

Människan, staden och trafiken

I en växande stad ökar avstånden mellan människorna, avstånden till arbetsplatser, undervisning, vård och tjänster. Allt fler människor måste resa allt längre. Man vill ha kort restid, snabb förflyttning på säkra vägar i bekväma fordon.

Trafiken berör alla och envar. Den ställer hårda krav, som förändrar befintliga värden. Värden som bedöms olika av skilda grupper i samhället. Det tycks vara svårt att förståndsmässigt inse konsekvenserna av trafikens rörelse trots katastrofer med död, person- och saksador - i Uppsala för år 1967 beräknad till 20 miljoner kronor - samt alla de miljöskador av ljud, avgaser, skakningar och den mängd hinder som uppstår för människan utanför bilen. Vi måste inse att bilarna så som de i dag är utformade aldrig kan klara hela befolkningens transportbehov. Nära halva befolkningen kommer att vara åldringar, barn, tonåringar och vissa handikappade som tillsammans med övriga som inte vill, kan eller får köra bil söker annat än bilens rörelseschema.

Detta måste vara en primär faktor för stadens trafikplanering, liksom att bestämda stadsområden med bostäder, undervisning, vård och parker bör vara förbjudna områden för genomströmmade trafik, hur nära trafiklärans paragrafer dessa än synes vara.

Bygg ej gator med landsvägskaraktär och med kurvradier för snabb trafik med hastig acceleration mellan stoppljus, dimensionerade efter koefficienter för den fria bilismen! Låt ej trafiktekniken vara den avgörande faktorn för en stadsplans form!

En stads rörelseschema skall sammanknyta stadens interna funktioner och möjliggöra kontakter med omlandet. Det skall planeras för att betjäna alla verksamheter i staden, så att förflyttningar kan ske snabbt, säkert, trafikseparerat och differentierat men också miljövänligt, störningsfritt, ekonomiskt rimligt och tillgängligt för alla stadens människor. Det är därför självklart att stadens rörelseschema måste planeras för olika slag av trafik.

Hittills har trafikplaneringen alltför ofta begränsats till att gälla kraven för bilarnas utrymmen och framkomlighet. Krav som uttryckts i bl. a. ”statliga normer och riktlinjer för bebyggelseplanering bl. a. med hänsyn till bilplatsbehov”. Dessa krav är så stora och dyrbara att genomföra att andra trafikslags krav - krav från fotgängare, cyklist, kollektiva transportmedel - så gott som helt skymts undan. Hittills gällande trafikprognoser räknar med bilen som den dimensionerande faktorn för en stads gatunät.

Idag väljer många bilen som färdmedel. Den anses vara det bekvämaste sättet att föra människan från "dörr-till-dörr" med kort restid. I synnerhet om resans längd är över två à tre kilometer och andra färdmedel saknas eller är obekväma. Fördelarna med bilvalet blir dock allt mer fiktiva. "Dörr-till-dörr"-principen blir allt svårare att genomföra ju fler bilarna blir. Restiderna ökar och därmed kostnaderna. Transportbekvämligheten blir mindre ju längre toppbelastningarna varar i ett gatunät osv. Den hälft av en stads invånare som lämnas utanför möjligheten att välja bil får allt längre väntetider vid ökad biltrafikträngsel och får också ökad restid med andra transportmedel.

Enligt en bilbeståndsprognos för Uppsalablocket, upprättad av Uppsala kommuns planeringskontor juni 1970, beräknas antalet personbilar i Uppsala stad för år 1970 till 29.600 och för kommunblocket i övrigt till 4.600. 55% av hushållen inom staden och 72% av hushållen i blockets landskommuner hade bil. Medeltalet för personbilstätheten i hela blocket för år 1970 blir 270 bilar/1000 invånare.

I den statliga vägplanen 1970 räknas med en ökning av bilbeståndet för hela riket med ca 53% fram till 1980. Om detta verkligen blir fallet och denna ökning av bilbeståndet även gäller likvärdigt i hela Uppsalablocket, blir bilantalet inom Uppsalablocket nära dubbelt så stort som idag. Antalet bilar beräknas öka från 34.200 till 62.000 mellan åren 1970 och 1980. Hälften av ökningen orsakas av ökat bilinnehav och hälften av beräknad befolkningstillväxt enligt prognosticerade värden.

Antalet bilar per 1000 invånare i Uppsalablocket beräknas för år 1980 vara 413. Till dessa siffror skall adderas det stora antalet bilar som den här icke mantalsskrivna befolkningen har (studenter exempelvis).

Efter 1980 visar prognossiffrorna från Vägverket på en ytterligare ökning av antalet bilar. Siffran 600 bilar/1000 invånare anges som beräkningsgrund efter 1990. Om denna siffra antas gälla Uppsalablocket, skulle det innebära, att de enligt Blockplanens befolkningsalternativ 250.000 respektive 320.000 boende skulle ha 152.000 respektive 192.000 bilar.

