

Nr 138

Utlåtande i anledning av väckta motioner om en översiktlig regional planering för mälardistriktet.

(4:e avd.)

I två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Manne Olsson m. fl.* (I: 78) och den andra inom andra kammaren av herr *Johansson i Södertälje m. fl.* (II: 116), har yrkats att riksdagen hos Kungl. Maj:t måtte hemställa om en översiktlig regional planering för mälardistriktet.

Beträffande de skäl motionärerna anfört till stöd för sitt yrkande hänvisar utskottet till motionen I: 78.

Utskottet har i den ordning § 46 riksdagsordningen föreskriver inhämtat yttrande över motionerna från *byggnadsstyrelsen* och *överståthållarämbetet* samt *länsstyrelserna i Stockholms, Uppsala, Södermanlands, Örebro och Västmanlands län*. Se *Bilaga* till detta utlåtande.

Utskottet. I samtliga de över förevarande motioner avgivna remissyttrandena har behovet av en översiktlig regional planering inom bl. a. mälardistriktet understrukits. Däremot råder skiljaktiga uppfattningar om en sådan planerings utformning och omfattning samt områdesindelning m. m. Byggnadsstyrelsen och länsstyrelserna i Uppsala och Södermanlands län har tillstyrkt en planering av det slag motionärerna förordat. Överståthållarämbetet finner, med hänsyn till den möjlighet till olika slags samverkan mellan länsstyrelser, kommuner och andra organ som redan nu föreligger och med beaktande av att de pågående övervägandena om ändrad länsindelning relativt snart kan väntas bli redovisade såvitt avser Stockholms stad och län, en framställning i enlighet med motionärernas förslag f. n. ej erforderlig eller lämplig.

Länsstyrelsen i Stockholms län erinrar om att frågan om en samordnad planering är under behandling såväl inom statliga som kommunala regionala organ. Det är enligt länsstyrelsens mening angeläget att denna samordning snarast möjligt tar fastare form, under medverkan av länsstyrelserna och berörd länsexpertis på den statliga sidan och regionplaneinstanserna på den kommunala sidan. Därmed anses också förutsättningar

skapas för sedvanlig samverkan mellan berörda statliga och kommunala organ.

Länsstyrelsen i Örebro län erinrar om den planering som länsstyrelserna skall utföra enligt de av riksdagen antagna riktlinjerna för en aktiv lokaliseringspolitik, vilken verksamhet skall samordnas av den till inrikesdepartementet knutna lokaliseringsberedningen. I anslutning till denna har expertgruppen för regional utredningsverksamhet (ERU) inrättats inom inrikesdepartementet. En planering av det slag motionärerna avser torde enligt länsstyrelsen innebära ett avsteg från den nyligen fastställda arbetsgången och synes kunna kräva en särskild planeringsinstans mellan länsnivån och riksnivån, vilket anses vara mindre tillfredsställande. En direkt planering på departementsnivå anses vidare stå i strid med de tankegångar som låg till grund för riksdagsbeslutet att planeringen skulle ske på länsnivå med den koordinerande verksamheten förlagd till inrikesdepartementet.

Länsstyrelsen i Västmanlands län slutligen anser en planering som berör en särskild region inte böra göras centralt och från Stockholms horisont eftersom man då inte får den nödvändiga direkta kontakten med planeringsproblemen ute på fältet. Det anses vidare böra ankomma på länsstyrelsen själv att taga de initiativ som kan påkallas för att vid behov överbygga länsgränserna inom den av länsstyrelsen skisserade inre mälardalsregionen. En ökning av länsstyrelsens resurser för planeringsuppgifterna i samband därmed krävs också.

I likhet med remissmyndigheterna finner utskottet en översiktlig regional planering i och för sig angelägen. Detta torde gälla inte blott mälardalsområdet utan även andra delar av landet.

I förevarande sammanhang vill utskottet erinra om sitt ställningstagande under vårsessionen till väckta motioner om utredning i fråga om planväsendets framtida organisation och om planlagstiftningen. Utskottet framhöll sålunda i sitt utlåtande nr 38 (s. 15) — rörande anslag till bostadsförsörjningen m. m. — att en översyn av såväl byggnadslagstiftningens innehåll med avseende på de olika planinstituterna som planväsendets organisation länge framstått som behövlig. Utskottet fann därför motiven för motionärernas yrkanden om utredning vara goda. Enligt vad utskottet hade inhämtat påginge emellertid förberedelser för en översyn av de berörda frågorna inom Kungl. Maj:ts kansli. Särskild expertis i kommunikationsdepartementet vore sålunda sysselsatt med kartläggning av hithörande frågeställningar och problem i syfte bl. a. att få fram material som kunde ligga till grund för en utredning av planfrågorna. Utskottet, som med hänsyn härtill ansåg sig kunna utgå från att en utredning i dessa frågor komme till stånd på Kungl. Maj:ts initiativ, fann det inte erforderligt att för det dåvarande göra framställning i ämnet till Kungl. Maj:t.

