

Nr 948

Av herrar **Sjönell** och **Grebäck**, om åtgärder för att lösa trafikproblemen inom större tätorter.

Bilägandet ökar för varje år som går. Framför allt i de stora tätorterna har trängseln på gatorna blivit allt större med köbildningar och trafikstockningar som följd. Antalet bilar i Storstockholm har exempelvis fördubblats under en period av sex år enligt en undersökning 1965. Erfarenheterna är internationella. Över hela världen, där stora befolkningskoncentrationer skett och där levnadsstandarden tillåtit motorisering och privatbilism, har trafikproblem av oftast allvarlig art uppkommit. Vi bör i vårt land studera förhållandena utomlands och ta lärdom av de erfarenheter som där gjorts. Man frågar sig onekligen om storstadsbyggandet med nödvändighet måste leda till för samhälle och människor mindre gynnsamma verkningar ur kommunikationssynpunkt.

Den nuvarande allvarliga trafiksituationen i de större städerna är så välkänd att någon närmare redogörelse för förhållandena där knappast torde erfordras. Köerna är långa, särskilt vid de tidpunkter på dagen då folk åker till och från arbetet. Inte sällan uppstår stockningar, som lamslår stora delar av omgivande gatusystem och stadsdelar. De som sitter i bilar, bussar och lastbilar blir lätt irriterade och otåliga, och människor utanför på gatorna berörs också, kanske mest genom bullerstörningar och luftföroreningar.

På grund av köerna åsamkas samhället stora ekonomiska förluster, varav de flesta är indirekta och därför sällan medräknade i ekonomiska kalkyler eller omnämnda i allmän debatt. Irritationen över trafikförhållandena kan medföra svåra psykiska påfrestningar, som blir kostnader för samhället genom sämre arbetsresultat, hög frånvarofrekvens från arbetet och kanske sjukdom. Den ojämna belastningen av vägar och gator medför att väsentligt mycket mer kapital måste tillföras dessa, om de värsta köproblemen skall undvikas, än om trafiktillflödet vore jämnare fördelat under dagen.

De viktigaste traditionella medlen för att lösa trafikproblemen kan sägas vara en planering, som visar hur gatorna och lederna bör dimensioneras och byggas med hänsyn till trafikprognoser och åtföljande krav på resurser för att genomföra detta: bygga flera och bättre gator och stora betongkonstruktioner i de inre stadsdelarna, ersätta bostadsfastigheter med parkeringshus samt bygga ut kollektiva trafikmedel och införa trafikreglerande åtgärder. Inte minst genom de senare, parkeringsförbud, förbud att stanna och olika system av parkeringsavgifter, försöker man minska bilismens

tryck på stadskärnorna. Många menar dessutom att en kraftig avgift skulle tas ut för att man skulle få köra där.

De åtgärder som vidtagits har uppenbarligen inte räckt till för att klara ansvällningen av fordon. En kraftig avgiftsbeläggning skulle otvivelaktigt lätta på trycket, åtminstone temporärt, och bör kanske prövas. Men det kan ifrågasättas, om detta system är rättvist, då många människor inte har möjlighet att utnyttja kollektiva trafikmedel.

Planeringen har endast i viss grad tagit hänsyn till trafikfrågorna. Inom varje område för sig har man oftast noggrant studerat frågorna, men helhetsbilden har saknats. Om flaskhalsarna klarats av i det egna området, har det uppstått nya på andra. Ett exempel på detta kan de första planerna för Järvafältet anses vara, där man studerade trafiken inom området, inte minst ur miljö- och säkerhetssynpunkt, men ej tillräckligt synes ha beaktat sammanhanget med staden i övrigt. I varje fall angav vägförvaltningen att en 16-filig väg måste byggas, om Järva-planen skulle förverkligas. Frågan om hur kollektiva transportmedel skall finansieras är nu löst i princip. Statliga medel för utbyggnad av tunnelbanor och huvudtrafikleder tycks dock ej kunna ställas till förfogande så tidigt att de passar de tidsmässigt hårt pressade exploateringsprogrammen. I ett sådant läge får man tillgripa provisoriska lösningar, vilka även de är kostnadskrävande och miljömässigt mindre goda. Man har alltså enligt vår uppfattning vanligen lyckats att räkna fram hur stor trafikstringen blir, var vägar och gator bör läggas och hur de bör dimensioneras för att resultatet inom olika stadsområden ur miljö-mässig och trafikmässig synpunkt skall bli tillfredsställande. Men man har lyckats mindre bra i de stora sammanhangen, att få tätortsregionens totala trafikapparat att fungera bra, och man har inte alltid haft det riktiga samhällsekonomiska perspektivet på de lösningar som föreslagits — ehuru förslagen varit väl utformade i tekniskt hänseende. Man har heller inte i sina exploateringskalkyler tagit med alla erforderliga kostnader.

