

## Nr 78

Av herr **Olsson, Manne, m.fl.**, om en översiktlig regional planering för mälardistriktet.

(Lika lydande med motion nr 116 i Andra kammaren)

Den 1 januari 1952 genomfördes den s.k. »Storkommunreformen». Reformen syftade till åstadkommande av mera rationellt arbetande primärkommuner. Den avlöste den indelning i kommuner, som kom till stånd genom 1862 års kommunalförordningar.

Redan 1959 var det åter dags för en ny utredning om en ny kommunindelning. Utredningen avlämnade sitt betänkande i början av 1961. Hösten samma år framlades proposition om inrättande av kommunblock och samarbetsnämnder. Riksdagen beslöt i överensstämmelse med propositionen våren 1962.

Beslut om kommunblock och samarbetsnämnder syftar till ett ökat interkommunalt samarbete, ett samarbete, som i stor utsträckning redan kommit i gång mellan ett flertal kommuner om olika uppgifter. Blocken som utformats har bildats omkring en centralort, vilken är geografiskt väl belägen, expansiv och livskraftig stad eller större samhälle med god service för invånarna inom hela blocket. Samarbetsnämnderna avses även skola förbereda en framtida sammanläggning av kommunerna inom blocket till en central administrativ enhet.

Denna reform har i de flesta fall accepterats av kommunalmännen. Det har blivit allt klarare att det behövs större enheter för att klara de ökade uppgifter, som numera förelägges kommunerna. Många kommuner har för länge sedan vidtagit åtgärder för en interkommunal samverkan. Sålunda har kommunalförbund bildats eller civilrättsliga avtal slutits för handläggning och verkställande av vatten- och avloppsfrågor, skolundervisning i grundskola, yrkesskola och gymnasium, för att nämna några exempel.

Ett stort och på sitt sätt föredömligt initiativ har tagits av Stockholms stad och län samt staten i fråga om lokaltrafikens ordnande inom stad och län. Människorna, som bor i Stockholm och länet och då närmast i Stor-Stockholm, är förbundna med varandra genom arbetsplats och bostadsort. Två tredjedelar av arbetsplatserna är belägna i Stockholms innerstad medan tre fjärdedelar bor utanför i ytterområdena och i grannkommunerna. Genom bildandet av Stor-Stockholms lokaltrafikförbund har man sökt att komma till rätta med trafikproblemet inom detta speciella område. Även

om detta initiativ är föredömligt, kan det ej stå som mönster för lösningar av trafikproblemet i stort.

Vad som här nämnts är endast några exempel på hur kommuner genom interkommunal samverkan sökt lösa en del problem gemensamt. Det finns säkert områden som har eller kommer att få stora uppgifter, vilka måste lösas genom samverkan över både kommun- och blockgränser.

Ett geografiskt område inom vilket sådan samverkan kan komma att ifrågasättas är mälaronrådet. Detta område brukar benämnas »Mälarestaden». Det går icke att komma förbi, att genom den starka expansion, som nu äger rum omkring Mälaren från Uppsala, Enköping, Västerås och Sala i norr, Köping och Örebro i väster och Eskilstuna, Katrineholm, Oxelösund, Nyköping och Södertälje å dess södra sida, måste kommunala problem uppstå, vilka berör ett eller flera kommunblock. Kommunikationerna inom området är av stor betydelse och kan vålla framtida problem. Som exempel kan nämnas frågan om fördjupning av Södertälje kanal. Det finns goda hamnmöjligheter inom området från Hargshamn i norr till Oxelösund i söder varifrån man på landsväg och järnväg kan betjäna stora delar av mälarenregionen. Hamnarna inom Mälaren kan f.n. också betjäna området, dock inte i full utsträckning och ej under hela året. En utbyggnad av Mälarenleden kan bli motiverad i framtiden men måste bedömas i ett större sammanhang.

Under ett par decennier har stora fritidsområden växt upp, och stora områden finns ännu kvar att exploatera för fritiden. Invånarna i de större städerna söker sig ut från staden till välbelägna fritidsområden.

Fritids- och sportstugeområden bör lämpligen ligga inom en radie av *ca fem mil* utanför den permanenta bostadsorten. Anspråken på fritidsbostaden ökar. Förutom att den bör ligga på en naturskön plats bör den vara vinterbonad och väl utrustad. Detta medför att ägarna numera nyttjar fritidsbostaden under hela året. Under sommartid utnyttjar man den ofta under längre tid än enbart under semestern. Därför bör kommunikationerna vara sådana att det dagligen går att resa mellan sommarbostaden och arbetet. Det ställes krav på vägarna att de är lättframkomliga eller att där järnväg finns man snabbt skall kunna resa per tåg. Med så många storstäder, som finns inom detta aktuella område, bör en översiktlig regional planering lokalisera fritids- och sportstugeområdena till lämpliga platser. Vad som här framhållits är exempel på hur vissa angelägenheter måste lösas i interkommunal samverkan. Därutöver finnes flera uppgifter där likadeles interkommunal samverkan är och kommer att bli nödvändig.

Stora delar av landet är föremål för regionplaneläggning med målsättning att anvisa lösningar av de problem som här tidigare berörts. Det finns emellertid behov av att överbrygga gränserna även mellan de olika regionplaneområdena vid den långsiktiga planeringen.

För att i god tid ha möjligheter att möta dessa problem och för att i någon mån styra utvecklingen inom området samt innan stora viktiga avgöranden träffas i delfrågor bör de föregås av en på riksnivå verkställd regional översiktlig planering.

Med stöd av det anförda hemställes,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte hemställa om en översiktlig regional planering för ovan berört område.

Stockholm den 20 januari 1966

**Manne Olsson**

**Bengt Gustavsson**

**Nils Hjorth**