



Övergångsstället – att underlätta eller sätta gränser för fotgängare?

José L Ramírez

Planeringens ”synvånda”: mellan gränser och frihet

Samhällsplanering har med gränssättning att göra. Men gränssättningen börjar i vår förmåga att identifiera, skilja, uppmärksamma och ”definiera” (ordagrant ”sätta gränser”) problem och urskilja lösningar.

”Samhällsplanering” är en benämning som låter lättförståelig. Radiojournalister låter aldrig svåra ord passera utan att kräva en förklaring, men de reagerar aldrig på ordet samhällsplanering. Tagna var för sig verkar ”samhälle” och ”planering” ganska okontroversiella. Jag har emellertid, på ett annat ställe, visat vilka svårigheter som föreligger när dessa två ord försöker bilda en semantisk allians. Vem planerar och vad planeras? Vem avses med benämningen ”samhälle” i denna planering? Och vad innebär det att planera? Benämningens betydelse springer då åt flera håll samtidigt och var och en väljer vad som passar. Kanske är det bäst så. Alla blir nöjda när de tror sig mena detsamma.

Om man skulle begära ett offentligt uttalande om planeringens syfte från någon planeringsansvarig, då skulle man bestämt få höra att samhällsplanering siktar till ”ett bättre fungerande samhälle”, till ”ett samhälle som skapar möjligheter för medborgarna, genom att utnyttja alla för ändamålet lämpliga kunskaper”, eller något

i den stilen. Att skapa möjligheter är emellertid detsamma som att vidga handlingsfriheten. Att styra och inskränka är däremot något som kan tillskrivas de förra öststaternas planekonomier, men inte en demokratisk samhällsplanering.

När jag bläddrar i gamla illustrerade Stockholmsböcker eller i vykort från förra seklets början, blir jag alltid lika perplex inför bilderna av kända platser som t ex Gustav Adolfs torg. Där ser man hur människor rör sig fritt över torget och bara enstaka fordon eller någon spårvagn konkurrerar om marken med fotgängarna. Dessa rör sig fritt åt alla håll. Jag jämför då bilden med nuvarande situation och ser hur människors och fordons trafik är reglerad. Man kan inte längre få se en bild från ett torg som inte innehåller bilar. Ingmar Bergman berättade en gång med entusiasm att han fått se en bild av Paris som ingen annan hade fått skåda. Han hade transporterats genom staden i presidentens bil med eskort och all övrig trafik tvingades stanna upp. Att få en bild av ett helt stillastående Paris var ett privilegium, menade Bergman. Han fick dock aldrig se Paris helt utan bilar. Det privilegiet får ingen.

När jag dagligen under 15 år kom ut från Centralstationen i Stockholm och skulle ta bussen på andra sidan Vasagatan för att åka till

Skeppsholmen, fick jag göra en liten omväg, passera ett övergångsställe och sedan svänga lite till höger på trottoaren för att komma till busshållplatsen. Om bussen var på väg att starta ville man alltid korsa gatan rakt på i riktning mot bussen och strunta i trafiksignalerna. Man gjorde det dock inte utan en stark känsla av att man överskred en gräns och begick ett litet brott, samtidigt som man tog en liten risk, ifall någon bil dök upp. Men ibland uppstod en ovanlig situation: när trafikljuset vid övergångsstället visade rött för bilarna, då spelade det ingen roll om man korsade gatan på fel ställe, helt utanför övergångsstället. Då var det ingen risk att köras över av passerande bilar, eftersom dessa hölls kvar av en annan trafiksignal vid ett övergångsställe hundra meter längre ner på gatan i riktning mot Tegelbacken. När övergångsstället mitt emot Centralens huvudingång gav grönt ljus åt fotgängarna, vidgades således i praktiken, under en kort stund, övergångsstället med minst hundra meter. Då fick man korsa gatan inom denna tidsbegränsade frizon hur som helst, utan att riskera att bli överkörd. Man visste väl att det inte var rätt att strunta i övergångsstället men man upplevde en barnlig njutning av att ha lurat en osynlig makt och vunnit någon minut, ja t o m undvikit att missa sin buss och få vänta till nästa tur i 20 minuter. Hade man en tid att passa var annars följden irritation och stress, eller taxikostnad. Nöden saknar lag. I ett sådant läge tycktes det meningslöst att respektera gränser och lyda regler.

