

Vem får plats på gatan - och på vems bekostnad?

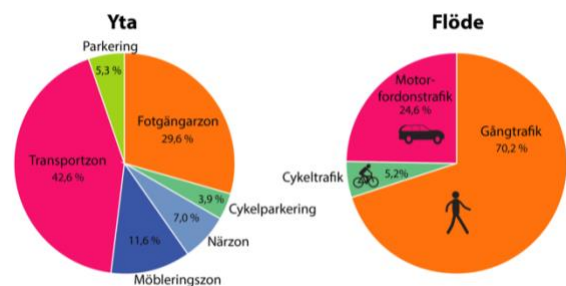
Stadens gator är orättvisa. Det är trångt på trottoarerna och cyklister ges för lite gatuutrymme. Biltrafiken tilldelas utrymme på bekostnad av de hållbara transportslagen, trots ambitioner att öka resandet med gång-, cykel- och kollektivtrafik. Hur rättvisa är egentligen stadens gator och hur kan en rättvis gata definieras? Det har jag studerat i mitt examensarbete.

Våra städer har under det senaste århundradet planerats för biltrafiken och dess framkomlighet, vilket har lett till att det mesta utav gatuutrymme tilldelats biltrafiken. I vissa städer kan biltrafiken ta upp så mycket som 50 till 80 procent utav gatan. En konsekvens av detta är att gång-, cykel- och kollektivtrafiken ges otillräckligt med plats och måste samsas om de ytor som blir över. Eftersom en stad till stora delar består utav gator blir dessa en viktig del av det offentliga rummet. Vem som ges utrymme på gatorna blir således jämförbart med vem som får rätt till staden. Med detta som utgångspunkt blir rättvisa och fördelning användbara begrepp.

Mitt examensarbete har undersökt hur gatuutrymme är fördelat på gator i stadsmiljö, vem det planeras för och vem som får plats. I studien framtas även en möjlig definition av vad en rättvis fördelning av gatuutrymmet innebär. Studien genomfördes som en fallstudie och två centrala gator i Malmö studerades. Målet är att kunna använda rättvisa som ett kriterium för att identifiera gator där gatuutrymmet behöver omfördelas och samtidigt skapa en mer rättvis stad.

För att kunna definiera vad en rättvis fördelning av gatuutrymmet innebär studeras olika teorier kring rättvisa. Det framkom dock att det råder skilda meningar om vad rättvisa innebär. Men förenklat sett kan det betraktas som vem som gynnas och vem som missgynnas. Det vill säga, vem som får utrymme, på vilka villkor och på vems bekostnad.

På en av de studerade gatorna färdades nästan åtta av tio individer till fots eller med cykel. Trots det tilldelas de under 35 procent av utrymmet. Biltrafiken däremot ges nästan 50 procent av utrymmet trots att endast drygt två av tio individer färdas med bil på gatan. Gatans utrymme speglar således inte hur gatan används. Dessutom hämmas resandet med de hållbara transportslagen då de inte ges tillräckligt med plats. Detta trots att det finns mål om att öka det hållbara resandet.



Fördelning av gatuutrymme samt färdmedelsfördelning för en av de studerade gatorna.

En gata är mer än en yta för transport. Gatan är dessutom en plats för vistelse och en del av stadens offentliga rum. Under lång tid har fokus legat på gatan som en yta för transporter och gatans roll som en plats för vistelse har således hamnat i skymundan. Att det finns utrymme på stadens gator för vistelse är en väsentlig del av en rättvis gata.

Av studien framgår att det finns goda möjligheter att använda rättvisa som ett värderingsbart kriterium. Det är inte svart eller vitt huruvida en gata är rättvis eller inte men studien har visat att en gradering är möjlig. Det finns således en grund för en ny form av planering som tar rättvisa i beaktning. Utifrån studien rekommenderas vidare att de hållbara transportslagen tilldelas mer plats i staden. Gatuutrymmet måste omfördelas.

Författare: Kajsa Ahlström

Examensarbete vid Institutionen för Teknik och Samhälle, Lunds Tekniska Högskola

Titel: En rättvis fördelning av gatuutrymmet