

Nr 28

Allmänna beredningsutskottets utlåtande i anledning av väckt motion angående viss utredning rörande storstädernas begränsning.

I en inom första kammaren väckt, till allmänna beredningsutskottet hänvisad motion: I: 138 av herr *Andersson, Torsten* hemställes, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte begära att det av 1955 års långtidsutredning föreslagna utredningsarbetet rörande storstädernas begränsning omedelbart upptas, varvid särskilt bör belysas vilka konsekvenser storstadstillväxten har på ungdomens möjligheter till bostättning under goda sociala förhållanden.

I motionen hänvisas till att 1955 års långtidsutredning i sitt betänkande anfört bl. a. att knappheten på kapital för de växande storstädernas anläggningar torde komma att bestå avsevärd tid och att frågan hur takten i storstädernas tillväxt skall kunna dämpas därför bör utredas. En sådan dämpning kunde enligt utredningen ske genom t. ex. decentralisering av offentlig verksamhet samt genom understödjande av utvecklingen i andra orter.

Frågan har länge varit uppe i den offentliga debatten, och spørgsmålet har genom ett delvis ganska vidlyftigt utredningsarbete belysts. Vissa statliga åtgärder har även vidtagits, därvid dock de företagsekonomiska förutsättningarna på relativt kort sikt fått bli avgörande.

En i sammanhanget viktig fråga är, om en önskvärd lokalisering av företagsamhet till orter utanför de stora städerna skall främjas genom mera allmänt verkande dirigering eller genom statliga flyttningsbidrag. Dylika åtgärder torde emellertid icke kunna åvägbringas i tillräckligt stor omfattning, innan näringslivets och bostadsbebyggelsens koncentration fortskridit så långt, att någon återvändo inte är möjlig. Dessutom uppkommer frågan, om vi genom investeringar för gemensamma anordningar kan tillförsäkra morgondagens storstadsbefolkning en social standard av den art som den yngre generationen allmänt eftersträvar. Enfamiljshus och bil är väsentliga moment i strävan efter standardhöjning. Exempelvis Stockholm lider dock brist på mark och trafikapparatens utbyggnad kräver ofantliga kapitalresurser. Tanken på självständiga drabantstäder är svår att förverkliga. Stockholmsungdomarna torde på 1960-talet få svårt att bosätta sig under drägliga sociala förhållanden. Många faktorer bidrager dock till att kvarhålla dessa ungdomar i hemstaden.

Det utredningsarbete, som långtidsutredningen påyrkat, bör främst syfta

till att klarlägga konsekvenserna av samhällsbildningar av ena eller andra typen. Det gäller att få klarhet i hur vi inom ramen för våra kapitalresurser lättast skall kunna tillförsäkra 1960-talets unga generation möjligheter till bosättning, familje- och arbetsliv under sådana sociala förhållanden som motsvarar modern standard.

Beträffande vad motionären ytterligare anfört till stöd för sitt yrkande får utskottet, i den mån uppgifter härom icke nedan lämnas, hänvisa till motionen.

Utskottet har inhämtat yttranden över motionen från byggnadsstyrelsen, arbetsmarknadsstyrelsen, bostadsstyrelsen, Svenska stadsförbundet, Sveriges industriförbund, Stockholms handelskammare, Svenska landskommunernas förbund och Stockholmstraktens regionalplanenämnd.

Byggnadsstyrelsen framhåller bl. a. att det nu föreligger ett motsatsförhållande i uppfattningarna om centraliseringen. Den ena uppfattningen gör gällande att centraliseringsprocessen är ofrånkomlig och betingad av den fortgående teknisk-ekonomiska utvecklingen, medan den andra hävdar, att en fortsatt centralisering är olycklig såväl för funktionsdugligheten och trivseln inom de överbefolkade regionerna som för utvecklingen inom andra delar av landet. Styrelsen anför vidare bl. a.:

Dessa principiella frågor har i olika sammanhang varit föremål för behandling inom byggnadsstyrelsen. Problemen har senast aktualiserats i samband med styrelsens granskning av ett framlagt skissförslag till regionplan för stockholmstrakten. I ett den 19 februari 1957 avgivet yttrande till regionplanenämnden har styrelsen framfört vissa principiella synpunkter i anslutning till detta skissförslag. Sammanfattningsvis har styrelsen erinrat om det uppenbara behovet av fortsatt studium och förutsättningslös prövning av de diskuterade frågorna.

Arbetsmarknadsstyrelsen anför bl. a.:

I yttrande över de vid 1953 års riksdag väckta motionerna I: 173 och II: 221 angående förläggning av centrala ämbetsverk till annan ort än Stockholm och den statliga rådgivningen rörande näringslivets lokalisering har arbetsmarknadsstyrelsen redogjort för de åtgärder, som i samband med lokaliseringsverksamheten vidtogs för att motverka den snabba expansionen av näringslivet i Stor-Stockholm. I yttrandet meddelade styrelsen bl. a. att den vid överläggningar med företag i lokaliseringsfrågor, som berört Stockholm, klargjort det rådande arbetsmarknadsläget och ur arbetsmarknadssynpunkt avrått från lokalisering till stockholmsområdet. I de fall det gällt redan i staden befintliga företag, som sökt byggnadstillstånd för nybyggnad eller utbyggnad, har styrelsen gjort sig underriktad om förutsättningarna för en förflyttning av hela företaget eller förläggande av filialer till områden, där det förelegat bättre möjligheter än i Stockholm att tillgodose arbetskraftsbehovet. Lokaliseringssynpunkten beaktas givetvis även vid byggnadstillståndsgivningen. I ärenden rörande industribyggnad sker sålunda nära samråd mellan byggnadstill-

stånds- och lokaliseringsbyråerna. Härigenom möjliggöres, dels att lokaliseringsverksamheten kan följas, dels att lokaliseringsfrågan blir klarlagd, innan byggnadsärendet avgöres. Är ärendet tveksamt ur lokaliseringssynpunkt, måste andra skäl av stor betydelse finnas för att ärendet skall bifallas. I ett sådant läge inträffar icke sällan, att företaget omprövar lokaliseringsfrågan. När det gäller byggnadstillståndsärenden, som berört storstäderna och särskilt då Stockholm, har styrelsen intagit en restriktiv hållning. I vissa fall har emellertid företagsekonomiska förhållanden, såsom avsättningsområden för företagen o. d. varit av sådan betydelse, att ifrågavarande storstad uppenbart framstått som den lämpligaste lokaliseringsorten.

En begränsning av storstädernas tillväxt genom utflyttning av verksamhet till mindre orter har främst motiverats av sociala och samhällsekonomiska skäl. Dylig utflyttning kan emellertid också vara försvarlig ur företagsekonomisk synpunkt. Bl. a. gäller detta företag inom låglöneindustrier, för vilka löneläget i storstaden medför svårigheter. Men även inom andra branscher kan förhållandena på storstadens arbetsmarknad motivera en utflyttning av rörelsen till mindre orter. För företag vars avsättning är inriktad på storstadsmarknaden aktualiseras givetvis en utflyttning av företagsekonomiska skäl mera sällan. En prövning av möjligheterna att utflytta företag från storstäderna upptages av arbetsmarknadsstyrelsen icke enbart i samband med behandling av ansökningar om byggnadstillstånd utan kan också aktualiseras i samband med styrelsens rådgivande verksamhet i industrilokaliseringsfrågor. Upptagandet av sådana överläggningar kan exempelvis komma till stånd, när industrilokaler friställes på grund av driftsnedläggelser på orter utanför storstäderna. Initiativ till sådana kontakter tages ofta av företagen själva.

Beträffande långtidsutredningens förslag om utredning anför styrelsen bl. a.:

Behovet av sådana undersökningar har tidigare framhållits av arbetsmarknadsstyrelsen. Sälunda föreslog styrelsen i samband med utlåtande över de likalydande motionerna I: 121 och II: 212 vid 1956 års riksdag, att frågan om ämbetsverkens lokalisering skulle prövas i ett större sammanhang. Denna prövning, ansåg styrelsen, borde företagas ur såväl allmän lokaliseringssynpunkt som med hänsyn till önskvärdheten av en rationell förvaltning och administration. Bankoutskottet förklarade sig emellertid i sitt utlåtande (nr 25) vara tveksam om lämpligheten av att tillkalla en särskild allmän utredning och väntade i stället, att Kungl. Maj:t fortsättningsvis i förekommande fall skulle uppmärksamma frågan om ämbetsverkens och de statliga institutionernas förläggning och vidtagna erforderliga åtgärder. I yttrande den 5 november 1956 över en framställning från byggnadsstyrelsen om lokalförhållandena för den civila statliga förvaltningen i Stockholm föreslog arbetsmarknadsstyrelsen ånyo, att de grundläggande frågorna om ämbetsverkens lokalisering skulle klarläggas. Sedermera har i statsverkspropositionen till 1957 års riksdag med anledning av framlagda förslag om förläggningssort för sjöfartsstyrelsen uttalats, att såväl statliga som enskilda institutioners förläggande till andra orter än Stockholm bör eftersträvas, men att frågan om det nämnda äm-

betsverkets förläggning är av generell natur, varför ärendet bör upptagas i samband med en allmän utredning om lokaliseringen av statliga ämbetsverk. Under hänvisning till detta uttalande i statsverkspropositionen och till vad styrelsen tidigare anfört i frågan tillstyrker styrelsen den i motion I: 138 gjorda hemställan, att det av 1955 års långtidsutredning föreslagna utredningsarbetet om storstädernas begränsning omedelbart upptages.

