endast till för handel, sammankomster och fester.⁸

Under renässansen fick estetiska värden åter en viktig roll i stadsplaneringen och stadsplanerarna vurmade för de antika idealen som de menade gått till spillo under medeltiden.⁹ Den framgångsrika italienska arkitekten Leon Battista Alberti, verksam under 1400-talet, ansåg att en mäktig stad skulle ha breda och raka gator. Huvudgatorna skulle leda från stadsportarna in till stadens centrala och viktigaste platser med pampiga byggnader längs sidorna. Gaturummen fylldes med handel och än så länge var trafiken inte speciellt styrande i stadsbyggandet. I slutet av gatan skulle gärna en pampig byggnad eller staty trona i siktlinjen. Allt detta för att ge staden en stolt och majestätisk prägel. Leon Battista Alberti menade också på att de raka gatorna skulle göra det lätt att försvara staden i händelse av krig.

Barockens intågande under slutet av 1500-talet satte en tydlig konstnärlig prägel på stadsbyggandet. Gaturummet fick en förhöjd status och sågs inte längre enbart som ett mellanrum mellan husen. Gatorna blev ännu bredare och tillsammans med broar och torg bildade de ett sammanhängande system i staden. Ett system som var betydligt bättre anpassat för framtidens transportbehov.¹⁰

⁴ Wahl & Jonsson, 2008, s. 26

⁵ A. Blennow, *Europas trädgårdar – Från antiken till nutiden*, Bokförlaget Signum i Lund, Kristianstad, 1995, s. 97.

⁶ Blennow, 1995, s. 71

⁷ Loukaitou-Sideris, A. & Ehrenfeucht, R. *Sidewalks – Conflict and Negotiation over Public Space*, The MIT Press, Massachusetts, 2009, s. 15

⁸ Wahl & Jonsson, 2008, s. 26

⁹ Blennow, 1995, s. 102

¹⁰ Wahl & Jonsson, 2008, s. 27-28.

Gaturummets utveckling under 1700- och 1800-talet

I och med att städerna i Europa växte sig större under 1700- och 1800-talet fick trafiken en större roll för planering av stadens gator. De stora städerna hade stora problem med pesthärdar och andra sanitära olägenheter vilket krävde åtgärder. I Paris upprättades efter den franska revolutionen en stadsplan, *Plan des Artistes*, som skulle ta hänsyn till ekonomiska, sanitära och trafiktekniska synpunkter i stadsplaneringen. Samtidigt var det av största vikt att staden skulle förskönas och bli vackrare. Gatorna skulle bli tilldelade bredd utefter dess betydelse. Där de smalaste gatorna på sex meter ansågs mindre betydelsefulla och de bredaste gatorna på 14 meter var av störst värde. Dessa stadsplaneideal kom senare att spridas långt utanför Frankrikes gränser under Napoleons tid vid makten.¹¹ Det var också i Paris begreppet *trottoir* myntades för första gången under mitten av 1700-talet. På de allra exklusivaste gatorna anlades upphöjda kalkstensbelagda vägar längs fasaderna som var tänkt att människor skulle gå på, för att slippa trängas med den övriga trafiken. Att befinna sig på en trottoar var också en statussymbol eftersom gatan där hästar och kärror trängdes ansågs smutsig.

Trottoarens genomslagskraft under 1700- och 1800-talet möjliggjorde för affärsverksamheter att förlägga delar av sin verksamhet på den. Frukt- och grönsaksstånd ställdes utomhus i anslutning till butikens entré tillsammans med varugods och större möbler. Gatuförsäljare var en vanlig företeelse. I gaturummet passade också offentliga oratorer på att framföra sina åsikter inför de som passerade. Runt husknutarna lekte barnen och på gatorna flanerade så kallade *dandies*, män som lade stor vikt vid sitt utseende och ofta hade en högdragen framförhållning. En debatt om vad trottoarerna egentligen skulle användas till startade. Städernas offentliga myndigheter ansåg att trottoarerna behövde rensas upp från diverse affärsverksamheter och ville istället ha ett effektivare rörelseflöde av människor. Förslaget införlivades till viss del och trottoarerna rensades ibland temporärt på hinder som varugods, tunnor, lådor och försäljarstånd. De mindre butiksägarnas makt att ta trottoaren i anspråk minskade vilket i sin tur gynnade de större varuhusen, som fick fler kunder när människor inte längre ströshoppade längs gatorna. Mot slutet av 1800-talet klagade fortfarande människor från de högre samhällsklasserna på att det fortfarande fanns för mycket hinder som blockerade trottoarerna. Vad de fortfarande inte visste var att de några årtionden senare själva skulle komma att uppfattas som hinder för en effektiv biltrafik.

I slutet av 1700-talet i London, där trottoaren hade utvecklats till en vanlig företeelse, uppstod en gränzon kallad "the gutter" eller "rännstenen" på svenska. Övergången låg mellan gatan för trafiken och den upphöjda gångbanan. Det var en plats där de som av samhället saknade respekt skulle hamna. Exempelvis prostituerade, tiggare, psykiskt sjuka, alkoholister och spelmissbrukare. I slutet av 1800-talet i städer som Paris, Wien och Barcelona utvecklades också boulevarderna.¹² Den kan beskrivas som en rak och bred trottoar kantad med trädrader, ofta med pampiga byggnader som fond. Under träden förlades serveringar, tillfälliga nöjesfält och andra aktiviteter som lockade såväl stadens fattiga arbetarklass men även de mer förmögna stadsborna.¹³ Men i huvudsak var boulevarderna reserverade till stadens finare

¹¹ Wahl & Jonsson, 2008, s. 28

¹² Loukaitou-Sideris & Ehrenfeucht, 2009, s. 15-17

¹³ Blennow, 1995, s. 255

klientel för promenader, betrakta folklivet och att umgås på.¹⁴ Eftersom att gaturummet är ett offentligt rum är det svårt att frånta någon sin rätt att vistas där. På så vis har gaturummet alltid speglat samhällets utveckling eftersom det rymt alla variationer av samhällsklasser och individer.

Den förindustriella gatan i Sverige

Under slutet av vikingatiden och medeltiden växte de första tätorterna fram i Sverige. Orterna förlades ofta nära vattendrag då kanaler var den tidens viktigaste transportvägar för handeln.¹⁵ Mycket av stadsplaneringen utgick från att bygga gaturum med relativt låg och tät bebyggelse. Eftersom de allra flesta husen byggdes i trä, med undantag för kyrkor och bebyggelsen i södra Sverige, var det lätt att ge varje hus en egen identitet. Genom sniderier, detaljer i träpanelen och olika färgsättningar blev gaturummet en förlängning av vardagsrummen inuti husen. Gaturummet skulle vara en intressant upplevelse för människan att promenera genom, med en vacker men varierad helhet. Dåtidens ideal var också att gaturummen skulle vara helt slutna. Där det fanns obebyggda tomter sattes manshöga staket eller plank upp för att inte bryta gaturummets helhet. Över kanten kunde trädens grenar hänga ut och ge lite grönska i en annars kompakt stad.¹⁶

De som ägde en fastighet bredvid en gata hade ansvaret över gaturummet som låg i direkt anslutning till huset. Husägarna hade bland annat ansvar för att hålla rent och ta bort skräp. Dåtidens städer med dåligt utvecklade latriner och avfallssystem gjorde att gatorna ofta var fulla av skräp. Bestämmelserna från stadens myndigheter fungerade dåligt och ingen ville ta vara på någon annans avfall. Under 1500-talet blev stensättning av gator med kullersten vanligt och någon meter utanför fasaderna anlades rännstenar för att ta hand om dagvattnet. Trottoarerna hade ännu inte fått sitt genomslag och gående promenerade längs gatans mitt. Längs husfasaderna upptogs istället utrymmet av diverse föremål som trappor, träbodar, bikupor och bänkar. När trafiken blev livligare under 1700-talet med vagnar och hästdroskor fick fotgängare söka sig ut till gatans sidor. De första trottoarerna anlades i slutet av 1700-talet¹⁷, något senare än i södra Europa. Körbana och gångtrafikanter blev uppdelade¹⁸. På kvällar och nätter var gatorna becksvarta utan belysning och få människor rörde sig utanför hemmet efter solen gått ner. När gasbelysningen utvecklades i Europa på 1810-talet fick de första städerna utvecklad gatubelysning. Men det var främst när elektriciteten uppfanns som det blev möjligt att röra sig enkelt i staden även under dess mörka timmar. Butiker och andra nöjeslokaler började använda belysning till att framhäva sina skyltfönster. Det blev också tydligt att samhällets sociala rang speglades i gaturummet. I de mer välbärgade kvarteren lystes gatorna upp med fina belysningsarmaturer medan de mer fattiga kvarteren fick nöja sig med en enklare stil. Fram till industrialiseringens tid hade inte bodar eller butiker en särskilt framträdande roll i gaturummet. Eftersom utbudet var begränsat och alla visste vad de olika försäljarna hade att erbjuda var inte reklambehovet speciellt stort. Ofta markerades butikerna

¹⁴ Loukaitou-Sideris & Ehrenfeucht, 2009, s. 15-17

¹⁵ Wahl & Jonsson, 2008, s. 13.

¹⁶ S. Rentzhog, 'Hyvlat, sågat, snidat – trästadens panelarkitektur' i boken *Den svenska staden, Planering och gestaltning – från medeltid till industrialism* T. Hall & K. Dunér, Sveriges radios förlag, Lund, 1997, s. 90

¹⁷ S. Balgård, 'Den förindustriella gatan' i boken *Den svenska staden, Planering och gestaltning – från medeltid till industrialism*, T. Hall & K. Dunér, Sveriges radios förlag, Lund, 1997, s. 177-184

¹⁸ Balgård, 1997, s. 177-184

bara med en enkel skylt på dörren. Men i och med industrialiseringen kom ett helt nytt utbud av varor att sälja och för att sprida kännedom om dessa nymodigheter behövdes reklam. Stora skyltfönster blev vanligt och uppvisningen av varorna mer framträdande. Utanför fönstret kunde människor från alla samhällsklasser stanna till, titta och förundras över nymodigheterna. Handeln fick en ny central roll i gaturummet.¹⁹



*Bild 1: En enkel och traditionell småstadsgata i Linköping år 1900. Här ligger rännalarna i kanten och människorna rör sig i mitten av gatan. En ensam gatulyckta står för utsmyckning men i övrigt finns inga reklamskyltar och materialen består främst av trä. (Foto: Linköpings stadsmuseum. Publicerad i boken: *Den svenska staden, Planering och gestaltning – från medeltid till industrialism*, 1997)*



*Bild 2: På storgatan i Kalmar år 1900 hade utvecklingen kommit lite längre och fler typer av material användes. Människor rör sig nu på trottoarer och passerar butiker som gör reklam för sin verksamhet. (Foto: Kalmar läns museum. Publicerad i boken: *Den svenska staden, Planering och gestaltning – från medeltid till industrialism*, 1997)*

¹⁹ Balgård, 1997, s. 177-184

Industrialismens påverkan på gaturummet efter 1850-talet

I slutet av 1800-talet tog industrialismen fart i Sverige och allt fler människor flyttade från landsbygden och in till staden. Det fanns ännu ingen definitiv lagstiftning som kunde reglera hur markägarna skulle bygga och stadens gatunät förgrenades okontrollerat.²⁰ Med fler människor, industrialism och större städer ökade avstånden. Den gånliga staden blev snabbt ohållbar och nya sätt att transportera sig blev en nödvändighet.²¹ Mot slutet av 1800-talet utvidgades järnvägsnätet och det blev tydligt att det fanns ett stort behov av en gemensam stadsplanering. År 1907 klubbades en stadsplanering igenom i Sverige som alla markägare var tvungna att förhålla sig till och det var nu möjligt att kontrollera hur staden expanderade.²² Detta var en nödvändighet för samhällets fortsatta utveckling som under det kommande århundradet skulle komma att förändras i stor utsträckning. Just gatans roll i planeringen kom att genomgå en speciellt omfattande förändring när dess utformning fick en ny modernitet att förhålla sig till. En revolutionerande funktion på fyra hjul som kunde transportera människor långa sträckor i en hög hastighet.