Utskottet, som hänvisar till detta uttalande, vill också erinra om det utredningsarbete som f. n. pågår inom såväl utredningen om länsindelningen

som länsförvaltningsutredningen och vilkas resultat i hög grad torde komma att påverka de av motionärerna aktualiserade frågorna rörande regional indelning och planering m. m.

I avvaktan på resultatet av det utrednings- och planeringsarbete som sålunda redan pågår på berörda område finner utskottet ej anledning föreligga att nu göra en särskild framställning i ämnet från riksdagens sida.

Utskottet hemställer därför,

att motionerna I: 78 och II: 116 icke må föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 15 november 1966

På statsutskottets vägnar:

EMIL NÄSSTRÖM

Närvarade: se under utlåtandet nr 139.

Yttranden över motionerna I: 78 och II: 116

Byggnadsstyrelsen (2.5.1966)

I motionerna har påvisats det behov av vidgad samverkan som i takt med den fortgående utvecklingen inom olika delar av landet vuxit fram på kommunal, regional och interregional nivå. Motionärernas intresse är närmast inriktad på det starkt expanderande område kring Mälaren och Hjälmaren, där de påvisade tendenserna allra mest påtagligt gör sig gällande. Motionerna utmynnar i ett förslag om en på riksnivå verkställd översiktlig regional planering för området i fråga.

Byggnadsstyrelsen kan för sin del vitsorda betydelsen av de planläggningsproblem som avhandlats i motionerna. Styrelsen har sedan länge haft sin uppmärksamhet riktad på dessa problem och bl. a. upptagit dem till diskussion inom det till styrelsen knutna rådet för samhällsplanering. Den där förda diskussionen visade att allmän enighet rådde om behovet av en samordnande översiktlig planering inom det nu åsyftade området. I ett sammanfattande uttalande framhölls också angelägenheten av att en sådan planering snarast möjligt komme till stånd, till ledning i första hand för den fortsatta regionplaneringen inom stockholmsregionen men också för andra områden inom de åsyftade landskapen, som allt bestämdare ställs inför uppgiften att angripa sina planläggningsproblem på regional basis.

En annan sida av problemet som också diskuterades inom planrådet utan att leda till några bestämda slutsatser eller rekommendationer gällde de administrativa formerna för en överregional planering av detta slag. Tydligt är att ett planeringsföretag av denna omfattning skulle beröra ett så stort antal kommuner — även om man direkt kunde räkna med det reducerade antal som kommunblocken representerar — att ett tillämpande av byggnadslagstiftningens regionplaneinstitut skulle bli alltför svårmanövrerat.

Nästa tänkbara alternativ skulle vara att driva planeringen i länsstyrelsernas eller landstingens regi eller i ett organiserat samarbete mellan län och landsting. Med hänsyn till det stora antalet deltagande enheter framstår även den organisationsformen som alltför svårhanterlig.

Vad som då återstår är — såsom motionärerna också synes ha avsett — att någon lämpligt organiserad planläggningsgrupp under statlig ledning skulle svara för uppgiften. Detta finge självklart icke innebära att kommunala eller provinsiella eller i reguljär ordning verkande regionala organ — såsom exempelvis regionplaneförbundet för stockholmstrakten — hölles utanför. Om en överregional planering av detta slag skall få den åsyftade effekten, är det uppenbart att den måste grundas på ett förståelsefullt samarbete med de organ som sedan skall föra planeringens slutsatser vidare.

Uppgiften inrymmer åtskilliga olösta problem. Den plan det gäller måste, i brist på någon reguljär form för en översiktsplanering av denna art, bli av informell karaktär, utan legal status. Det saknas organ för ett sådant arbete, avgränsningen mellan de statliga och kommunala befogenheter som därvid möts är oklar, planeringens innehåll och karaktär likaså.