Enligt vår uppfattning måste de grundläggande orsakerna till att trafikköerna uppkommer klarläggas och problemen lösas den vägen. Vi måste tränga djupare ner i sammanhangen och angripa orsakerna och inte bara symtomen om vi skall nå goda lösningar till rimliga kostnader. När det gäller trafikproblemen är det givetvis trafikstringen som är av stort intresse. Den ideala bebyggelseenheten ur kommunikationssynpunkt bör vara sådan att alla aktiviteter kan nås av den enskilde utan att resor behöver tillgripas. Behovet av resor med bil i olika bebyggelsestrukturer går att framräkna med någorlunda god säkerhet i absoluta tal och även hur denna mängd fördelar sig dels på olika delar av trafiksystemet och dels i tids-hänseende.

Om man på allvar vill lösa trafikproblemen, krävs en regional fysisk samhällsplanering, som minskar behovet av resor mellan bostäder och

arbetsplatser och som sprider ut den trafik som ändå blir erforderlig över större ytor, så att flaskhalsarna undvikes samt tar hänsyn till respektive tätorts geografiska förhållanden ur trafikstringssynpunkt. Enligt vår uppfattning kan man genom att decentralisera arbetsplatser och förlägga dessa i lagom stora enheter med bostäder undvika många av de långa resorna till och från arbetet, som ger upphov till så kraftig trafik. Genom att ha flera än ett eller ett par stora arbetscentra kan man dessutom fördela trafiken över större ytor. Trycket på stadskärnorna lättar, och man slipper att belamra dem med dyra utrymmeskrävande betongkonstruktioner, som inte sällan förstör fina stadsmiljöer. Planmässighet måste därvid givetvis eftersträvas, så att man inte försämrar möjligheterna att bygga kollektiva trafikmedel genom en oreglerad spridning och blandning av bostäder, arbetsplatser, serviceanläggningar och andra samhällseliga anordningar.

Genom att man tar större hänsyn till våra större städers geografiska läge kan kommunikationernas utbyggnad förbilligas. De flesta av Sveriges större städer ligger ogynnsamt till i landkommunikationshänseende. Man bör bättre uppmärksamma den roll dessa geografiska förhållanden spelar på så sätt att man vid lokaliseringen av arbetsplatserna tar större hänsyn till kostnaderna för trafiksystemets utbyggnad. Helst bör man kunna nå ett arbetscentrum från många olika håll, och man bör om möjligt undvika att större transporter av arbetskraft sker över vattendrag, eftersom broar då är erforderliga.

Den fysiska samhällsplaneringen åvilar till största delen kommunerna själva, och det har ansetts olämpligt att från centralt håll i alltför hög grad påverka dem i deras översiktsplanering. Samtidigt kan man konstatera att stora samhällsekonomiska och för människorna miljömässiga värden står på spel och att man i vissa kommuner inte visat tillräcklig förståelse och samarbetsvilja för de frågor som här behandlats. Anledningarna till detta torde vara flera. Ofta har den administrativa indelningen lagt hinder i vägen, och man har inte räknat med de indirekta kostnader som blivit den nuvarande planeringspolitikens resultat. Motiven för samhället att påverka stortät-orternas översiktliga planering är därför starka, särskilt med tanke på att de genom sin storlek tar så stora delar av de samlade ekonomiska resurserna i anspråk och att deras utbyggnad kan ske på olika sätt och till så olika kostnader. Den fysiska riksplanering som sker berör främst vägnätets utbyggnad samt vissa andra kommunikationer.

Som exempel på vilka summor det rör sig om bör nämnas att man i den nya regionplaneskissen fram till år 2000 för Stockholm bl. a. föreslår byggandet av 25 mil fjärrmotorvägar och 30 mil stadsmotorvägar, vilka delvis måste byggas genom redan bebyggda områden. Den 4 km långa Essingeleden har kostat ca 260 milj. kr. Därtill kommer investeringarna i tunnelbanor och järnvägar. Mot bakgrund av dessa uppgifter är det uppenbart att samhället som svarande för den fysiska riksplaneringen på kom-

munikationernas område aktivt måste intressera sig för hur den strukturella uppbyggnaden av stortätorterna sker.

Vi vill framhålla att avsikten med det som här framförts inte är att ersätta det nuvarande arbetet för bättre förhållanden i trafikhänseende utan att komplettera detta med grundläggande åtgärder, som från början har en positiv inverkan på hur trafiken kommer att fungera. Kommunerna har möjlighet att genomföra trafikreglerande åtgärder och bör göra det, där de finner lämpligt. Utbyggnaden av trafikleder, gator och vägar måste fortsätta.

Med hänvisning till det anförda hemställes,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om utredning av frågan om hur lokaliseringen av olika verksamheter och särskilt arbetsplatsernas förläggning bör ske i större tätorter, så att en god trafikekonomi uppkommer för individ och samhälle och så att trafikhygieniska och trivselmässiga aspekter blir väl ordnade, samt att Kungl. Maj:t i övrigt måtte verka i motionens syfte.

Stockholm den 26 januari 1968

Bengt Sjönell (cp)

Erik Grebäck (cp)