Bilens inträde i gaturummet

Det alla gatustrukturer har gemensamt från de första bosättningarna till mitten på 1850-talet var att städernas stadsplanering utgick från den gående människan, eftersom de allra flesta rörde sig till fots eller andra relativt långsamma färdmedel. Ofta anpassades stadsplaneringen till landskapets form och förutsättningar. Detta resulterade i krokiga gator och kvarter som slingrande sträckte sig ut från stadens mitt.²³ När bilismen blev ett faktum den första halvan av 1900-talet kom stadsplaneringen att förändras radikalt. I det skiftet upphörde gaturummet att vara en lokal offentlig plats och blev istället en effektiv transportkorridor.²⁴ Tydligt var att dåtidens städer med trånga gator och stadskärnor inte var anpassade efter bilar som både tog upp mycket plats och kunde få upp en hög fart.²⁵ Under 1950-talet i Sverige ansåg både politiker och stadsplanerare att staden måste moderniseras och anpassas efter bilen. Problem med trängsel och olyckor blev vanligt förekommande i de trånga stadskärnorna.²⁶ För gaturummets del betydde bilismen en omfördelning av vad och vilka som fick ta plats. Människor som cyklade eller gick till fots fick se sig själva nedprioriterade till förmån för bilen.

En kritiker till hur gaturummet utvecklades under 1900-talet är Mark Francis, professor inom landskapsarkitektur på University of California. I boken *Public Streets for Public Use* beskriver han hur gatulivet förändrades i städer. Han menar att även om gatorna i början på 1900-talet var smutsiga, överbefolkade och ibland farliga så var det ändå på gatorna stadens

²⁰ J. Nyström & L. Tonell, *Planeringens grunder – En översikt*, Studentlitteratur AB, Malmö, 2012, s. 150

²¹ Newman & Kenworthy, 1999, s. 28

²² Nyström & Tonell, 2012, s. 150

²³ P. Newman & J. Kenworthy. *Sustainability and Cities – Overcoming Automobile Dependence*, Island Press, Washington DC, 1999, s. 27-28

²⁴ Loukaitou-Sideris & Ehrenfeucht, 2009, s. 19-20

²⁵ O. Svedberg, *Planerarnas århundrade: Europas arkitektur 1900-talet*, 5. Uppl., Arkitektur, Stockholm, 1996, s. 62

²⁶ Nyström & Tonell, 2012, s.157

offentliga liv tog plats. En plats som var tillgängliga för alla typer av människor i samhället. Francis anser att gatulivet dog ut då den sanitära olägenhetsfrågan aldrig löstes och fler människor valde att bosätta sig utanför staden. Stadens spridning banande väg för bilismen som tog över gatorna, vilket i sin tur spädde på folks vilja att flytta ut på landsbygden. Professor Francis hävdar att bilen inte bara fick folk att flytta, den fick även människor att tappa kontakten med gatan. Nu var det trafikingenjörer som blev de nya mäktiga beslutsfattarna. Francis anser att deras agenda snarare var att effektivisera trafiken än att se till människans bästa. Med resultatet att gatorna förlorade attraktivitet och vanliga människors möjlighet att påverka sina gaturum.²⁷



Bild 3: Överbefolkad trottoar år 1905 i Los Angeles, USA. Bilen har precis gjort sitt intåg i samhällsplaneringen. (Foto: Los Angeles Public Library. Publicerad i boken: *Sidewalks*, 2009, s.22)

Industrialismens påföljder med sanitära olägenheter i staden

Parallellt med bilismens utveckling blev sanitetsfrågan aktuell i Sverige. Det var en debatt om hur staden skulle lösa alla problem som kommit med industrialismen i form av ohygieniska boendeformer och sociala missförhållande. Stadskärnorna ansågs alltför trånga och mörka där sjukdomar hade lätt att sprida sig vidare.²⁸ Bilismens kraftiga framåttagande och problematiken med trångboddheten samverkade med varandra och ledde till en stadsplanering där bilen fick högsta prioritet,²⁹ både i Sverige och många andra länder.

²⁷ M. Francis, 'The Making of Democratic Streets' i boken *Public Streets for Public Use*, A. Vernez Moudon, Van Nostrand Reinhold Company, New York, 1987, s. 23

²⁸ M. Råberg, 'En framtid för 1800-talets Stockholm?', *Stockholmskällan*, senast hämtad 31:a mars 2017.

Tillgänglig: https://stockholmskallan.stockholm.se/PostFiles/SMF/SD/SSMB_0005725_01.pdf

²⁹ Nyström & Tonell, 2012, s. 157

Lösningen till trångboddheten och anpassning till bilsamhället kom delvis till när Per Albin Hansson blev stadsminister i Sverige 1932 och han myntade begreppet folkhemmet. Gamla lägenheter rustades upp och vid nybyggnation anlades glest utspridda lamellhus med breda raka gator emellan sig. Gatorna skulle vara ljusa och luftiga. Inspiration hämtades bland annat från den franska arkitekten Georges-Eugène Haussmann som vid ombyggnationen av Paris år 1853 - 1870 anlade överdådiga paradgator och trädkantade boulevarder. De breda gatorna i Paris byggdes delvis av praktiska skäl som att förhindra bränder, anläggning av vatten- och gasledningar under mark samt förenkla för militären i händelse av krig. De pompösa gaturummen var också ett uttryck för att framhäva Paris storslagenhet och styrka. I Sverige fick dessa breda gator en annan funktion och gestaltning i form av att främst ge plats till flerfiliga vägar med parkeringar längs sidorna.³⁰

Modernismens samhällsbyggande och effekter för gaturummet

Det modernistiska stilidealet inspirerade samhällsbyggandet i början på 1900-talet i Sverige och gamla traditionella idéer om stadsbyggande förkastades.³¹ Enligt Jonathan Barnett, professor inom stadsplanering och författare till boken *City Design: modernist, traditional, green and systems*, försvagades sambandet mellan gator och byggnader när husen placerades ut som fristående prefabricerade byggnader, utan hänsyn till kringliggande strukturer i staden. Gatan och byggnader som tidigare utformats och definierats i relation till varandra blev nu separerade. Nya tekniska lösningar möjliggjorde också för högre byggnader, ofta med sammanhängande glasfasader.³² 1925 presenterade den franska arkitekten Le Corbusier sin nya stadsplan för framtidens stad - *Une Ville Contemporaine*. Hans vision var att staden skulle byggas om helt från grunden och skissade på stora motorvägar och parker som låg utbroderade mellan gigantiska skyskrapor.³³ Han presenterade även ett liknande förslag gällande Stockholm år 1933 där stora delar av Södermalm och Norrmalm skulle rivas och ersättas av motorvägar och skyskrapor. Förslaget implementerades aldrig eftersom det ansågs för radikalt.³⁴ Men på sätt och vis kan man säga att Corbusiers vision ändå till viss del uppfylldes i Sverige eftersom delar av stadskärnor senare kom att rivas till förmån för stora vägar och parkeringar för bilar.³⁵ I efterhand har det modernistiska stadsbyggandet ofta kritiserats för att skapa tomma och otrevliga platser mellan byggnaderna.³⁶

Modeller och regler för gatans trafikordning

Under 1960-talet utvecklades modellen, *SCAFT1968: Riktlinjer för stadsplanering med hänsyn till trafiksäkerhet*, av Chalmers tekniska högskola på uppdrag för trafikverket. Syftet var att minska störningar och olyckor i trafiken genom separata gång- och trafiknät,

³⁰ P. Lundin, *Bilsamhället: Ideologi, expertis och regelskapande i efterkrigstidens Sverige*, Stockholmia förlag, Diss. Stockholm: Kungliga Tekniska högskolan, 2008, s. 71

³¹ J. Barnett, *City Design: modernist, traditional, green and system perspectives*, Routledge, London, 2011, s. 15

³² Barnett, 2011, s. 40

³³ Svedberg, 1996, s. 62

³⁴ E. Eriksson, 'Le Corbusiers framtid har blivit historia', i *Svd*, april 2013, senast hämtad 7:e april 2017, Tillgänglig: <https://www.svd.se/le-corbusiers-framtid-har-blivit-historia>

³⁵ Nyström & Tonell, 2012, s.157

³⁶ Barnett, 2011, s. 19-20

planskilda korsningar och avskaffande av trottoarer. Enligt författarna Nyström och Tonell som tillsammans skrivit boken *Planeringens grunder* var det tydligt att modellen inte hade som mål att ge restriktioner till biltrafiken, utan problemet skulle lösas genom ”trafikbejakande insatser som höjd vägstandard och genomtänkt bebyggelse- och trafikplanering”.³⁷ Det var en metod som underlättade för biltrafik samtidigt som den försvårade för cyklister, fotgängare och övrigt socialt liv på gatan. SCAFT-modellen har genom åren också fått mycket kritik för att skapa oattraktiva och otrygga miljöer³⁸. Den naturliga följden av detta blir ett fortsatt ökat användande av den mest lättillgängliga transporten, bilen. Vilket i sin tur ger en minskad politisk prioritering på andra transportalternativ när ingen längre verkar vilja använda dem.

Restriktioner för fotgängare till bilismens förmån

Författarna Loukaitou-Sideris och Ehrenfeucht skriver i sin bok *Sidewalks* att fotgängare fick se sin plats nedprioriterade i det offentliga gaturummet och sågs snarare som inkräktare än en naturlig del av det. Det var inte bilens fel att olyckor hände, det var fotgängarna som inte tog hänsyn till biltrafiken.³⁹ För att begränsa människans rörelsefrihet i gaturummet började många länder införa restriktioner.⁴⁰ Exempelvis att fotgängare endast fick korsa gatan i gatuhörn och skulle foga sig efter trafiksignaler. Bilisternas del av gaturummet vidgades på bekostnad av trottoarer och de människor som använde dem. Under åren som skulle komma var dödliga trafikolyckor vanliga och dagstidningar beskyllde ofta fotgängare för att vara vårdslösa och inte lyda trafikreglerna. En kolumnist vid namn William Ullman skrev 1937 i en känd amerikansk dagstidning:

”The dumb pedestrian really is pretty dumb...As a pedestrian the average man is not very bright...As an incorrigible individualist, the pedestrian is intellectually inferior to the motorist in his traffic conduct.”⁴¹

Enligt Ullman ansågs fotgängaren således som en korkad och mindre intellektuell människa än de som körde bil. Han var inte ensam om sina tankar och i USA där bilen tidigt hade stor genomslagskraft favoriserades bilisterna framför de övriga mänskliga aktiviteterna i gaturummet⁴². De offentliga myndigheterna hyllades när de införde böter för fotgängare som korsade vägen på andra ställen än markerade övergångar. Fotgängarna uppmanades även att gå på trottoaren i raka led för att hålla ett jämnt flöde och papperskorgar, tidningskiosker och andra hinder togs bort för att upprätthålla detta. Myndigheternas försök att rensa trottoarerna från hinder visade sig vara mycket framgångsrika. Loukaitou-Sideris och Ehrenfeucht menar att tillslut försvann inte bara lådor, tunnor och gatuförsäljare, utan även fotgängarna själva. Även idag på 2000-talet kan turister fortfarande besöka amerikanska städer och bli förvånade över den uteblivna mänskliga aktiviteten i många gaturum.⁴³