Icke desto mindre är byggnadsstyrelsen för sin del fast övertygad om att en vägledande överkommunal planläggning av detta slag är en ofrånkomlig nödvändighet, om vi skall kunna förebygga de misstag och felbedömningar, som kännetecknat storstadsområdenas utbyggnad inom flertalet av de länder som ligger före oss i fråga om folkmängd och industriell utveckling. Syftet måste vara att skapa överblick över skeendet i hela den expansiva stadsbygd som det här gäller, klargöra vilka krafter som där verkar, vilka samband som håller på att växa fram eller redan vuxit fram och att på grundval av en sådan överblick försöka bedöma på vad sätt i området ingående regioner och delområden skall kunna bringas att samverka till en ur olika synpunkter ändamålsenlig helhet.

Det finns anledning framhålla att det område som motionärerna åsyftat icke är det enda där behov av överregional planering föreligger. Ett i vissa avseenden besläktat förhållande kan vi finna exempel på inom stora delar av våra kustområden, där konkurrensen mellan näringslivets, naturvårdens och fritidslivets intressen skapar ytterst svårbemästrade planlägningsproblem, vilka i många fall kräver en behandling på bredare bas än vad en i vanlig ordning utförd kommunal eller regional planering möjliggör.

I samband med en år 1964 till Kungl. Maj:t överlämnad utredning om byggelseplaneringens läge hemställde byggnadsstyrelsen om en översyn av byggnadslagstiftningen, omfattande bl. a. plansystemet i dess helhet. Många av de problem som styrelsen ovan berört är av den art att de naturligen hör hemma i en allmän översyn av detta slag. Av flera skäl — exempelvis förhållanden av det slag som behandlats i de föreliggande motionerna — betraktar styrelsen det som angeläget att den påyrkade utredningen snarast möjligt kunde komma till stånd.

Styrelsen är emellertid väl medveten om att en utredning av detta slag, med alla de komplicerade och delvis helt nya problem som den måste behandla, ofrånkomligen kommer att dra ut på tiden. De överregionala samordningsfrågor som bl. a. aktualiseras av utvecklingen inom storstadsregionerna och av friluftslivets snabba tillväxt är emellertid enligt styrelsens mening så trängande angelägna att deras behandling icke kan anstå i avvaktan på en kommande utredning. Problemen borde redan nu — i den takt och omfattning som tillgången till kompetenta fackmän gör det möjligt — upptagas till allvarligt studium. Ett sådant studium, i första hand med allmänt programmässig inriktning, borde även bli till nytta för en kommande utredning av hithörande frågor.

Byggnadsstyrelsen ställer sig sålunda positiv till en planering av det slag som antytts i motionerna och är för sin del beredd att efter måttet av sina resurser medverka vid en närmare diskussion om former och program för en sådan planering.

Överståthållarämbetet (25. 5. 1966)

Enligt överståthållarämbetets förmenande får de regionala frågorna allt större betydelse. Ämbetet vill därvid erinra om den pågående översynen av länsindelningen, vilken syftar till att genom större län åstadkomma ökade möjligheter till samordning. Inom stockholmsområdet har en samorganisation av lokaltrafiken skett och genom den s. k. storlandstingskommittén avses att åvägabrinda en vidare samordning mellan Stockholms stad och kommunerna i Stockholms län. Givetvis förekommer såväl i Mel-

lansverige som på andra håll problem av sådan större regional omfattning att de sträcker sig över läns- och landstingsgränserna. Länsstyrelserna kan härvid göra en samordnande insats bl. a. såsom initiativtagare till samråd mellan berörda länsstyrelser, länsorgan eller kommuner. Efter sådant initiativ har bl. a. Mälarens vattenvårdsproblem upptagits till gemensam diskussion och en expertkommitté från Stockholm och de berörda länen bildats.

Även om sålunda viss möjlighet till samordning redan föreligger, är det sannolikt att den fortsatta utvecklingen kommer att ställa krav på ytterligare åtgärder. Erinras må att byggnadslagstiftningen genom regionalplaneinstitutet erbjuder en planform, som kan tillämpas även över länsgränser och inriktas på särskilda problem, t. ex. fritidsbebyggelsen.

Med hänsyn till den möjlighet till olika slags samverkan mellan länsstyrelser, kommuner och andra organ som redan nu föreligger, och med beaktande av att de pågående övervägandena om ändrad länsindelning kan väntas relativt snart leda till resultat såvitt avser Stockholms stad och län, anser ämbetet för sin del att en framställning i enlighet med motionerna icke för närvarande är erforderlig eller lämplig.

