



Det här verket har digitaliserats vid Göteborgs universitetsbibliotek och är fritt att använda. Alla tryckta texter är OCR-tolkade till maskinläsbar text. Det betyder att du kan söka och kopiera texten från dokumentet. Vissa äldre dokument med dåligt tryck kan vara svåra att OCR-tolka korrekt vilket medför att den OCR-tolkade texten kan innehålla fel och därför bör man visuellt jämföra med verkets bilder för att avgöra vad som är riktigt.

This work has been digitized at Gothenburg University Library and is free to use. All printed texts have been OCR-processed and converted to machine readable text. This means that you can search and copy text from the document. Some early printed books are hard to OCR-process correctly and the text may contain errors, so one should always visually compare it with the images to determine what is correct.



**Rapport**

**R30: 1977**

811

**Byggnadsstatik**

# **Medborgarinflytande i kommunal planering**

**Försök till utvärdering av  
trafiksamrådet i Stockholm  
1973—1974**

**Tom Miller  
Ralf Österberg**

**Byggforskningen**

TEKNISKA HÖGSKOLAN I LUND  
SEKTIONEN FÖR VÄG- OCH VATTEN  
BIBLIOTEKET

R30:1977

Medborgarinflytande i kommunal planering  
Försök till utvärdering av trafiksamrådet  
i Stockholm 1973 - 1974

Tom Miller  
Ralf Österberg

Denna rapport hänför sig till forskningsanslag 740608-6 från  
Statens råd för byggnadsforskning till Institutionen för sam-  
hällsbyggnad, Tekniska högskolan, Stockholm.

Nyckelord:

Beslutsprocesser  
Planering  
Kommuner  
Trafikanering  
Medborgardeltagande  
Medinflytande  
Närdemokrati

UDK 711.1:711.7  
321.7

R30:1977

ISBN 91-540-2691-1  
Statens råd för byggnadsforskning

LiberTryck Stockholm 1977



# INNEHÅLL

---

	Sid
<b>INLEDNING</b>	1
UTVÄRDERING AV FÖRSÖK ATT ÖKA MEDINFLYTANDE	3
HYPOTESER BETRÄFFANDE SAMRÅDETS UTFALL	8
<b>SAMRÅDETS BAKGRUND</b>	11
VARFÖR TRAFIKSANERA?	12
Trafiksanering blir kommunal policy	17
Högertrafikomläggningen 1967 och trafikdebatten	19
Trafiksanering på försök: Östermalm och Aspudden	20
VARFÖR SAMRÅDA?	26
Hur idén om samråd växte fram	27
Samrådets syfte	33
<b>SAMRÅDETS GENOMFÖRANDE</b>	39
HUR SAMRÅDET FUNGERADE	40
Förberedelser för samrådet	40
Rekrytering av samrådsdeltagare	42
Samrådsgruppernas sammansättning	44
Samrådsdeltagarnas inställning i vissa trafikfrågor	49
DE BERÖRDA PARTERNAS INSTÄLLNING TILL SAMRÅDET	56
Tjänstemännen	56
Samråd och demokrati	57
Representativitetsproblemet	58
Samråd som arbetsform	60
Politikernas roll i samrådet	63
De förtroendevalda	64
Deltagarna	70
<b>SAMRÅDETS RESULTAT</b>	74
PEDAGOGISKA RESULTAT: KUNSKAPSUTBYTE OCH SKAPANDE AV NYA KUNSKAPER	75
Har samrådet varit ett effektivt sätt för kommunen att förmedla kunskaper och information om planförslagen och planeringen till invånarna?	79

Har informationen varit användbar för samrådsdeltagarna?	80
Har samrådet varit ett effektivt sätt för kommunen att förbättra sitt beslutsunderlag?	85
<b>POLITISKA RESULTAT</b>	89
Tjänstemännen	89
De förtroendevalda	91
Partipolitiska resultat	92
Samrådsdeltagarna	94
Olika vägar till påverkan	94
Samrådssynpunkternas påverkan på trafiken och på kommunens planering	98
Förändringar i söderort	100
Förändringar i västerort	128
Förändringar i innerstaden	133
Samrådsdeltagarnas inflytande	142
Slutsatser beträffande politiska resultat	144
Epilog	146
 <b>SAMMANFATTNING</b>	 150
Samrådets bakgrund	151
Samrådets genomförande	153
Samrådets resultat	154
 <b>REFERENSER</b>	 159
 <b>BILAGOR</b>	 162
Bilaga 1: De kommunala organ som ansvarat för trafikplaneringen i Stockholm	162
Bilaga 2: Beskrivning av uppläggning och inne- håll i de planförslag vi studerat	164
Bilaga 3: Förklaring till kartorna	166

## INLEDNING

---

Hösten 1973 fick vi - författarna till denna studie - reda på att Stockholms kommun skulle anordna ett samråd med lokala organisationer kring trafiksaneringsförslag i de olika stadsdelarna. Eftersom vi båda på var sitt håll hade engagerat oss i trafikfrågor sedan flera år, blev vi utsedda av våra respektive föreningar att delta i samrådet.

Möjligheten att genom egna erfarenheter studera ett försök med medborgardeltagande i planering intresserade oss. Vi fick själva uppleva några av de möjligheter och problem som det kan innebära att "delta i planeringen" på detta sätt. Det var sedan naturligt att vi bägge valde att använda dessa erfarenheter när vi hösten 1974 sökte lämpliga fall för forskning om medborgarinflytande i planering.

Vi har nu i två omgångar - tre månader under våren 1975 och fyra månader under våren och sommaren 1976 - studerat trafiksamrådet, dess bakgrund och dess resultat. En olycklig omständighet för vår studie är att kommunens tidtabell för behandling av trafiksaneringsplanerna har brustit flera gånger. Vi hade för avsikt att följa trafiksaneringsplanerna genom behandlingen i de kommunala förtroendeorganen fram till ett beslut i kommunfullmäktige.

När nu behandlingen blivit försenad med tre år, spricker också våra planer. Vi är tvungna att avsluta vårt arbete flera månader innan planförslagen är slutbehandlade. Detta betyder att vi har varit tvungna att förändra studiens inriktning något. Vissa slutsatser om samrådspunkternas behandling i beslutsprocessen kommer vi inte att kunna dra.

Vi tror ändå att det underlag vi haft till förfogande räcker för en del intressanta slutsatser om samrådet och dess värde.

Trafiksamrådet var en stor satsning - utan tvekan det största samrådsförsök som hittills gjorts av en svensk kommun kring en planeringsfråga. De 600 deltagarna lade ner 7000 timmar på samrådsmöten och åtskilligt mer tid på förberedelser och kontakter med sina organisationer. Kommunens 50 inblandade tjänstemän ägnade 8500 timmar åt samrådet.

Grupperna har gjort förslag, utarbetat rapporter, ökat sina egna kunskaper om trafikfrågor. Massmedierna har ägnat ett stort antal artiklar åt samrådet. Kommunen har tagit emot över 500 brev och skrivelser från organisationer och enskilda i samband med samrådet.

Enbart samrådsverksamhetens omfattning motiverar en grundlig studie av dess resultat och värde för de olika berörda parterna. Försöket erbjuder dessutom ett rikligt empiriskt material, som kan bidra till större förståelse av problem förknippade med medborgarinflytande i kommunernas planering. Studien av trafiksamrådet kan t ex antyda vilket utrymme som finns för ett ökat medinflytande, och vilka hinder som måste övervinnas.

De nyckelfrågor vi har försökt att besvara gäller hur och varför samrådet kom till, hur samrådssynpunkterna har tagits omhand i den kommunala planeringen och slutligen vilken nytta de olika parterna har fått av samrådet.

## UTVÄRDERING AV FÖRSÖK ATT ÖKA MEDINFLYTANDE

Undersökningen av trafiksamrådet är ett led i våra studier av medborgarinflytande i den kommunala planeringen. De värderingsmässiga utgångspunkterna för studien är följande: Vi anser medborgarnas aktiva medverkan i planeringsprocesser vara en grundförutsättning för ett demokratiskt samhälle. Lokalbefolkningens kunskaper och intresse utgör en enorm potentiell resurs, som idag inte tillvaratas av samhället.