Bostadsstyrelsen anför följande:

I vårt land kan man som storstäder beteckna endast de stadsbygder som hänför sig till Stockholm och Göteborg ("Stor-Stockholm" och "Stor-Göteborg"), möjligen även Malmö. Huruvida motionären med "storstäder" har avsett även andra städer, framgår icke klart av motionen.

Man har för närvarande ingen säker grund för att bedöma, om en begränsning av storstädernas tillväxt till förmån för övriga större och mindre tätorter eller glesbygden skulle medföra samhällsekonomiska eller sociala fördelar. Styrelsen anser, att det vore av värde, om dessa frågor bleve närmare belysta och har intet att erinra mot syftet med motionen.

Styrelsen vill dock framhålla, att åtgärder i syfte att begränsa storstädernas tillväxt icke kan förväntas få nämnvärd effekt på kort sikt. Det är icke sannolikt, att bostadsbyggnadsbehovet i storstäderna under den närmaste framtiden kan påverkas i mera avsevärd omfattning av sådana åtgärder. Även om man på längre sikt söker begränsa storstädernas tillväxt, måste således deras akuta bostadsbehov tillgodoses, vilket torde kräva, att bostadsbyggandet kraftigt ökas i dessa städer under de närmaste åren.

Svenska stadsförbundet framhåller bl. a., att frågan om storstädernas tillväxt är av internationell räckvidd, och anför beträffande utvecklingen bl. a.:

De s. k. stadsnäringarnas folkmängd i Sverige ökade under perioden 1910—1950 med inte mindre än 90 procent. Bakgrunden härtill är den strukturförändring som samhället genomgått huvudsakligen på grund av den ökade industrialiseringen. Ett markant drag i utvecklingen är den starkt ökade mekaniseringen inom jordbruket. Härigenom har arbetskraft friställts. Jordbruket kan inte ge bärgning mer än till en begränsad befolkning, och på grund av rationaliseringen har denna befolkning successivt minskats samtidigt som produktionen avsevärt ökats. Å andra sidan utgör stadsnäringarnas dragningskraft otvivelaktigt i och för sig en faktor, som medverkar till landsbygdens avfolkning.

Utvecklingen av landets tätorter, särskilt de större, har skett i sina huvuddrag likformigt. Sålunda har exempelvis Stockholm under åtskilliga decennier bibehållit en i stort sett oförändrad andel av stadsnäringarnas befolkning. Utvecklingen i Stockholm, Göteborg och Malmö har gått parallellt under de senaste 40 åren. En rad andra tätorter, exempelvis Västerås, Linköping och Borås, har vuxit avsevärt snabbare, relativt sett, än de tre största städerna.

Den utveckling, som kännetecknas av att tätorternas andel av befolk-

ningen ökar, återfinnes praktiskt taget överallt. Urbaniseringsgraden förefaller i alla länder att öka med stigande industrialisering och ökande välstånd. Detta illustreras av en jämförelse mellan Sverige och Förenta staterna, länder som för sin livsmedelsförsörjning är i stort sett oberoende av andra och som har i stort sett samma genomsnittliga befolkningstäthet. Jordbruksbefolkningen utgör i Sverige cirka 1/4 av hela befolkningen. För Förenta staternas del med dess längre gångna industrialisering är motsvarande siffra ungefär 1/8. I Sverige bodde enligt 1950 års folkräkning i tätorter med mer än 200 invånare 66 procent av befolkningen. I Förenta staterna bor i samhällen på mer än 2 300 invånare i det närmaste samma andel eller 64 procent. I många industriländer har urbaniseringen skett i större skala än i Sverige med en koncentration till färre och mer dominerande storstäder. I Australien är således drygt tredjedelen av den till närmare 9 miljoner uppgående befolkningen samlad i de två miljonstäderna Sidney och Melbourne. Av Kaliforniens drygt 10½ miljoner invånare bodde år 1950 inte mindre än 2 3 i Los Angeles och San Franciscos storstadsområden. Man torde kunna anta att storstadsbildningen är en direkt funktion av det moderna industrialiserade samhällets ekonomiska organisation. Det är sannolikt, att det finns ett direkt samband mellan industrialiseringsgraden i ett land och storstädernas tillväxt.

De större tätorterna i vårt land har i själva verket inte nått den storleksordning att de efter internationellt mått kan betecknas som storstäder. Deras andel av den totala befolkningen torde snarast vara mindre än i andra länder med jämförbar struktur. Problematiken är dock densamma. Om man nu för vårt lands vidkommande vill söka komma till klarhet med den roll, som tätorterna spelar, synes man inte böra begränsa frågeställningarna till enbart de största städerna utan skaffa sig kunskaper om tätortsbildningsmekanismen över huvud taget. Man saknar ännu säker uppfattning om vilka drivkrafter som är de primära när det gäller tätorternas tillväxt. Uppenbart är att näringslivet lockas av den goda tillgång på arbetskraft, som storstäderna bjuder just genom sin folkrikedom — inte minst gäller detta tillgången på kvalificerad arbetskraft för tillfälliga eller permanenta arbetsuppgifter. För vissa grenar av näringslivet är dessutom den rika avsättningsmarknad, som finns i storstäderna, av särskild betydelse. Klart är vidare att människorna dras till storstäderna därför att dessa erbjuder mångskiftande arbetstillfällen.

Å andra sidan synes förekomsten av en industri icke spela den roll som magnet på befolkningsströmmen till storstaden, som man ofta vill föreställa sig, i vart fall icke sedan storstaden nått en viss storlek. Utvecklingen i Stockholm och Stor-Stockholm är därvid ganska belysande. Under de senaste 10—15 åren har industrien snarare lämnat Stockholm än dragits dit, och industribefolkningens både absoluta och relativa andel i Stockholm minskar oavslätligen, icke minst genom statsmakternas medvetna lokaliseringspolitik. Likväl fortsätter både Stockholm och Stor-Stockholm att oavbrutet växa. Nyckeln är sålunda knappast att söka i omfattningen av den egentliga industrien, utan en rad andra faktorer, som icke är i detta sammanhang klarlagda till art och omfattning, verkar även med stor kraft.

Stockholms förvandling till en tjänstemannastad med en stark dominans

för alla serviceyrken och dess ställning såsom ett centrum för statlig och annan förvaltning och för hela den organisationsflora på alla områden, som kännetecknar vår tid och vårt land, blir allt markantare.

Att vissa sociologiska lagar verkar, som icke tillräckligt analyserats ännu, är uppenbart. Några ytterligare faktorer må här antydast. Den fulla sysselsättningens roll kan icke helt förbigås. Det är sålunda ur försörjningssynpunkt knappast någon risk för en människa att ge sig i väg till Stockholm — alltid går det att få arbete. Det är inte fråga om ovissa öden utan om en praktiskt taget säkrad existens. Vidare får inte förbises, att storstaden och tätorten ger större möjligheter för en familjs olika medlemmar att uppehålla skiftande yrkesarbeten. När i Stockholm ca 40 procent av alla yrkesverksamma medborgare är kvinnor, visar detta en betydligt större frekvens än någonstans och genomsnittet för riket. Storstaden ger framför allt genom service- och förvaltningsyrkenas stora utbredning flera "chanser" för en familj till försörjningskombinationer än andra samhällen. Betydelsen härav i en tid när familjeinkomsten så ofta baserar sig på fleras yrkesarbete får icke förbises.

Förbundet understryker vidare, att förhållandena på förevarande område är alltför litet kända och att en förutsättningslös utredning skulle vara av värde, även om man icke bör överdriva möjligheterna att få en entydig bild eller en tillnärmelsevis helt klarläggande redovisning av förhållandena.

Sveriges industriförbund anför bl. a.:

Industriförbundet har i olika sammanhang framhållit, att man från industriens sida ingalunda ifrågasätter betydelsen av att samhället intresserar sig för näringslivets lokaliseringsfrågor. Genom sin upplysnings- och rådgivningsverksamhet i dessa frågor ha industriorganisationerna även visat, att de anse samhällets intressen värda beaktande vid förläggningen av industriens anläggningar. Under åren efter det sista kriget har en medveten decentralisering ägt rum inom industrien. Ett betydande antal företag i de största städerna och andra orter med arbetskraftbrist ha förlagt hela eller en del av tillverkningen till andra platser, där rekryteringsmöjligheterna varit gynnsammare. Nyetableringen av något större industriföretag i storstäderna har samtidigt varit obetydlig. Denna utveckling har i betydande grad påverkat arbetsmarknaden, icke minst i Stor-Stockholm. Enligt en bearbetning som gjorts av kommerskollegii industristatistik sjönk sålunda antalet industrianställda inom detta område mellan 1950 och 1954 med 5 000 personer. Genom den i samverkan mellan statsmakterna och industrien bedrivna rådgivningsverksamheten i lokaliseringsfrågor har det varit möjligt att medverka till att de nya anläggningarna förlagts till sådana ur företagsekonomiska synpunkter lämpliga platser, där en expansion av näringslivet varit angelägen av sociala eller andra allmänna skäl.

Vad man från industriens sida bestämt motsätter sig är statliga tvångsåtgärder för att hindra företagets förläggning till vissa platser antingen med hjälp av byggnadsregleringen eller genom speciell tillståndsgivning

för lokaliseringen av industriens anläggningar. Vid en sådan reglering finns stor risk för att de företagsekonomiska synpunkterna få stå tillbaka för oklart definierade samhällsintressen, varigenom företagens utvecklingsmöjligheter och konkurrenskraft försvagas. Myndigheternas ställningstagande måste dessutom i hög grad grundas på skönsmässiga värderingar och ge betydande utrymme för godtycke.