³⁷ Nyström & Tonell, 2012, s.158

³⁸ Nyström & Tonell, 2012, s.158

³⁹ Loukaitou-Sideris & Ehrenfeucht, 2009, s. 26

⁴⁰ Nyström & Tonell, 2012, s.158

⁴¹ Loukaitou-Sideris & Ehrenfeucht, 2009, s. 26

⁴² Loukaitou-Sideris & Ehrenfeucht, 2009, s. 26

⁴³ Loukaitou-Sideris & Ehrenfeucht, 2009, s. 26

Gaturummets förändring från 1960 till 2017

Enligt Jonathan Barnett finns det tendenser inom stadsplanering som visar på att det traditionella sättet att planera städer återkommit till viss del de senaste årtiondena.⁴⁴ Kritiken mot utspridda och tomma städer där mänsklig aktivitet lyste med sin frånvaro har resulterat i en motreaktion mot det modernistiska tänkandet. I början av 1990-talet bildades CNU, *Congress for the New Urbanism*, som poängterade värdet av attraktiva, livfulla städer där fotgängare och cyklister fick ny prioritet. CNU belyste även vikten av att planera på ett övergripande sätt för att skapa sammankopplade städer. Barnett hävdar att en ny typ av stadsbyggnad håller på att växa fram där idealen tar avstamp i historiska förebilder men samtidigt utvecklats utifrån modernismens konsekvenser.⁴⁵

Mark Francis stödjer teorin om att en förändring håller på att ske i samhället. Han tycker att redan under 1960-talet i dåtidens Amerika kunde han märka att intresset för det publika livet i gaturummet var på väg att vakna till liv igen. Gatorna började användas av folket till demonstrationer och som en politisk scen. Därefter kom också gatuförsäljarna, fotgängarna, cyklister och människor som åt sin mat ute på gatan tillbaka. Francis anser att förändringen var ett resultat av stadens försök att sänka biltrafikens hastigheter och en förbättrad kollektivtrafik.⁴⁶

Det var även under 1960-talet som gågator blev populära i Sverige och började införas i de centrala delarna av städerna. Bilar och fotgängare skulle separeras från varandra och på gågatorna förbjöds bilarna helt eller fick framföras på de gåendes villkor.⁴⁷ En av de tidigaste förebilderna för gågatan är Ströget, en av Köpenhamns mest centrala huvudgator som omvandlades till gågata år 1962. Efter förändring befolkades gatan snabbt och blev ett populärt promenadstråk bland stadens invånare och turister. Forskningsstudier visade även att omvandlingen resulterade i att fler människor valde att uppehålla sig i gaturummet för att göra andra aktiviteter än att bara transportera sig själva.⁴⁸

Kritik mot biltrafikens effekter på övriga mänskliga aktiviteter i gaturummet

Stadsbyggnadsforskaren och landskapsarkitekten Alexander Ståhle beskriver i sin bok *Alla behöver närhet – så blir framtidens städer* forskningsresultat och egna teorier om hur bilismen negativt påverkat stadsplaneringen och hur vi måste arbeta för en mer hållbar stad. En forskningsstudie visar att en tätare stad med cykel- och gångvänliga stråk resulterar i minskat bilanvändande, eftersom bilen inte behövs i samma utsträckning när viktiga målpunkter samlas på en mindre yta.⁴⁹ En annan teori i boken slår fast att breddning av

⁴⁴ Barnett, 2011, s. 193

⁴⁵ Barnett, 2011, s. 106

⁴⁶ Francis, 1987, s. 23

⁴⁷ S. Nordqvist, *Gågatu-epoken*, Nordiska institutet för samhällsplanering, Stockholm, 1984

⁴⁸ J. Gehl, *Cities for People*, ISLAND PRESS, Washington, 2010, s. 13.

⁴⁹ A. Ståhle, *Alla behöver närhet – Så blir framtidens städer*, Dokument press, Årsta, 2016, s. 31

bilvägar alltid leder till ökad trafik. Vilket betyder att anlägga fler och bredare vägar inte löser problem med överbelastning i trafiknätet.⁵⁰

En annan person som intresserat sig för bilismens påverkan av gaturummet är den danska arkitekten Jan Gehl. I sin bok *Life between buildings* förklarar han att det finns en hög korrelation mellan antal passerade fordon på en gata och hur många människor som använder gaturummet. En jämförande studie mellan tre parallellgator i San Francisco visade stora skillnader. I studien jämfördes en gata med förhållandevis låg biltrafik, en med relativt hög och den sista gatan som låg i ett intervall mittemellan. På gatan med lite trafik (2000 fordon per dag) kunde studien uppmäta en hög frekvens av människor som uppehöll sig på sina entréer och trappor, samt en tydlig kontakt grannar emellan. På parallellgatan med förhållandevis hög biltrafik (16 000 fordon per dag) kunde betydligt färre utomhusaktiviteter med människor registreras och i förhållande till detta så var även kontakten grannar emellan dåligt utvecklad. Den stora förvåningen uppenbarade sig när parallellgatan med en medelhög trafikmängd (8000 fordon per dag) också uppmätte nästan samma resultat som gatan med högst trafikmängd.⁵¹ Detta visar att även en relativt liten förändring i gaturummet har stor inverkan på hur vi människor väljer att spendera tid där. Vilket kan ställas i relation till att gaturummet ofta är det offentliga rummet vi har närmast bostaden och vilken betydelse det får för oss människor när vi inte längre vill bruka det.

Landskapsarkitekten Mark Francis skriver under mitten av 1900-talet hur han anser att biltrafiken hotar gaturummets kvalité.

”..good streets are democratic streets – streets that have meaning for people, invite access for all, encourage use and participation, are loved, and are well cared for by their users. These basic qualities of street democracy may be vanishing from out towns, cities and neighborhoods.”⁵²

Francis hävdar att bra gator är demokratiska gator som inbjuder alla människor. Han fruktar att när bilarna tar över och människor slutar vistas i gaturummet kommer också dessa människor att sluta bry sig om gatan. Den omtanke och kärlek människor kan känna för sina gator borde enligt Francis vara basala kvalitéer att värna om. I sin artikel skriver han även att det är naturligt att det finns konflikter på en demokratisk gata, eftersom den per definition inbjuder fler brukare vilket i sin tur innebär fler viljor att förhålla sig till.⁵³ Hur öppen och inbjudande urbana offentliga platser kan vara diskuteras även av Loukaitou-Sideris och Ehrenfeucht. Enligt dem kan en plats öppenhet jämföras med i vilken utsträckning platsen är tillgänglig för alla människor. Att kunna använda det offentliga rummet utan att be om lov, utan att känna tveksamhet om man får vistas där eller inte.⁵⁴ Exakt hur mycket bilismen har påverkat människans vilja och rätt att vistas i gaturummet är en intressant frågeställning.

Robin Moore är en landskapsarkitekt specialiserad på att skapa lekmiljöer för barn och har publicerat artikeln *Streets as Playgrounds*. I den hävdar han att rädsla för biltrafik är en av huvudorsakerna till att föräldrar blivit mer restriktiva när det gäller att låta sina barn leka

⁵⁰ Ståhle, 2016, s. 39

⁵¹ J. Gehl, *Life between buildings*, Island Press, Washington, 2011, s. 35

⁵² Francis, 1987, s. 23

⁵³ Francis, 1987, s. 23

⁵⁴ Loukaitou-Sideris & Ehrenfeucht, 2009, s. 7

utomhus och på gatan det senaste århundrandet⁵⁵. Vilket är oturligt eftersom gaturummet är en plats barn gärna leker på. Enligt honom ser barn nämligen gaturummet annorlunda än vuxna, vilket betyder att saker som gatulampor, grindar, häckar, parkerade bilar och lövhögar kan ingå i lekens värld. Att gatan är en populär lekplats bevisar han genom att hänvisa till olika studier där barn tillfrågades var de brukade leka och träffa andra barn samt hur de lekte. En specifik studie där barnen ombads rita sina favoritlekplatser resulterade i teckningar där en av tre barn hade ritat bilder där gator fanns med. Så varför tycker barnen om att leka på gatorna? Enligt Moore har det stor betydelse att gatan gör det enkelt att träffa andra barn att leka med. Närheten till hemmet skapar en trygghet, samtidigt som det går att vistas på gatan även kortare stunder som mellan måltider och läsläsning. Det hårdgjorda underlaget på gatan möjliggör användning av lekredskap på hjul som cyklar och skateboards, men även bollar som studsar. Gaturummet anses också ofta av föräldrar som mindre ömtåligt än deras egna trädgårdar och ger barnen möjlighet till friare lek. Moore bedömer det som mycket negativt att barn inte längre har lika stor tillgång till gatumiljön som tidigare och att säkerheten på våra gator bör åtgärdas. Då kommer föräldrar våga låta sina barn leka på gatan igen.⁵⁶

Ifrågasättande av bilens effektivitet som transportmedel och dess plats i gaturummet

I boken *Alla behöver närhet – så blir framtidens städer* beskriver Ståhle ett möte med Bogotá borgmästare Enrique Peñalosa, colombianen som gjort sig känd för sina stadsbyggnadsreformer. Han är på besök i Sverige och Ståhle tar med honom på en guidad tur genom Stockholms olika stadsdelar. När de vandrar längs med Sturegatan på Östermalm utbrister Peñalosa upphetsat ”Vem gav dessa människor rätten att förvara sina privata ägodelar här (...) i det offentliga rummet?” Ståhle reflekterar i sin bok över hur han aldrig tänkt på parkeringar på det sättet. Hur bilåkande gynnar den som sitter i bilen medan alla andra får ge plats, vänta eller flytta på sig. Ett privat bilåkande som inte gynnar någon annan än bilisten själv.

En av Peñalosas egna kända reformer var när han valde att ta bort parkeringsplatser i centrala Bogotá med anledningen att de boende själva borde ta ansvar för sina privata ägodelar. Han menade att staden varken ansvarar för deras kläder och borde inte heller behöva ta hand om deras bilar. Till en början kom boende och näringsidkare med högljudda protester tills det visade sig att både fastighetspriser och omsättning från butiker ökade på gatan.⁵⁷ Bogotá borgmästare har också engagerat sig mycket i kollektivtrafiken och dess rättigheter. I sitt TED-talk⁵⁸ säger Peñalosa att en buss med hundra personer har rätt till hundra gånger så mycket utrymme, som en bil med en person. Han anser att det inte bara är en rättighetsfråga utan en effektivitetsfråga. Alla borde kunna förstå att om fler åker buss så flyter trafiken bättre. Vilket innebär att det krävs mindre pengar till att bygga vägar. Peñalosa nämner också i sitt tal hur viktigt det är att planera för fotgängare. Han säger att ”Cities are human habitats

⁵⁵ R. Moore, 'Streets as playgrounds', i boken *Public Streets for Public Use*, A. Vernez Moudon, Van Nostrand Reinhold Company, New York, 1987, s. 53

⁵⁶ Moore, 1987, s. 145-150

⁵⁷ Ståhle, 2016, s. 41-42

⁵⁸ Framstående forskare och ledare världen över bjuds in för att hålla ett kort slagkraftigt tal inför publik

and we humans are pedestrians. Just as fishes need to swim or birds need to fly or a deer need to run, we need to walk.”⁵⁹ Vilket innebär att det är dumt att inte planera för fotgängare, eftersom det är människans naturliga form av transport.

