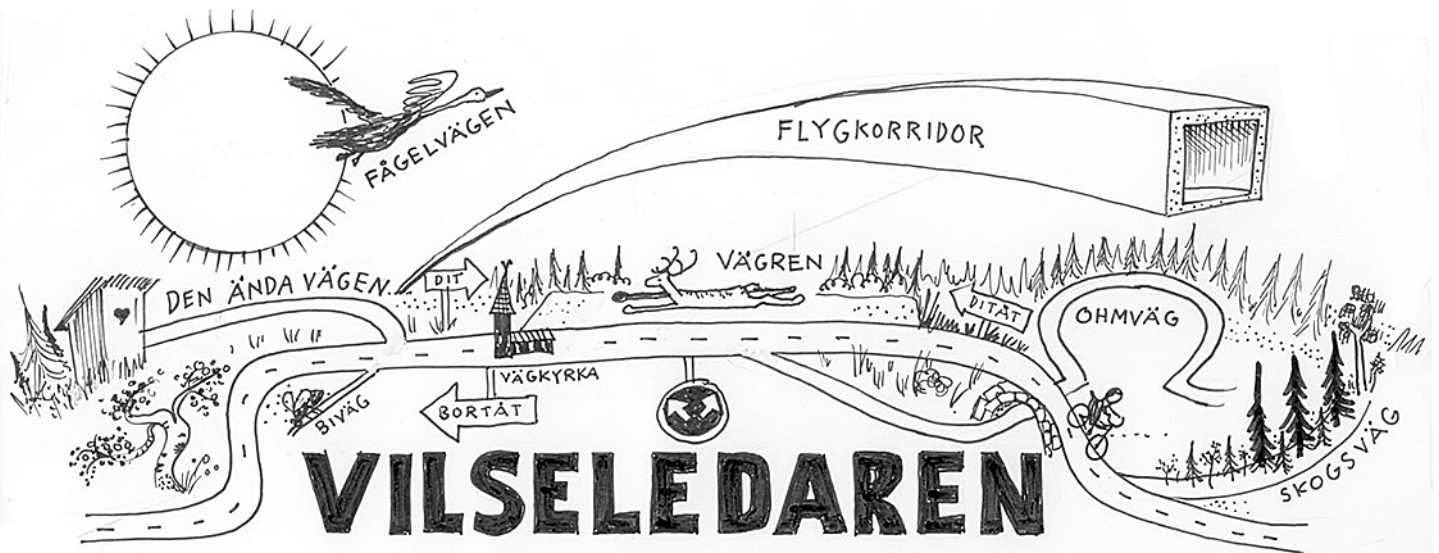


Idealsamhället – Utopia



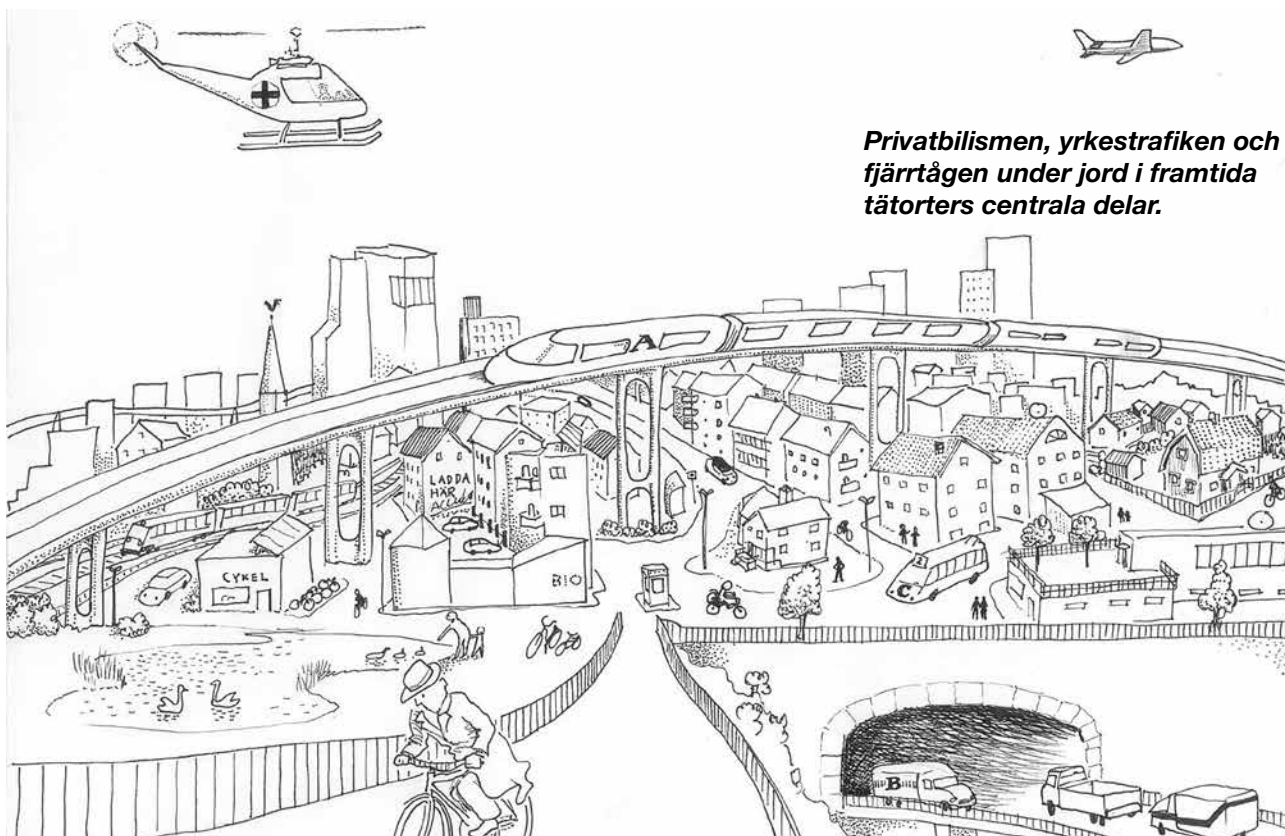
Alla, utom kanske företrädare för motorindustrin och dess organisationer, inser nog numera att så mycket längre kan vi inte låta vår livsmiljö påverkas och "utvecklas" efter senare års trafikprognoser. Kraftig miljöpåverkan kan konstateras över hela planeten och denna blir självklart mest uppenbar inom och i närheten av våra större tätorter.

I större städer skapar trafiken mängder av problem – värst är kanske trängseln och luftföroreningarna. Dessa problem måste nu åtgärdas snabbt, för att inte våra tätorter skall bli outhärdliga av buller, korrosion, olycksrisker, stress och brist på livsutrymme. Mycket radikala och långtgående insatser fordras.

För hur skall annars barn kunna växa upp här? Hur skall vi annars kunna bevara vackra byggnadsverk från att vittra sönder? Hur skall vi överhuvudtaget få plats att leva, om all "outnyttjad" naturmark exploateras av kapitalstarka industrier och vägprojektörer. Ett idiotstopp borde omedelbart införas för all markexploatering – om inte annat så för allvarlig eftertanke.