Samhället kan emellertid, som även antydes i motionen, genom indirekt verkande åtgärder, exempelvis förbättring av kommunikationerna, understödja näringslivets utveckling och underlätta tillkomsten av nya företag inom vissa områden. Sådana åtgärder kunna även väntas befrämja den nu pågående utflyttningen av industriföretag från de största städerna.

Industriförbundet framhåller vidare att vi i stort sett saknar erforderligt kunskapsmaterial för en riktig bedömning av lokaliseringsfrågorna och uttalar härom bl. a.:

Icke minst då det gäller frågan om storstädernas utveckling har diskussionen hittills varit motsägelsefull och känslöbetonad genom bristen på kunskaper om de faktorer, som spela den avgörande rollen för dessa orters expansion och vilka fördelar och nackdelar som koncentrationen till storstäderna av vissa samhälls- och näringslivsfunktioner ur olika synpunkter innebär. Först sedan dessa grundläggande problem närmare belysts genom efter vetenskapliga grunder bedriven forskningsverksamhet, är det enligt Industriförbundets uppfattning någon mening i att utreda om och i så fall vilka åtgärder som behöva vidtagas för en begränsning av storstäderna.

Stockholms handelskammare framhåller, att långtidsutredningen icke uttalat sig så kategoriskt om storstadskoncentrationens olägenheter av skilda slag och om behovet av en utredning, som motionen möjligen kan ge intryck av, och anför vidare bl. a.:

Frågan om samhällets möjligheter att påverka befolkningsrörelserna och om tätorternas tillväxt över huvud har efter det senaste världskriget vid upprepade tillfällen varit föremål för offentlig debatt. Åtskilliga hithörande problem ha redovisats i det betänkande angående näringslivets lokalisering som år 1951 avgavs av den av statsrådet och chefen för kungl. handelsdepartementet år 1947 tillsatta utredningen härom. Lokaliseringsutredningen behandlade även frågan om Stor-Stockholms snabba tillväxt under de senaste decennierna. Liksom tidigare handelskammaren i remissyttranden över olika till handelskammaren remitterade riksdagsmotioner kom lokaliseringsutredningen till det resultatet, att det icke vore möjligt att utan tillgång till ytterligare utredningar ange, vilka faktorer som spelat den avgörande rollen för Stor-Stockholms utveckling. I själva verket är kännedomen om många av de faktorer som skapa förutsättningarna för uppkomsten och den fortsatta tillväxten av storstadskoncentrationerna bristfällig, och det saknas också underlag för bedömning av vilka konsekvenser för individen och samhället som tätortskoncentrationerna medföra. Ett vidgat kunskapsmaterial på dessa områden vore därför i och för sig att hälsa med tillfredsställelse.

Den av långtidsutredningen väckta och av motionären vidarebefordrade

frågan syftar emellertid väsentligt längre, nämligen till att skaffa underlag för statliga åtgärder för att begränsa storstädernas tillväxt. Till så vittgående utredningskrav kan handelskammaren icke ansluta sig. Avfolkningen av den svenska landsbygden och den successiva befolkningsövershyttningen till allt större tätorter ha väsentligen sin grund i jordbruksrationaliseringen. Västlandsutvecklingen, som i sin tur beror på ändrade ekonomiska och tekniska betingelser inom det svenska samhället, har över huvud befordrat koncentrationsstendenserna. Även om det skulle vara möjligt att genom utredningsverksamhet fastställa, att ifrågavarande utveckling medförde ur ekonomiska och andra synpunkter otillfredsställande konsekvenser, vore det enligt handelskammarens mening knappast tänkbart att hejda utvecklingen. Genom statliga åtgärder av olika slag — långtidsutredningen har angivit olika exempel härpå — kan visserligen urbaniseringsprocessen påverkas och dämpas, men på lång sikt torde, i varje fall med nuvarande samhällsskick, utvecklingen icke kunna dirigeras. Alldeles oavsett hur därmed må förhålla sig, torde det enligt handelskammarens mening icke vara möjligt att med vedertagna krav på vetenskaplig noggrannhet klarlägga befolkningskoncentrationens konsekvenser i skilda hänseenden. Sådana investeringar för bostäder, kulturella och sociala anläggningar samt trafikleder som befolkningstillväxten i en storstad direkt föra med sig kunna visserligen fixeras med rimliga felmarginaler. Där emot lär det vara nära nog uteslutet att siffermässigt ange och häremot väga de samhälls- och företagsekonomiska fördelar som storstaden som sådan obestriddligen innebär, dess stora möjligheter till arbetsfördelning och till effektivitetsbefrämjande kontakter inom administrativ och kommersiell verksamhet. Än mer komplicerad blir kalkylen, om däri införes även storstadens tillgångsposter i form av rikare tillfällen till kulturellt och socialt utbyte och till större allmän behovstillfredsställelse.

Även om alltså objektivt utförda utredningar av vissa hithörande problem i och för sig skulle kunna lämna värdefulla bidrag till debatten om befolkningsrörelserna och storstädernas ekonomi och säkerligen vara ägnade att vederlägga den på sina håll bedrivna, starkt känslomässigt upplagda propagandan mot storstaden, kan handelskammaren alltså icke förorda den av motionären begärda utredningen. Vad som däremot borde eftersträvas vore en större förståelse hos vissa grupper inom vårt lands befolkning för storstaden och dess många problem. En uppmjukning eller ett hävande av olika för storstadens utveckling särskilt hämmande statliga regleringar rörande bl. a. investeringar och hyresmarknad framstå som särskilt påkallade. Över huvud måste eftersträvas att storstadskoncentrationens möjligheter till effektivitet verkligen tillvaratas och att storstadsmänniskan samtidigt ges de tillfällen till mänskliga, kulturella och sociala kontakter som storstadsmiljön trots allt erbjuder.

Svenska landskommunernas förbund säger sig icke ha tagit ställning till långtidsutredningens betänkande. Remissyttrandena över betänkandet bör avvaktas innan ställning togs till frågan om den föreslagna utredningen.

Stockholmstraktens regionplanenämnd åberopar ett av regionplanekontoret upprättat yttrande. I detta har förhållandevis ingående behandlats ett

stort antal av de problem som sammanhänger med storstädernas tillväxt och konsekvenserna härav. Yttrandet har som bilaga fogats till detta utlåtande. I vad gäller regleringsmöjligheterna framhåller nämnden bl. a. att det icke är säkert, att diskuterade och hittills delvis redan brukade medel för att motverka storstadstillväxten över huvud taget leder till det avsedda målet och att det icke är klarlagt vilka konsekvenser de kan få för stadens och rikets näringsstruktur och ekonomiska liv. Nämnden föreslår en förutsättningslös och vetenskaplig utredning.

Utskottet. I sitt betänkande "Balanserad expansion" (SOU 1956: 53) har 1955 års långtidsutredning beträffande storstadsproblemen anfört bl. a. att man inte hade någon säker grund för påståendet, att på lång sikt driftkostnaden för en storstad som Stockholm, särskilt med hänsyn till kostnaderna för trafiken, bleve större än för mindre städer eller ännu mera spridd bebyggelse; fördelarna av storstadskoncentration kunde i varje fall tänkas överväga extrakostnaderna. Avgörande för hur man bedömde storstaden som miljö bleve kanske i stället främst andra, sociala, organisatoriska och kulturella synpunkter. Bristen på balans mellan kapitalutrustning och storstadens växande behov ledde emellertid fram till frågan, om det icke vore önskvärt att söka dämpa takten i de största städernas och speciellt Storstockholms tillväxt. Bland medel som skulle kunna tjäna detta syfte nämner utredningen möjligheten att låta kostnaderna för expansionen i samma grad som i andra kommuner komma till uttryck i skatter och därmed i levnadskostnader. Man kunde vidare tänka sig att understödja utvecklingen av andra städer och regioner, så att de bleve mera attraktiva i förhållande till storstadsmiljön — redan nu föreligger en tendens hos storindustrien att dra sig bort från Storstockholm. Staten kunde även bidra till decentraliseringen genom utflyttning av statlig verksamhet från Stockholm. Utredningen framhöll att de här antydda problemen vore synnerligen invecklade och att det icke varit möjligt för utredningen att ange mycket mer än en problemställning, vars innebörd och konsekvenser borde klarläggas genom ingående utredningar, som skulle kunna leda fram till konkreta förslag.

Spörsmål som äger samband med storstadsproblemen har vid många tidigare tillfällen behandlats av riksdagen. Diskussionen har främst gällt lokaliseringsfrågorna beträffande näringslivet och ämbetsverken och vilka åtgärder som kunna vidtagas för att dirigera lokaliseringen. Det senaste tillfälle, när dylika frågor mera ingående behandlades, var vid riksdagens höstsession år 1954. Bankoutskottet avgav då ett utlåtande (nr 36) angående motioner om den framtida utformningen av närings- och bebyggelsestrukturen i landet. Utskottet, som inhämtat ett stort antal yttranden i

ärendet, framhöll bl. a. vikten av att den pågående planerings- och lokaliseringsverksamheten fortsatte och uppmärksam följdes. Utskottet fann det vidare önskvärt att ökade ekonomiska resurser ställdes till förfogande för denna verksamhet liksom för den samhällsvetenskapliga forskningen på området. Utskottet underströk även betydelsen av företagarföreningarnas arbete och av att detta ekonomiskt underlättades. Resultaten av pågående utredningar beträffande kommunikations- och elkraftfrågor borde avvaktas med hänsyn till att åtgärder för att förbättra landsbygdens kommunikationer och dess elkraftförsörjning i hög grad bidroge till att skapa de allmänna förutsättningarna för ett mera differentierat näringsliv på landsbygden och sålunda ägde största betydelse för att motverka en alltför stark uttunning av befolkningen.