Medinflytandeproblematiken måste även ses i ett jämlikhetsperspektiv. I dagens Sverige finns stora klyftor mellan samhällsklasserna när det gäller förmåga att påverka samhällsutvecklingen och de egna levnadsvillkoren.

Det finns flera skäl varför det blir allt viktigare för invånarna att skaffa sig ett mer direkt inflytande över den kommunala planeringen. För det första har kommunernas verksamhetsområde utökats, och berör de flesta sidor av människornas levnadssituation. För det andra begränsar den ekonomiska krisen kommunernas möjligheter att satsa på kollektiva nyttigheter såsom barntillsyn, kollektivtrafik och åldringsvård. De fördelningspolitiska aspekterna av den kommunala politiken växer i betydelse och det är angeläget att även resurssvaga grupper får möjligheter att ställa krav.

Det parlamentariska systemet förmår av olika skäl inte garantera att planeringen kommer alla befolkningsgrupper till gagn. De flesta kommuninvånare har för närvarande ytterst små möjligheter att påverka kommunala beslut. Detta gäller framförallt de grupper som har bristande ekonomiska och politiska resurser och som är i största behov av kommunalt stöd.

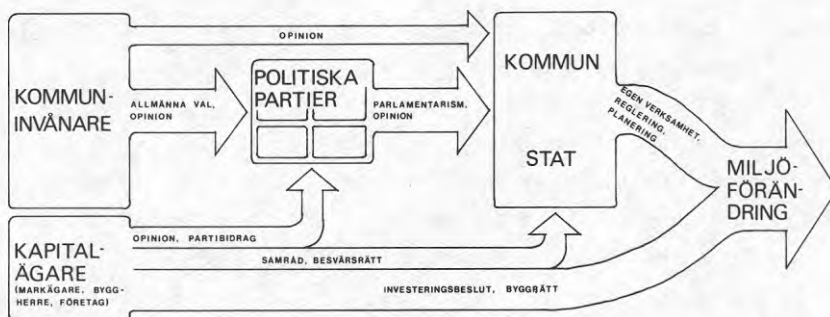
Individer eller grupper kan påverka den kommunala planeringen och miljöförändringar bl a:

- 1) genom val av beslutsfattare,
- 2) genom opinionsbildning (påverkan av politiker och tekniker, remissverksamhet, aktionsgrupper, skrivelser, partiarbete),



- 3) genom investeringsbeslut (markägare, byggherre, långivare eller företag),
- 4) genom markägande i sig (byggnadsrätt, besvärsmätt, rätt till samråd, rätt att tillgodogöra sig markvärdesstegring).

Fig 1. Möjligheter till påverkan av miljöförändringar.



Punkt 1 och 2 kan i princip utövas av alla medborgare. Punkt 3 och 4 däremot förutsätter ägande eller kontroll över mark eller kapital. Det enda sättet för icke-markägare och kapitallösa att påverka planeringen idag är således genom att rösta vid allmänna val och via opinionsbildning.

Varken möjligheten att rösta vid kommunalval eller att bilda opinion ger vanliga kommuninvånare ett avgörande inflytande över kommunala beslut. Den amerikanske statsvetaren Thomas Anton har studerat beslutsprocesser i Stockholm. Han hävdar att:

*"Svenskar har praktiskt taget inga möjligheter att delta i offentligt beslutsfattande förutom vid allmänna val". (1)*

Möjligheten för lokala opinioner att göra sig hörda försvåras enligt Anton av bristen på lämpliga kanaler. Folkomröstningsförfarandet finns inte för kommunala frågor, och andra institutionella former som t ex "hearings" förekommer inte heller.

Anton pekar på ett antal undersökningar som tecknar bilden av en politiskt ointresserad svensk allmänhet, som hellre litar på experter än deltar själva. Bara en försvinnande liten andel av

befolkningen är aktiv inom politiska partier och kan på så sätt påverka kommunala frågor. (2)

Vad beträffar allmänna val finns det ett antal faktorer som begränsar deras effektivitet som instrument för kommuninvånare att utöva inflytande över kommunala beslut. Lokala stridsfrågor påverkar sällan hur folk röstar. I de allra flesta fall bestäms medborgarens val av parti i kommunalvalet av hur han röstar i riksdagsvalet. Den gemensamma valdagen och det faktum att i stort sett samma partier förekommer både på riks- och lokalnivå gör att ytterst få röstar på ett annat parti i kommunalvalet än det de röstar på i riksdagsvalet. Det är dessutom ofta svårt för folk att förstå vilka partier som har ansvar för ett visst kommunalt beslut. Samlingsstyret är en starkt bidragande orsak.

Slutsatsen av detta resonemang blir att de flesta medborgarnas möjligheter att aktivt delta i och påverka planeringsprocessen i en kommun generellt sett är ganska små. Dessutom är möjligheterna till deltagande och påverkan ojämnt fördelade på befolkningsgrupperna i direkt proportion till den ojämna fördelningen av ekonomiska, utbildningsmässiga och politiska resurser.

60-talet kännetecknades bl a av ekonomisk och geografisk koncentration, ökad utslagning på arbetsmarknaden och omfattande miljöförändringar. En allmän politisering av samhället ägde rum. I samband med detta började aktionsgrupper växa fram, som protesterade mot upplevda försämringar i levnadsförhållandena. Grupperna krävde inflytande över förändringar av den egna miljön och den egna situationen.

Dessa krav sammanföll i tiden med helt förändrade planeringsförutsättningar för staten och för de flesta kommunerna. 60-talets snabba tillväxt och koncentration förbyttes i stagnation samtidigt som behovet av statliga ingripanden i ekonomin och lokaliseringsplaneringen tilltog.

Det fanns därför ett växande gehör hos stat och kommuner för att förändra planeringsprocessen. Kommunerna genomförde olika försök



att öka medborgarnas deltagande i planeringen, och statliga utredningar behandlade frågan. Kommunernas försöksverksamhet rörde olika sätt att föra ut information om förestående miljöförändringar. Man var också i några fall intresserad av att ta del av kommuninvånarnas synpunkter på planer och problem.

Hur skall man bedöma de försök som har gjorts av myndigheter och medborgargrupper att förändra planeringsprocessen i riktning mot ökat medinflytande? Till att börja med måste försöket sättas in i ett sammanhang. Vilken planeringssituation har det tillkommit i? Vem har tagit initiativ till försöket och i vilket syfte?

Det kan t ex vara fråga om en "spontan" aktion där människor som berörs av en viss planeringsfråga agerar på olika sätt för att påverka beslutet. Sådana initiativ "underifrån" har sedan slutet av 60-talet tagits av byalag, miljögrupper och andra i nästan hela landet. Syftet har oftast varit att påverka en viss planeringsfråga, t ex rivningen av Münchenbryggeriet i Stockholm, byggandet av ett parkeringsgarage vid Kungstorget i Göteborg eller kraftverksbyggandet i Ljusnan.

Det kan å andra sidan vara fråga om ett kommunalt initiativ med ökat informationsutbyte kring en planeringsfråga. Syftet kan t ex vara att undvika förseningar i planeringsprocessen. Slutligen kan nämnas en tredje typ av försök där initiativet varken kommer underifrån eller ovanifrån utan snarare utifrån. Vi åsyftar de olika formerna för grannskapsarbete, advocacy planning och aktionsforskning där en utomstående expert eller aktivist försöker aktivera invånarna i ett område så att de själva kan förändra sin situation.

Det kan vara svårt att utreda vilka motiv eller syften som ligger bakom de olika parternas beslut att initiera eller medverka i ett sådant försök. Parterna kan av olika skäl inte vilja deklarerera sina verkliga motiv. I vissa fall kan de vara omedvetna om sina egna syften, eller åtminstone oförmögna att klart beskriva dem.

I denna studie har vi försökt konstatera parternas motiv med hjälp av intervjuer och dokumentgranskning. Dessa mer eller mindre uttalade motiv har kompletterats med andra hypotetiska motiv som har funnits spela en roll i jämförbara försök. De påstådda och hypotetiska motiven för att initiera eller medverka i samrådsförsöket tillhör fyra huvudtyper, nämligen: 1) pedagogiska, 2) politiska, 3) sociala samt 4) ideologiska motiv.