Precis som Peñalosa, ställer sig även Ståhle kritisk i sin bok till den stora ytan bilismen annekterat. Han pekar på flera exempel som bevisar att biltrafik är ineffektivt för kollektivet. Exempelvis att en bussfil har upp till femton gånger större kapacitet att transportera människor än vad en bilfil har. Detta betyder att det krävs femton bilfiler för att väga upp för en förlorad bussfil.⁶⁰ En cykel tar upp en sjättedel av bilens plats. Den släpper heller inte ut några föroreningar, kräver ingen bensin och är positiv för hälsan i form av fysisk aktivitet. Men precis som bilen är cykeln ett fordon som kan komma upp i höga hastigheter. Ståhle menar att det är ett vanligt förekommande fel när vi buntar ihop cyklister och gående som ett trafikslag. Då skapas det konflikter och de gående missgynnas eftersom de inte är ett fordon och är de mest utsatta. Därför anser Ståhle att nyanlagda cykelbanor även bör ta hänsyn till att skydda gångbanan för cyklister. Att mer plats i gaturummet ges till cyklisterna tycker Ståhle är bra, men det borde ske på bekostnad av bilisternas yta och inte de gåendes.⁶¹

Olika aktörers initiativ för att skapa förändring

Åtskilliga aktioner för att återerövra gaturummet från bilarna har ägt rum under den senare halvan av 1900- och början av 2000-talet. Likväl privata invånare i staden som lokala organisationer har deltagit i oannonserade gatufester, demonstrationer och skadegörelse av bilar för att nämna några⁶². Med det finns även exempel på mer fredliga aktioner där människor annekterat delar av gaturummet. En av dessa är så kallade *parklets*, så kallade pop-up parker i parkeringsrutor⁶³. En enkel möblering av parkeringsrutan kan vara gräsytor, stolar och bord⁶⁴.

Ett exempel på några som ville testa konceptet *parklets* i sin enklaste form är *Happy Sweden*, en förening som undersöker handlingsutrymmet gentemot staten för små intressegrupper som medborgare och föreningar. De ansökte om att under tre timmar få placera två picknickstolar på en parkeringsplats. Det visade sig att det krävdes både polistillstånd, en måttatt ritning för hur platsen skulle utformas, en ansökan till trafikkontoret och diverse utredningsplaner. För att få tillstånd att placera stolarna i parkeringsrutan under tre timmar skulle det följaktligen kosta minst niotusen kronor och en ansökningsprocess på två till tre månader. *Happy Sweden* kom då fram till en enklare lösning. Genom att ställa picknickstolarna på ett släp och parkera släpet i parkeringsrutan, samt betala parkeringsavgiften, kunde de nu parkera sina stolar lagligt. Allt detta eftersom stolarna nu stod på hjul. Föreningen ansåg att försöket var ett

⁵⁹ E. Peñalosa, *Why buses represent democracy in action*, (Video: TED-talks), 2013, senast hämtad 21:a maj 2017, Tillgänglig:

https://www.ted.com/talks/enrique_penalosa_why_buses_represent_democracy_in_action#t-195633

⁶⁰ Ståhle, 2016, s. 42

⁶¹ Ståhle, 2016, s. 47-49

⁶² Ståhle, 2016, s. 83-84

⁶³ NACTO, *Parklets*, Senast hämtad 16:e maj 2017, Tillgänglig: <https://nacto.org/publication/urban-street-design-guide/interim-design-strategies/parklets/>

⁶⁴ NACTO, <https://nacto.org/publication/urban-street-design-guide/interim-design-strategies/parklets/>

intressant exempel på den makt som trafikordningen med hjälp av lagar och regler styr det offentliga rummet. Där rätten ges till privata fordon istället för offentlig verksamhet.⁶⁵

Ett annat tillvägagångssätt att förändra ett gaturum är taktiskt urbanism. Kortfattat innebär det att testa en förändring under en begränsad tidsperiod med hjälp av relativt enkla, billiga och snabba lösningar. Om förändringen upplevs som positiv av allmänheten brukar det bli enklare att förverkliga förslaget permanent.⁶⁶ Ett exempel är New York där lokala grannskapsgrupper och kommunens trafikkontor tillsammans genomfört ett samarbete kallat *Play Street*. För att ge plats till barnens lek har specifika gator stängts av under en viss tid, gärna gator nära skolor eller förskolor. Efter försöket får de boende på gatan rösta om gatan ska förbli avstängd för trafik eller inte. Om fler än femtio procent röstar ja så genomförs projektet. Hittills har försöken ofta varit framgångsrika.⁶⁷

Gaturummet – en offentlig plats i ständig förändring

Gaturummet har genom historien spelat en stor roll som en del av stadens offentliga rum. För människan har det varit en plats där det vardagliga livet utspelar sig. En plats vi använder bland annat till att resa, handla eller umgås med vänner och familj. En naturlig mötesplats för människans sociala tillvaro och ett offentligt rum där vi lär oss om hur resten av världen fungerar.⁶⁸ Men gaturummet har också varit en plats där motstridiga åsikter möts. Vem som annekterar gatan kan skifta fort, eftersom dess öppna utformning ger plats för många användningsområden. Till skillnad från byggnader med kontrollerade entréer och väldefinierad användning av rum så är gatan öppen för alla. Gaturummets detaljerade utformning kan dock gynna en grupp mer än en annan.⁶⁹ Det kan handla om framkomlighet i gatans hårdgjorda ytor, skyltning som visar vem gatan är till för eller enkla detaljer som tillförande av en bänk. Även företag eller privatpersoner som äger mark eller byggnader bredvid gatan har stora chanser att påverka vilka aktiviteter som ska äga rum där. Vilken roll gaturummet spelat för människan och vad den använts till har skiftat genom historien. Som offentlig plats är den ständigt i förändring.⁷⁰ Det senaste århundrandet med bilismens framgång har dock resulterat i en omställning som många ställer sig kritiska mot. Alexander Ståhle ställer frågan ”Är staden till för att mötas eller är den till för trafik?”⁷¹

⁶⁵ Ståhle, 2016, s. 83-84

⁶⁶ M. Lydon & A. Garcia, *Tactical Urbanism – Short-term Action for Long-term Change*, Island Press, Washington, 2015

⁶⁷ Ståhle, 2016, s. 83-84

⁶⁸ Francis, 1987, s. 23

⁶⁹ Appleyard, 1987, s. 9

⁷⁰ D. Appleyard, 'Foreword', i boken *Public Streets for Public Use*, A. Vernez Moudon, Van Nostrand Reinhold Company, New York, 1987, s. 9

⁷¹ Ståhle, 2016, s. 49

TRE NUTIDA EXEMPEL PÅ GATURUMSOMVANDLINGAR

För att diskutera gaturummens potentiella framtid har jag valt att bli inspirerad av tre samtida projekt med gaturummet i fokus. Ett av projekten startade redan under 1970-talet och pågår än idag, medan de andra två genomfördes under 2000-talet. Gemensamt för projekten är att de sätter människan i fokus och värnar om ett gaturum som kan transportera människor på ett hållbart sätt men också ett gaturum som rymmer andra mänskliga aktiviteter. Exempelvis sociala möten, rekreation eller lek. Med hållbart syftar jag på miljövänliga transportmedel och ett försök att göra en demokratisk uppdelning av gaturummet där olika färdssätt prioriteras mer jämlikt. Det som skiljer projekten åt är typ av utförande, vilket skede processen befinner sig i, vem som är aktören och i vilket omfattning det är möjligt att utvärdera slutresultatet. Därför kommer också formen för hur jag beskriver dem se lite annorlunda ut för varje projekt.

Det första exemplet beskriver en visionsplan för hur New York kan arbeta med att stärka stadens folkliv med hjälp av en jämlik fördelning av gaturummet mellan fotgängare, cyklister, bilister och övriga mänskliga aktiviteter. Det andra projektet sträcker sig över ett tidsspann på nästan femtio år och visar hur en stad i Nederländerna arbetat med att ta fram ett unikt cykelkoncept som revolutionerat hela stadsplaneringen. Det sista projektet handlar om en speciell konceptidé kallat DIY Streets. Den redogör för hur boende kan förändra sin gatumiljö närmast hemmet enligt en specifik modell. Många av källorna är hämtade från aktörerna till projekten eller andra som ofta lyfter projekten i positiv bemärkelse.

Places for People – A public realm vision plan for East Midtown in New York

Bakgrund till projektet

Hur kan de offentliga platserna i området East Midtown på Manhattan bidra till en mer levande stadsdel och utvecklas efter människans behov? Det var grundfrågan i ett projekt som den danska arkitektfirman Gehl Architects var huvudansvariga för under 2013, på uppdrag av New York City Department of Transportation. Projektet gick ut på att ta fram en visionsplan för området, som senare skulle kunna användas som grund för framtida planering. I Gehl Architects rapport *Places for people – A public realm vision Plan for East Midtown*⁷² beskriver de projektprocessen.

Området för visionsplanen sträckte sig över 73 kvarter och är känt som ett av Manhattans stora företagsdistrikt samt hem till ikoniska byggnader som Central station och Chryslerbyggnaden. Men även om byggnaderna är karaktäristiska för området ansågs den offentliga miljön på gator och andra publika platser vara undermålig. Överfulla trottoarer med fotgängare och gatans påträngande biltrafik gjorde miljön ogästvänlig. Lokala samhällsgrupper, företag och fastighetsägare önskade se en förändring.

Projektets vision, genomförande och medborgarinitiativ

Målet med visionsplanen var att ta fram lösningar för att minska trängseln på trottoarerna, förbättra rörelseflöden av människor och levandegöra det offentliga livet på gatorna. Under projektets gång lades stort fokus på att engagera och involvera de människor som arbetade eller bodde inom distriktet. Med syftet att detta kunde underlätta implementeringen av förslaget i ett senare skede. En webbaserad hemsida och olika seminarium (se bild 4) hjälpte projektledarna att göra olika intressegrupper delaktiga. De frågade dem vilka området i East Midtown de ansåg problematiska och vart de tyckte att det behövdes förbättringar. Gehl Architects kunde sedan tillämpa sig unika fältstudiemetod *Public Life Public Space Survey*, inspirerad av den amerikanska urbanisten William H. Whytes metodik. Genom att placera ut observatörer på utvalda platser kunde olika typer av dokumentation samlas in och frågor besvaras. Hur använder människor i East Midtown de offentliga ytorna i distriktet? Hur är gaturummet fördelat mellan fotgängare, cyklister och bilister? Hur länge uppehåller sig människor på en plats och vad gör de där?

Den rådata som samlats in visade att East Midtown hade ett stort behov av fler öppna offentliga platser. Trottoarerna var oinbjudande och onödiga hinder som exempelvis byggnadsställningar gjorde utrymmet mindre för fotgängare. Studien visade även att fördelningen av gaturummet mellan olika transportmedel som gång, cykel, kollektivtrafik och bil var felfördelad om man räknade utifrån vilken grupp som använde gaturummet mest. Exempelvis uppmätte biltrafiken endast en tredjedel av trafikmängden på viktiga huvudgator,

⁷² Gehlpeople, *Envisioning the streets of East Midtown*, 2013, senast hämtad 8:e maj 2017, Tillgänglig: <http://gehlpeople.com/cases/new-york-east-midtown/>

men fick mer än hälften av gaturummet disponerat till sig. Således fick fotgängare trängas på trottoaren. Fältstudien demonstrerade också att det fanns en brist på sittplatser i gaturummet.

På ett seminarium presenterades resultatet från studierna där det mänskliga livet observerats och tillsammans med workshopsdeltagarna spånade gruppen om möjliga lösningar för området. Under seminariet fick deltagarna även i uppgift att fundera på vilka kvalitéer de tyckte att deras mest omtyckta offentliga platser i staden innehöll. Saker som ansågs viktiga var att området skulle vara lättnavigerat och smidigt att ta sig mellan olika punkter. Kvalitéer som grönska, sittplatser och mönster i markbeläggningen lyftes fram. Platserna kunde också med fördel vara lekfullt designade eller flexibla så att de kunde ha flera användningsområden. Genom att lyfta den frågan kunde sedan strategier utarbetas för vad den framtida gestaltningen skulle innehålla.