Eftersom vår civilisation är tänkt att fortsätta att existera under ytterligare några årmiljoner (hypotes), är det väl lika bra att börja planera från grunden – t ex för ett transportsystem som har framtiden för sig. En bättre variant av vår nuvarande knappt 100-åriga transportapparat.

Då är det logiskt att framtidens trafik, särskilt den inom tätort, måste bygga på separering av olika fordonsslag och i möjligaste mån även separering mellan bostadsmiljöer och stora trafikleder. Platsbrist i markplan tvingar fram radikala lösningar. Tätorterna bör därför endast tillåtas växa upp till en viss gräns, sedan skall det vara stopp. Då får man välja att expandera på annat håll.



Privatbilismen, yrkestrafiken och fjärrtågen under jord i framtida tätorters centrala delar.

Dagens tätorter (de flesta av dem) karakteriseras idag tyvärr av riktiga lappverk. Mycket få tätorter kännetecknas av långsiktighet och bilismen dominerar överallt genom sina starka lobbygrupper. Demokraternas politiker skall ständigt stå till svars inför en ensidigt påverkad, kortsiktig och ofta i miljöfrågor okunnig opinion – då är det inte så förvånande att vårt livsutrymme ser ut som det gör. Och inom diktaturerna är det förstås ännu värre.