Dessa siffror visar vad som kan komma att inträffa, om bilinnehav och befolkning ökar. Genom ensidig redovisning av dylika siffror och antaganden framstår bilens krav med stor tyngd och dominerar ofta den fysiska planeringen. Även vid en mer dämpad tillväxt blir den växande bilismen ett stort planeringsproblem.

Det gäller att få dessa siffror värderade och trafikplaneringen anpassad till en stad byggd för människor i en befintlig kulturmiljö - en miljö, som man inte vill få förstörd av fri biltrafik, en miljö som

måste dirigera bilarna runt sig, en miljö också för människan som går, cyklar och åker buss, en miljö där bilen får vänta.

Stadsplanering kan styra denna utveckling av stadens rörelseschema - stadens trafikbetjäning. Den är inte ödesbestämd av trafiktekniska riksnormalvärden, som totalt kan förstöra det man vill skydda.

Men det gäller att noga följa prognosarbetet och tillse att datamaskinerna matas med siffror sprungna ur vår stads miljövärden och vilja till lämplig trafikbetjäning.

För högt satta lokala prognosvärden och behovstal ger staden inte bara fel struktur, oreparerbara miljöingrepp, raserande av oersättliga kulturvärden, onödigt buller, luftföroreningar utan också höga kostnader för skattebetalare och hyresgäster. För lågt satta värden kan å andra sidan leda till kaos och irritation, om inte genom medveten styrning av trafikpolitiken ett attraktivt alternativ till bilen införes.

Frågan om bilens plats i staden bör jämföras med alla andra krav och önskemål på stadens planering och bör således lokalt analyseras, avvägas - socialt och ekonomiskt - och därmed lokalpolitiskt avgöras. Stor risk finns annars att genom teknisk tillämpning av prognosticerade riksvärden efter begränsade numeriska värderingar för tänkt bildisponerande, bilnyttjande, funktionstäthet och parkeringsmängd, framtidspekulationer om bilsamhället dikterar stadens nuvarande uppbyggnad och därmed dess totala miljö.

Accepteras en fri biltrafik inom staden eller delar av staden, krävs obönhörligt mer mark att köra på, mer mark att parkera på och mer mark att betjäna bilen på, och mer pengar för att bygga dessa trafik-anläggningar. Detta markbehov måste i så fall till stor del täckas i befintlig stadsmiljö, inkräkta på parker, kulturminnesområden, reservmark för vård- och undervisningsområden och undantränga andra trafikslag.

Ett accepterande av fri biltrafik i staden medför även ökad miljöförstöring i form av emissioner, buller och vibrationer och ökar risken att döda och skada. Det torde också hindra genomförande av attraktiva och konkurrenskraftiga, alternativa färdmedel. Varje ny trafikinvestering i en befintlig stadsbebyggelse, som möjliggör att fler bilar kan komma fram, exempelvis genom att ny bro, ny viadukt, breddade gator byggs, är självklart en magnet som drar fler bilar till sig och skapar nya trafik- och miljöproblem i stället för att lösa befintliga problem.

Luthagsleden, vars brutala genombrott i ett färdigbyggt bostadsområde nu kan skönjas, är ett exempel på en dylik magnet. Luthagsleden kommer 1980 att enligt prognoserna föra 16.700 bilar/dygn som *ej* har start eller målpunkt i stadskärnan!

Dessa ingrepp är synnerligen allvarliga i innerstaden - ”den ärvda staden”. Innerstaden blir en allt mindre del av den nya staden. Dess procentuella betydelse minskar genom stadens utbredning och allmänna strukturförändring. Den måste därför befrias från genomkorsande trafik, alstrad exempelvis av fellokaliserade broar. En tidigare tänkt broplacering vid Strandbodvägen - Sjukhusvägen är ett slående exempel på en sådan magnet som skulle komma att leda förbifartstrafik både genom vård- och undervisningsområdet vid Artillerifältet och sjukhuset och genom stadskärnan på ett brutalt, onödigt sätt och samtidigt spoliera befintliga miljövärden. Om inte en Kungsängsledsbro byggs före 1980 kommer 25.500 fordon per dygn, som inte har start och målpunkt i stadskärnan att försöka passera Nybron.

Broarna inom den stadsbebyggda delen av staden ligger alla - med ett undantag - inom stadskärnans trånga och miljö känsliga trafikområde. All trafik som har ärende till andra sidan än hänvisas således till färdvägar genom den del av staden som av flera skäl bör avlastas trafik. Behovet av en sydlig och en nordlig broförbindelse utanför stadskärnan och innerstaden är stort. Först genom dessa broars tillkomst finns möjlighet att välja annan färdväg än den genom stadskärnan för färd mellan östra och västra delen av staden och avlasta stadskärnan från trafik.