Länsstyrelsen i Stockholms län (9. 5. 1966)

Strandområdena kring Mälaren omfattar inom det direkta huvudstadsområdet — förutom Stockholms stads stränder — inom Stockholms län en kuststräcka från Sigtuna i norr över Märsta, Upplands-Väsby, Järfälla, Färingsö, Ekerö, Huddinge, Botkyrka, till Salem i söder (Södertälje kanal). Inom storstockholmsområdet märks dessutom Upplands-Bro kommun i Uppsala län, vilken tillhör Stockholmstraktens regionplaneförbund och har omfattande strandområden mot Mälaren. Södermanlands län har strandområden mot Mälaren från Enhörna i öster till Torshälla i väster. De största tätorterna inom Södermanlands län vid Mälaren är Mariefred (2 500 inv.), Strängnäs (9 100 inv.) och Torshälla (7 200 inv.). De västligaste mälstraränderna ligger inom Västmanlands län med köpingen Kungsör (5 200 inv.) inom strandområdet; den norra stranden fortsätter i samma län med mälarstäderna Köping (20 000 inv.) och Västerås (89 000 inv.) och därefter halvvägs fram till Enköping i Uppsala län. Inom det senare länet sträcker sig mälarstränderna i kraftigt inskurna vikar fram till länsgränsen mot Stockholms län.

Mälarens vattenområde har en längd fågelvägen från öst till väst på omkring 120 km, bredden i norr-söder är mycket varierande.

De stora vägtrafikleder, om omsluter Mälaren, är E 18 norr om Mälaren och E 3 söder därom. E 18 är under projektering och utbyggnad på vissa sträckor, medan förberedelser för projektering till motorväg pågår för E 3.

Mälarens sjöfart har sin huvudförbindelse med Saltsjön via Södertälje kanal, som äges av staten och förvaltas av sjöfartsstyrelsen. Kanalen betjänar ett flertal hamnar vid Mälaren. Mälarens s. k. djupled betjänar däremot i huvudsak den sjöfart som går på städerna Västerås och Köping i Västmanlands län. Frågan om en fördjupning av Södertälje kanal och en djupfarled i Mälaren har under senare år varit aktuell. Förslag till fördjupning av Södertälje kanal och Mälarens djupled framlades av sjöfartsstyrelsen i skrivelse till Konungen den 17 juni 1965, varefter sjöfartssty-

relsen i underdånig skrivelse den 28 februari 1966 behandlade taxepolitiken för kanalen och därav betingade företagsekonomiska kalkyler. Den föreslagna mälarledsfördjupningen med en beräknad kostnad av 17 miljoner, har, enligt vad sjöfartsstyrelsen uppger i sin sistnämnda skrivelse, landstinget i Västmanlands län samt städerna i Västerås och Köping beslutat att svara för. Statens kostnader för en fördjupning till 8,0 m av Södertälje kanal har enligt sjöfartsstyrelsen beräknats till 50 miljoner.

Som framgår av det anförda har sjötrafiklederna i Mälaren ansetts vara av sådan betydelse att betydande kostnader motiverats av önskemålen att förbättra dessa. Huruvida landtransporter från industristäderna i det inre av mälarområdet till lämpliga kusthamnar, såsom motionärerna antytt, kunde vara ett rationellt alternativ till mälar sjötrafiken torde det f. n. inte vara möjligt att bestämt uttala sig om. Ett sådant alternativ torde emellertid bl. a. förutsätta mycket betydande väginvesteringar.

Behovet av samordnad utrednings- och planeringsverksamhet inom mälarområdet har under senare tid tagits upp till behandling i olika sammanhang, och vissa åtgärder har vidtagits eller planeras i samordningssyfte.

I fråga om vattenvården i Mälaren har sålunda år 1960 bildats Kommittén för Mälarens vattenvård. I denna finns representanter för överståthållarämbetet och berörda länsstyrelser (länsingenjörer och länsläkare) samt för Stockholms stad. Arbetet lär hittills ha resulterat i en gemensam programskrivning.

Inom länsstyrelsen i Stockholms län är under slutförande en översiktlig markanvändningsplan för naturvård, rörligt friluftsliv och fritidsbebyggelse för de inre delarna av länet. Utredningsarbetet för planeringen omfattar bl. a. länets mälarstrandområden. Länsstyrelsen räknar med att inom några veckor redovisa utredningen och planförslaget för berörda länsstyrelser inom mälarområdet och söka få till stånd en samordning av planläggning och åtgärder för stränderna runt Mälaren.