Utvärderingen kräver dessutom att försökets resultat och effekter kartläggs. Resultaten är emellertid svåra att entydigt konstatera och härleda. Det är fråga om resultat som vanligtvis inte kan mätas och beskrivas i kvantifierbara termer, t ex förändringar i kunskapsnivå eller politiska styrkeförhållanden. Samrådsförsöket har inte bedrivits som ett kontrollerat vetenskapligt experiment. Det är omöjligt att klart avgränsa det från dess sammanhang i planerings- och beslutsprocessen. Eftersom resultaten har en sammansatt karaktär är det ofta vanskligt att säga i vilken mån de har orsakats av just samrådet.

Utvärderingen blir därför i stora stycken mer resonerande än konstaterande. Hypoteser kan inte verifieras eller falsifieras på ett vetenskapligt tillfredsställande sätt, utan strävan är hermeneutisk - att söka större förståelse av de studerade processerna.

## HYPOTESER BETRÄFFANDE SAMRÅDETS UTFALL

I denna studie försöker vi beskriva trafiksamrådets roll i den kommunala planeringen, hur och varför det kom till, olika parterers inställning till samrådet och slutligen, i vilken mån det har påverkat beslutsprocessen. Både inför och under arbetet diskuterade vi olika hypoteser, framförda av oss själva och andra, om vilka resultat samrådet skulle få.

Samrådets resultat återspeglar till viss del parternas motiv för att initiera eller medverka i det. Resultaten tillhör således fyra huvudtyper: 1) pedagogiska, 2) politiska, 3) sociala samt 4) ideologiska resultat.

De tänkbara pedagogiska resultaten har med förmedling av information och kunskaper och med kunskapsutveckling att göra. De som berörs av planeringen kan i ökad utsträckning få kännedom om den aktuella planeringsfrågan. De kan öka sina kunskaper om planeringens förutsättningar och villkor.

Om deltagandet är i form av diskussioner, kan de som berörs av planeringen förmedla sina egna kunskaper om lokala förhållanden och den egna situationen, sin egen grupps problem, behov och ställningstaganden till planerarna och sinsemellan. Om diskussionerna är återkommande och tillräckligt långvariga, kan dessutom detta dubbelriktade informationsutbyte nå upp till en högre nivå. Kunskaperna tas inte passivt emot utan deltagarna kommenterar varandras inlägg, invänder, bygger på andras resonemang. Kunskapsmängden bearbetas och vidareutvecklas genom dialog. På detta sätt skapar deltagandeprocessen nya kunskaper.

Ett hypotetiskt pedagogiskt resultat är således att samrådet ger upphov till förbättrat informationsutbyte och att det producerar nya kunskaper. Medborgarna och deras organisationer blir bättre informerade om planförslagen och planerarna och politikerna får ökade kunskaper om lokala förhållanden och den lokala opinionen.

Politiska resultat uppnås när faktiska förändringar åstadkoms i verkligheten eller i beslut, eller när någon av de berörda parterna får förändrade möjligheter att hävda sina intressen. Beträffande trafiksamrådet skulle politiska resultat kunna vara:

- 1) faktiska förändringar i trafiksituationen,
- 2) förändrade beslut eller planer rörande trafiken, eller
- 3) förändrade maktförhållanden eller förhandlingsläge parterna emellan som ger en av parterna större möjligheter än tidigare att hävda sina intressen.

Enligt en hypotes skulle samrådet resultera i att lokala organisationer - genom en ökad närvaro i planeringsprocessen - bättre kunde hävda sina intressen. Samrådet skulle t ex kunna ena lokala grupper kring gemensamt formulerade krav, som skulle få ökad kraft p g a publiciteten kring samrådet.

En minst lika sannolik hypotes är att det istället blir kommunledningen som stärker sin ställning. Samrådet kan ses som en metod för konflikthantering där besvärliga röster kan oskadliggöras och där olika intressen kan spelas ut mot varandra. Samråd sker på myndighetens villkor och inom av denna beslutade gränser. Det finns därför stora möjligheter för ett manipulativt utnyttjande.

För att samrådet skulle kunna leda till några mer betydande politiska resultat förutsätts att utrymme kan skapas inom det nuvarande beslutssystemet eller att beslutsprocessen kan förändras avsevärt. Men är det verkligen sannolikt att det kommunala beslutssystemet i Stockholm, som är synnerligen stabilt och välutvecklat, skulle kunna förändras av ett informellt samrådsförfarande?

Stockholm är en stor stad med en omfattande, komplicerad och högt utvecklad byråkrati. Förvaltningarnas och förtroendeorganens arbetsrutiner har utvecklats under en lång tidsrymd. De är tröga och svårpåverkade. Ett effektivt fungerande system har under åren byggts upp med vissa bestämda rutiner för att handskas med konflikter.

Motsättningar mellan förvaltningar kan lösas i arbetsgrupper eller utskott som t ex trafikutskottet eller expertutskottet. Andra formella och informella organ har skapats för att underlätta kontakt och samråd också med utomstående. "Lördagskommittén" där tjänstemän från gatukontoret sammanträffar med polisen och representanter för trafiksäkerhetsföreningen är ett exempel på det.

Internremiss är ytterligare ett exempel på ett sätt att handskas med motsättningar och skapa enighet kring ett förslag. Traditionellt har inte denna långa och mödosamma beredningsprocess haft utrymme för diskussioner med allmänheten. Man har däremot fört förhandlingar med viktigare intressenter i en planeringsfråga.

Nyligen har andra grupper tilltvingat sig en viss insyn i planeringen, och de kommunala myndigheterna har skapat nya former för informationsutbyte. Det är enligt denna hypotes ändå osannolikt att ett nytt element - trafiksamrådet - utan förankring i den kommunala maktstrukturen skulle kunna påverka beslutsprocessen.

De sociala resultaten kallar vi de ökade sociala kontakter som kan bli resultat av ett ökat deltagande. Dessa kontakter kan vara betydelsefulla för människornas livssituation. De kan t ex resultera i organisering där människor går ihop för att lösa vissa gemensamma problem. De kan också öka umgänget och därmed trivseln för människor i ett område eller bringa människor i kontakt med andra grupper.

Ideologiska resultat utgörs av förändringar i samhällstillståndet i förhållande till vissa demokratiska eller sociala ideal. Här gäller det t ex aktivt deltagande i samhällseliga processer som ett mål i sig, makt att bestämma över den egna situationen och jämlikhet i fråga om möjligheter att påverka.



## SAMRÅDETS BAKGRUND

---

I detta kapitel beskriver vi trafiksamrådets bakgrund i 60- och 70-talets förändrade planeringsförutsättningar. Vi upptäckte snart att förståelse för hur och varför samrådet kom till var omöjlig utan studier av det som var föremål för samråd - dvs trafiksanering. Vi har därför försökt teckna en bild av hur och i vilket sammanhang trafiksanering kom att bli en betydande policyfråga för kommunen.

I kapitlet försöker vi besvara frågan: Varför trafiksanera? för att sedan beskriva hur idén om samråd växte fram och vilka motiv och syften som låg bakom. De källor vi använt för detta kapitel är dels intervjuer med kommunens tjänstemän och förtroendevalda som har arbetat med trafiksaneringsfrågor, dels offentliga handlingar såsom nämnd- och utskottsprotokoll, tjänstememorial och dylikt. Av olika skäl har vi valt att inte namnge tjänstemän som vi citerar.

## VARFÖR TRAFIKANERA?

Efterkrigstidens utveckling i Stockholmsområdet präglades av snabb befolkningstillväxt, utbyggnad av stora, sammanhängande bostadsområden och en ambitiös satsning på regionala kommunikationer. Stockholm byggde ett av världens största tunnelbanesystem och samordnade hela den kollektiva trafiken under landstinget. Man planerade och började bygga ett omfattande motorvägsnät.

Mot slutet av 60-talet nåddes höjdpunkten i denna utveckling. Befolkningen ökade som aldrig förr, och kommunernas möjligheter att finansiera expansionen verkade obegränsade. Skatteunderlaget växte ständigt, och prognoserna pekade mot fortsatt oförminskad tillväxt.

De flesta politiker och planerare såg denna tillväxt som något i grunden positivt. Planeringens mål var klara och var inte ifrågasatta. Det gällde att ta hand om tillväxten, att öka boendestandarden och att kompensera de växande avstånden i regionen med snabbare kommunikationer.