Frågorna om orsakerna till storstädernas expansion och konsekvenserna av densamma rymmer, som även framhållits i många remissyttranden över den nu föreliggande motionen, ett stort antal komplicerade och svårösta problem. I remissyttrandena, kanske framför allt i det som avgivits av stockholmstraktens regionplanenämnd, har anförts många enligt utskottets mening vägande synpunkter på dessa frågor och vissa mer eller mindre preciserade frågeställningar har lämnats, vilka utskottet finner böra för framtiden uppmärksammas. Så har exempelvis regionplanenämnden bl. a. gett uttryck för den uppfattningen att storstadsbildningen är en direkt funktion av det moderna industrialiserade samhällets hela ekonomiska organisation och nämnden finner det troligt att storstädernas tillväxt sker på ett lagbundet sätt. När det gäller de för tillväxten bestämmande faktorerna har bl. a. berörts betydelsen av den ömsesidiga påverkan förekomsten av s. k. primära företag och av serviceföretag har på varandra. I fråga om investeringar och driftkostnader i storstäderna har framhållits bl. a. att uppfattningen att dessa skulle vara oproportionerligt stora icke är verifierad. Storstädernas miljöförhållanden och dessas inverkan på t. ex. ungdomsbrottslighetens utbredning, förekomsten av nervösa sjukdomar, högre dödlighet, allmän trivsel m. m. är även frågor av stor betydelse. Härtill kommer självfallet de för storstäderna speciella förhållandena på bostadsområdet och de tidigare antydda lokaliseringsfrågorna, som bl. a. innebär avsevärda svårigheter vid avvägningen mellan företags-ekonomiska och sociala intressen. Av här angivna och många andra i debatten om storstäderna framförda synpunkter och frågeställningar torde framgå, att den i motionen föreslagna utredningen skulle få upptaga frågor av mycket stor räckvidd och berörande många från varandra vitt skilda ämnesområden. Utskottet vill i detta sammanhang framhålla, att storstadsproblemen självfallet ingalunda är någon för svenska förhållanden specifik företeelse. Problematiken är i många stycken gemensam för alla

länder med fortskriden industrialisering och i flera av dessa är koncentrationen av befolkningen till storstäder betydligt mera markerad än i Sverige. Med storstadsutvecklingen sammanhängande frågor har även uppmärksamats på olika håll i världen. Utskottet anser stort avseende böra fästas vid bl. a. det förhållandet att Europarådets kommitté för en gemensam europeisk marknad upptagit dessa spörsmål till diskussion och att inom kommittén nyligen väckts förslag om en utredning av problemen.

Utskottet delar den från skilda håll framförda meningen att kunskaperna om åtskilliga av de faktorer som bestämmer storstädernas tillväxt och om samhällets möjligheter att påverka denna företeelse är bristfälliga och att det i och för sig skulle ur olika synpunkter vara av värde med objektiva undersökningar på förevarande område. Likaså kan utskottet ansluta sig till uppfattningen att dylika undersökningar bör i första hand få karaktären av vetenskapliga forskningsuppgifter. Utskottet har emellertid på nedan anförda skäl icke ansett sig i dagens läge böra förorda, att den av motionären begärda utredningen nu kommer till stånd.

Den i motionen berörda frågan om decentralisering av den statliga verksamheten kommer, enligt ett nyligen av Kungl. Maj:t fattat beslut, att behandlas av en utredning. Enligt sina direktiv har utredningen i uppdrag bl. a. att förutsättningslöst pröva frågan om vilka delar av den statliga verksamheten som lämpligen kan flyttas ut från Stockholm.

Utskottet ansluter sig till bankoutskottets år 1954 uttalade uppfattning att resultaten av utredningar angående vissa kommunikations- och elkraftfrågor kan innebära förbättrade möjligheter att motverka flykten från landsbygden. I proposition till årets riksdag (nr 161) har Kungl. Maj:t på grundval av elkraftutredningens betänkande framlagt förslag till ändringar av vissa bestämmelser i lagen om elektriska anläggningar, främst i syfte att underlätta rationalisering beträffande distributionen av elektrisk kraft på landsbygden. 1953 års trafikutredning har ännu icke avslutat sitt arbete.

Motionären har som utgångspunkt för sitt yrkande om utredning tagit vissa uttalanden av långtidsutredningen. Remissbehandlingen av utredningens betänkande är just avslutad och finansdepartementet kommer, enligt vad utskottet erfarit, att låta av trycket utgiva det omfattande remissmaterialet. Utskottet finner icke osannolikt att för en bedömning av de i motionen upptagna frågorna betydelsefulla synpunkter härvid kan framkomma. Finansdepartementet har vidare för avsikt att överlämna materialet till cheferna för fackdepartementen för att tagas i beaktande i vad rör deras respektive ämbetsområden. Även i motionen upptagna spörsmål kan sålunda på denna väg komma under Kungl. Maj:ts prövning.

Som ovan nämnts har inom Europarådets kommitté för en gemensam europeisk marknad väckts förslag om utredning av storstadsproblemen.

Det synes utskottet kunna ifrågasättas om icke en dylik utredning, som bl. a. skulle söka klarlägga för storstadsutvecklingen på olika håll gemensamma faktorer, i själva verket bör betraktas som ett värdefullt, kanske nödvändigt underlag för fortsatt arbete på området.

Av det sagda torde framgå, att utskottet finner de av motionären upptagna frågorna mycket betydelsefulla och att bättre kännedom om bl. a. orsakerna till och konsekvenserna av storstädernas tillväxt vore av värde. Vissa praktiska åtgärder, som kan tänkas påverka utvecklingen i av motionären önskad riktning, är emellertid att förvänta, och för de föreliggande frågorna betydelsefulla utredningar är beslutade eller kan förutses komma till stånd. Utskottet finner med hänsyn härtill övervägande skäl tala för en avvaktande hållning till motionärens förslag och anser sig kunna förutsätta, att utvecklingen på det av motionen berörda området uppmärksammat följes av Kungl. Maj:t. Motionären har i sitt yrkande särskilt framhållit, att den begärda utredningen borde belysa storstadstillväxtens konsekvenser för ungdomens möjligheter till bosättning under goda sociala förhållanden. Såvitt utskottet kunnat finna står detta spørsmål i så nära samband med storstadsproblemen i övrigt att det icke lämpligen bör utbrytas ur det större sammanhanget.

Ehuru utskottet i allt väsentligt är förstående för syftet med motionen, får utskottet under åberopande av vad ovan anförts hemställa,

att motion I: 138 icke må föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 25 april 1957

På allmänna beredningsutskottets vägnar:

NANCY ERIKSSON

Närvarande:

från första kammaren: herr Wolgast, fru Wallentheim, herrar Jansson, Erik, Persson, Johan, Strandler,* Lundström, Anderson, Carl Albert,* Söderquist,* Sörlin, Larsson, Lars,* och fru Nilsson;

från andra kammaren: fru Eriksson i Stockholm, fru Svedberg, herrar Bark, Nestrup, Braconier, Engkvist,* Östrand, Nihlfors, fröken Wallerius, herrar Carlsson i Huskvarna, Börjesson och fru Jäderberg.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.

Reservation

av herrar *Wolgast* och *Persson, Johan*, fru *Nilsson*, herrar *Nihlfors, Carlsson* i Huskvarna och *Börjesson*, vilka ansett att utskottets utlåtande bort ha följande lydelse:

Frågan om en dämpning av storstädernas tillväxt berörs i 1955 års långtidsutredning på sid. 36 i dess betänkande *Balanserad expansion* (SOU 1956: 53). De åtgärder som i sådant syfte kan komma i fråga är dels att staten i ökad grad förlägger sin verksamhet på andra orter, dels att man upptar problemet huruvida näringslivets verksamhet mer än nu kan förläggas utanför storstadsområdena.

Spörsmålet om den offentliga verksamheten har numera anförtrotts åt en statlig utredning. Vad näringslivet i övrigt beträffar har problemet behandlats i motion I: 138. I denna yrkas att den av långtidsutredningen föreslagna undersökningen upptas, varvid särskilt bör belysas vilka följder storstädernas tillväxt har på ungdomens möjligheter till bosättning under goda sociala förhållanden.

I den mån motionen härmed avser en objektiv jämförelse mellan olika typer av möjligheter att bjuda medborgarna goda arbets- och hemmiljöer har yrkandet vunnit stöd av flertalet bland de remissinstanser, som avgivit yttrande till utskottet. Sålunda har Svenska stadsförbundet förklarat att en sådan utredning kan bli av stort värde. Stockholmstraktens regionplanenämnd har till belysning tagit upp en rad av de för samhället och medborgarna viktiga frågor, som man hoppas få belysta genom en allsidig vetenskaplig utredning av storstadsproblemet. Nämnden synes hysa större tillförsikt än motionären beträffande storstadens möjligheter att i framtiden erbjuda en miljö av den typ den unga generationen i ökad grad kan väntas efterfråga. Det gäller då samhällen med starkt inslag av enfamiljshus samt med sådana trafikmöjligheter att bilen i full utsträckning kan brukas vid färd mellan hemmen och arbetsplatserna. Då dessa spörsmål liksom frågorna om landsbygds- och stadsmiljöernas olika egenskaper i övrigt är föremål för en livlig offentlig debatt, torde en undersökning i detta ämne, som i första hand läggs upp vetenskapligt, vara behövlig. Undersökningen bör på det sätt regionplanenämnden föreslagit belysa storstadsbildningens innebörd för medborgarnas arbets- och privatliv liksom de ekonomiska följderna för samhället av en bebyggelsestruktur av ena eller andra typen. Såsom motionären framhållit bör man härvid icke minst syfta till klarare linjer för den bebyggelseplanering som måste ske med tanke på att stora ungdomskullar i storstäderna under 1960-talet blir giftasvuxna och måste beredas bostäder.