Byggnadsstyrelsens råd för samhällsplanering diskuterade vid sammanträde den 25 november 1965 behovet av, och åtgärder för, samordnad planering inom mälarlandskapen. Därvid deltog representanter för mälarlänen och för vissa mälarstäder. En regional planeringssamverkan inom mälarområdet ansågs lämpligen böra ske antingen genom en interkommunal organisation genom främst berörda landsting eller genom statlig planeringsmedverkan.

Regionplanenämnden för Stockholmstraktens regionplaneförbund behandlade vid sitt sammanträde den 18 mars 1966 »interregionala frågor i Mälardalen». Därvid rådde enighet om att det vore lämpligt att ta upp interregionala kontakter. Regionplanenämnden beslöt ta initiativ till överläggningar med företrädare för andra delar av mälardalsområdet för att söka åstadkomma en samordnad planering.

Länsstyrelsen delar motionärernas uppfattning om behovet av en samordnad översiktlig planering för mälarområdet. Av vad länsstyrelsen anfört och av regionalplanenämndens yttrande framgår emellertid, att frågan om en samordnad planering är under behandling såväl inom statliga som kommunala regionala organ. Det är enligt länsstyrelsens mening angeläget att denna samordning snarast möjligt tar fastare form, under medverkan av länsstyrelserna och berörd länsexpertis på den statliga sidan och regionplaneinstanserna på den kommunala sidan. Därmed torde också förutsättningar skapas för sedvanlig samverkan mellan berörda statliga och kommunala organ. Självfallet är planeringen i Mälardalen av så väsentlig be-

tydelse att den bör omfattas av den planering som sker på riksplanet. Med nuvarande ordning för riksplanering kan detta ske genom de regionala statliga myndigheternas kontakt och samråd med berörda centrala instanser.

I handläggningen av detta ärende har, förutom undertecknade, deltagit landssekreteraren Falk, planeringsassessorerna Ljungström, byrådirektören Viira, ledamöterna i planeringsrådet Almryd, Sohlberg, Lindh, Ericsson, Hedqvist, Holm och Stiernstedt, tjänstgörande suppleanterna Grebäck, suppleanterna i rådet Nyström, Nording, Holmberg, Kärnek, Nettelbrandt och Mossberg ävensom skolnämndens ordförande Öhrn, länsarkitekten Lindqvist och länsingenjören Wadsten.

Länsstyrelsen i Uppsala län (16. 5. 1966)

Enligt länsstyrelsens mening måste en översiktlig planering i mälarmrådet bedömas vara av stort värde. En mängd olika aktiviteter kräver ökat utrymme inom samma begränsade region. Stadsbyggnadsexperter kalkylerar med en fördubbling av arealbehovet per stadsinneväsnare i vårt land fram till sekelskiftet. I den privata konsumtionen går utvecklingen mot en större bostadsyta per hushåll samtidigt som de större, äldre hushållen delar upp sig i självständiga mindre enheter. Stadsbefolkningen behöver lek- och friluftsområden, vägar och parkeringsytor, reningsanläggningar m. m. Industrierna bygger allt flera envåningsbyggnader med stora ytor för varje arbetstagare och anordnar kring dessa industrier parkeringsplatser och reservområden för expansion, m. m.

Det ökade arealbehovet jämte den befolkningstillväxt, som väntas i mälarmrådet, kommer att kräva en synnerligen kraftig expansion av den stadsbebyggda arealen inom området under de närmaste årtiondena. Detta förhållande ställer i sin tur högre krav på områdets vatten- och avloppsanläggningar, vägar och kollektiva trafikmedel. För att icke samhällsekonomiskt ogynnsamma planer — och därmed onödiga investeringar — skall upprättas, bör därför planeringen i kommunblocken runt Mälaren samordnas. Redan nu förekommer för övrigt frivilligt samarbete inom olika sektorer exempelvis i form av Stor-Stockholms lokaltrafikförbund och det av länsingenjören i sitt yttrande nämnda samarbetet i vattenfrågor.