Denna enkla situation är som en metafor på människors liv i varje planerat samhälle. Medborgarnas dagliga liv är en ständig kamp för

att överskrida eller kringgå gränser av olika slag och främja sin frihet och sina egna syften. Mot denna bakgrund kan man fråga sig om samhällsplaneringens ibland uttalade syfte att "underlätta och möjliggöra" inte är blott en läpparnas be-kännelse. Bilden om styrning och gränssättande verkar mer realistisk, om så mindre användbar i den politiska retoriken. Det gamla mottot "Land skall med lag byggas" verkar inte alls avlägset. I sina hederliga stunder kan planerare och politiskt ansvariga medge att man vill styra, reglera och sätta gränser, dock "för människors bästa". Vilket omedelbart avslöjar en besserwissermentalitet som heter socialingenjörskonst, enligt vilken somliga inte bara gör sig till experter på att genomföra och använda medlen, utan också på att definiera de goda målen.

"Inte kocken, utan matgästen, vet vad en god middag är" skrev Aristoteles i sin bok om samhällskonsten. Men i samhällsplaneringen är det kocken som tycks veta allt. Därför tycker man att "ju flera kokkar desto sämre soppa". Uttalat eller outtalat tycker man att det är bäst om en enda instans får bestämma vad som är det goda. Annars kan det uppstå flera olika uppfattningar och det är inte bra för att styra ett samhälle. Då blottas intressekonflikter bakom en till synes objektiv expertkunskap. När jag under 70-talet fick ansvara över den övergripande planeringen i Haninge, skaffade jag mig en för mig rationell och övertygande helhetsbild. Jag var säker på att det skulle ha fungerat bra om man följde modellen till punkt och pricka efter mina intentioner. Men det skulle ha krävt att alla accepterade min begreppsapparat, mina definitioner och mina relevanskriterier. Varje sådan modell över-

lever av nödvändighet aldrig sig själv.

Landskapets planering är inte mindre konfliktiv än stadsplanering. En sammanhängande naturmiljö blir plötsligt obönhörligen delad av en motorväg. Den gräns som därmed etableras är mer slutgiltig än havet eller en flod, ty dessa kan man korsa på något sätt, men motorvägen är som en mur. Jag skakas fortfarande av en upplevelse i Pyrenéerna, när jag aningslöst tog mig över en motorväg, strax efter en tunnel som bildade en kurva, för att titta på en ravin som fanns på andra sidan. När jag skulle gå över hade jag utsikt över kommande bilar, men inte vid tillbakakorsningen. Det kändes som en rysk rulett, där jag skulle ha dödats av vilken bil som helst som råkade dyka upp. Ty korsa tillbaka var jag tvungen till. Jag kunde inte stanna där livet ut.

Sedan medeltiden känner man i flera länder till intressekonflikter mellan jordbruket och boskapskötseln. I Spanien var boskapsägarnas organisation (den s k Mesta) så stark att den bestämde markanvändningen över stora områden till förfång för jordbruket. För att klara av en planeringsprocess av detta slag har några funnit en s k förhandlingsplanering. Men kompromisser och maktbalans är inte alltid det bästa för samhället och människorna. Den nya miljörelsen försöker skapa en syn på en god markanvändning som står över alla sektorsintressen. Men hur fastställer man en sådan politik utan att hamna i en ny socialingenjörspanering?