De förutsättningar för Stockholms trafikplanering som gällde under efterkrigstiden var:

- o En snabb expansion och strukturomvandling inom det svenska näringslivet, som i Stockholm ledde dels till en kraftig folkökning, dels till en omstrukturering av regionen.
- o En härskande planeringsideologi präglad av en kritiklös tro på tillväxten och teknikens möjligheter, som såg sin primära uppgift vara att underlätta en fortsatt ekonomisk utveckling.
- o Växande resurser till trafikbyggen.

Även om befolkningstillväxten i Stockholmsregionen inte var anmärkningsvärt stor i internationellt perspektiv, antog utbyggnaden väldiga proportioner pga den snabbt stigande utrymmesstandarderna. Under 60-talet byggde Sverige långt fler bostäder per 1000 invånare än något annat land i världen, och en stor del av dessa byggdes i Stockholmsregionen.

Principerna för regionens utbyggnad påverkades av Stockholms kom-



muns väldiga markinnehav och av internationella planeringsidéer - bl a av de engelska "new towns". Redan i slutet av 40-talet klarade bilden av regionens framtida struktur. Nya stadsdelar skulle ligga som pärlband längs radiella spårförbindelser som strålade ut från ett centralt arbets- och handelscity.

Den snabba tillväxten och omfattande förändringar i näringslivets struktur som ägde rum under 50-talet påkallade en vidareutveckling av riktlinjerna för regionens utbyggnad. En relativt liten, kompakt, för kollektivtrafik uppbyggd stad skulle omstruktureras till en större, mer utspridd, funktionsuppdelad och bilanpassad region med en "enhetlig arbetsmarknad". Stads kärnan skulle få en betydande roll i den nya regionen, och dess trafikförsörjning gavs högsta prioritet.

Huvudlinjerna i Stockholms trafikplanering växte fram ur arbetet med cityregleringen, generalplanarbetet och regionplaneringen. Trafiknätet som planerades under 40-talet hade blygsamma mått. Detta berodde inte bara på en kraftig underskattning av befolkningsutvecklingen, utan också på bilismens utveckling. Planerarna och styresmännen trodde på bilen som oöverträffat förflyttningsmedel, men inte att den kunde bli var mans egendom eller att staden kunde omdanas helt efter bilens krav.

Under 50- och 60-talen blev planerarna och de flesta politikerna överbevisade om att bilen mycket väl kunde och borde bli samhällets huvudkommunikationsmedel, och att städer och regioner kan och bör omdanas för att passa bilismen. Boken *Bilstaden* (KTH, 1960) ger inblick i hur de som ledde arbetet med Stockholms planering under 50- och 60-talen såg på bilismen och på samhällsutvecklingen överhuvudtaget. Boken består av dessa personers intryck efter en resa till USA och funderingar kring temat "bilstaden". Dåvarande borgarrådet, sedermera SL-chefen, Helge Berglunds inlägg är representativt:

*"Bilismen påverkar samhällsbyggandet inte bara direkt genom att den kräver ökad rörelsefrihet och därför också kräver en ny skala i stadsplanerna. Den påverkar också individens övriga levnadsvanor och därigenom indirekt stadsbyggandet ... Detta är nog en oemotståndlig utveckling, som stadsbyggandet alltså har att anpassa sig efter." (3)*

Denna syn på bilismen återspeglas också i planerna från den tiden.

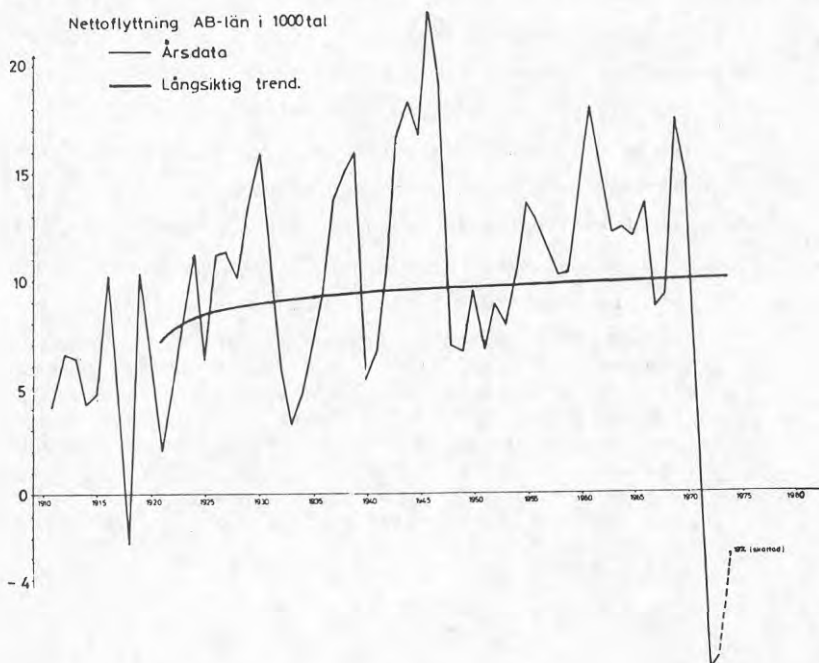
Den uttrycks klarast i Regionplan 58 för Stockholmstrakten:

"... trafiken till centrum från ytterområdena under andra tider än då det råder topptrafik till väsentlig del skall kunna tillgodoses med privatbilar ... Inom de yttre delarna av regionen ... kan det enligt planförslaget förmodas att bilen - eventuellt kompletterad med viss busstrafik - så småningom skall överta alla lokala trafikuppgifter." (4)

Att åstadkomma en så pass radikal omdaning av trafiksystemet skulle kräva enorma resurser. Planerarna var övertygade om att resurserna fanns. Prognoserna förutspådde en exponentiell ökning av det skattemedel som kunde göras tillgängliga för vägbyggande. Så sent som 1968/69 räknade teknikerna och politikerna med att den årliga ökningen av statsbidraget till vägbyggandet i regionen skulle uppgå till 8%.<sup>(5)</sup>

I samband med lågkonjunkturen kring 1970, men nästan utan förvarning vände hela den regionala utvecklingen i Sverige. Prognoser kullkastades, trafikplaneringens förutsättningar förändrades radikalt. En förväntad ökning av Stockholmsregionens befolkning med 40.000 under 1970 blev bara några tusen, och året därpå hade regionen nolltillväxt.

Fig 2. Nettoflyttningen till Stockholms län 1910-1974.  
Källa: Stockholms generalplaneberednings kansli,  
PM 1974-10-28 (perioden 1910-1974).



Regionens andel av statsbidragen till vägbyggandet har minskat kraftigt under 70-talet. Stockholms kommuns andel av dessa bidrag minskade från 26% under perioden 1964-68 till 10% under 1973-77. Även i absoluta tal minskade Stockholms andel. Under femårs-perioden 1976-80 skulle enligt Vägverkets fördelningsplan kommunen få i genomsnitt 32 miljoner kr/år. Kommunens eget redovisade behov av statsbidrag uppgår till 75 miljoner kr/år, alltså mer än dubbelt så mycket.<sup>(6)</sup>

Det kommunala skattestoppet och kraftigt ökade kommunala utgifter omöjliggör för Stockholm att ersätta uteblivna statsbidrag med egna medel.

Ytterligare en förändring hade inträffat. Trafikens avigsidor började uppmärksammas alltmer och framkallade negativ opinion och aktiva protester mot trafikplaneringens inriktning. I och med den växande medvetenheten och kritiken mot 50- och 60-talsplaneringens mål och resultat, började också en annan problemsyn att växa fram.