Länsstyrelsen delar motionärernas uppfattning att lokaliseringen av fortsatt fritidsbebyggelse inom berörda område påkallar en översiktlig regional planering. Uppenbarligen föreligger en betydande efterfrågan på fritidsbostäder i närheten av städerna. Den nya bebyggelsen måste dock förläggas så pass långt från tätorterna, att ett rimligt utrymme ges för deras tillväxt för permanent bebyggelse och för befolkningens krav på närliggande områden för rörligt friluftsliv. Statens naturvårdsnämnd har i sina råd och anvisningar för naturvårdsinventeringar förordat, att fritidsbebyggelsen huvudsakligen borde lokaliseras utanför en radie på 50 km för orter med mer än 25 000 invånare och 20 km för orter med 10 000—25 000 invånare. Om dessa anvisningar skulle följas, bleve resultatet, att endast de mest perifera delarna av mälarlänen kunde utnyttjas för den nya fritidsbebyggelsen. Man kan dock enligt länsstyrelsens uppfattning i allt fall förutse intressekonflikter mellan fritidsbebyggelsen, å ena, och naturvärden, å andra sidan, om de utrymmen som städerna icke tar i anspråk.

En annan faktor, som drivit fram krav på översiktliga planer för mark-

användningen, torde vara de under senare tid aktuella förslagen om lokalisering av miljöstörande industrianläggningar — exempelvis massafabriker — i ur naturvårds- och friluftssynpunkt känsliga områden.

På grund av vad ovan anförts anser länsstyrelsen i likhet med motionärerna att stort behov föreligger av planering för hela mälardalen med översiktliga riktlinjer för markens disposition i olika hänseenden.

I handläggningen av detta ärende har deltagit landssekreteraren S. Lundborg och förste länsassessorn Blomquist, den sistnämnde föredragande.

Länsstyrelsen i Södermanlands län (6. 5. 1966)

Under senare år har förmärkts en påtaglig expansion på industrisidan kring mälardalen. Denna trend har blivit alltmera påfallande. Samtidigt som etablering av industrier från landet i sin helhet äger rum har kunnat iakttagas en spridning av industrier från Stockholms stad och län. Denna fortgående utveckling har skapat gemensamma problem för hela mälardalen och berör praktiskt taget alla samhällslivets olika aspekter. För länsstyrelsen skapar de nya utvecklingsmomenten ett avgjort behov av diskussioner mellan de berörda länen och av möjligheterna att kunna agera över länsgränserna. I den sålunda fortgående processen är länet i sin helhet involverat.

Under återopande härav får länsstyrelsen för sin del livligt tillstyrka att på riksnivå kommer till stånd den av motionärerna påyrkade översiktliga regionala planläggningen för mälardalen. Länsstyrelsen vill även understryka att på länsplanet samlats ett betydande material, som kan tillföras en blivande utredning.

Länsstyrelsen i Örebro län (18. 5. 1966)

I motionerna hemställs om en översiktlig regional planering för »Mälarstaden» av ett slag som mycket erinrar om den planering som länsstyrelserna skall utföra enligt de av riksdagen antagna riktlinjerna för en aktiv lokaliseringsspolitik. Denna länsstyrelsernas verksamhet skall samordnas av den till inrikesdepartementet knutna lokaliseringsberedningen. I anslutning till denna har expertgruppen för regional utredningsverksamhet (ERU) inrättats inom inrikesdepartementet med uppgift bl. a. att dels biträda vid uppläggning av regional utredningsverksamhet, dels biträda forskningsberedningen med att samla informationer om och föreslå koordinering av forskningsverksamheten. Här angivna verksamheter igångsattes på såväl departements- som länsnivå 1 juli 1965.

En planering av det slag motionerna avser torde innebära ett avsteg från den nyligen fastställda arbetsgången och synes kunna kräva en särskild planeringsinstans mellan länsnivån och riksnivån. Detta synes mindre tillfredsställande. En direkt planering på departementsnivå torde stå i strid med de tankegångar som låg till grund för ovannämnda riksdagsbeslut att planeringen skulle ske på länsnivå med den koordinerande verksamheten förlagd till inrikesdepartementet.