Utöver de av motionären och av de tillstyrkande remissinstanserna an-

förda skälen kan erinras om de försvarssynpunkter som numera lägges på bebyggelseplaneringen. Den nyligen av Kungl. Maj:t tillsatta utredningen rörande den offentliga verksamhetens decentralisering skall enligt de utfärdade direktiven även behandla militära lokaliseringsfrågor. På liknande vis torde en allmän utredning rörande storstädernas funktioner vara motiverad även av försvarsskäl. I den mån man önskar en belysning av de ekonomiska och sociala verkningar, som en utflyttning av försvarsviktig industri och tillhörande verksamheter kan väntas medföra, är det möjligt att detta kan vinnas genom en sådan utredning som motionären och regionplanenämnden föreslagit.

Ett motiv för en utredning om storstadens funktioner ligger även däri att Europarådets kommitté för en gemensam europeisk marknad väckt förslag om att till utredning uppta storstadsproblemen. Det synes för utskottet icke uteslutet att en sådan europeisk undersökning kan komma att kasta ljus över de spörsmål som vi i dag i Sverige ställs inför. Detta torde dock förutsätta att i undersökningen även ingår svenskt material som underkastas analys och jämförelse med övriga länders bidrag. Europarådet är icke organ för de anslutna ländernas regeringar utan består av ledamöter från de olika folkrepresentationerna. Då nu ett initiativ rörande europeisk storstadsutredning tagits av rådets organ, kan det vara befogat att Sveriges riksdag på det nationella planet visar sitt intresse för denna tanke.

Under återopande av vad ovan anförts får utskottet hemställa,

att riksdagen i anledning av motion I: 138 måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om en allsidig och förutsättningslös utredning rörande storstadsbildningens ekonomiska och sociala verkningar, varvid särskilt bör beaktas bebyggelsestrukturens betydelse för den unga generationens arbetsliv och bosättningsmöjligheter.

*Bilaga*STOCKHOLMSTRAKTENS
REGIONPLANENÄMND

Till Riksdagens allmänna beredningsutskott.

Med anledning av remissen får nämnden — med överlämnande och åbe-ropande i huvudsak av ett av regionplanekontoret den 8 mars 1957 i ären- det avgivet tjänsteutlåtande — föreslå, att en förutsättningslös och veten- skaplig undersökning göres om orsakerna till storstädernas växande och om denna utvecklings samhällsekonomiska, närings- och stadsbyggnads- mässiga och sociala konsekvenser.

Till Regionplanenämnden

Regionplanekontoret ansluter sig till långtidsutredningens önskemål att innebörden och konsekvenserna av en dämpning av takten i de större städernas och speciellt Stor-Stockholms tillväxt måtte bli klarlagda genom ingående utredningar. Att därvid de av motionären särskilt framhållna konsekvenserna i fråga om möjligheterna till bosättning under goda sociala förhållanden icke får försummas förefaller kontoret självklart. Då emel- lertid dessa möjligheter, oberoende av vad olika stadstyper i och för sig kan bjuda, till stor del betingas av allmänna samhällsekonomiska framsteg, är det samtidigt uppenbart, att motionärens mer begränsade syfte icke kan nås utan ett ingående studium jämväl av konsekvenserna för närings- livet och samhällsekonomin i dess helhet av en opåverkad eller dämpad takt i storstadstillväxten. Som i det följande skall närmare belysas är frå- gan komplicerad och rymmer en rad problemställningar, där debatten hit- tills i stort sett rört sig med obestyrkta förmodanden. Vad som nu krävs är därför icke en blott och bar sammanfattning av redan kända förhållan- den och intressebetonade argument utan en vetenskapligt fördjupad ana- lys och ett förutsättningslöst forskningsarbete rörande storstadens ekono- miska och sociologiska problem. Med dessa förtydliganden vill region- planekontoret för sin del livligt tillstyrka ett utredningsarbete i enlighet med motionärens hemställan. Till motivering härav och beträffande de föreliggande problemställningarna får regionplanekontoret i övrigt an- föra följande:

I. Allmänna drag i urbaniseringen och storstadsbildningen.

Kännetecknande för dagens industrialiserade samhälle är bland annat att en allt mindre andel av arbetskraften krävs för den direkta livsmedelsproduktionen; jordbruksbefolkningen minskar relativt sett, och den icke jordbrukande, den till stadsnäringarna knutna, befolkningen ökar. Inom industrien sker en motsvarande förskjutning från råvaruutvinning och tungindustri mot lättare, mer konsumtionsvaruinriktad produktion. Samtidigt sysselsätter industrien som helhet relativt sett allt färre människor, medan distributionen och annan direkt servicebetonad verksamhet tar en ökad andel av den mänskliga arbetskraften. I denna flerdimensionella strukturförändring återspeglas det stigande välståndet. Tillsammans med transportväsendets allt större kapacitet och de ökade möjligheterna för kraftdistribution ger den en allt större frihet i fråga om bosättning och företagslokalisering — motverkad endast av den minskade relativa tillgång på mark som följer med befolkningstillväxten. En allt mindre del av befolkningen blir för sin bärning beroende av att bo på landsbygden, och en allt mindre del av industrien blir beroende av ett läge intill råvarutillgångar och kraftkällor. Denna frihet har hittills över allt i världen entydigt utnyttjats så, att koncentrationen till tätbebyggelseområden och storstadsregioner blivit allt mer markerad.

Det finns i fråga om storstadsbildningen tendenser, som förefaller att ha en viss generell giltighet. Ett närmare studium av dem kan väntas ge en värdefull belysning av de krafter, ekonomiska och sociologiska, som påverkar utvecklingen. Några punkter må nämnas: 1) Den allmänna urbaniseringsgraden förefaller att öka med ökande industrialisering och ökande välstånd. 2) Koncentrationen till ett fåtal stora stadsregioner tycks vara desto mera markerad, ju yngre stadsväsendet i landet är. 3) Koncentrationen förefaller också tendera att bli större, ju mindre betydande den egna råvaru- och krafttillgången är. 4) Det synes finnas ett klart samband mellan ett lands eller en annan ekonomiskt-geografisk enhets befolknings-tal och de största städernas absoluta storlek. 5) Det förefaller som om det skulle råda en viss konstans inom ett land mellan storstädernas och övriga städernas tillväxthastighet.

Den första av dessa teser torde vara alltför uppenbar för att behöva närmare exemplifieras. Några jämförelsesiffror från Sverige och U.S.A. — båda länder som för sin livsmedelsförsörjning är i stort sett oberoende av andra och med i stort sett samma genomsnittliga befolkningstäthet — skall dock anföras: Jordbruksbefolkningen utgör i Sverige ca 23 % av hela befolkningen, i U.S.A. med dess längre gångna välståndsutveckling ca 13 %. I Sverige bodde enligt 1950 års folkräkningar i tätorter på mer än

200 invånare 66 % av befolkningen, i U.S.A. i samhällen på mer än 2 500 invånare i det närmaste samma andel eller 64 %.

I gamla kulturländer med ett omfattande förindustriellt stadsväsen har den industriella urbaniseringen byggt vidare på de äldre befolkningscentra, och man har fått en fördelning av stadsbefolkningen på ett flertal enheter. I unga industriländer, där man icke bundits av ett äldre mönster, har urbaniseringen skett i större skala med en koncentration till färre och relativt mer dominerande storstäder. Australien, med drygt tredjedelen av den till närmare 9 miljoner uppgående befolkningen samlad i de två miljonstäderna Sydney och Melbourne, samt Californien i U.S.A., där år 1950 av statens då drygt 10½ miljoner invånare 62 % återfanns i Los Angeles' och San Franciscos storstadsområden, kan tas som exempel härpå. I båda fallen gäller det länder med hög produktion inom jordbruksnäringarna; Californien, vars folkmängd 1950 var 7 % av U.S.A:s, svarade samma år för 8 % av federationens jordbruksproduktion i dollar räknat. I Sverige måste vi räkna in alla tätorter med minst 500 invånare för att nå motsvarande andel (51,3 % år 1950) av totalbefolkningen som de två nämnda californiska städerna ensamma svarade för.

Danmark kan tas som stöd för den tredje tesen. Stor-Köpenhamn ensamt rymmer närmare 30 % av landets 4,3 miljoner invånare, att jämföra med Stor-Stockholm, som har något under 15 % av Sveriges befolkning. Industrien lockas till Köpenhamn såsom dels den främsta importhamnen, vilket i detta fall är liktydigt med den främsta råvarutillgången, dels den största samlade avsättningsmarknaden i landet.

Om den fjärde tesen kan följande sägas: Den pyramidformiga uppbyggnaden med servicecentra eller centralorter av olika dignitet, som kännetecknar såväl den inre strukturen hos en större stad som organisationen av en region eller ett land, har sin giltighet också i mycket stora geografiska sammanhang, och över hela linjen gäller som en allmän regel, att ju större omland en centralort har och ju högre ordning den är av, desto folkrikare är orten. Det är ingen tillfällighet att New York, det ekonomiska huvudcentrum i jordens för närvarande starkaste ekonomiska enhet, också är världens största stad, inte heller att de närmast största städerna i världen återfinns som centra i det Brittiska imperiet och i det högindustrialiserade och folkrika Japan. Bland länder, som med hänsyn till folkmängd och välstånd kan jämföras med Sverige, har enligt 1954 års siffror Holland (med 10,5 miljoner invånare) 8,5 % av sin befolkning i den största staden, Australien (8,9 miljoner invånare) 18,0 %, Belgien (8,8) 14,8 %, Schweiz (4,8) 8,1 %, Danmark (4,4) 27,3 %, Finland (4,2) 10,2 % och Norge (3,4) 13,0 %. För Sveriges egen del är siffrorna 7,2 miljoner invånare och 14,0 %.