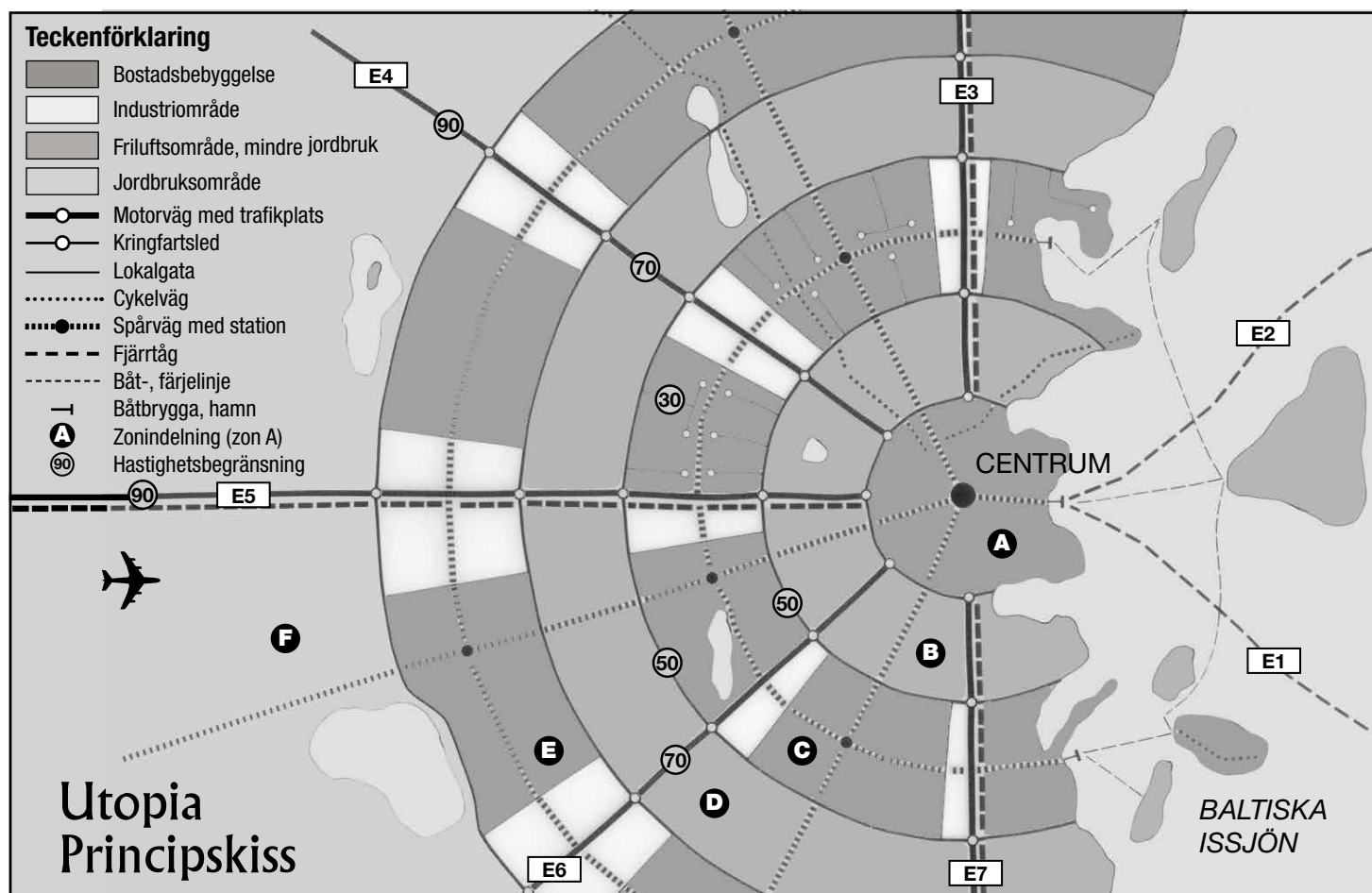
I vårt skissade idealsamhälle har vi då kommit fram till följande :

I LUFTEN – Den lokala spårbundna kollektivtrafiken, tystgående på magneträls – mycket attraktiv och snabb och med fin utsikt. Flyget skärs ner och tillåts endast passera utanför bostadsbebyggelsen. Polis, ambulans och brandkår huvudsakligen via helikopter.

PÅ MARKEN – Bilismen i ett helt separerat trafiksystem, där gång och cykel i blandtrafikmiljö endast förekommer vid hastigheter under 30 km/tim. Vidare regional- och fjärrtågstrafik helt planskilt. I tätorternas centrala delar, som är helt "bilfria", sköter eldrivna fordon all varudistribution (se nedan).