I och för sig kan behovet av planeringen av »Mälarstaden» vitsordas. Men redan avgränsningen av området kan diskuteras. I motionerna anges området mycket ungefärligt och för Örebro läns vidkommande nämns endast »Örebro i väster». Motionerna pekar på behovet av planläggning för fritids-

områden. Den i detta sammanhang angivna avståndsgränsen »ca fem mil» kan icke accepteras. Vägavståndet är inte längre relevant. Ett tidsavstånd måste vara det man har att räkna med. Angivna vägavstånd kan motsvara båda 40 min. och över timmen; tiden är beroende på vägens standard och trafikintensiteten. Inom den i motionerna angivna snäva avståndsrajongen är risken stor för att fritidsbebyggelsen snabbt tenderar att bli helårsbebyggelse. Den verkliga fritidsbebyggelsen kan ofta redan vid nuvarande arbetstider och fria lördagar konstateras ligga på 2—3 tim. tidsavstånd från Stockholm. Detta har tydligt förmärkts i Örebro län, där särskilt norra länsdelen dvs. Bergslagen i allt större utsträckning måste planeras för fritidsverksamhet utövad av personer bosatta i bl. a. Stockholm. Med ökad bilism till följd av ökad fritid följer ett växande krav på mark för fritidsändamål långt från storstäderna. Detta synes i sin tur helt naturligt kräva en planering för ett större område än vad som antytts genom ortsangivelserna i motionerna.

För Örebro läns del kan konstateras att tendenserna till utökad räjong för fritidsbebyggelsen medför att länet kommer att röna influens inte bara från Stor-Stockholm utan även från göteborgshället.

Motionerna berör även kommunikationsfrågan. Denna är vad angår vägnätet under behandling på riksnivå genom pågående revidering av vägnätsplanen. Här sker alltså redan en planering på riksnivå. Samma förhållande gäller kanaltrafiken, där 1961 års kanaltrafikutredning väntas framlägga förslag instundande höst. En utredning om hamnarna har tillsatts. Limnologisk undersökning av Mälarens vattensystem pågår.

Det kan ifrågasättas om resurser finns för att igångsätta en planering av det slag motionerna avser. Gränsdragningen mellan den på länsplanet anbefallda planeringen och »Mälarstadsplaneringen» är ett annat problem. Det finns mycket som talar för att den under förra året igångsatta länsvisa planeringen fortsätts i enlighet med riksdagsbeslutet, men att samarbetet över länsgränserna i det aktuella området intensifieras. Samordningen och ledningen härav torde inte böra anförtros något särskilt organ utan kan handhas inom ramen för redan befintliga organ inom inrikesdepartementet eller knutna till detta.

Länsstyrelsen anser alltså, att en särskild planering av »Mälarstaden» inte bör igångsättas som en fristående verksamhet. I stället bör berörda länsstyrelsers planeringsverksamhet effektivt samordnas under central ledning.

Länsstyrelsen i Västmanlands län (13. 5. 1966)

Av motionerna framgår att motionärerna önskar en på riksnivå utförd regional planering för ett område motsvarande Stockholms, Uppsala, Västmanlands, Örebro och Södermanlands län, vilket område benämnes »Mälarstaden». Avsiktligt eller oavsiktligt har Stockholm alternativt Stor-Stockholm inte nämnts i sammanhanget.

Området, inkl. Stockholms stad, omfattar en areal om 36 000 km² eller knappt 9 procent av rikets areal. Folkmängden uppgick vid årsskiftet 1965/66 till 2,3 milj. eller 30 procent av landets invånarantal. Stora delar av det nämnda området är, som motionärerna framhåller, under stark expansion.

Länsstyrelsen anser behovet av översiktlig planering för mälarområdet

vara väl motiverat, men anser för sin del inte att detta behov tillfredsställes genom en utredning av det slag motionärerna länkt sig. Länsstyrelsen är tveksam både vad gäller utredningsorganet och områdets omfattning.

Enligt länsstyrelsens mening bör en planering som berör en enskild region, inte göras centralt och från Stockholms horisont eftersom man då inte får den nödvändiga direkta kontakten med planeringsproblemen ute på fältet. De länsexperter, som finns för varje län, försöker att successivt utveckla den regionala planeringen. I en del fall behöver man vid ifrågavarande planering gå utanför länsgränsen. Det regionala område motionärerna föreslår samplanerat synes dock vara alltför stort för att en meningsfull regional planering skall kunna komma till stånd. Kontakterna mellan de olika delarna av detta område synes inte heller vara av den omfattning att de motiverar samplanering för hela det aktuella området. Däremot bör givetvis de delar av området som näringsgeografiskt hör ihop samplaneras. Ett område där regional planeringsorganisation redan finns är storstockholmsområdet, ett annat omfattar Örebro län. Ett tredje sådant område bör naturligen omfatta Västmanlands län, norra delen av Södermanlands län (Eskilstuna och Strängnäs kommunblock) samt sydvästra delen av Uppsala län (Enköpingsblocket) lämpligen benämnt inre mälardalsregionen.