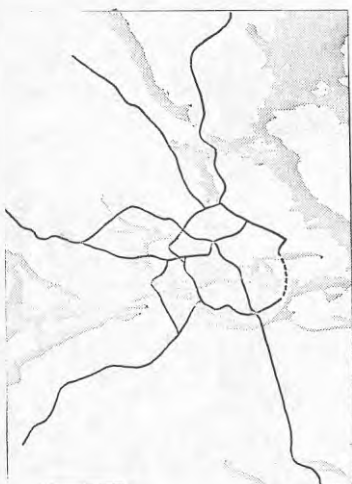
Det som hände var att det synsätt och de problem som helt dominerade trafikplaneringen under tidigare decennier började ifrågasättas och kompletteras. I Trafikplan 75 (huvudtext, s 19) påpekas att

*"Tidigare trafikplanering hade att möta kraven från befolknings-tillväxt och bebyggelsens utbredning. Man mötte kraven genom att bygga ut både tunnelbana och kapacitetsstarka vägar."*

Planeringen under 40-, 50- och 60-talen var huvudsakligen inriktad på att anpassa trafikbyggandet efter de krav som "utvecklingen" ställde. Den utgick från målet att öka trafiknätets effektivitet, dvs framkomligheten, minska restiderna och nedbringa olycksriskerna för biltrafiken. Biltrafikens negativa följder som buller, luftföroreningar, utarmning av den kollektiva trafiken och uppsplittring av den befintliga staden tilläts föga påverka planeringen.

Med den nya situation som inträffade för trafikplaneringen efter början av 70-talet, tvingades politikerna och planerarna att även ta hänsyn till dessa andra problem - framförallt miljöeffekter, de billösa situation och bristande ekonomiska resurser. I Östermalm: uppföljning av trafikomläggning 1974 konstateras:

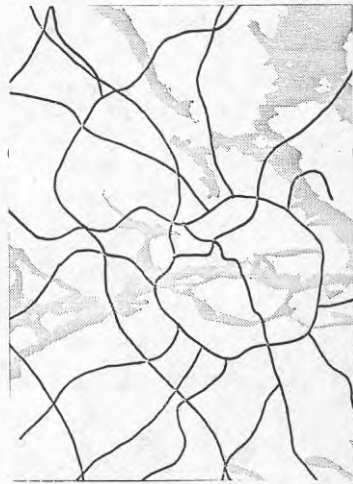
Fig 3. DEN SOM GAPAR ÖVER MYCKET... Trafikledsplaner för Stockholmsområdet mellan 1952 och 1975. Tillväxtoptimismen under 50- och 60-talet kulminerar i Skiss 66 till regionplan. Konfrontationen med sinande statsbidrag och befolkningsstagnation under 70-talet suddar ut den ena planerade leden efter den andra.



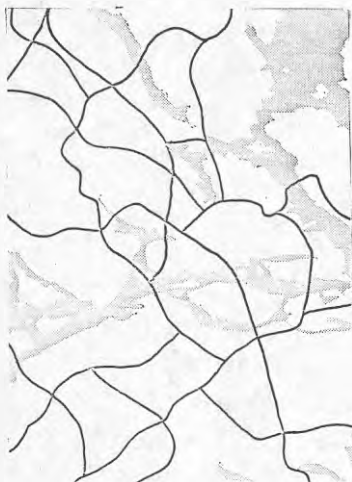
Generalplan för Stockholm  
1952



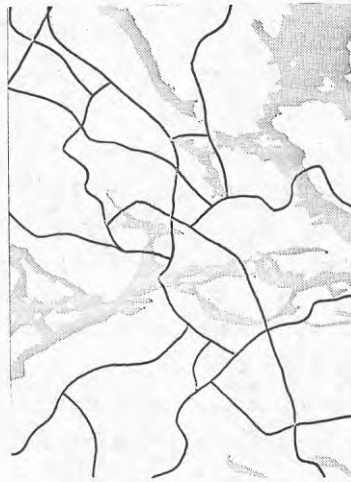
Regionplan för Stockholmstrakten  
1958



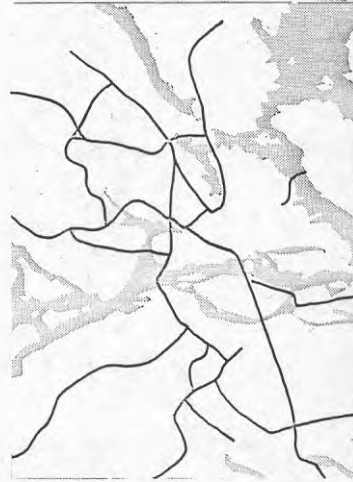
Skiss till Regionplan för  
Stockholmstrakten 1966



Regionplan 1970 för Stock-  
holmstrakten



Förslag till regionplan  
1973 för Stockholms län



Trafikledsplan 1975



*"I Stockholm pågår en omprövning av de trafikpolitiska målsättningarna i sextitalets kommunala översiktsplaner ... Sedan dessa planer utarbetades, har den starkt växande bilismens negativa sidor för miljö och trafiksäkerhet uppmärksammats allt mera." (7)*

### Trafiksanering blir kommunal policy

Redan under 40-talet var planerarna medvetna om att den tilltagande bilismen inte kunde fortsätta växa oreglerat på det befintliga gatunätet. De internationella idéerna om "differentiering" (åtskillnad) av gång- och körtrafiken togs upp för första gången i Stockholm i 1945-års principplan för Norrmalmsregleringen.

Där framhålls inte enbart trafiktekniska skäl och angelägenheten av att nedbringa olycksfallsfrekvensen, utan även att differentieringen tillgodoser kraven från köpmännen om bästa möjliga butiksmiljö.

Sedan början av 60-talet hade Scaftgruppen vid Chalmers systematiserat idéerna om trafikdifferentiering. I slutet av 60-talet tog de upp problemet med trafikdifferentiering inom befintliga bebyggelseområden. Scafttrapporterna om separering av trafikslagen och om ett hierarkiskt uppbyggt trafikinät påverkade trafiktekniker och planerare starkt under 60-talet.

*Fig 4. Trafikschema för sekundär- och matarleder. (Ur SCAFT 1968, Riktlinjer för trafikplanering med hänsyn till trafiksäkerhet. Statens planverk, publikation nr 5, 1968.)*



De låg till grund för Stockholms stadsbyggnadskontors planering av nya förorter, och vissa tekniker började intressera sig för en tillämpning av principerna även inom äldre stadsdelar.

År 1963 ritade Ing Bengt Matern vid Stadsbyggnadskontoret ett trafikdifferentieringsförslag för hela innerstaden. Syftet var att få bort "silningen" genom bostadsområdena. Genomfartstrafiken hänvisades till kringgatorna och bostadsenkla ver skapades med återvändsgator. Förslaget fick aldrig en formell behandling, men det hängde i lokalerna under några månader och på det sättet kan det ha påverkat andra tekniker.

Arkitekterna Hans Fog och Bernt Sahlin fick i början av 60-talet i uppdrag av Stockholms byggnadsnämnd att undersöka "med vilka olika tekniska åtgärder bostadsmiljö och trafikbetingelser kan förbättras vid förnyelse av bostadsbebyggelse i innerstaden ...". Det område som skulle studeras var Södra Katarina på Södermalm.

Arbetet resulterade i en publikation, *Stadier i stad*, som trycktes 1963 av Stadsbyggnadskontoret och redovisades för Byggnadsnämnden i maj 1964. I denna bok formulerade Fog och Sahlin en målsättning för Södra Katarinas trafiksystem (s 75):

*"Emedan området är och skall förbli ett bostadsområde, bör motortrafiken nedbringas till ett minimum inom området, dels av hygieniska skäl och dels av säkerhetsskäl. Ingen genomfartstrafik bör därför kunna förekomma. Alla fastigheter bör kunna nås med bil. Så stor del av trafikarbetet som möjligt bör överföras till de omgivande huvudgatorna. Gatumarken bör disponeras så att endast absolut erforderlig yta avsätts för motortrafik."*

Fig 5. Trafikdifferentieringsförslag för Södra Katarina.  
(Ur Fog och Sahlin, *Stadier i stad*, 1963, s.82).

Trafiksystem 1963



Trafikdifferentiering



Olika principer för att uppnå målet redovisades. I sitt förord till studien skrev dåvarande stadsbyggnadsdirektören Sidenbladh:

*"Slutligen kan man med ledning av detta saneringsexempel planlägga en snabbt genomförbar omdisposition av den nuvarande gatuytan, varigenom en bättre differentiering mellan körtrafik och gångtrafik kan ernås ..."*

Arbetet med trafikdifferentiering blev en viktig beståndsdel i sammanställningen av planutredningen Söder 67 och programskriften Trafik 67. Söder 67 presenterades för Stadsfullmäktige 1968. I skriften anges målsättningar som differentiering av gång- och körtrafik och förhindrande av genomsilning i bostadsområdena. Trafik 67-arbetet med trafikstandard och trafiksystem i innerstaden utgick från liknande tankegångar.