Som stöd för den femte tesen kan erinras om det förhållande, som ligger till grund för docenten Gösta Ahlbergs prognos för Stor-Stockholms befolkningstillväxt. Ahlberg har visat, att Stor-Stockholm alltsedan 1910 har vuxit i praktiskt taget samma takt som landets tätorter i allmänhet. Stor-Stockholms andel av arbetsåldrarna 15—65 år bland stadsnäringarnas befolkning har genom hela den undersökta perioden varit tämligen konstant och av storleksordningen 18 à 19 %. Att detta icke är något för Sverige och Stockholm unikt förhållande blir troligt, då man finner att i U.S.A. folkökningen mellan 1940 och 1950 såväl inom samtliga samhällen på mer än 2 500 invånare, som inom gruppen städer med mer än 50 000 invånare, som i de 13 miljonstäderna sammanräknade var 22 %.

Det ovan anförda ger vid handen, att storstadsbildningen är en direkt funktion av det moderna industrialiserade samhällets hela ekonomiska organisation, och det är troligt att storstädernas tillväxt sker på ett lagbundet sätt. Stockholm intar med avseende på storlek och tillväxt på intet sätt någon särställning. Med hänsyn till Sveriges höga välstånd och till den relativt sena tidpunkt, vid vilken den stora industrialiseringen satte in i vårt land, är huvudstadens storlek snarare under än över vad man vid en internationell jämförelse kunde ha anledning att vänta. Mätt med internationella mått är Stockholm också absolut sett en liten storstad.

II. Tillväxtbestämmande faktorer.

Det är tydligt att storstäderna utövar en stark attraktion både som boplatssorter för människor och som lokaliseringssorter för företag och verksamheter. Det råder därvid ett ömsesidigt orsaksförhållande. Företagen lockas av den rika avsättningsmarknad och goda tillgång på arbetskraft, som storstaden bjuder just genom sin folkrikedom, och människorna dras till storstaden, därför att den bjuder dem mångskiftande arbetstillfällen och därför att de där möter ett rikt differentierat utbud av varor och tjänster. Den inbördes betydelsen av dessa attraherande krafter synes med stigande välstånd och fortskridande teknisk utveckling undergå en förskjutning. Tidigare torde de företagsekonomiska övervägandena ha haft en mer primär betydelse; människorna följde med dit där arbetsmöjligheterna erbjöds. I och med att en allt större del av våra resurser blir friställda för tillgodoseendet av differentierade konsumtionsbehov på både den materiella och den andliga odlingens områden, spelar dragningskraften på individerna som konsumenter en allt mer primär roll, och företagen lokaliseras sekundärt efter var det finns tillgång på arbetskraft. Om utvecklingen på transportteknikens område gör det lättare för ett företag än tidigare att nå även en avlägsen avsättningsmarknad och storstadens attraktionskraft därigenom skulle bli relativt mindre, så blir i gengäld stor-

stadens dragningskraft så mycket större genom den ökade vikt, som tillkommer konsumtionsbehoven och kraven på service, behov och krav som i regel kan tillgodoses desto bättre, ju större den kundkrets är, som kan betjänas.

Det är i fråga om städernas och samhällenas tillväxt en gängse uppfattning, att denna ytterst är beroende av vissa företag eller verksamheter, som brukar benämnas primära, och att dessa drar med sig andra, sekundära, verksamheter. De primära verksamheterna definieras gärna som sådana, som i förhållande till det egna samhället arbetar på export, som alltså har betydelse i ett större sammanhang, medan de sekundära verksamheterna enligt detta betraktelsesätt är sådana, som arbetar endast för det egna samhällets behov och som också kan kallas serviceföretag i en relativt vid bemärkelse. (Att ett och samma företag kan producera på en gång för export- och hemmamarknad ändrar ingenting i det principiella resonemanget.) På denna teori bygger en metod för beräkning av ett samhälles framtida befolkningsutveckling, vilken metod visat sig fruktbar vid samhällen med ett relativt okomplicerat näringsliv. Det är exempelvis möjligt, att för en bruksort, dominerad av ett stort företag med ganska hög grad av säkerhet, beräkna den totala framtida befolkningen, om man vet, att huvudföretaget planerar en viss utökning av antalet anställda.

I en storstad som Stockholm kan med denna indelningsgrund exempelvis vissa industrier, huvudparten av grosshandeln, den statliga administrationen etc. betecknas som primära, medan många andra industrier, detaljhandeln, den kommunala förvaltningen, skolor etc. skulle räknas som sekundära. När man har diskuterat medlen för en uppbromsning av Stockholms tillväxt, har man riktat sitt intresse mot företag av "primär" karaktär. Man har sökt hindra nyetablering av industrier, och man har diskuterat en utflyttning av statliga ämbetsverk. (Grosshandelsföretagen har däremot, trots att de i stort sett är utpräglade "primära", knappast ägnats något intresse i detta sammanhang.) Enligt teorin skulle en sådan utflyttning ge en minskning i stadens befolkningstillväxt motsvarande ämbetsverkets tjänstemän och deras familjer jämte den "sekundära" befolkning, vars existens baserar sig på att ge denna "primära" grupp vederbörlig service.

En amerikansk fackman, Hans Blumenfeld, har emellertid på basis av en ingående analys gjort gällande, att det i en storstad i själva verket är serviceföretagen som bildar den i egentlig mening primära faktorn vid den fortsatta expansionen, (The economic base of the Metropolis, Journal of the American Institute of Planners 1955 nr 4). Den redan utbyggda serviceapparaten i storstaden ger denna en kvalitet, som drar till sig folk och företag. Bortfaller ett så kallat primärt företag, räcker den sekundära sek-

torn och den befolkning, som den kan betjäna till för att stimulera en expansion inom andra primära verksamheter. Denna uppfattning stämmer väl överens med vad som nyss anfördes om förskjutningen i betydelse olika attraherande faktorer emellan.

Man kan alltså för en storstads del inte bygga en total befolkningsprognos på beräkningar av utvecklingen inom vissa "exportnäringar", och det framstår omvänt som mycket tvivelaktigt, om en utflyttning av en del sådana företag över huvud skulle få någon nämnvärd befolkningsminskande effekt.

III. *Invändningarna mot storstaden.*

Invändningarna mot storstaden är jämnåriga med storstaden själv; det kan nämnas att när London hade brunnit år 1666 framfördes tanken att man skulle ta tillfället i akt begränsa stadens storlek och bygga nytt först på betryggande avstånd därifrån. Reaktionen har främst utgått från de hygieniska och sociala olägenheter, som man tillskrivit storstaden. Men också tekniska och investeringspolitiska svårigheter har — som nu i långtidsutredningens betänkande — förts fram som skäl för att söka motarbeta storstadsbildningen.

I de senaste årtiondenas svenska debatt är det emellertid endast i mindre grad storstädernas egna egenskaper, som tagits till intäkt för en strävan att ändra den nuvarande utvecklingen. De, som gjort sig mest hörda i storstadss Diskussionen, har i stället argumenterat med utgångspunkt från landsbygdens problem. De sociala och kommunalekonomiska svårigheterna på en landsbygd med sjunkande befolkningstal har förts i blickpunkten, och uppbromsningen av storstädernas tillväxt har främst setts som ett medel att hejda den fortskridande avfolkningen på landsbygden. Bland annat torde sådana tankegångar ha legat bakom tillsättandet för 10 år sedan av utredningen angående näringslivets lokalisering (betänkande SOU 1951: 6), och de synes alltjämt dominera den statliga lokaliseringspolitik, som bedrivs främst med byggnadstillståndsgivningens hjälp.

Sina synpunkter på landsbygdens avfolkning och den framtida befolkningsfördelningen mellan landsbygd och tätorter har regionplanekontoret redovisat i sin "P. M för en diskussion om målsättningarna för regionplanearbetet och de allmänna principerna för planens utformning, speciellt avseende delarna utanför Stor-Stockholm" av den 16 mars 1955 (se även C.-F. Ahlberg: Bebyggelseplaneringen och landsbygdens avfolkning, Plan nr 4: 55). I korthet kan de sammanfattas på följande sätt:

Landsbygdens avfolkning är en följd av jordbruksrationaliseringen och denna är en förutsättning för välståndsutvecklingen på landsbygden. I den mån en lokalisering till landsbygden av industrier är företagsekonomiskt

riktig, bör möjlighet härför beredas. En sådan lokalisering torde dock ej få så stor omfattning, att icke en fortsatt folkminskning är att vänta. Det förefaller ej sannolikt, att detta skall leda till försämrade levnadsbetingelser för den kvarvarande befolkningen. Svårigheterna att bygga upp en fullgod service vid ringa befolkningstäthet torde få neutraliseras genom en utbyggnad av kommunikationerna, så att glesbygdernas befolkning snabbt kan nå in till sina centrala serviceorter. Det är troligt att — främst genom bilismens utveckling — de större och överordnade centralorterna kommer att få den största betydelsen för upprätthållandet av en hög levnadsstandard på landsbygden. I den mån en bättre service kan ernås för jordbrukets folk genom en sådan utveckling av andra näringsgrenar att kundunderlaget ökar, torde det bästa resultatet nås om denna utveckling sker just i de större orterna.