Bild 4. Seminarium tillsammans med stadens invånare för att spåna fram idéer till visionen. (Fotot är publicerad med tillstånd från Gehl Architects, från rapporten: *Places for People – A Public Realm Vision Plan for East Midtown*, 2013)



Bild 5. Visionsbild av ett gaturum fyllt med varierade mänskliga aktiviteter. (Bilden är publicerad med tillstånd från Gehl Architects, från rapporten: *Places for People – A Public Realm Vision Plan for East Midtown*, 2013)

Projektets slutförande

Det slutgiltiga förslaget bestod av en ambitiös lista på förbättringar och förändringar, vissa mer generella idéer och andra mer platsspecifika. Förslaget presenterades för områdets lokalbor, företag, fastighetsägare, intressenter och politiker som är de aktörer som i framtiden kan realisera visionsplanen.⁷³ I många specifika förslag kan delar i projektet testas med temporära lösningar samtidigt som det arbetades vidare med den permanenta lösningen, en sorts taktiskt urbanism. På så sätt kan slutresultatet sedan justeras efter vad som fungerade bra eller dåligt under testperioden.

⁷³ Gehlpeople, 2013, Tillgänglig: <http://gehlpeople.com/cases/new-york-east-midtown/>

Förslagets huvudpunkter i korthet

- Omfördela gaturummet så det blir mer balanserat utifrån de olika användarna. Människan prioriteras.
- Bredda trottoaren för att ge mer plats till annat än bara transport och avlägsna onödiga objekt för att förbättra framkomligheten.
- Småskaliga lösningar som nya bekväma sittplatser och färgglada växtkreation.
- Placera offentliga platser strategiskt där besökare upplever flera nivåer av de historia och ikoniska byggnaderna på Manhattan
- Belysning som gör de offentliga platserna trevliga att besöka både natt och dag
- Distinkt markbeläggning i gatan för att signalera till bilister och cyklister var fotgängare har första prioritet
- Utvidga och förbättra cykelnätverket
- Placera växtlighet och skyltning så att det inte stör fotgängare, exempelvis genom så kallade Bulbs-out som tar plats från bilarnas körbana istället för trottoaren.
- Förbättra möjligheterna att sitta ner bekvämt och gärna med flyttbara möbler⁷⁴

Resultat och effekter

Än så länge har visionerna för East Midtown inte hunnit implementeras i staden. Däremot har Gehl Architects tidigare arbetat på ett liknande projekt med Times Square i New York där deras vision förverkligats.⁷⁵ Enligt New Yorks dåvarande trafikchef Janette Sadik-Khan var en stor anledning till projektets framgång att lösningen kunde testas temporärt. I sitt TED-talk *New York's Streets? Not so mean anymore* berättar hon om hur staden stängde av Times Square för biltrafik och skapade nya trivsamma platser för människor att vistas på. Genom temporära sittplatser och växtkreationer kunde projektet testas riskfritt. Fungerade inte förslaget kunde allt återställas till det vanliga. Men enligt Sadik-Khan var de positiva effekterna övervägande. Trafikolyckorna minskade med 35 % för fotgängare, restiden förbättrades med 17 % och affärerna blomstrade.⁷⁶ Efter den temporära lösningen valde staden att göra förslaget permanent med hjälp från Snöhetta arkitektkontor. I april 2017 öppnade det nya Times Square.⁷⁷

⁷⁴ Gehlpeople, 2013, Tillgänglig: <http://gehlpeople.com/cases/new-york-east-midtown/>

⁷⁵ Gehlpeople, *Unrolling a welcome mat for the people of New York*, 2009, senast hämtad 21:a maj 2017, Tillgänglig: <http://gehlpeople.com/cases/new-york-usa/>

⁷⁶ J. Sadik-Khan, 'New York's streets? Not so mean anymore', (Video: TED-talks), September 2013, senast hämtad 8:e maj 2017, Tillgänglig:

https://www.ted.com/talks/janette_sadik_khan_new_york_s_streets_not_so_mean_any_more

⁷⁷ Snöhetta, *Snöhetta celebrates opening of Times Square redesign*, april 2017, senast hämtad 21:a maj 2017, Tillgänglig: <http://snohetta.com/news/362-snohetta-celebrates-opening-of-times-square-redesign>

Cykelstaden Groningen i Nederländerna

Bakgrund till projektet

Det var under 1970-talet som staden Groningen i norra Nederländerna påbörjade sin resa mot att bli en av världens mest utvecklade cykelstäder. Precis som många andra städer i Nederländerna och runt om i världen hade Groningen problem med att hantera den allt mer ökande biltrafiken i staden. Lösningen på problemet i många andra städer blev att riva de gamla stadskärnorna och bygga motorvägar genom de centrala delarna. För Groningen blev lösningen oväntat en annan när den lokala politikern Max Van den Berg fick ansvaret över stadens utvecklings- och trafikplan. Tillsammans med några fler politiker från vänsterkanten drömde han om att skapa en bilfri stad och göra plats för fotgängare, cyklister och kollektivtrafik.

Projektets vision

Van den Bergs förslag för att förverkliga denna vision gick ut på att skapa ett system som gjorde det besvärligt att röra sig med bil i staden och istället effektivisera för fotgängare och cyklister. I planen som senare kom att kallas *Van den Berg's traffic circulation plan* delades stadskärnan upp i fyra delar (se bild 6). För bilister blev det omöjligt att ta sig från en del till en annan utan att bli tvungna att köra ut och runt innerstaden. För cyklister var det fritt att röra sig hur de ville i stadskärnan på nya breda cykelvägar med bra underlag. Syftet med förslaget var att göra det så tidskrävande att ta sig runt med bil att fler människor skulle välja cykeln istället.⁷⁸

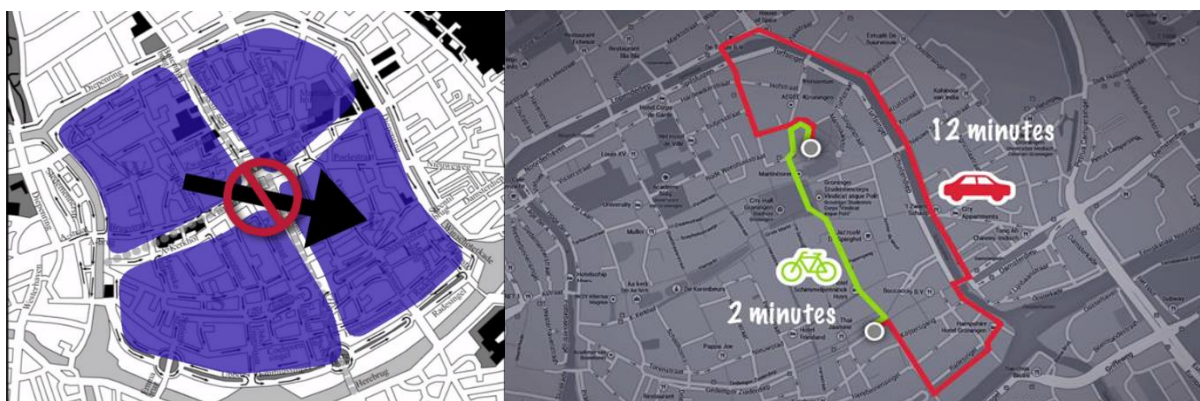


Bild 6: Screenshot från filmen *Groningen: the worlds cycling city* som visar hur stadskärnan delas in i fyra delar och hur bilar blir tvungna att köra runt för att ta sig från en del till en annan. (Bilden är publicerad med tillstånd från *Streetfilms*, 2013)

⁷⁸ R. Zee, 'How Groningen invented a cycling template for cities all over the world' i tidningen *The Guardian*, 29:e juli 2015, senast hämtad 8:e maj 2017. Tillgänglig: <https://www.theguardian.com/cities/2015/jul/29/how-groningen-invented-a-cycling-template-for-cities-all-over-the-world>

Projektets genomförande

Förslaget motarbetas av Groningens stadsråd som tyckte att Van den Berg idéer var galna. Även innerstadens affärsverksamheter ställde sig starkt kritiska till förslaget och var övertygande om att deras verksamheter skulle gå i konkurs om inte bilar kunde parkera i anslutning till deras lokaler. Butiksägarna samlade in signaturer till en protestlista, målade budskap på sina dörrar och demonstrerade utanför Groningens stadshus. Men från de boende i området fanns entusiasm. De såg möjligheten i att få en lugnare och trevligare boendemiljö. 1997 införlivades förslaget under endast en natt. Hundratals nya vägskyltar sattes upp och när förvånade invånare vaknade på morgonen var det inte längre möjligt att röra sig med bil i stadens centrala delar. Istället möttes de av informatörer som delade ut blommor och broschyrer om den nya trafikhallningen i staden. Många butiksägare var rasande och flera av de ansvariga politikerna fick mota allvarliga hotelser. Men förslaget fortsatte att implementeras med nyanlagda cykelvägar och plantering av träd längs gatorna. Ett centralt torg som historiskt sett fungerat som en marknad men senare blivit en stor parkeringsyta, fick tillbaka sin ursprungliga funktion.

Groningens successiva förändring

Stadens invånare började anpassa sig efter den nya stadsplaneringen och innerstadens gaturum fick en annan karaktär. Fler människor började använda cykeln som färdmedel och gaturummen befolkades av människor. För många av stadens affärsverksamheter uteblev den katastrof de själva förutspått. Tvärtom ökade handeln för många butiks innehavare när fler människor nu började röra sig i staden. Nu fanns det även mer plats uteserveringar att expandera längre ut i gaturummet.

I en intervju med den brittiska tidningen *The Guardian* år 2015 berättar Van den Berg, nuvarande guvernör för provinsen Groningen, sina tankar om hur förändringen påverkat staden.

“Our vision was a colourful and compact city. We wanted to keep institutions like the hospital and the university in the heart of the city, so people would be able to reach those by bike. The result of this policy is a lively, vibrant city. Groningen attracts more visitors than before, even from outside the province and from Germany.”⁷⁹

Enligt Van den Berg blev stadens satsning på cykeln som färdmedel och att koncentrera viktiga samhällsfunktioner i stadskärnan ett framgångskoncept. En livlig och kompakt stad som attraherar mer besökare än någonsin. Idag äger invånarna i Groningen i genomsnitt 1,4 cyklar per person⁸⁰. Medan denna kvot ökar minskar antalet bilar i staden. Idag sker över 60 % av alla resor i Groningen med cykel och varje invånare gör i genomsnitt 10 resor med cykel varje vecka. Statistiken är bland den högsta i hela världen. Med cykelfrämjande medel som generösa skyddade cykelparkeringar, jämnt underlag på cykelbanan och ett trafiksystem där

⁷⁹ Zee, 2015, <https://www.theguardian.com/cities/2015/jul/29/how-groningen-invented-a-cycling-template-for-cities-all-over-the-world>

⁸⁰ Zee, 2015, <https://www.theguardian.com/cities/2015/jul/29/how-groningen-invented-a-cycling-template-for-cities-all-over-the-world>

cyklister ofta har företräde för bilister blir det smidigt och effektivt att använda cykeln.⁸¹ Men enligt Van den Berg finns det även en ny diskussion i staden som antyder en viss irritation mellan cyklister och fotgängare.

“There is some tension between pedestrians and cyclists. Cyclists are considered too domineering by some people. There are complaints that they throw down their bikes virtually everywhere and that pedestrians occasionally get run over by cyclists.”⁸²

Men trots detta anser Van den Berg att cykelplanen mestadels varit en succé. En annan organisation som valt att hylla konceptet är *Streetfilms*, en icke vinstdrivande organisation som producerar kortfilmer om smarta transportlösningar⁸³. År 2013 producerade de kortfilmen *Groningen: The World's Cycling City* där de genom intervjuer och egna reflektioner porträtterar livet som invånare i cykelstaden Groningen. En ung man på cykel de intervjuar vid ett trafikljus svarar såhär på frågan om varför han väljer att cykla:

“Why I ride a bicycle? Because it's much easier than taking the bus and the car is way too expensive. The infrastructure is great and the bicyclist are everywhere. So yeah that's basically why I ride my bike everywhere.”⁸⁴

I filmen intervjuar de även Greg J. Ashworth, professor inom stadsplanering på University of Groningen, som ger sin syn på hur man lyckas med att planera för cykel som transportmedel.