Forskning pågår runt om i världen och visar att alternativ till bilen kommer. En serie faktorer finns som alla talar för andra lösningar än bilen för samhällets framtida kommunikationer.

Till detta måste läggas de ekonomiska konsekvenserna för samhällsbyggnaden som skulle bli följden av den snabba och totala trafikutbyggnad som är nödvändig för att genomföra eventuell fri bilism i en så starkt expanderande stad som Uppsala. För Uppsalas del känner vi dessa kostnader ganska väl genom 1967 års trafikledsplan. Vägnätets utbyggnad kostnadsuppskattades av Vägförvaltningen. Beräkningen som enligt uppgift baserades på realistiska à-priser (1968) visade att förverkligandet av det då föreslagna trafiknätet hade en storleksordning av 1 miljard kronor, om man endast inräknade då föreslagna fjärrleder, primärleder och sekundärleder. Härtill kommer kostnader för matargator och lokala trafiknät, parkeringsanläggningar och dylikt.

För att tillgodose fri bilism för stadskärnan intill 1980 skulle uppskattningsvis krävas tillkommande parkeringsanläggningar för 250 - 300 miljoner kronor förutom kapacitetsökande gatuanläggningar. Enbart här omtalade trafikanläggningar skulle således kräva en nära nog tiodubbling av det nuvarande (1969) årliga investeringsbehovet för vägbyggen inom staden. Detta anses vara ekonomiskt ogenomförbart, varför andra villkor måste diktera trafikplaneringen.

Det är med starkt ökad oro för innerstadens framtid jag tagit del av planer att bygga Fålhagsleden, som dock är en följd av byggandet

av Luthagsleden. Med ny anslutning till Årsta och blivande motorväg kommer stora trafikmängder att föras in i befintliga bostadsområden vid Väderkvarnsgatan, och Strandbodgatan belastas med trafik, som ej nödvändigtvis skall till stadskärnan. Härigenom slutes en inte önskad inre, kvävande trafikring.

Vad jag ovan sagt om bilen skall inte missförstås. Jag är medveten om bilens värde som transportmedel för varor och människor, men det är nu tid att diskutera bilens användning inom staden.

Bilnehavet behöver för den skull inte begränsas, då bilen vid resor utanför stadsområdet är ett utmärkt färdmedel för många människor: för dem som bor i de glesbefolkade landskommunerna; små orter som av ekonomiska skäl inte kan få fullgod kollektiv trafikförbindelse med stadskärnan och arbetsområdena.

Det är förflyttningen mellan bostad och arbete som måste få ett attraktivt alternativ till bilen. Problemet måste helhjärtat lösas redan i dag. Och vi har bussen.

Stommen i stadens kollektiva bussnät ger idag ett stjärnformigt mönster. Bussarna går i stadskärna och innerstad mitt in bland bebyggelsen och mitt in i stadens centrum. De följer i princip traditionen från spårvagnarnas tid och har träffpunkt mitt på Stora Torget. Man har nära - mycket nära - till hållplatserna och kommer med bussarna lätt till centrumaktiviteterna. Rörelseschemat är exklusivt så till vida att man gärna går och cyklar inom dessa områden men också är trogna busskunder.

Trafikmönstret förändras; kanske är det främst trafik från stadens yttre bebyggelseområden som tränger på. Avstånden till centrumområde och arbetsplatser är därifrån längre. Bilen har normenligt beretts plats i dessa nya områden och är bekvämare, attraktivare att nå. Genom stadsplanepincipen: utifrånmatning kring den nya stadsdelen, går bussen långt från bostadens entrésida och ofta är turtätheten minskad till hälften, därför att busslinjen är delad på ömse sidor om stadsdelen.

Promenaden genom bostadsområdets parkeringszon för att nå den landsvägsliknande matargatans ofta människoovänliga busshållplats inbjuder inte till kollektivt åkande. Konsekvenserna av den s.k. moderna stadsplanepincipen med utifrånmatning är i många stycken negativa vad gäller kollektiv trafik, hur goda ambitionerna än har varit och hur väl man än följt plannormerna. Beräkningar visar att bussresenären i genomsnitt idag är tvungen att gå 12% av totala reslängden mot bilresenärens 3%. Ju mer utspridd bebyggelsen är, desto större blir gångavståndet till busshållplatserna.