I dessa trafikdifferentieringsförslag var ökad trafiksäkerhet en överordnad målsättning. Framkomligheten för bilarna skulle ökas, men trafiken skulle ledas utanför de egentliga bostadsområdena. Söder 67 förutsatte trafikledsbyggen av enorma mått med förödande ingrepp i bebyggelsen.

Under 1967 och 68 skissade några tjänstemän på Stadsbyggnadskontoret på ett trafikdifferentieringsförslag för Östermalm. Arbetet resulterade i en utställning på Stockholmsterrassen och sedan i ett skissförslag som demonstrerades för Byggnadsnämnden. En viktig skillnad mellan detta förslag och Söder 67:s trafikdifferentiering var att Söder 67 förutsatte utbyggnad av nya leder medan Östermalmsförslaget kunde genomföras på det befintliga gatunätet.

### Högertrafikomläggningen 1967 och trafikdebatten

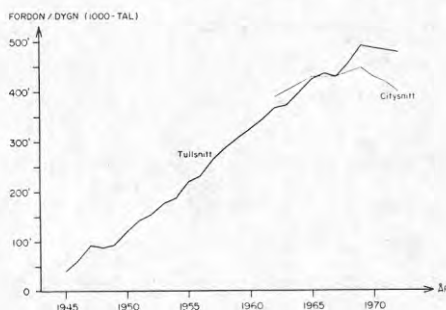
Högertrafikomläggningen hösten 1967 var den dittills största trafikregleringen i Stockholm. Man passade då på att öka framkomligheten för bilarna genom enkelriktning av gatunätet, stopp- och parkeringsförbud, förändrad signalreglering, borttagande av spår-vagnarna och ombyggnad av vissa gatukorsningar.

*"Åtgärder som syftade till att skapa säkrare och bekvämare trafikförhållanden för övriga trafikantgrupper liksom att skapa en mer störningsfri trafikmiljö fick stå tillbaka för biltrafikens krav." (8)*



En tjänsteman på Gatukontoret påminner sig hur trafiksaneringsdiskussionerna fick vind i seglen efter denna omläggning. Förut smög sig trafiken på folk, men efter högertrafikomläggningen framstod trafikens avigsidor tydligare. Det var också efter 1967 som trafik- och miljödebatten i Stockholm tog fart.

Fig 6. Trafikutvecklingen över tullsnittet 1945-1973. (Ur Trafikprogram för Stockholm. Diskussionsunderlag 1973, s.24.)



Tidigare diskussioner om trafikkdifferentiering hade gällt omfördelning av trafiken och separering av trafikslagen. Nu ifrågasattes på allvar i debatten den växande biltrafiken och dess negativa konsekvenser. Människor i vissa stadsdelar t ex Aspudden och Gamla Stan krävde åtgärder mot biltrafiken i bostadsområdena.

1970 genomförde en arbetsgrupp inom Gatukontoret trafikreglering i Gamla Stan. Regleringen föregicks av kontakter med vissa lokala grupper. Eftersom problemen var avgränsade och motsättningarna inte så stora kunde regleringen genomföras utan större svårigheter.

#### Trafiksanering på försök: Östermalm och Aspudden

Den 19 januari 1970 behandlade dåvarande Stadsfullmäktige ett "Förslag till program för differentiering av gatunätet i innerstaden". Förslaget syfte var:

*"att förhindra den genomsilande biltrafiken i malmarnas bostadsområden. Vidare skulle förslaget på lång sikt*

*medföra en avsevärt förbättrad trafikmiljö med bl a minskat buller, mindre avgaser, mindre olycksrisiker, bättre förhållanden för de gående." (10)*

I förslaget skisserades målsättningar för den långsiktiga planeringen av innerstadens trafiknät. Ett långsiktigt trafikregleringsprogram utifrån dessa målsättningar skulle kräva byggande av nya avlastande leder och rivning och ombyggnad av hela stads- partier. Fullständigt genomförande av detta program skulle bli tids- och kostnadskrävande.

Därför föreslogs en första trafiksaneringsstapp med förbättringar som kunde genomföras omedelbart. Denna stapp skulle utformas som "praktiska prov" inom ett område på Södermalm och ett på Östermalm.

Gatukontoret anmärker i sitt yttrande över förslaget att de allmänna målsättningarna gäller trafiksäkerheten medan målsättningarna för tillämpningen i Södra Katarina och på Östermalm har utvidgats:

*"Förutom att skapa en trafiksäker miljö vill man sanera bort de olägenheter i form av buller och avgaser som den expanderande bilismen medför för de i staden verksamma och boende." (11)*

Målsättningarna för trafiken har alltså utvecklats från trafikdifferentiering för ökad framkomlighet och säkerhet till sanering för att få bort negativa miljöeffekter.

Förslaget antogs av ett nästan enigt Stadsfullmäktige. Flera talare underströk att åtgärder måste till för att förbättra miljön - särskilt i innerstaden. Debatten var kort och bara en enda ledamot - fru Thyra Bratt (m) från Östermalm - ifrågasatte förslaget. Hon befarade att försöket med trafiksanering på Östermalm kunde medföra negativa konsekvenser för stadsdelen, bl a en ökad trafik(!) som kunde lockas dit av förbättrad framkomlighet. <sup>(12)</sup>

En arbetsgrupp underställd Generalplaneberedningens trafikpolitiska kommitté utarbetade under 1970-71 konkreta förslag till sanering av Östermalmstrafiken och Trafikpolitiska kommittén beslutade under sommaren 1971 att en översiktlig trafiksaneringsplan för innerstaden skulle göras.

Först den 10 april 1972 fick fullmäktige åter möjlighet att debatera och ta ställning till trafiksanering. De skulle besluta om ett "Förslag till riktlinjer för trafiksanering" och om konkreta saneringsförslag för både Östermalm och stadsdelsgruppen Liljeholmen - Mälarhöjden.

I förslagen talade man inte längre om "trafikdifferentiering" utan om trafiksanering, vilken definierades som:

*"förändringar av det befintliga gatunätet som syftar till att öka trafiksäkerheten, minska störningarna och i övrigt förbättra miljön." (13)*

Efter en kort debatt kunde riktlinjerna antas utan omröstning av Kommunfullmäktige. Beslutet innebar att kommunen förpliktade sig att satsa hårt på trafiksanering för att förbättra bostads- och trafikmiljön. Samtliga stadsdelar byggda före 1950 skulle trafiksaneras inom fem år.

När fullmäktige behandlade de konkreta trafiksaneringsförslagen för Östermalm och Liljeholmen - Mälarhöjden försvann den enighet som kännetecknade debatten om principfrågan. Både moderaterna och folkpartiet splittrades i dessa ärenden, och debatterna blev heta och utdragna.

Invändningarna mot förslagen gällde i första hand konsekvenserna för handeln i de sanerade områdena, de interna förbindelserna och flyttning av miljöproblem till andra områden. Moderaterna ifrågasatte om saneringen borde verkställas innan ringen runt innerstaden var utbyggd.

En händelse i debatten om trafiksaneringsförslaget för Liljeholmen - Mälarhöjden antyder hur synen på trafikreglering hade förändrats. Vi beskrev ovan hur trafiksaneringsidéerna växte fram delvis ur trafikdifferentieringsprinciper. Olika trafikslag skulle hållas åtskilda, genomfartstrafik skulle inte tillåtas på lokala gator och ett hierarkiskt vägsystem skulle skapas.

De trafiksaneringsplaner som nu var aktuella skulle genomföras på det befintliga gatunätet. Det kunde innebära att ett trafikslag

hänvisades till "fel" vägtyp. I Aspudden t ex skulle avstängningen av Hägerstensvägen tvinga ut viss lokaltrafik på den regionala E4:an.

Landstingsrådet Gunnar Hjerne (fp) framförde landstingets invändning mot detta: E4:an bör inte belastas med lokaltrafik. Han fick svar på tal bl a av flera partivänner, som menade att trafikdifferentieringsprinciperna inte fick drivas in absurdum.