Tyngdpunkten i denna region är Västerås. Det bör därför ankomma på länsstyrelsen i Västmanlands län att taga de initiativ som kan påkallas för att vid behov överbygga länsgränserna inom den här ovan skisserade regionen. I enlighet med de riktlinjer rörande lokaliseringpolitiken, som fastställts av riksdagen, har länsstyrelsens planerings- och utredningsresurser förstärkts. För en regionplanläggning för inre mälardalsregionen är dessa resurser dock klart otillräckliga. En sådan planering fordrar därför förstärkning av länsstyrelsens och länsarkitektkontorets resurser. Hur planläggningen för inre mälardalsregionen skall ske får diskuteras i annan ordning, men den nyligen framlagda regionplanen för västeråsbygden synes bl. a. kunna tjäna som förebild.

För behandlingen av vissa specialfrågor föreligger givetvis behov av att gå utanför dessa »länsblocksregioner». Ett exempel på en sådan fråga är skyddet av Mälarens vatten. För att följa ovan nämnda problem och motverka vattenförorening tillkom år 1960 »Kommittén för Mälarens vattenvård». Beslut om bildandet fattades 14/12 1959 vid sammanträde med representanter för bl. a. länsstyrelserna och landstingen i Stockholms, Uppsala, Södermanlands och Västmanlands län samt överståthållarämbetet i Stockholm. Samarbetet har bl. a. resulterat i en limnologisk undersökning av Mälaren och dess tillflöden. Vid en konferens anordnad av länsstyrelsen under våren 1966 har resultaten av nämnda undersökning presenterats och frågan om Mälarens framtid såsom råvattentäkt för mälärstäderna diskuterats.

Några av de av motionärerna nämnda planeringsfrågorna synes inte ens kunna lösas inom det geografiska område motionärerna angivit för »Mälärstaden». En sådan fråga är markanvändningen. Reservation av områden för industri, fast bosättning och fast och rörligt friluftsliv kan enligt länsstyrelsens uppfattning inte begränsas enbart till »Mälärstaden».

I fråga om landkommunikationerna sker planeringen här redan på riksnivå.

Enär motionärerna dragit fram Mälärleden som ett exempel på kommunikationer som kan vålla framtida problem finner länsstyrelsen anledning

att kommentera frågan om denna för målar- och bergslagsbygderna livsviktiga transportled.

Motionärernas påpekande att Mälarleden f. n. inte i full utsträckning kan betjäna området är tyvärr alltför sant. På grund av farledens nuvarande otillräckliga dimensioner tvingas industrierna i inre mälardalsområdet att för vissa transporter utnyttja i hög grad fördyrande skeppningar över kusthamnar, ett förhållande som starkt hämmar konkurrenskraften hos regionens exportinriktade industri. En utbyggnad av Mälarleden är således redan i dag synnerligen välmotiverad. De omfattande utredningar, som pågått under 14 år i såväl sjöfartsstyrelsens som länsstyrelsens och inom området verkande kommunala myndigheters regi, har klart påvisat behovet av förbättrade och mera ekonomiska sjötransporter för detta område. De godsslag, som huvudsakligen transporteras över Västerås och Köpings hamnar till och från inre mälardalsregionen är massgods, som inte kan bära kostnaden för längre landtransporter. Det kan nämnas att sjötransporter på Mälaren i dag är ca 10 ggr billigare än motsvarande transporter på järnväg.

Trots svårigheterna numera att befrakta för den nuvarande farleden avpassat tonnage, växer godsomsättningen över mälarhamnarna kraftigt år från år. Som exempel kan nämnas att omsättningen över Västerås hamn ökade från 1,4 till 1,6 milj. ton under förra året.

Varken den ur landskommunikationssynpunkt svårtillgängliga lastageplatsen Hargshamn eller övriga kusthamnar norr eller söder därom utgör således något alternativ för den industri som är lokaliserad till inre Mälaren och Bergslagen.

Trots det intensiva arbete, som bl. a. länsstyrelsen nedlagt för att sprida kännedom om de verkliga förhållandena, har länsstyrelsen nu fått erfara att vanföreställningen om de svåra isförhållandena på Mälaren synbarligen fortfarande är vitt spridd. Länsstyrelsen kan därför inte underlåta att påpeka att sjöfarten på Västerås hamn pågått vintern igenom utan avbrott de senaste sex vintrarna, således även denna exceptionellt stränga vinter.