“You're not going to get a cycling revolution by having a few 30 per hour kilometres streets, you're not going to get it by just building a few cycling paths and you're not going to get it by traffic calming just a few streets either. You have to do everything and you have to do it everywhere.”⁸⁵

Professorn menar således att för att lyckas med cykeln som koncept så måste det satsas fullt ut för att människan ska välja cykeln som transportmedel.

Cykelkonceptets effekter enligt Streetfilms

I filmen om Groningen visas flera sekvenser av soldränkta gator fyllda av cyklister och fotgängare, istället för bilar. På cyklarna finns både unga, gamla, cyklister med hundar och föräldrar med barn. Vissa har speciella cykellådor för transport av tyngre inköp och en man transporterar en soffa med en specialbyggd cykelvagn. Längs gatorna skymtar uteserveringar fyllda med människor och rader av cykelparkeringar. I filmen reflekterar en av filmmakarna om sina intryck av staden. Han säger såhär:

⁸¹ Zee, 2015, <https://www.theguardian.com/cities/2015/jul/29/how-groningen-invented-a-cycling-template-for-cities-all-over-the-world>

⁸² Zee, 2015, Tillgänglig: <https://www.theguardian.com/cities/2015/jul/29/how-groningen-invented-a-cycling-template-for-cities-all-over-the-world>

⁸³ Streetfilms, *Groningen – The World's Cycling City*, (Video), 9:e oktober 2013, senast hämtad 8:e maj 2017. Tillgänglig: <http://www.streetfilms.org/groningen-the-worlds-cycling-city/>

⁸⁴ Streetfilms, 2013, Tillgänglig: <http://www.streetfilms.org/groningen-the-worlds-cycling-city/>

⁸⁵ Streetfilms, 2013, Tillgänglig: <http://www.streetfilms.org/groningen-the-worlds-cycling-city/>

”One thing you’ll find is very apparent when you’re here is that it is almost completely silent. This is the quietest city that I’ve ever ridden a bike in or been in. For example in this street you could stand on the roadway for minutes at a time without seeing a car.”⁸⁶

Filmmakaren påstår att Groningen är den tystaste staden han någonsin besökt. I scenen visar kameran en vy från ett cykelperspektiv som blickar ut över en nästan tom gata där bilar uppenbarligen får köra men väljer att inte göra det. Vidare berättar han även att han anser att resultatet av stadens cykelstrategi har gjort Groningen till en vacker stad som är tyst, hälsosam, rolig och trivsamt.⁸⁷

Groningen blickar framåt

I framtiden har staden planer på att utveckla sitt cykelkoncept ännu mer. Trafikljus med regnsensorer ska ge fördel till cyklister vid dåligt väder och uppvärmda cykelbanor för att undvika halka vintertid är några exempel. Ett annat förslag är att flytta ut kollektivtrafiken från stadskärnan och låta även den gå i en ringled runt stadskärnan.⁸⁸

⁸⁶ Streetfilms, 2013, Tillgänglig: <http://www.streetfilms.org/groningen-the-worlds-cycling-city/>

⁸⁷ Streetfilms, 2013, Tillgänglig: <http://www.streetfilms.org/groningen-the-worlds-cycling-city/>

⁸⁸ Zee, 2015, <https://www.theguardian.com/cities/2015/jul/29/how-groningen-invented-a-cycling-template-for-cities-all-over-the-world>

DIY Streets

Vad är DIY streets?

DIY streets står för *Do-it-yourself* och är en modell för hur invånare i städer själva kan vara med och påverka sina gatumiljöer närmast hemmet. Modellen är framtagen av den icke vinstdrivande organisationen Sustrans, lokaliserade i Storbritannien, som arbetar med olika strategier för hållbara transportlösningar. De hjälper boende i samhällen att återta sina gator från biltrafik och förändra dem till livliga, lokala kvarter som är säkrare och enklare att färdas genom till fots eller med cykel. Deras vision är att förändra gator från att vara platser att passera till att bli platser människor vill uppehålla sig på. Gaturum som uppmanar till lek, sociala möten och som kan skapa samhörighet i grannskapet.⁸⁹

Arbetsmodell

Modellen DIY streets har sin utgångspunkt i så kallade *home zones*, en modell som utgår från att göra tryggare och mer attraktiva gatumiljöer nära hemmet. Principen för *home zones* är att göra gatan till ett *shared space*, där man tar bort uppdelningen av gatan i form av trottoarer, skyltar och signaler. Effekten blir att gränserna för vart människor och bilar kan röra sig suddas ut. Syftet är att skapa en osäkerhet hos fordonsförare, vilket leder till långsammare körning. Skillnaden med den senare framtagna modellen DIY streets, är att den av hänsyn till personer med nedsatt synförmåga väljer att inte ta bort trottoarer och andra orienterbara element. Detta gör också att DIY streets modellen blir ekonomiskt billigare att genomföra eftersom den inte kräver några större ingrepp i markbeläggningen. Modellen går att genomföra med relativt enkla medel men kan även göras i mer omfattande skala beroende på ambitionsnivån hos aktören.

Enligt Sustrans bör dessa element ingå för att utgöra en bra DIY street:

- Fysiska fartsänkande hinder i gatan som exempelvis utbuktningar i gatan eller en s-formad vägsträcka som tvingar föraren att köra långsammare
- Psykologiska hinder i gaturummet som exempelvis träd, planteringar, plats för lek och konstinstallationer. Detta kan leda till att gatan känns smalare och en indirekt påminnelse om mänskliga aktiviteter, vilket hindrar förare från att höja farten.
- En gatukaraktär som signalerar till föraren att de inträder ett unikt bostadsområde där fotgängare har prioritet. Karaktären kan skapas genom ovanstående punkter.

⁸⁹ Sustrans, *What we are doing*, senast hämtad 15:e maj 2017, Tillgänglig: <http://www.sustrans.org.uk/what-we-are-doing>

Projektprocess

Hela konceptet med *Do-it-yourself* grundar sig i att det är medborgarna själva som tar tag i problemet och skapar lösningen. I processen kan de lokala invånarna välja att ta konsultationer med personal från Sustrans eller genomföra hela projektet själva utifrån en instruerande guidebroschyr. I skriften, *Creating your own DIY street – A simple guide*, beskrivs hur processen kan gå till från början till slut.

Enligt Sustrans är det första som bör göras att organisera ett startmöte. Där introduceras grannarna till idén med DIY streets och en gemensam diskussion kan inledas om eventuella problem i gaturummet. Vid ett kollektiv intresse att påbörja processen med gatuomvandlingen behövs argument samlas in. Detta för att övertyga kommunen, lokala politiker, trafikplanerare och övriga boende om att en förändring är nödvändig. För att projektet ska bli framgångsrikt behövs stöd från alla dessa personer. Argument går exempelvis att hitta i olycksstatistik, trafikmätningar samt åsikter från de boende på gatan. Det är även nödvändigt att samla in mätbar data i form av trafikvolym och hastigheter på gatan. På så vis blir det lättare att jämföra gatuomvandlingens effekter om samma data samlas in efter projektets slutförande.

Under hela projektet kommer förmodligen några nyckelpersoner vara drivande, men Sustrans uppmanar till att försöka att engagera så många grannar som möjligt. Då blir det lättare att hålla projektet levande och aktuellt. För att skapa ordning och undvika konflikter upprättas en tidsplan samt regler för hur beslutsfattande ska gå till. Alla boende på gatan bör få en chans att påverka utgången av projektet. I gestaltungsfasen av gaturummet är det bra att börja med en inventering av vad som finns i dagsläget. På så sätt kan problemområden märkas ut och de boende får en tydligare bild av vad som saknas. Tillsammans kan grannar spåna på idéer men för seriösare planer krävs hjälp från myndigheter eller landskapsarkitekter. Träd och annan växtlighet, plats för lek samt integrerad konst på gatan kan bidra till att skapa en unik karaktär till gaturummet. När gaturummets nya utformning realiserats rekommenderar Sustrans att projektgruppen anordnar sociala tillställningar som exempelvis en gatufest. Där får de boende en chans att stärka samhörigheten ytterligare i kvarteret och känna stolthet över vad som tillsammans åstadkommit.⁹⁰

Genomförda projekt och resultat

I Storbritannien har flertalet DIY streets planerats och genomförts av stadens invånare med eller utan hjälp av Sustrans rådgivare. Sustrans säger själva att deras modell för gatumiljöer leder till ökad sammanhållning bland boende på lokal nivå, samt säkrare, hälsosammare och tryggare gator.⁹¹ I ett projekt med DIY streets i västra London gjordes kvalitativa intervjuer med de boende före och efter projektets slutförande. Statistiken visade enligt Sustrans att 65 % av de tillfrågade hade börjat cykla eller gå till följd av gatuomvandlingen. 64 % ansåg att trafiksäkerheten förbättrats i området. Intervjuerna visade även att efter omvandlingen ansåg 32 % fler människor att gaturummet erbjöd sociala mötesplatser.⁹²

⁹⁰ Sustrans, *Creating your own DIY street – A simple guide*, Sustrans, Bristol, 2010

⁹¹ Sustrans, Tillgänglig: <http://www.sustrans.org.uk/what-we-are-doing>

⁹² Sustrans, *Making healthy streets for people*, 2016, Senast hämtad 18:e maj 2017, Tillgänglig: <http://www.sustrans.org.uk/news/making-healthy-streets-people>

På en DIY street i London säger en boende i en intervju med tidningen The Guardian såhär:

"We all know more people on the terrace than we used to, we see each other at the bus stop and say 'Hi'. Somehow, we have got to sustain that. On Sunday, some of my neighbours were even out planting bulbs. Lots of people on the terrace have got bikes, and cyclists often use this street as an alternative because it is quieter than the main road."⁹³

I en annan intervju i videoklipppet *Designing streets for people*, producerad av Sustrans, säger en kvinna boende på en DIY street i London såhär:

"I do think it makes more of a community, it seems to have around here. That's one of the reasons I've moved here, it's much quieter and less traffic. There's less pollution, it just makes it a nicer place to live really."⁹⁴

Kvinnan säger att hon flyttade till gatan eftersom hon uppfattar att området har en stark sammanhållning, är lugnare, tystare och har mindre föroreningar. Ett trevligt område att bo i helt enkelt. I samma filmklipp reflekterar en man över vem som planerar gaturummet.

"Traffic engineers come in, sometimes their instinct is to design for traffic and cars, and that's what you get. If you design for people, then you get the people."⁹⁵

Mannen anser att olika planerare gestaltar olika lösningar utifrån deras profession. Skapas gatans utformning utifrån någon som tänker på att effektivisera för bilar, då får gatan bilar. I fallet med DIY streets som koncept blir människorna som bor på gatan aktörerna. De designar för en gestaltning utifrån deras egna behov och viljor.



Bild 7: DIY street på Porters Lodge i London den. (Fotot är publicerad med tillstånd från Sustrans, 24:e juli 2014)

⁹³ L. Laker, *DIY streets – How locals turned rat runs into public spaces*, The Guardian, 2009, Senast hämtad: 18:e maj 2017 Tillgänglig: <https://www.theguardian.com/environment/green-living-blog/2009/nov/25/diy-streets-clapton-sustrans>

⁹⁴ Sustrans, *Designing streets for people*, (Video), senast hämtad: 18:e maj 2017, Tillgänglig:

<http://www.sustrans.org.uk/our-services/our-expertise/community-led-design>

⁹⁵ Sustrans, Tillgänglig: <http://www.sustrans.org.uk/our-services/our-expertise/community-led-design>

REFLEKTION

Att gaturummet alltid spelat en betydande roll för samhället klargör sig i den historiska tillbakablicken. Genom de olika tidsepokerna porträtteras hur gaturummet har fungerat som en offentlig scen för det vardagliga livet, där stadens välmående och dess människor skildras. Ett offentligt rum som tycks användas av alla stadens invånare, om än till olika saker. En plats för sociala interaktioner, rekreation och lek⁹⁶. För handel och konsumtion. En plats där människor kan visa upp sitt sociala välstånd, men också en plats för alla de som inte hade någon annan stans att vara.⁹⁷ En plats att betrakta andra människor på, framföra åsikter och lära sig om samhället.⁹⁸ Men gaturummet har även historiskt haft mer tekniska användningsområden för människan. Att i krigstider kunna upprätthålla makt och ordning i staden. Förhindra spridning av sjukdomar och bränder.⁹⁹ En plats som använts till avställningsyta för människors avfall och tillhörigheter.¹⁰⁰ Gatan har också spelat en central roll för människors behov av förflyttning. En nödvändighet som tilltagit avsevärt under 1900-talet.