Målkonflikter och intressemotsättningar dominerade debatterna, och man fick en föraning av stormen som skulle komma att blåsa upp kring dessa saneringar. Under sommaren och hösten 1972 igångsattes den ena parlamentariska och utomparlamentariska aktionen efter den andra för att stoppa Östermalmssaneringen. Även i Liljeholmen - Mälarhöjden agerade vissa grupper för att få den genomförda saneringen borttagen. Men trots att motsättningarna mer och mer kom i dagen, fortsatte arbetet med riktlinjer och konkreta planer för trafiksanering. I svallvågorna av Östermalmsbråket genomfördes en något mindre uppmärksammas sanering i Södra Katarina-området.

Trafiksamrådet kring de översiktliga trafiksaneringsplanerna ägde rum vintern 1973-74. I diskussionsunderlaget för samrådet (Trafikprogram för Stockholm, maj 1973) preciseras huvudmålen för trafikpolitiken:

- o att förbättra tillgängligheten,
- o att förbättra trafiksäkerheten,
- o att minska biltrafikens störningar.

Målkonflikterna mellan olika gruppers intressen döljs inte. Man säger sig vilja prioritera förbättringar för de oskyddade trafikanterna, för dem som är störda av trafiken och för bussresenärerna.

*"Detta innebär att förbättringar av bilisternas framkomlighet och bekvämlighet och olika verksamheters åtkomlighet med bil ...sätts i andra hand ... Genom de åtgärder som föreslås kommer möjligheterna att använda bil, särskilt för resor under högtrafik till de centrala arbetsområdena att begränsas." (14)*

Den hittills klaraste och mest långtgående programförklaringen rörande trafiksanering gjordes av Generalplaneberedningens trafikpolitiska kommitté vid sammanträdet den 1 juli 1974:

"Som utgångspunkt för kommunens planläggning och investeringar inom trafikområdet skall gälla en minskning av biltrafiken i första hand inom och till innerstaden samt en aktiv prioritering av trafiksäkerhet, trafiksanering, kollektivtrafik och varuförsörjning ..."

Fig 7. Ur broschyren Vad kan vi göra åt trafiken i Stockholm?

### Så här ser vårt trafiksystem ut just nu

Dagens trafiksystem kan beskrivas på olika sätt. Man kan kartlägga hur olika slags resenärer rör sig i trafikströmmar över hela staden. Alla stora strömmar med buss och tunnelbana går in och ut från centrum. Biltrafiken tätar likaså mot de inre stadsdelarna, men bilarna färdas även efter ett friare mönster i olika riktningar. Man kan anta att bilisternas "friare" resmönster visar hur vi skulle vilja resa även kollektivt om detta vore möjligt.

Man kan också räkna ut hur snabbt eller bekvämt man når olika mål, t ex arbetsplatsen från hemmet. Storstaden blir ju till fördel för oss bara om vi kan dra nytta av hela den stora, rikt varierade arbetsmarknaden. Olika stadsdelar är mycket olika gynnade med arbetsplatser inom acceptabel restid. Ännu mer varierar restiden för bilister och kollektivresenärer. Det är t ex lättare att nå ett visst antal arbetsplatser med bil från Stockholms mest avlägsna stadsdelar än att nå lika många arbetsplatser från innerstaden med tunnelbana och buss.

Trafikens negativa effekter visar en annan viktig sida av vårt nuvarande trafiksystem. Minst 60 personer dödas årligen i Stockholmstrafiken och minst 1500 skadas. Många äldre eller rörelsehämmade tvekar också att ge sig ut i trafiken på grund av olycksrisken.

En annan olägenhet är gatubullet, som särskilt i innerstaden är så högt att det bara i undantagsfall ligger under de gränser som stadsplanverket har föreslagit som norm. Bullet medför ofta allvarliga störningar för många som arbetar eller måste uppehålla sig i rum mot gatan. Och det gäller både under dagen och natten.

### 6 viktiga punkter i förslaget

Vi måste rätta till missförhållandena i trafiken inom rimlig tid. Programmet gäller därför främst de närmaste 5-10 åren. Men det vi gör nu måste också bli grunden till ett bättre trafiksystem på längre sikt. Därför är de viktigaste förslagen dessa:

1. Trafiksäner äldre stadsdelar så att säkerheten och miljön blir bättre.
2. Ordna så att långa fordon och all tung trafik på natten bara får använda vissa bestämda trafikleder.
3. Investera i sådana trafikleder som inom rimlig tid ger till resultat att t ex störande trafik försvinner från bostadsgator eller att busstrafiken underlättas.
4. Införa fler busskörfält och underlätta för kollektivtrafiken också på andra sätt.
5. Övervaka parkeringen effektivare.
6. Utforma parkeringsreglerna så att de dämpar den mest störande biltrafiken och underlättar besöksparkering.

I det följande ska de här 6 förslagen diskuteras närmare. Vi ska titta på fördelar och nackdelar och även redovisa mera i detalj vad de innebär.



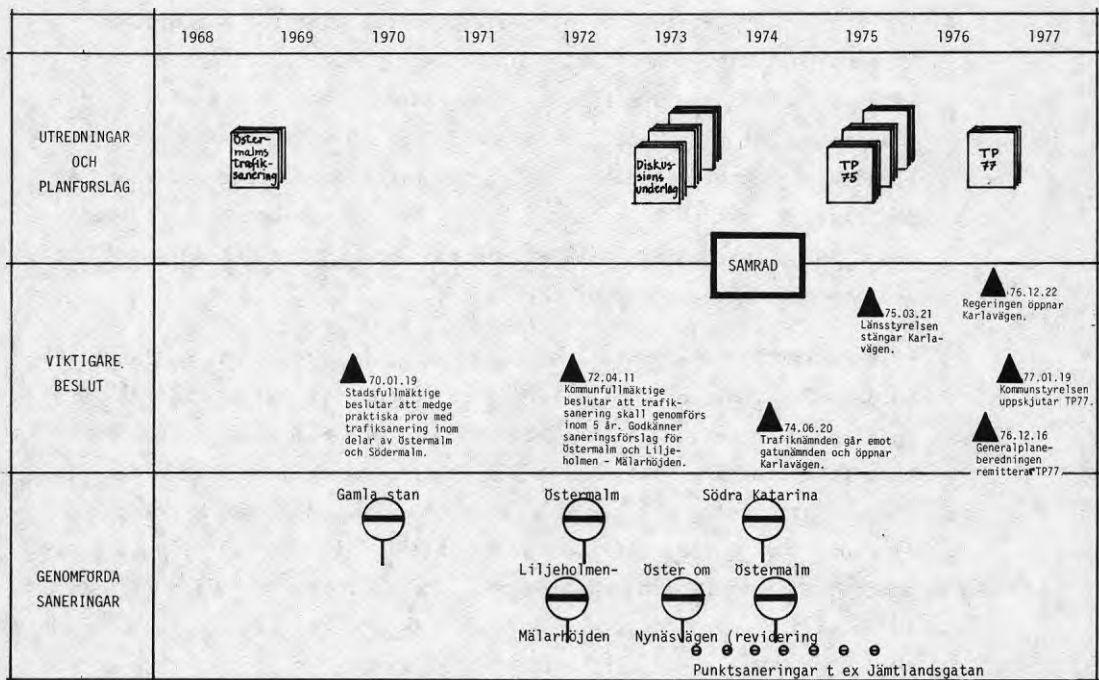
På 10-15 år har således trafikdifferentiering blivit trafiksanering, och de uttalade målsättningarna beträffande framkomlighet med bil har förändrats från en ambition att höja framkomligheten till en önskan att minska biltrafiken. Men hittills har målsättningarna bara i liten grad kunnat sätta spår i handling.

För närvarande finns det inte något klart politiskt stöd för fortsatt satsning på trafiksanering. Att inskränka bilåkandet har visat



sig både tekniskt och politiskt svårare än man tidigare anat. Motståndarna är starka och trafiksaneringens politiska vinster är osäkra.

Fig 8. Trafiksaneringens beslutsprocess.



I Bilaga 1 redogörs för de kommunala organ som ansvarat för trafikplaneringen i Stockholm.



## VARFÖR SAMRÅD?

Många av de faktorer som har bidragit till att förändra inriktningen av kommunens trafikplanering - dvs regional stagnation, resursbrist, kritisk opinion - ligger också bakom det nymornande intresset för ökad medborgarmedverkan.