Med den nu aktuella motionen har frågan om att hejda storstadstillväxten åter tagits upp med utgångspunkt från storstadens egna problem — sedda likväl med den för storstaden främmandes ögon.

Storstadens direkta olägenheter — verkliga eller förmenta — skall diskuteras i det följande. De kan hänföras till två huvudgrupper. För det första sägs det, att storstaden är en dyrbar samhällsform, varvid invändningarna följer tre skilda linjer. (a) Det görs gällande, att storstadens produktivitet är låg, att den är "tärande" mer än "närande". (b) Det framhålls, att storstaden för att fungera är beroende av förhållandevis större investeringar än andra samhällstyper. (c) Det anmärks på storstadens höga driftkostnader. För det andra hävdas det, att storstaden bjuder sina invånare en för deras lekamliga och andliga utveckling sämre miljö än vad mindre samhällen och ren landsbygd kan göra.

IV. Storstadens ekonomi.

Den utredning, som bedrivs genom Företagsekonomiska forskningsinstitutet, rörande Stor-Stockholms näringsliv visar, enligt vad som under hand upplysts, att inkomsterna till Stor-Stockholm från landet i övrigt och från utlandet för här producerade varor och tjänster väsentligt överstiger utgifterna för från annat håll köpta varor och tjänster. Stor-Stockholm har sålunda ett betydande exportöverskott. Detta förhållande kan knappast tas som stöd för tesen om storstaden som en tärande part i samhällskroppen. Det kan inte heller det — i och för sig mindre överraskande — förhållandet, att vad som från Stor-Stockholm i skilda former inbetalas till statskassan, med ett ännu större belopp överstiger vad staten totalt ger ut i Stor-Stockholmsområdet, däri inräknat kostnaderna för den centrala förvaltningen. Naturligtvis bevisar det här anförda icke, att de till Stor-Stockholm lokaliserade verksamheterna inte skulle kunna nå ett ännu gynnsammare ekonomiskt resultat, om de låge spridda över landet. Men det har ingenting framkommit, som kan ge stöd för ett sådant förmodande.

När man talar om de höga investeringarna och driftskostnaderna i storstaden, är det väl framför allt trafikapparaten och transportkostnaderna, som man har i tankarna, och motionären har också särskilt tryckt på behovet av nya investeringar för samhällets transportservice m. m. De dagliga persontransporterna är utan tvivel relativt mer omfattande i en storstad än i ett litet samhälle. Resorna mellan bostad och arbetsplats är en belastning för storstadsbon. Men de är den mörka sidan av en företeelse, som också har sin ljusa sida: friheten att välja sitt arbete inom en mångfacetterad arbetsmarknad. Kostnaderna för kommunikationsapparaten måste på motsvarande sätt ställas i relation till de ekonomiska vinster, som kan hänföras just till storstadens organisation med dess koncentration av arbetsplatser och dess rika arbetsmarknad.

Det förefaller i övrigt, som om människorna hade en tendens att utnyttja den valfrihet i fråga om arbetsplats, som kan erbjuda sig i varje särskilt fall. Det är ju väl känt, att folk inom en storstadsregion endast i begränsad omfattning utnyttjar de möjligheter till nära kontakt mellan bostäder och arbetsplatser som bjuds. Som exempel kan nämnas, att antalet sysselsatta i Sundbyberg är i runt tal 9 000 personer, varav 6 000 bor i staden och 3 000 kommer från andra kommuner, medan det från Sundbyberg dagligen reser c:a 6 000 personer till arbete på annat håll. En storstadsbygd som Los Angeles med dess starkt decentraliserade arbetsliv uppvisar också ett dagligt resande av enorm omfattning mellan bostäder och arbetsplatser kors och tvärs inom regionen. Även på den svenska landsbygden finner vi folk, som dagligen färdas långa sträckor till och från sitt arbete. Men endast i storstaden finns det inom hela den räjong, som kan täckas av arbetsresor med rimlig tidsutdräkt, en så stor befolkningstäthet, att dessa resor kan bära upp ett välutvecklat kollektivt trafiksystem. Endast i storstaden har därför de långa arbetsresorna kunnat ordnas för så låga kostnader, att de kunnat få en allmän omfattning.

I och med att alla människor får tillgång till bil, kommer denna skillnad mellan storstad och glesare befolkade trakter att utjämnas. Man kan då vänta sig, att arbetsmarknadsområdena överallt och oberoende av det absoluta invånareantalet kommer att tendera att bli av ungefär samma geografiska av bilens räckvidd bestämda utsträckning. Och det kan förmodas, att det dagliga resandet inom dessa regioner kommer att tendera mot samma relativa omfattning. Det finns ingen anledning tro, att trafikleds-nätet därvid skulle tendera att bli dyrare per invånare räknat inom en tätbebyggd region än inom en glesbebyggd. Tvärt om bör man i det förra fallet kunna räkna med ett högradigare utnyttjande av den tillgängliga kapaciteten och därmed lägre percapitakostnader. Som speciellt fördyrande faktor i storstaden torde man då endast ha att räkna med, att man där i

större omfattning än på andra håll måste dra fram trafikleder genom en dyrbar äldre bebyggelse.

I fråga om varustransporterna är väl just storstadskoncentrationen ägnad att nedbringa dessa, och däri torde ligga en av orsakerna till de enskilda företagens tendens att lägga sin verksamhet till storstäderna. Beträffande övriga anläggningar och verksamheter gäller att storstaden möjliggör ett rationellare utnyttjande av dessa och att den bättre kan tillgodogöra sig stordriftens fördelar än vad mindre samhällen kan. Om kvaliteten är jämförbar är det knappast troligt att storstadens serviceanläggningar blir dyrare än andras. Det krävs exempelvis kolossala belopp för att ordna höggradig rening av allt Stor-Stockholms avloppsvatten, men vore befolkningen utspridd på ett stort antal småsamhällen, skulle kostnaderna bli än större.

Vad här sagts om investeringar och driftkostnader i storstaden ger anledning till den reflektionen, att uppfattningen, att dessa är oproportionellt höga, inte utan en verifierande utredning kan godtas som skäl för mot storstadsbildningen riktade åtgärder.

V. Storstaden som miljö.

Uppfattningen, att storstaden som miljö är sämre än mindre samhällen och landsbygd, har till synes stöd i vissa statistiska fakta. Det kan sålunda återopas att brottsligheten — och speciellt ungdomsbrottsligheten — är större i storstaden, att de nervösa sjukdomarna har större utbredning där och att storstadens manliga invånare (men ej de kvinnliga) har kortare livslängd än sina gelikar på andra håll i landet samt slutligen att nativiteten är lägre i storstaden.

Ungdomsbrottsligheten är väl väsentligen en form av missanpassning till samhället och det kan synas graverande att anpassningssvårigheterna är större bland storstadens ungdom än bland andra. Brottslingarna är emellertid oftare till storstaden inflyttade än sådana som vuxit upp i den ifrågasvarande miljön. Deras svårigheter tycks alltså snarare böra tillskrivas det förhållandet, att storstaden är en för dem ny och främmande miljö, än att den är en i och för sig dålig sådan.

De nervösa sjukdomarnas stora omfattning kan delvis tillskrivas samma förhållande. Den moderna storstaden representerar en helt ny kulturform, stadd i hastig utveckling. En betydande del av dess invånare har vuxit upp inom och anpassat sig till miljöer av annat slag, och det är naturligt, att omplanteringen för med sig omställningssvårigheter och vantrivsel med nervösa rubbningar som följd. Naturligtvis kan det finnas mänskotypen, som rent konstitutionellt har dåliga förutsättningar att trivas

och utvecklas i storstaden. Det talas ofta om hetsen och jäktet, om trängseln och de alltför många och flyktiga intrycken och kontakterna. Om detta är negativa ting för många, utgör det för andra så mycket mer positiva och stimulerande drag i storstadslivet. Inflyttningen till Stockholm uppgår årligen till c:a 33 000 personer och utflyttningen till c:a 27 000. I den mån stadens folkökning beror på inflyttning, är det alltså fråga om en inflyttningsvinst vid en stor omflyttning av befolkningen. Detta låter förmoda, att det sker ett visst urval, att det pågår en anpassning av bosättningen efter den miljö — storstads- eller annan — som bäst passar olika individer.

Den högre dödligheten bland storstadsmännen tillskrivs ofta just det het-siga tempot. Vilken nu grunden än är, så är det outrett om den är en ofrån-komlig ledsagare till storstaden, eller om den tilläventyrs kan undanröjas med andra medel, än genom att hindra storstädernas utveckling. Det för-hållandet, att dödligheten inte är större bland storstadens kvinnor än bland landsortens, låter i varje fall förmoda att de fysiskt-hygieniska betingel-serna i storstaden inte är sämre än inom andra samhällsformer.

Det om storstadsmiljön här ovan anförda belyser, att det på detta om-råde föreligger en rad mycket allvarliga men ännu otillräckligt utforskade frågor.

Motionären har i sin behandling av trivselfrågan följt en annan linje. När han hävdar, "att Stor-Stockholms ungdomar på 1960-talet kommer att ha mycket små möjligheter att bosätta sig under drägliga sociala för-hållanden", hänvisar han speciellt till, att kravet på enfamiljshus och möj-lighet till bilfärd mellan bostad och arbetsplats inte kan förverkligas inom Stor-Stockholms ram. Han tänker sig därför en flyttning av företag och bostäder till andra delar av landet, där samhällena kan byggas att mot-svara dessa krav. Om emellertid trivselproblemet i storstaden, i enlighet med det nyss framförda, delvis är en fråga om anpassningsmöjligheterna vid ett miljöbyte, så kan lämpligheten ifrågasättas av att hänvisa ung-domar, uppvuxna i och redan anpassade till Stockholmsmiljön, att bosätta sig i en helt annan omgivning.