Jag tar upp exempel som har med trafikplanering att göra därför att trafikplanering alltid har varit den mest lättförståeliga formen för planering. Men när jag talar om "gränser" menar jag gränser i alla bemärkelser: egendom, ekonomi,

konsumtion, kompetens ... Allt är omgärdat av skapade gränser. Frågan är då om dessa gränser är rationella och om de är en produkt av samförstånd eller av styrning och maktutövning.

Jag har för vana, när jag besöker ett land eller en stad, att lägga märke till hur gränserna dras och hur människor förhåller sig till dessa gränser. Det ger mig en bild av detta samhälles topik, av den uppfattning som råder om samhället. Om vi fortsätter med trafikexempel, som talar så tydligt, kan man ibland se lydiga fotgängare som aldrig någonsin går över gatan mot rött ljus, om det så är kl. 2 på morgonen. Då är vi i Helsingfors. På andra håll är det tvärtom. I vissa länder kan man inte vänta sig att en bil sänker farten när någon går över gatan mot rött ljus. Skillnaden mellan länder är också påtaglig när det gäller bilisternas respekt för trafikregler. Att bilkörning borde ingå i den vanliga skolans medborgaruppfostran är det dock inte många som insett. Man skiljer inte mellan klokhet och skicklighet.

Att vara en skicklig förare innebär inte att man tar hänsyn till andra människor.

Man ställer sig ibland frågan vilken utbildning som krävs av en kommunal befattningshavare som ska syssla med trafikreglering. Jag kan föreställa mig att det är trafikingenjörer som anlitas. Men är detta egentligen en ingenjörssyssla? Jag har i staden Madrid ofta svurit över dem som i kommunen avgör fördelningen av tiderna mellan bilister och fotgängare vid övergångsställen. Kommunen begår ett oavbrutet övergrepp mot fotgängarna vid trafiksignaler. Det dröjer nämligen evigheter innan de fotgående släpps fram; och de tvingas ändå springa för att hinna över,

när det äntligen blivit grönt ljus. I små detaljer avslöjas var preferenserna ligger hos planerarna.

Man frågar sig framförallt vad meningen med samhällsplaneringen är och vad det innebär att utbilda sig till samhällsplanerare. För att utgå från ett talesätt som torde tilltala landskapsplanerare — även om det samtidigt låter som att svära i kyrkan — skulle jag undra om inte nuvarande syn på planeraryrket är ett sätt att göra bocken till trädgårdsmästare.

För att ett landskap eller en stad ska fungera för människor måste man utnyttja många olika yrkeskunskaper. Dessa är produktivkrafter som kan skapa nödvändiga resurser och artefakter för att lösa problem, göra livet lättare och främja nyttiga aktiviteter på så lång sikt som möjligt och med undvikande av oönskade effekter. Modeordet "hållbarhet" ska på ett suddigt sätt referera till alla dessa saker. Det säger då sig självt att en enda specialistkunskap inte duger för en så ambitiös målsättning. Dels måste olika specialister med skilda kunskaper lära sig att arbeta i samma riktning, dels måste opinionsbildningen och medborgarnas uttryckta åsikter samverka till en politisk debatt som preciserar de övergripande målsättningarna och lyfter fram erfarenhetskunskapen hos dem som till vardags upplever olika miljöer och är involverade i kampen mot olika gränser och hinder. Med Habermas uttryck handlar det om att föra in livsvärldens intressen i systemvärldens kalkyler.