Industrialismen resulterade i större och fler städer samt en befolkningsökning. Människans behov av att transportera sig själva och sina tillhörigheter ökade när avstånden växte.¹⁰¹ Enligt stadsplanerare som Jan Gehl, Mark Francis och Alexander Stähle försvann många av de mänskliga aktiviteterna från gatorna i och med detta.¹⁰² Det ter sig som att stadens övriga gatuliv inte längre fick plats eller lika stor betydelse när bilarna gjorde sitt intåg. Men precis som den välbärgade överklassen under 1700-talet avvisade de fattiga till rännstenen¹⁰³, så blir gående människor under 1900-talet förvisade till trånga trottoarkanter av bilar. Eller snarare av de som beslutar om hur mycket plats bilen ska få ta.¹⁰⁴ Det förefaller sig som att gaturummet historisk sett alltid haft sin tids grupp av människor, som indirekt bestämmer vad eller vilka som får ta plats på gatan.

Gaturummets historia tycks ha gått från att vara en ganska stökig och oordnad plats med en funktionsblandad användning, till att bli en plats alltmer präglad av regler och restriktioner. Där gatans aktiviteter tydligt delas upp i olika zoner. Bänkar talar om var du ska sitta, cykelställ var du ska parkera din cykel, trottoaren var du ska gå och bilvägen var du får köra din bil. Enligt personer som Nyström och Tonell utgick många av de här restriktionerna från att begränsa främst för fotgängare och cyklister, medan bilisterna fick bre ut sig alltmer¹⁰⁵. Mark Francis anser att anledningen till bilismens utbredning är att vi låtit trafikingenjörer planera våra gaturum. Han hävdar att den planeringen gjorde att människor tappade kontakten med gatan och gatulivet dog ut.¹⁰⁶ Kanske har mannen som intervjuades på en DIY street i

⁹⁶ Loukaitou-Sideris & Ehrenfeucht, 2009

⁹⁷ Loukaitou-Sideris & Ehrenfeucht, 2009

⁹⁸ Francis, 1987

⁹⁹ Wahl & Jonsson, 2008

¹⁰⁰ Loukaitou-Sideris & Ehrenfeucht, 2009

¹⁰¹ Nyström och Tonell

¹⁰² Gehl, 2011. Francis, 1987 & Stähle, 2016.

¹⁰³ Loukaitou-Sideris & Ehrenfeucht, 2009, s. 15-17

¹⁰⁴ Nyström och Tonell, 2012

¹⁰⁵ Nyström och Tonell, 2012

¹⁰⁶ Francis, 1987

London rätt. Hans åsikt var att om vi låter trafikingenjörer planera våra gator, så är deras naturliga instinkt att planera för bilar och trafik. Vilket leder till att gatan får just detta. Han hävdade att om vi däremot planerar med högsta prioritet utifrån människan, så kommer gaturummet att fyllas med människor.¹⁰⁷ Om mannens teori appliceras på konceptet med DIY streets, så bör utfallet bli att när de boende på gatan planerar för sig själva, så är det också just det som gaturummet fylls av. Boende som annekterar gaturummet närmast sitt hem och börjar utnyttja det.

Kritiken mot hur bilism och modernism har påverkat dagens gaturum visar att det åter igen finns en motpol som vill förändra de rådande förhållandena i gaturummet. Alexander Ståhle ställer sig frågan ”Är staden till för att mötas eller är den till för trafik?”¹⁰⁸. Det ter sig som att människan står inför ett vägskäl där vi behöver välja hur våra gator ska användas. Eller är det kanske möjligt att göra en bra kombination av båda? I de tre exemplen som redovisats tenderar projekten att försöka ta sig an problemet med att både skapa gaturum för möten mellan människor, men även lösa vår tids transportbehov.

För att diskutera behovet av transport vill jag återgå till det nyligen nämnda konceptet med DIY streets¹⁰⁹. Ur en bilists synvinkel kan en DIY street ses som något negativt eftersom det leder till längre transporttider. För en cyklist eller fotgängare kan gatan upplevas som säkrare, lugnare och en eventuellt intressantare färdväg då det kan finnas mer att titta på. Vilket förmodligen leder till att det blir mer cyklister och fotgängare samt mindre bilar på en DIY street. Vilket även Sustrans egna undersökningar visade¹¹⁰. Jan Gehls studie visade att ju färre bilar som passerar i ett gaturum, desto fler människor använder det¹¹¹. Detta stärker tesen för att konceptet med en DIY street fungerar. Frågan är kanske snarare vad som händer med en gata som ligger bredvid en DIY street? Kommer den att tömmas på människor och istället få ta emot en dubbel biltrafikmängd? Svaret på frågan är komplicerat eftersom jag inte hittat någon konkret forskning inom ämnet. Alexander Ståhle hävdar att det finns studier som visar att ju fler och större bilvägar, desto mer trafik¹¹². Vilket kan tydas som att på lång sikt skulle en DIY street inte leda till mer trafik någon annanstans, utan tvärtom en minskning, eftersom en gata snarare tas bort än läggs till. I Groningen skapades ett helt nätverk av gång- och cykelstråk som var tillräckligt attraktiva och bekväma att färdas på vilket resulterade i minskat bilanvändande¹¹³. Vilket kan betyda att en stad med flera DIY streets kan bilda sammankopplade stråk som ökar populariteten att gå till fots eller cykla.

Men det finns också fallgropar när vi planerar för vägar med prioritet för cykel- och gångtrafik. Ståhle anser att vi ofta planerar som att dessa två var ett gemensamt trafikslag med samma preferenser, vilket de inte är¹¹⁴. I Groningen kunde en viss antydning till missnöje skönjas bland fotgängare, eftersom cyklisterna parkerade sina cyklar lite varstans och ibland

¹⁰⁷ Sustrans, Tillgänglig: <http://www.sustrans.org.uk/our-services/our-expertise/community-led-design>

¹⁰⁸ Ståhle, 2016

¹⁰⁹ Sustrans, Tillgänglig: <http://www.sustrans.org.uk/what-we-are-doing>

¹¹⁰ Sustrans, 2016, Tillgänglig: <http://www.sustrans.org.uk/news/making-healthy-streets-people>

¹¹¹ Gehl, 2011

¹¹² Ståhle, 2016

¹¹³ Zee, 2015, Tillgänglig: <https://www.theguardian.com/cities/2015/jul/29/how-groningen-invented-a-cycling-template-for-cities-all-over-the-world>

¹¹⁴ Ståhle, 2016

körde in i fotgängare¹¹⁵. Det finns en risk att glömma bort att även en cykel är ett fordon, som kan bli alltför dominerande i ett gaturum. Då kan cyklister bli de nya bilisterna, som indirekt motar bort fotgängare eller övriga sociala aktiviteter på gatan.

I Groningen funderar staden på att ta bort kollektivtrafiken i innerstaden och förlägga den på ringleden utanför¹¹⁶. Detta skulle kunna innebära problem för äldre personer eller andra som har svårt att ta sig runt. Greg Ashworth, professor inom stadsplanering på University of Groningen, säger att det var en avgörande faktor för cykelkonceptets framgång att följa det fullt ut¹¹⁷. Enligt honom räcker det inte med att göra små satsningar för att få en förändring. Däremot anser jag att det kan vara värt att fundera på hur stor förändringen behöver bli, innan det skapas en ny monokultur i gaturummet av cyklar. Även fast cyklar förmodligen är bättre än ett gaturum med endast bilar. Cykelkulturen skapar ändå en stad med mindre föroreningar och buller samt en hälsosammare livsstil för människan¹¹⁸.

Men kanske går det att skapa en mer jämlik balans mellan olika transportalternativ. Sustrans idé om DIY streets beskriver hur även småskaliga enkla lösningar kan göra stora skillnader för gaturummet¹¹⁹. Deras idé baseras på fysiska och psykologiska hinder i gatan, som får bilföraren att bli vaksam, utan att förbjuda dess framfart. I visionsplanen för East Midtown fanns det en ännu tydligare inriktning på att försöka hitta en balans mellan olika transportbehov och det sociala livet på gatan¹²⁰. Genom fältstudiemetoder kunde de analysera gaturummets användning och på så vis försöka skapa ett demokratiskt gaturum där alla fick ta plats. Ett bra exempel på att jämma ut förhållandet mellan fotgängare och bilister i deras förslag är användningen av så kallade bulbs-out, där växter planteras på en utstickande del i gatan. Det innebär att plats tas från den överdimensionerade gatan istället för den redan hårt överbelastade trottoaren.

En skillnad i de tre exemplen är deras förhållningssätt till att interagera lokalbefolkningen i planeringen med gaturumsomvandlingen. I New York var projektet avgörande av en inblandning av lokala aktörer, som i framtiden kunde förverkliga visionen¹²¹. DIY streets går ut på att de som bor på gatan är de som driver projektet framåt. På så sätt kan projektet bli ekonomiskt hållbart, stärka sammanhållningen i kvarteret och en ökad känsla hos lokalbefolkningen att gaturummet tillhör dem. Vilket kan leda till en större användning av det.¹²² I Groningen fanns en stor opposition mot förslaget med cykelplanen, men staden valde ändå att genomföra den. Den kortsiktiga effekten blev dramatisk när politiker fick utstå dödshot. Den långsiktiga effekten ger sken av en enad stad där de allra flesta är mycket stolta och har anammat stadens unika koncept.¹²³ I slutändan verkar alla tre metoder ha fungerat relativt väl, även om det kan vara problematiskt att dra alltför entydiga slutsatser från att

¹¹⁵ Zee, 2015, Tillgänglig: <https://www.theguardian.com/cities/2015/jul/29/how-groningen-invented-a-cycling-template-for-cities-all-over-the-world>

¹¹⁶ Zee, 2015, Tillgänglig: <https://www.theguardian.com/cities/2015/jul/29/how-groningen-invented-a-cycling-template-for-cities-all-over-the-world>

¹¹⁷ Streetfilms, 2013, Tillgänglig: <http://www.streetfilms.org/groningen-the-worlds-cycling-city/>

¹¹⁸ Streetfilms, 2013, Tillgänglig: <http://www.streetfilms.org/groningen-the-worlds-cycling-city/>

¹¹⁹ Sustrans, 2010

¹²⁰ Gehlpeople, 2013, Tillgänglig: <http://gehlpeople.com/cases/new-york-east-midtown/>

¹²¹ Gehlpeople, 2013, Tillgänglig: <http://gehlpeople.com/cases/new-york-east-midtown/>

¹²² Sustrans, 2010

¹²³ Zee, 2015, Tillgänglig: <https://www.theguardian.com/cities/2015/jul/29/how-groningen-invented-a-cycling-template-for-cities-all-over-the-world>

studera aktörerna till projektens egna hemsidor och åsikter. Jag vill hävda att det är viktigt att ha i åtanke att de flesta som skriver om dessa projekt är positivt inställda till dem och inte speciellt nyanserade. Filmen Groningen – The Worlds Cycling City¹²⁴ spelas in under soliga varma sommarkvarar och det kan vara värt att fundera på om staden ter sig på vintern. Däremot tror jag att om projekten ansetts som stora misslyckanden borde jag ha hittat åsikter om detta också, vilket jag inte gjort. Men det kan också bero på att tidsperioden är för begränsad och det inte har gått tillräckligt lång tid för att se potentiella negativa effekter.

