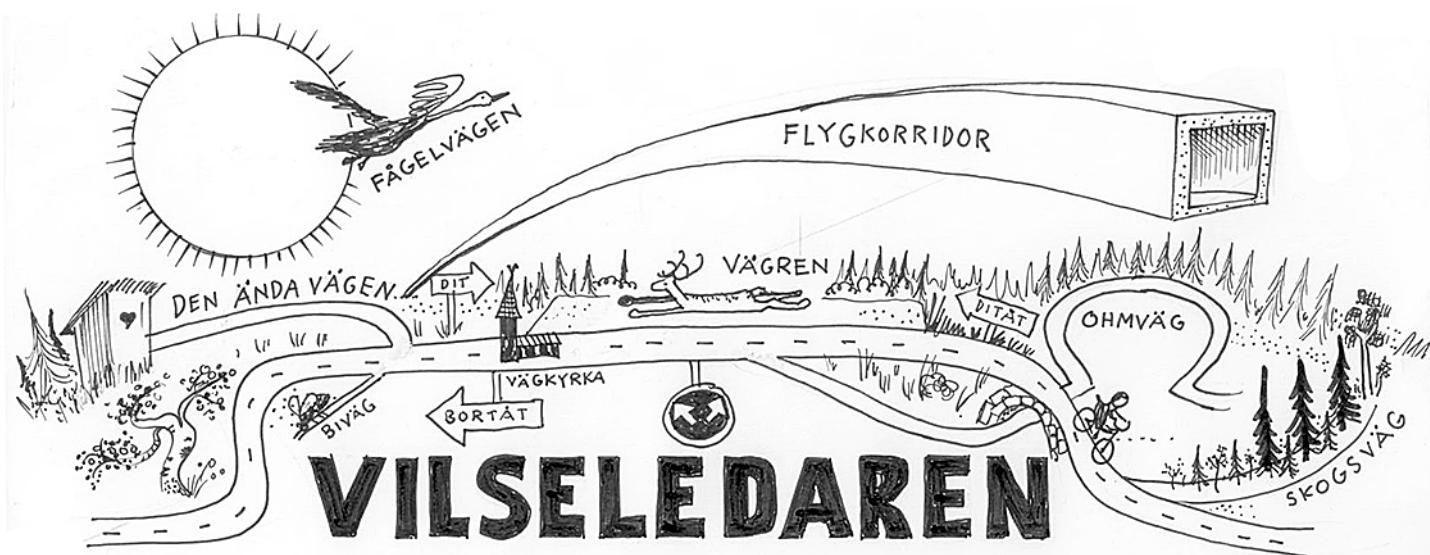


Idealsamhället – Utopia



Alla, utom kanske företrädare för motor-industrin och dess organisationer, inser numera – att vi inte kan låta livsmiljön påverkas och "utvecklas" efter senare års trafikprognoser. Kraftig miljöpåverkan konstateras över hela planeten och blir mest uppenbar inom och i närheten av våra större tätorter.

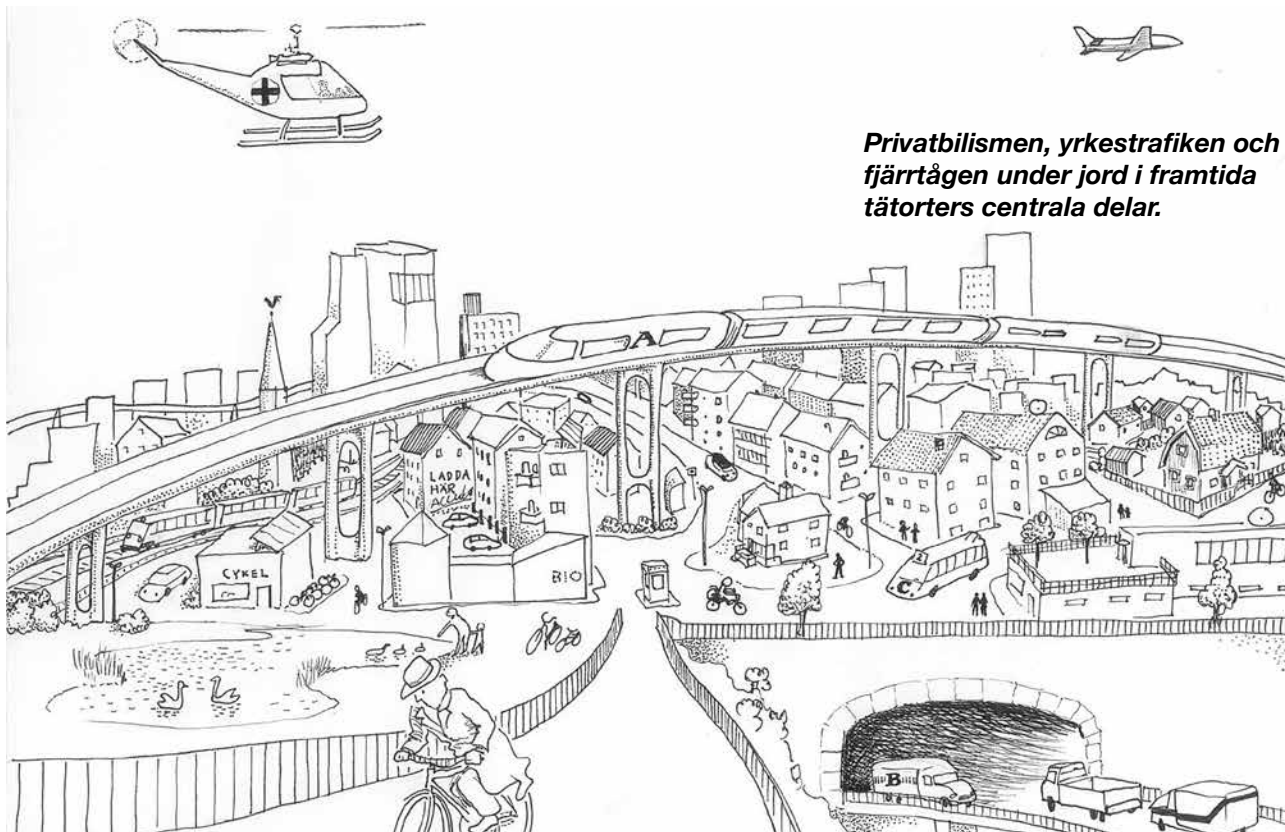
I större städer skapar motortrafiken sedan länge mängder av problem – värst är kanske trängseln och luftföroreningarna. Dessa problem måste nu åtgärdas snabbt, för att våra tätorter ska bli uthärdliga – vad gäller buller, korrosion, olycksrisker, stress och brist på livsutrymme. Radikala insatser fordras.