Att samhällsplaneringen behöver samverkan mellan olika speciella yrkeskunskaper är utom allt tvivel. Frågan är huruvida samhällsplaneringen själv kan vara en speciell yrkeskunskap och i så fall vari denna yrkeskunskap be-

står. Att sätta likhetstecken mellan ingenjör- eller arkitektkunskap och samhällsplanering ger den fysiska planeringen ett alltför stort övertag över de sociala aspekterna. Därför uppstod en rörelse på 70-talet där de sociala aspekterna i planeringen skulle beaktas. Jag blev själv involverad i ett SAISP-projekt (Sociala Aspekter i SamhällsPlanering) som drevs av kommunförbundet. Nordplan gjorde slag i saken i sin vidareutbildning i samhällsplanering. Den nya socialtjänstlagen SOL skulle lysa över den kommunala planeringen. Den sociala och samhällsvetenskapliga kunskapen är dock mer diffus än den tekniska kunskapen som ingenjörer och arkitekter använder sig av. Sociala uppfattningar och målsättningar och inte minst samhällsvetenskapliga tankekonstruktioner måste kunna översättas till mer handfasta begrepp om en social planering ska vara realistisk.

En övergripande planeringsdiskurs saknar allt värde utan en genomförandeplanering som involverar olika yrkesaktörer, vars uppgift är att förvandla idéer till verklighet. Det är möjligt att genomförandet som sådant och dess yrkesmän inte behöver någon helhetsbild. Men utan att en ledande gränsöverskridande bild finns får vi ingen egentlig samhällsplanering. En bristande relation mellan teknik och sociala målsättningar leder ofta till ett ekonomistiskt surrogat av samhällsplaneringen. Under 70-talet, då särskilda kommunala planeringskontor inrättades och planeringen lyftes upp till kommunstyrelsenivå, betraktades dessa i flera kommuner som en underavdelning av ekonomifunktionen. Med argumentet att en realistisk kommunplanering måste underordnas de faktiska tillgångarna, skapa-

des en alltmer marknadsanpassad samhällsplanering som mätte allting i pengar och blev blind för en socialeffektivitet som bygger mer på kloka handlingar och på såväl människo- som miljöhänsyn än på penningmässig effektivitet. Att sätta likhetstecknet mellan "värde" och "pris" straffar sig i det långa loppet. Under benämningen "pengabrist" döljer politiker ofta en brist på social kreativitet och klok resursanvändning.

Att samhällsplanering måste känna till arkitektur, ingenjörskunskap, naturresurser, kulturella värden, sociala förhållanden m m, är riktigt. Men samhällsplaneringsaktiviteten är inte att bygga hus, städer och anläggningar: detta tillhör genomförandetappen och ligger i händerna på andra än de som står för planeringsfunktionen. Verkställarna är, i bästa fall, planeringens förlängda arm. Utan ett humanvetenskapligt perspektiv som uppmärksammar själva planeringsdiskursen, som söker lämpliga sätt att hantera sociala begrepp och sociala handlingsprocesser finns ingen egentlig samhällsplanering. Om inte en koppling mellan teknik och politik, mellan offentlighet och vardag, mellan skicklighet och klokhet kommer till stånd, får trädgården skötas med bockaktig ensidighet.

Efter några decenniers försök att finna en allmänt accepterad teori om samhällsplanering har det på senare år blivit allt mer brukligt att tala om *deliberative planning* och om diskursiva planeringsteorier. Problemet är att dessa teorier är samhällsvetenskapliga, inte humanvetenskapliga. De ser samhällsplanering som en samhällsdialog uppfattad som en given företeelse, men frågar sig inte vad en dialog är för något. Man talar visserligen om aktörsperspektiv och struktur,

men man problematiserar eller undersöker aldrig vad mänskliga handlingar är och hur förgivettagna s k kollektiva handlingar kommer till. En sak är att förorda dialog i planeringen. En annan att problematisera dialogen, att fråga sig vad en dialog är och hur den fungerar. Vi hamnar ofta i en situation som jag beskrivit med att "vi ser längre än näsan räcker, men vi vet inte hur näsan ser ut".