Redan tidigt under stadsplanearbetet bör kraven på korta gångavstånd i en ny stadsdel tillgodoses. Gående från kollektiva trafikmedel skall ej behöva acceptera längre gångavstånd än bilister. Den

lösning på detta problem, som Generalplanekommittén vill förordna, innebär att nya stadsdelar, som Sävja och Gottsunda med starkt blandad bebyggelse, internt betjänas av särskilda stadsdelsbussar, vilka snabbt och bekvämt förmedlar trafiken inom stadsdelen och till stadsdelscentrum. Från en där belägen terminal utgår sedan snabbussar i olika riktningar, t.ex. till arbetsområden, stadskärna eller järnvägsstation. Man bör på detta sätt sträva efter att minimera gång-, res- och väntetider för trafikanterna.

Blir det dyrt? Går det ekonomiskt att genomföra en fullt utbyggd busservice sett i samhällsekonomiskt samband?

Ungefärliga kostnader för en stadsdel med ca. 10.000 personer är:

stadsdelen totalt	400 miljoner
varav gatorna	10 miljoner inklusive bussgatorna
vattnet	5 miljoner
avloppet	4 miljoner
parkeringsplatserna	17 miljoner

Bilarna på parkeringsplatserna kostar 100 miljoner och att köra dem fram och tillbaka till innerstaden 1 ggr om dagen kostar 12 miljoner per år.

Bör inte kostnader för kollektiv trafik - förutom att det är ett jämlikhetsproblem - ses mot bakgrunden av dylika siffror?

Vi har inte förutsättningar - varken miljömässiga eller ekonomiska - att bygga ut vägnätet för att fritt använda dessa bilar inom stadsområdet. De måste därför *ersättas* för att samhällsmaskineriet skall fungera. Ersättningen måste vara helhjärtad. Den kollektiva trafikens krav är blygsamma i förhållande till bilens krav. Men den får inte byggas upp enbart efter trafikekonomiska riktlinjer för bussar utan efter människornas krav på busservice och anpassning till samhällets rörelseschema i stort.

Alla åtgärder för att göra bussen attraktivare som färdmedel bör vidtagas, exempelvis:

- direkt och därmed snabbare transport från bostadsområdet till olika arbetsområden och stadskärna
- ökad turtäthet genom koncentration av bebyggelse och busslinjer
- särskilda bussgator som gör det möjligt för bussen att nå målet fortare än bilen
- korta gångavstånd till busshållplatser genom att bussvägar går in i bostadsområden, undervisningsområden, vårdområden och arbetsområden
- tystare, avgasfriare, bekvämare, mer handikappvänliga bussar
- bekvämare, vind- och regnskyddade, uppvärmda väntplatser
- speciell omsorg om taxepolitiken.

Ett tangentiellt och radiellt, kollektivt trafiksystem med flera mindre fordon kan få den växande stadens totala trafiksystem att fungera väl för alla invånare. På sikt kan härigenom Stora Torget avlastas viss busstrafik. Det blir inte nödvändigt att alla resor för till den gamla stadens centrumpunkt. I stadskärnan har det befunnits nödvändigt att separera trafikslagen på så sätt att vissa gator anvisats för busstrafik. Där dessa bussgator korsar eller ansluter till det vanliga gatunätet, bör bussarna ges företräde genom impulsreglerade trafikljus. Tack vare detta system kan bussarna snabbt föras genom stadskärnan och även uppnå god trafiksäkerhet.

Att gå, cykla och åka buss inom stadskärnan och innerstaden har i Uppsala alltid varit naturligt och är så alltjämt för många människor. Gator och körbanor har dock i allt större utsträckning anvisats för biltrafiken, varför i synnerhet gång- och cykeltrafiken har försvårats.

Möjligheten att gå, cykla eller åka buss bör medvetet prioriteras och särskilt iakttagas vid detaljplaneringen, såväl av stadskärnan som av nya bostads- och arbetsområden. Detta kan åstadkommas bl.a. genom att vissa gator, gränder, sammanhållande park- och gångstråk och särskilda cykelvägar anvisas för gående och cyklister och särskilda bussgator anvisas för busstrafiken.

Anvisandet att välja dessa färdssätt måste i allra högsta grad gälla för skolungdom och universitetsstudier. Av flera skäl - miljö, utrymmesbrist, kostnad - synes inga möjligheter finnas att vid undervisningsområden anlägga parkeringsplatser dimensionerade för fritt bilnyttjande. I stället bör övervägas att kommunen maximerar antalet bilplatser inom dessa områden, så som avsikten är inom stadskärnan. Inom undervisningsområden bör antalet bilplatser i princip begränsas till nödvändiga angöringsplatser för transporter och tidsbegränsade, avgiftsbelagda parkeringsplatser för besökare, vissa lärare och handikappade. Till och i vissa fall inom dessa undervisningsområden måste föras god kollektiv trafik och anläggas gång- och cykelvägar.

Planering för trafik är samlandet av ett stort problemkomplex, som genomsyrar hela samhället och måste allsidigt belysas. Planering för trafik - en stads rörelseschema - är endast till en del tekniskt betingat och angår oss alla som ett gemensamt samhällsproblem.