I fallet med New York beskriver Janette Sadik-Khan hur ett enkelt sätt att få ett projekt att gå igenom är att använda sig av taktisk urbanism¹²⁵. På så sätt får både stadens invånare och beslutsfattare en möjlighet att förstå vad en förändring skulle innebära. Taktisk urbanism hade kunnat appliceras på exemplet med Groningen¹²⁶. Vilket skulle kunna resulterat i att den stora konflikten mellan näringsidkare och politikerna uteblivit. En annan möjlig utgång är att invånarna inte skulle anamma cykelplanen fullt ut om de visste att förslaget bara är temporärt. Det är möjligt att mer omfattande projekt kräver längre tid för anpassning.

I framtiden är jag övertygad om att våra gaturum kommer att se annorlunda ut än de gör idag 2017. Precis som historien alltid har förändrat gaturummets roll för människan. Om nya transportmedel som exempelvis självkörande bilar och bilpooler utvecklas väl, kan framtidens bilism kräva mindre yta. Det finns teorier som hävdar att stora ytor skulle kunna frigöras från vägfiler och parkeringar som blivit överflödiga¹²⁷. Vad skulle kunna ersätta dessa platser? Kanske blir det plats för långsmala parker, fler lekplatser och uteserveringar. Bredare trottoarer och cykelbanor. Eller är det så att framtidens transportbehov och färdmedel kommer att kräva ännu större ytor än de redan gör idag? Endast fantasin sätter gränser.

Med utgångspunkt i min fallstudie så tror jag att vissa faktorer kommer vara nyckeln till framtidens levande gaturum. En av dessa nyckelfaktorer är att låta de som ska använda det nya gaturummet, också vara delaktiga i processen att skapa dem. På så sätt skapas ett större engagemang vilket kan hjälpa projektet framåt men även att förvalta det efteråt. En annan viktig faktor som jag tror vi kommer att få se mer av i framtiden är taktisk urbanism. Eftersom människor ofta är rädda för förändring är temporära lösningar ett sätt att minska den rädslan. Då finns det alltid en chans att gå tillbaka till det trygga i hur det brukade vara. Ytterligare en viktig beståndsdel är att planera för ett mer demokratiskt och jämlikt gaturum. Enligt min och många andras åsikter som tidigare nämnts, har vi människor låtit bilen få ta alldeles för stor plats på våra gator. Därför tror jag att en förändring kommer att ske både i attityden till bilen, men också i hur vi människor värderar våra gaturum. För att kunna skapa demokratiska gaturum behövs ett bättre samarbete mellan olika aktörer. Både mellan brukarna till gaturummet, beslutsfattare och planerare. Ingen profession bör heller enhälligt planera ett gaturum, då det rymmer mycket komplexitet. Precis som en landskapsarkitekt inte kan göra hela utformningen ensam, kan inte heller en trafikingenjör det. Vi behöver samarbeta och dra nytta av varandras kunskaper. Men kanske det som är viktigast av allt, är att inte glömma bort att planera för en diversitet av mänskliga aktiviteter i gaturummet.

¹²⁴ Streetfilms, 2013, Tillgänglig: <http://www.streetfilms.org/groningen-the-worlds-cycling-city/>

¹²⁵ Sadik-Khan, 2013, Tillgänglig:

https://www.ted.com/talks/janette_sadik_khan_new_york_s_streets_not_so_mean_any_more

¹²⁶ Streetfilms, 2013, Tillgänglig: <http://www.streetfilms.org/groningen-the-worlds-cycling-city/>

¹²⁷ Z. Wadud, D.W. MacKenzie & P.N. Leiby, 'Help or hindrance? The travel, energy and carbon impacts of highly automated vehicles' i artikeln *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 2016

VIDARE FORSKNING

För att utveckla en djupare förståelse för hur det går att skapa jämlika gaturum hade fler referensexempel hjälpt mig i min kunskapsutveckling. En mer objektiv bedömning av de exempel som redovisats hade kunnat göras om jag hittat personer som förhöll sig mer negativa till projekten. Det hade också varit intressant i min uppsats att gå djupare in på forskning som redogör för hur vi människor använder gaturummet och vilka platser människor föredrar att vistas på. Även om jag hittat sådan forskning så var den svår att koppla till någon del i min uppsats eftersom statistiken ofta var generell och inte kopplad till en viss tidsepok. Under arbetet med min uppsats fick jag också erfara att ju längre bak i tiden jag kom i min historiska tillbakablick, desto färre källor fanns det. Den litteratur som fanns beskrev oftast hur gaturummet såg ut, snarare än hur det användes och uppfattades av människor. Vilket har en ganska logisk förklaring men bidrar tyvärr till en mer ensidig bild av gaturummets roll för människan.

SAMMANFATTNING

Gaturummet har spelat olika roller under olika tidsepoker. En tydlig tendens är att dess roll som offentligt rum i staden har minskat i och med den tekniska framfarten och våra nya levnads- och transportvanor efter industrialismen. Samtidigt har gaturummet alltid varit en plats som använts av alla olika människor och samhällsklasser i staden. Det är fortfarande ett offentligt rum även om vem som anser och tagit sig rätten att bestämma över dess användning varierat. Uppsatsen har även presenterat tre olika samtida exempel på gaturum som visar att det finns tendenser i samhället att åter stärka gaturummets roll som offentligt rum. En mer jämlik plats som inte bara ser till transportens fördel utan även ser kvalitéer i gaturummet som plats för bland annat lek, handel, rekreation och sociala möten. För att kunna skapa demokratiska gaturum i framtiden bör samarbetet mellan brukare, beslutsfattare och planerare bli bättre.

KÄLLFÖRTECKNING

Tryckta källor

Appleyard, D. 'Foreword', i boken *Public Streets for Public Use*, A. Vernez Moudon, Van Nostrand Reinhold Company, New York, 1987

Balgård, S. 'Den förindustriella gatan' i boken *Den svenska staden, Planering och gestaltning – från medeltid till industrialism*, T. Hall & K. Dunér, Sveriges radios förlag, Lund, 1997

Barnett, J. *City Design: modernist, traditional, green and systems perspectives*, London, Routledge, 2011

Blennow, A. *Europas trädgårdar – Från antiken till nutiden*, Bokförlaget Signum i Lund, Kristianstad, 1995

Eriksson, E. 'Le Corbusiers framtid har blivit historia', i *Svd*, april 2013

Francis, M. 'The Making of Democratic Streets' i boken *Public Streets for Public Use*, A. Vernez Moudon, Van Nostrand Reinhold Company, New York, 1987

Gehl, J. *Life between buildings*, ISLAND PRESS, Washington, 2011

Gehl, J. *Cities for People*, ISLAND PRESS, Washington, 2010

Loukaitou-Sideris, A. & Ehrenfeucht, R. *Sidewalks – Conflict and Negotiation over Public Space*, The MIT Press, Massachusetts, 2009

Lundin, P. *Bilsamhället: Ideologi, expertis och regelskapande i efterkrigstidens Sverige*, Stockholmia förlag, Diss. Stockholm: Kungliga Tekniska högskolan, 2008

Lydon, M. & Garcia, A. *Tactical Urbanism – Short-term Action for Long-term Change*, Island Press, Washington, 2015

Moore, R. 'Streets as playgrounds', i boken *Public Streets for Public Use*, A. Vernez Moudon, Van Nostrand Reinhold Company, New York, 1987

Newman, P. & Kenworthy, J. *Sustainability and Cities – Overcoming Automobile Dependence*, Island Press, Washington DC, 1999

Nordqvist, S. *Gågatu-epoken*, Nordiska institutet för samhällsplanering, Stockholm, 1984

Nyström, J. & Tonell, L. *Planeringens grunder – En översikt*, Studentlitteratur AB, Malmö, 2012,

Rentzhog, S. 'Hyvlat, sågat, snidat – trästadens panelarkitektur' i boken *Den svenska staden, Planering och gestaltning – från medeltid till industrialism* T. Hall & K. Dunér, Sveriges radios förlag, Lund, 1997

Stähle, A. *Alla behöver närhet – Så blir framtidens städer*, Dokument press, Årsta, 2016

Sustrans, *Creating your own DIY street – A simple guide*, Sustrans, Bristol, 2010

Svedberg, O. *Planerarnas århundrade: Europas arkitektur 1900-talet*, 5. Uppl., Arkitektur, Stockholm, 1996

Wadud, Z. MacKenzie, D.W. & Leiby, P.N. 'Help or hindrance? The travel, energy and carbon impacts of highly automated vehicles' i artikeln *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 2016

Wahl, C. & Jonsson, L. 'Trafikens uppkomst och drivkrafter', i boken *Trafiken i den hållbara staden*, C. Hydén, Studentlitteratur, Malmö, 2008

Elektroniska källor

Flyvbjerg, B. *Five Misunderstandings About Case-Studie Research*, Sage Publications, 2006, Tillgänglig: <http://online.sagepub.com>

Gehlpeople, *Envisioning the streets of East Midtown*, 2013, Tillgänglig: <http://gehlpeople.com/cases/new-york-east-midtown/>

Gehlpeople, *Unrolling a welcome mat for the people of New York*, 2009, Tillgänglig: <http://gehlpeople.com/cases/new-york-usa/>

Laker, L. *DIY streets – How locals turned rat runs into public spaces*, The Guardian, 2009, Tillgänglig: <https://www.theguardian.com/environment/green-living-blog/2009/nov/25/diy-streets-clapton-sustrans>

NACTO, *Parklets*, Tillgänglig: <https://nacto.org/publication/urban-street-design-guide/interim-design-strategies/parklets/>

Peñalosa, E. *Why buses represent democracy in action*, (Video: TED-talks), 2013, Tillgänglig: https://www.ted.com/talks/enrique_penalosa_why_buses_represent_democracy_in_action#t-195633

Råberg, M. 'En framtid för 1800-talets Stockholm?', *Stockholmskällan*. Tillgänglig: https://stockholmskallan.stockholm.se/PostFiles/SMF/SD/SSMB_0005725_01.pdf

Sadik-Khan, J. 'New York's streets? Not so mean anymore', (Video: TED-talks), September 2013, Tillgänglig: https://www.ted.com/talks/janette_sadik_khan_new_york_s_streets_not_so_mean_any_more

Snøhetta, *Snøhetta celebrates opening of Times Square redesign*, april 2017, Tillgänglig: <http://snohetta.com/news/362-snohetta-celebrates-opening-of-times-square-redesign>

Streetfilms, *Groningen – The Worlds Cycling City*, (Video), 9:e oktober 2013, Tillgänglig: <http://www.streetfilms.org/groningen-the-worlds-cycling-city/>

Sustrans, *Designing streets for people*, (Video), Tillgänglig: <http://www.sustrans.org.uk/our-services/our-expertise/community-led-design>

Sustrans, *Making healthy streets for people*, 2016, Senast hämtad 18:e maj 2017, Tillgänglig: <http://www.sustrans.org.uk/news/making-healthy-streets-people>

Sustrans, *What we are doing*, Tillgänglig: <http://www.sustrans.org.uk/what-we-are-doing>

Wordpress, *DIY porters lodge*, Tillgänglig: <https://diyporterslodge.wordpress.com/photos/>

Zee, R. 'How Groningen invented a cycling template for cities all over the world' i tidningen *The Guardian*, 29:e juli 2015, Tillgänglig: <https://www.theguardian.com/cities/2015/jul/29/how-groningen-invented-a-cycling-template-for-cities-all-over-the-world>