I TUNNEL – I tätorternas citykärnor, som bör vara väsentligt större än i dag, hamnar den reducerade privatbilismen, den tunga trafiken och all annan rullande godstrafik i ett tunnelsystem, som ser dagens ljus först utanför citygränsen. Underjordiska garage och godstransporthissar på strategiska ställen.

PÅ VATTNET – Ytfartyg ungefär som i dag, men med betydligt större godstransportuppgifter – privatbåtarna måste bli färre. Många fler färjeförbindelser och enklare brokonstruktioner ersätter dagens jättelika brobyggen, vilka till stor del blir överflödiga.



Givetvis kommer höga krav att ställas på alla fordonslag även inom detta framtida "idealsamhälle". Systemet kan byggas ut succesivt och detta kan kanske ta uppåt ett århundrade att genomföra, men det bör vara möjligt i en civiliserad värld som vår. Det gäller bara att komma igång – sedan brukar det ena ge det andra.

Samhället Utopia

Som skissats ovan bygger vårt idealsamhälle på högsta möjliga trafiksäkerhet och ett minimerande av miljöstörande transporter. Detta fordrar förstås en medveten planering samt en maximering av storstadstillväxten, dvs till den nivå där nackdelarna börjar övertrumfa fördelarna (vad gäller kostnader och konsekvenser i olika avseenden).

Inom kartskissens olika zoner föreslår vi därför följande :

Inom A-zon – Förslagsvis max 50.000 invånare, ingen industri, kontorsarbetsplatser, helt "bilfri" miljö (se ovan), fjärrtåg och bilism under jord, kollektiv spårtrafik på pelare i luften, elfordonsdrift för distribution och kommunikation.

Inom BDF-zon – Friluftsområden och jordbruksmiljö. Ingen motorfordonstrafik i princip. Rikligt med cykel- och vandringsleder, annars inga anläggningar annat än i kanterna. Tåg, motorvägar och kringfartsleder med små barriäreffekter.

Inom C-zon – Förslagsvis max 300.000 invånare, viss industri, ingen genomfartstrafik inom bostadsområden. Centralt placerad spårbunden kollektivtrafik, bussar på kringfartsleder.

Inom E-zon – Förslagsvis max 500 000 invånare, större industriområden, glesare bebyggelse. Flygtrafik endast utanför zon E.

Tätorter uppbyggda efter denna modell har få konfliktpunkter mellan olika trafikantgrupper, extremt god miljöbalans eller möjlighet att åstadkomma en sådan, naturnära bebyggelse överallt och är extra attraktiv med många vattendrag och kustnära lokalisering.

Bifogad kartskiss är naturligtvis väldigt schematisk. Vägarna behöver / bör kanske inte heller vara spikraka, allt behöver inte vara symmetriskt likformat. Zonernas bredd avgörs till viss del av vilken typ av bebyggelse som väljs och naturligtvis av topografin i övrigt.

Och så till det viktigaste – när en tätortsplan väl fastställts skall den verkligen vara permanent över en lång tid – åtminstone i klass med nationalparker och naturreservat. Det skall inte gå för penningstarka intressen att köpa sig förbi strandskyddet eller för politiska partier att kuppa igenom nya regler i nästa val. Det finns så mycket annat man kan ägna sig åt.

Enkel och lättfattlig zonerings av motorfordonshastigheter skall gälla. 30 km/tim inom zon A, C och E. 50 km/tim på kringfartsleder, 70 km/tim på E(uropa)-vägarna innanför zon E och 90 km/tim utanför.

Tätorter planerade på detta sätt skulle bli verkligt människo- och miljövänliga. Vill man bygga upp helt nya samhällen kunde man lätt följa dessa principer. Men även redan uppbyggd stadsmiljö måste kunna omformas, även om detta förstås kommer att ta mycket längre tid. Och det är viktigt att vi börjar snarast – vi har bara en livstid var här på jorden. Om vi inte lyckas få en miljö i balans inom kort, har vi inte ens detta.

Först till kvarn får som alltid mala och SCS har därför bokat in kansliet på en av de gröna holmarna ute i havsbandet mellan E1-an och E7-an.



När vi sedan lyckats bygga om våra städer på detta sätt, hinner du koppla av och kanske meta upp en firre.