Att det redan finns en starkare efterfrågan på enfamiljshus, än som till-godoses av produktionen, är tydligt, och att kravet på en sådan bostads-form kan komma att resas med skärpa av 60-talets ungdomar är sannolikt. Det möter emellertid inga oöverstigligen hinder att tillgodose detta krav inom Stor-Stockholms ram. De akuta trafik- och investeringsproblemen hänför sig till Stockholms innerstad; att trafikera nya villaområden är i och för sig inte omöjligare än att trafikera nya hyreshusområden i förorter-na. Att resorna till innerstadens arbetsplatser inte annat än i begränsad omfattning kan ske med bil, är riktigt. Men i den mån motionären räknar

med att företag skall omlokaliseras från Stockholm till landsorten, för att där ge sysselsättning åt de från Stockholm utflyttade unga familjerna, måste man fråga, om icke dessa företag lika väl kunde omlokaliseras till Stor-Stockholms egna ytterområden, i vilket fall inget hinder skulle uppstå för de där anställda att begagna bilen för sina arbetsresor. Investeringarna för arbetslokaler och bostäder lär inte bli så olika, om de görs inom eller utanför Stor-Stockholm, och tesen att storstaden vid en fortsatt utbyggnad skulle ha sämre förutsättningar att tillgodose *de* sociala krav, som motionären särskilt har framhållit, än vad andra samhällsformer har, är således inte övertygande.

Med frågan om utflyttandet av företag från Stor-Stockholm är man inne på ännu ett problem av stor social och miljömässig betydelse. Det har i ett tidigare avsnitt påpekats, att diskussionen i Sverige hittills i huvudsak har rört sig om en utflyttning av industrier — och i någon mån av centrala ämbetsverk. Beträffande de senare är det dock — bortsett från effektiviteten i deras arbete och deras behov av kontakter inbördes och med kanslihuset — en fördel för landets befolkning att ha dem, lika väl som andra för hela riket centrala organ, tillgängliga på *en* plats i landet. Vad industrien angår spelar denna redan nu i Stor-Stockholm en tämligen underordnad och allt sedan sekelskiftet relativt allt blygsammare roll. Skulle man verkligen lyckas flytta ut någon väsentlig del av denna näringsgren, skulle huvudstaden få en mycket ensidig social och ekonomisk struktur. Industrien är den verksamhetsgren i Stockholm, beträffande vilken det torde finnas de största möjligheterna att få till stånd en utspridning av företagen till skilda stadsdelar, och en större reduktion av industribeståndet i Stor-Stockholm skulle därför betyda en skärpning av ytterområdenas ensidiga karaktär av bostadsområden eller sovstäder. Just denna deras karaktär framhålles ofta som en av bristerna i storstadsmiljön.

Vad den här omskrivna ensidigheten i den sociala strukturen och i ytterområdenas miljö i själva verket har för inverkan på stadens invånare och deras trivsel är lika litet studerat som flertalet andra omständigheter, som oftare brukar andragas i debatten för och emot storstaden. Det finns inte större anledning att bortse från dem än från de andra, och då en skärpning av ensidigheten förefaller att vara en ofrånkomlig följd av vissa på allvar diskuterade åtgärder, synes det nödvändigt, att de sociologiska verkningarna härav utreds. Det ger också anledning till ett påpekande, att om en utflyttning av företag skall vara möjlig utan denna effekt, så måste det gälla de citybildande företagen, det är främst grosshandelskontor och ekonomisk förvaltning, företag av en typ som — inte minst genom sitt val av läge — framstår som i särskilt hög grad förbundna med storstadens specifika ekonomiska liv.

VI. *Regleringsmöjligheter.*

Vill man uppnå en ändring av den befolkningsström, som leder till storstädernas växt, kan principiellt tre vägar tänkas: Man kan för det första, vilket som redan framhållits hittills har varit det mest diskuterade, rikta intresset mot de så kallat primära verksamheterna, man kan för det andra angripa i första hand de sekundära företagen, det vill säga den service, som storstaden bjuder, och man kan slutligen vända sig direkt mot befolkningsrörelserna.

Vill man nå mer vittgående resultat genom att angripa det primära näringslivet, räcker det sannolikt inte med en kontroll bara av nyetableringen eller med en dirigerad utflyttning bara inom en isolerad gren som exempelvis den statliga förvaltningen. Gränsen mellan primärt och sekundärt inom industrien är i praktiken så flytande, att bortfallet av ett primärt företag mycket väl kan tänkas neutraliserat av att företag som arbetar för den lokala marknaden jämsides därmed tar upp eller utvidgar en redan befintlig produktion för export. Och om ett ämbetsverk flyttas bort, är det osäkert om inte effekten blir, att det enskilda näringslivet kommer att nyttiggöra sig en arbetskraft, som föredrar att inte flytta med till landsorten eller som, i den mån tjänstemän från Stockholm följer med vid flyttningen, kan från andra delar av landet rycka in och ta i anspråk det utrymme i bostäder, skolor etc., som därvid friställs. Det är således långt ifrån säkert, att en starkt bromsande effekt på storstadstillväxten kan nås på denna väg, med mindre det införs en fullständig kontroll av arbetskraftsfördelningen och företagslokaliseringen över hela det ekonomiska fältet. Det måste ifrågasättas, om icke effekten av en mindre ingripande reglering i stort sett skulle inskränka sig till en ändrad proportion olika verksamhetsgrenar emellan.

Mot bakgrunden av Blumenfelds ovan nämnda analys ter sig den möjligheten mera värd att diskutera, att försämma eller åtminstone hindra en vidare förkovran av servicen i storstaden. Problemets storleksordning förstås dock därav, att storstadens överlägsenhet gentemot vad som kan bjudas i mindre samhällen, ytterst bottnar i själva folkrikedomen och i den långtgående ekonomiska differentiering, som möjliggjorts av denna. Det är en öppen fråga, hur långt kvaliteten i storstadens service måste sänkas, för att dess nuvarande attraktionskraft skall neutraliseras. Bostadssituationen i Stor-Stockholm blir allt allvarigare, samtidigt som bostadsbristen i det övriga riket nu är i huvudsak hävd. Trafikförhållandena förvärras alltmer i Stockholm, medan en proportionsvis mycket liten del av bilskattemedlen får gå till en utbyggnad av huvudstadens trafikleder. Detta är två i ögonen fallande omständigheter, som visar hur den service, som Stock-

holm kan bjuda, för närvarande undergår en kraftig relativ kvalitetssänkning. Metoden är således i själva verket sedan flera år tillbaka satt i tillämpning. Om den hittills haft någon bromsande effekt på Stor-Stockholms tillväxt kan emellertid ifrågasättas. Tanken att gå vidare på denna väg och således medvetet försämra de sociala förhållandena för en betydande del av rikets befolkning (enbart i Stor-Stockholm bor mer än en sjundedel av Sveriges befolkning), för att därmed avskräcka en väsentligt mindre befolkningsgrupp från att invandra till de större städerna, torde vara främmande för svensk social känsla.

Den teoretiskt sett säkraste metoden att bromsa storstadstillväxten kan synas vara att direkt förbjuda all inflyttning. Den prövades på 1920-talet i Moskva, utan annan effekt än att den genom illegal inflyttning starkt ökande befolkningen blev hopträngd inom det otillräckliga bostadsbeståndet. Metoden får väl för Sveriges del, med våra krav på personlig frihet, anses helt utesluten. Den har också en klar begränsning däri, att våra storstäders folkökning dock endast delvis beror på inflyttning. I och med att jordbruksrationaliseringen når närmre sin fullbordan och landsbygdens befolkningsreserv därmed blir mindre, kommer den naturliga folkökningen i storstäderna att spela en allt större roll för deras fortsatta expansion, som så småningom endast kan bromsas genom en direkt utflyttning. Detta är en faktor, som måste beaktas vid varje diskussion av storstädernas begränsning.

Av det som sagts i detta avsnitt torde framgå, att det icke är säkert, att diskuterade och hittills delvis redan brukade medel för att motverka storstadstillväxten över huvud taget leder till det avsedda målet. Inte heller är det klarlagt, vilka konsekvenser de kan få för stadens och rikets näringsstruktur och ekonomiska liv. Det förefaller uppenbart att alla sådana frågor borde ingående analyseras innan mer vittsyftande regleringsåtgärder inleds. Det har hittills varit förenat med avskräckande svårigheter att genomföra en sådan analys. Som ett led i de studier av Stor-Stockholms näringsliv, som genomföres vid Företagsekonomiska forskningsinstitutet, har emellertid ekonomie licentiaten Roland Artle gjort en omfattande så kallad "input-output-analys" av detta, vilken inom en nära framtid kommer att publiceras. Det är en metod, som icke tidigare har prövats i ett sådant sammanhang men som nu, med matematikmaskinens hjälp, blivit möjlig, och det bör prövas om den inte öppnar en väg för just den typ av studier, som krävs i det här avhandlade sammanhanget.

Regionplanekontoret föreslår, att regionplanenämnden i sitt svar till riksdagens allmänna beredningsutskott, med åberopande av vad kontoret här ovan har framfört, tillstyrker motionärens hemställan om upptagande av det av 1955 års långtidsutredning föreslagna utredningsarbetet rörande storstädernas begränsning.