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

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

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 bostadsmiljö och stora trafikleder. Platsbrist i markplan tvingar här fram radikala lösningar. Våra tätorter bör därför endast tillåtas växa upp till en viss gräns, sedan ska det vara stopp. Då får man välja att expandera på annat håll.

Dagens tätorter (de flesta av dem) karakteriseras tyvärr av riktiga lappverk. Mycket få kännetecknas av långsiktig planering och bilismen



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

dominerar överallt genom sina starka lobbygrupper. Demokratiernas samhällspolitiker ska ständigt stå till svars inför en ensidigt påverkad, kortsiktigt tänkande och ofta i miljöfrågor okunnig opinion. Då är det inte förvånande att livsutrymmet ser ut som det gör. Och inom diktaturerna är det förstås ännu värre.

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

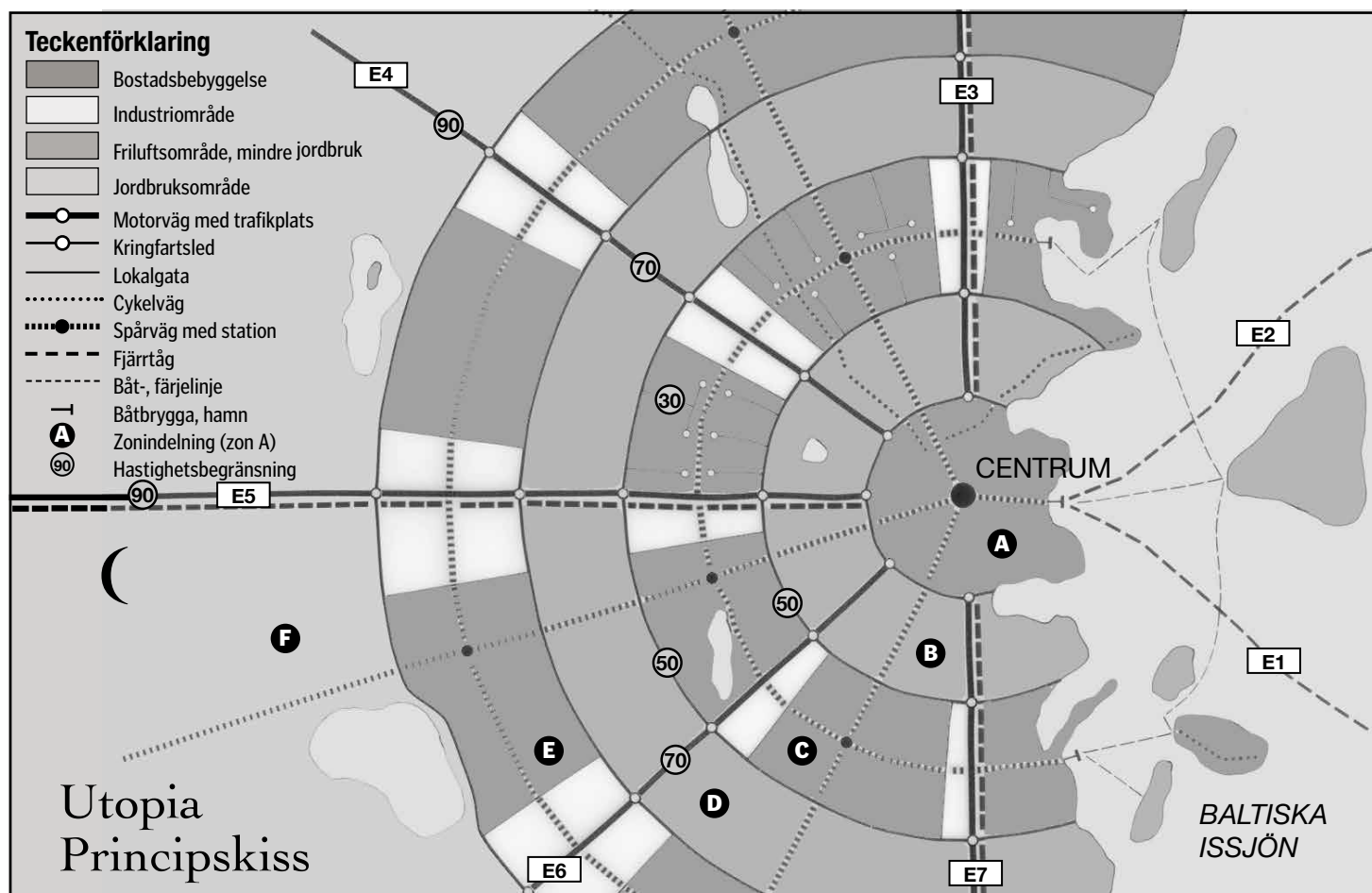
I LUFTEN – Den lokala spårbundna kollektivtrafiken, tystgående på magneträls – mycket attraktiv och snabb och med fin utsikt. Passagerar-flyget skärs ner och tillåts endast utanför bostadsbebyggelsen. Polis, ambulans och brandkår huvudsakligen via helikopter.