Det hör till 1900-talets blindhet att tro att naturvetenskaplig och samhällsvetenskaplig kunskap är självständiga kunskaper i förhållande till humanvetenskapen. Men humanvetenskap medbär medvetenheten och förståelsen av hur människor skapar och utvecklar alla (inte några) verksamheter med användning av begrepp och ord. Språkandet (inte orden utan den talande handlingen) ligger till grund för all mänsklig aktivitet utan undantag, i synnerhet för vetenskaplig aktivitet. En naturvetare behöver inte bara känna till naturen. Han måste, med hjälp av begrepp, ord och välkonstruerade språkliga förklaringar, uppmärksamma det som är relevant, kunna fånga och hantera det och kunna föra en trovärdig diskurs därom. En naturvetare måste kunna föreläsa, debattera och skriva, annars stannar naturvetenskapen. Dessa nödvändiga, om så inte tillräckliga kunskaper, är medvetet eller omedvetet närvarande i varje vetenskaplig aktivitet. Varje vetenskap är därmed också en konst. För samhällsplanering är denna medvetenhet om våra mentala och kommunikativa instrument själva planeringens väsen. Att planera är ingenting annat än att samråda, tänka och samtala om vad vi ska göra för att nå ett hållbart samhälle. Det gäller inte att fördjupa sig i al-

lehandas specialistkunskaper. Det gäller att förstå och förklara hur dessa ska samverka i ett gemensamt socialt och miljöfrämjande syfte.

En sak är att använda ord och begrepp och en annan att veta vad ord och begrepp är. En sak är att föra resonemang och dialog och en annan att veta vad dialog är och hur den går till. Att använda verktyg i blindo är knappast främjande för en medveten planerare som, per definition, måste räkna med allt. Om vårt eget språk och vår egen logik spelar oss ett spratt, då har vi knappast vunnit någon planeringskunskap. Och om vi inte inser att samhällsplanering snarare är en fråga om etik än om objektiv vetenskap; en

fråga om vad det goda samhället är, inte en fråga om vad som är sant; en fråga om tillit och trovärdighet, inte om fakta och kalkyler: då är vi allt utom samhällsplanerare. Därför är samhällsplanering en kunskapsöverbyggnad, en verksamhet snarare än ett yrke, en fördjupande vidareutbildning, inte en grundutbildning. Att vara samhällsplanerare är, i mångt och mycket, att vara ett slags folkbildare.

Samhällsplanering har med gränssättning att göra. Men gränssättningen börjar i vår förmåga att identifiera, skilja, uppmärksamma och "definiera" (ordagrant "sätta gränser) problem och urskilja lösningar.

On planning between limits and freedom

This essay is an attempt to dance around the ephemeral notion of community planning, as around the maypole in a Swedish midsummer night. Depending from whose side and from which angle you see it, planning could be about setting the limits and ruling people's options, as well as creating opportunities and freedom.

Planning also implies a contest between public interests and individual ones. In this situation of dialectics, planning could be seen as

an arena on which different kinds of knowledge meet: experiences of life and professional expertise, wisdom and skill. What seems to be characteristic of planning is not the specific area of knowledge, but the manner in which this knowledge is used in order to achieve a well-functioning society. That is why planning – in its true sense – becomes a proper exercise in language, thought and conceptions as well as in the art of expressions and argumentation.

Referenser

Stadens dubbla betydelse eller Stadsbyggnad som logik och som retorik, Nordisk Arkitekturforskning, nr.3/1993.

Strukturer och livsformer. Om design i ett humanvetenskapligt perspektiv, (Nordplan, Med. 1993:3, Stockholm).

Inom Europas gränser – Iberien och Skandinavien, (Nordplan Med. 1994:4, Stockholm).

Planeringsteori som humanvetenskaplig aktivitet (ingår i Poste restante, red. Gunnar Olsson, Nordplan, 1996).

Den omhuldade friheten, vad är det? ("Utan fast punkt – Om förvaltning, kunskap, språk och etik i socialt arbete", Socialstyrelsen, 2001).

Att forska om gränser (red.). Forskarsymposium, Nordregio 2001