PÅ MARKEN – Bilism i ett helt separerat trafiksystem, där gång och cykel i blandtrafik endast förekommer vid fordonshastigheter under 30 km/tim. Vidare regional- och fjärrtågstrafik helt planskilt. I tätorternas helt "bilfria" centrala delar sköter eldrivna fordon all varu-distribution (se nedan).

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

PÅ VATTNET – Ytfartyg ungefär som i dag, men med betydligt större godstransportuppgifter – privat båttrafik måste reduceras. Fler färje-förbindelser och enklare brokonstruktioner ersätter dagens jättelika brobyggen, vilka till stor del blir överflödiga.

Givetvis måste höga miljökrav ställas på alla fordonsslag inom det framtida "idealsamhället". Systemen kan byggas ut succesivt och detta kan kanske ta uppåt ett århundrade att åstadkomma. Men det bör vara möjligt i en civiliserad värld som vår. Det gäller bara att komma igång – sedan brukar det ena ge det andra.



Som skissats ovan bygger vårt idealsamhälle på högsta möjliga trafik-säkerhet och ett minimum av miljöstörande transporter. Detta fordrar givetvis en stram planering samt en maximering av storstadstillväxten – dvs till den nivå där nackdelarna börjar övertrumfa fördelarna vad gäller kostnader och konsekvenser av ett antal olika faktorer.

Samhället Utopia

Inom kartskissens olika zoner föreslår vi följande :

Inom A-zon – Förslagsvis max 50.000 invånare, ingen industri, endast 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. I princip ingen motorfordonstrafik. Rikligt med cykel- och vandringsleder, annars inga anläggningar annat än i kanterna. Tåg, motorvägar och kringfartsleder med små barriär-effekter.

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 industri-områden, glesare bebyggelse. Flygtrafik endast utanför zon E.

Tätorter uppbyggda efter denna modell har få konfliktpunkter mellan trafikantgrupper, extremt god miljöbalans alternativt möjlighet att åstad-

komma en sådan, naturnära bebyggelse överallt. Extra attraktiv bostadsmiljö med många vattendrag och kustnära lokalisering.

Bifogad kartskiss är naturligtvis väldigt schematisk. Vägarna behöver inte (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 och nått sin maxgräns ska den vara permanent skyddad över en lång tid – åtminstone i klass med nationalparker och naturreservat. De ska inte gå för penningstarka intressen att köpa sig förbi strandskydd eller för politiska partier att kippa igenom nya regler i nästa val. Det bör finnas så mycket annat man kan ägna sig åt.

Enkel och lättfattlig zonerings av motorfordons-hastigheter ska 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 samt 90 km/tim eller mer utanför denna – för den i framtiden helt eldrivna fordonsflottan.

Tätorter planerade enligt denna mall blir verkligen människo- och miljövänliga. Vill man bygga upp helt nya samhällen bör man följa dessa principer från start. 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 detta arbete snarast – vi har bara en livstid vardera här på jorden. Om vi inte lyckas få en miljö i balans inom kort, har vi inte ens detta.

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

När vi byggt klart våra städer efter denna mall, kan vi slappna av och meta upp en firre.



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