I slutet av 1960-talet förändrades läget radikalt för Stockholms kommunalpolitiker och tjänstemän. Man var tidigare van att ta emot beröm från hela världen för Stockholms framsynta, progressiva stadsplanering. Det rådde under 1950- och 60-talen en ganska stor enighet bland stadshuspolitikerna om målen för Stockholms utbyggnad. Man såg positivt på regionens snabba tillväxt. Det gällde att hålla takten med snabb utbyggnad av bostäder, vägar, tunnelbanor och det nya City. Tjänstemännen hade klara direktiv.

1968-69 kom kritiken mot planeringen igång; City 67, Regionplanskissen, Skärholmen, Tensta. Kritiken sammanföll med en radikal förändring i den regionala utvecklingen. 50- och 60-talens snabba tillväxt förbyttes i en stagnation för Stockholmsregionen. Den redan påbörjade utglesningen i kommunen accelererades. Resurserna för planering och vägbyggande torkade in. Det blev anställningsstopp. De stora projekten såsom Hansta, ringlederna och den fortsatta citysaneringen lades på is.

De klara målsättningarna och direktiven från 50- och 60-talen var ett minne blott. Tjänstemännen kände sig villrådiga och osäkra. De sade sig uppleva ett behov av kontakt med dem som det planerades för. I detta läge växte idéerna om samråd fram bland de planerare som var direkt inblandade i trafiksaneringsarbetet. Det var en kombination av ett hårdare tryck utifrån och ett ökat behov inom förvaltningarna som resulterade i en gradvis utvidgning och fördjupning av informationsverksamheten sedan slutet av 60-talet.

Idéerna om ökad kontakt mellan planerare och allmänheten "låg i luften". Flera av de tjänstemän som vi intervjuade hänvisade till den "allmänna debatten" där företagsdemokrati och medborgarinflytande aktualiserats. Värderingarna förändrades delvis på grund av det hårda trycket utifrån, och många hade blivit mer positiva till att ta kontakt med allmänheten.

Tjänstemännen berättade hur den framväxande byalagsrörelsen har skrämt politikerna genom dess möjlighet att skapa starka opinionsyttringar mot hotande miljöförändringar. Politikerna blev brända av de stora protesterna mot breddning av Norr Mälarstrand och Karlbergsvägen, men kanske framför allt av aktionen för att rädda almarna i Kungsträdgården. Denna typ av aktion innebär ofta att opinionen växer sig stark under ett sent stadium av planeringsprocessen. Genomförandet stoppas eller försenas. Det blir både dyrt, besvärligt och pinsamt för kommunen. Det är en av anledningarna till att politikerna började intressera sig för att föra ut informationen tidigt i planeringsprocessen och ta reda på de berördas önskemål.

Byalagen hade intresserat sig särskilt för trafikfrågor, och många hade skaffat sig goda kunskaper. Politikerna var angelägna om att kanalisera denna opinion inom en institutionell ram. Genom att aktivera de lokala politiska organisationerna som motvikt hoppades man kunna neutralisera dessa grupper. I annat fall fruktade man att de skulle växa sig starka som missnöjesgrupper och försvåra det representativa styrelseskicket.

Hur idén om samråd växte fram

Perioden 1967-73 präglades, enligt en tjänsteman på Stadsbyggnadskontoret, av konfrontationer med allmänheten, som tvingade Stadsbyggnadskontoret in i en försvarsposition. Efter 1967 började kontoret med en mer systematisk informationsverksamhet. Man gick ut med broschyrer till hushållen, skrev artiklar i kommunens tidning och anordnade utställningar och offentliga möten kring planförslag.

Informationsverksamheten är inte organiserad uppifrån - dvs av kommunledningen - utan det är på tjänstemannanivå som initiativen tas. Informationen kring Söder 67 är ett exempel på den mera medvetna satsningen. Broschyrer skickades ut till samtliga hushåll på Söder. Stora offentliga möten anordnades med politikerna. Utställningar arrangerades, och en mängd följdaktiviteter - bl a ett 70-tal möten med lokala organisationer - ägde rum. Den dåvarande stadsbyggnadsdirektören var dock mycket tveksam till denna verksamhet.

År 1971 anställde Stadsbyggnadskontoret en informationssekreterare. Hennes första uppgift var att arbeta med informationen om trafik-

saneringen i Liljeholmen - Mälarhöjden.

Remissförfarandet byggdes också ut under denna period. Bl a blev Hyresgästföreningen remissinstans. 1970 ändrades rutinerna för remissförfarandet. Tidigare hade Byggnadsnämnden alltid godkänt planerna "i princip" innan de skickades på remiss. Detta innebar att Stadsbyggnadskontoret var tvunget att försvara planinnehållet mot kritik. För närvarande tar Byggnadsnämnden inte ställning till planförslag innan de går på remiss.

De konkreta uppslagen om samråd växte fram bland tjänstemän i arbetsgrupperna, ur erfarenheterna av trafiksaneringsarbetet och mot bakgrund av planarbetet i innerstan. Särskilt erfarenheterna från Söder 67 öppnade ögonen för samspelet planering - information.

Under år 1971 arbetades ett förslag fram till trafiksaneringsplan för stadsdelsgruppen Liljeholmen - Mälarhöjden. Initiativet till detta arbete hade tagits av lokala grupper, och planerarna höll kontakt med dem under planeringsgången. Många grupper begärde information om den pågående planeringen, och Byggnadsnämnden arrangerade då stora offentliga möten i stadsdelarna. När förslaget kom hade det ett brett stöd i området.

Tjänstemännen har kunnat ställa denna positiva erfarenhet mot sina erfarenheter av trafiksaneringsarbetet för områdena öster om Nynäsvägen. Där skedde inget samarbete med lokala grupper under planeringsgången, och när ett förslag presenterades möttes det av en kraftig, organiserad, och negativ opinion. Av detta drog man slutsatsen att trafiksaneringsarbetet är beroende av lokalt stöd, som bäst skapas genom tidiga kontakter med lokalbefolkningen.

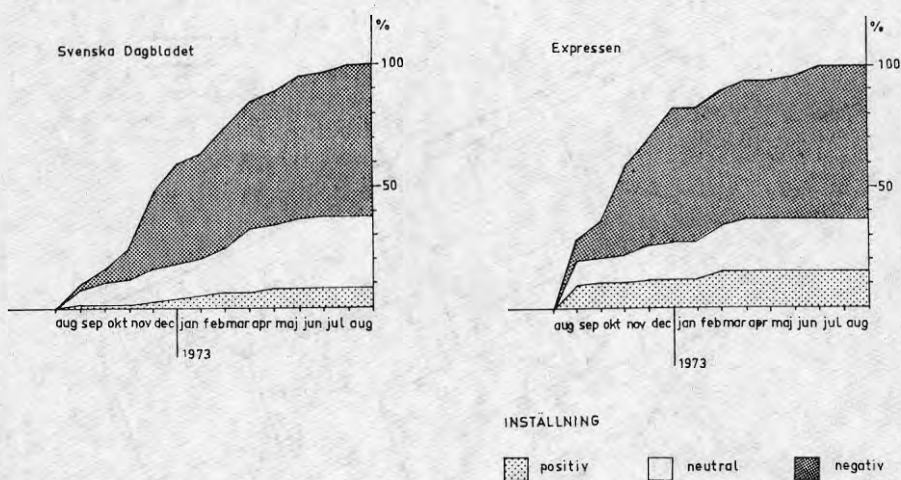
När sedan protestaktioner sattes igång mot Östermalms trafiksanering hösten 1972 var det bara en bekräftelse på det som många inom förvaltningarna redan insett - att stöd måste säkras hos åtminstone en del av den berörda opinionen på ett tidigt stadium i planeringsprocessen. En tjänsteman menade att "Numera tänker vi arbeta enligt principen förklara - lyssna".

Händelserna i samband med Östermalmssaneringen fick stor betydelse för hur de ansvariga förtroendevalda såg på det fortsatta sanerings-

arbetet och på möjligheterna att skapa en positiv opinion. Det finns därför anledning att här redogöra för händelserna.

Redan innan Östermalmsaneringen var genomförd igångsattes intensiva protestaktioner. Köpmännen på Östermalm hotade att släcka sin belysning på kvällarna och förmörka stadsdelen om saneringen genomfördes. Affischer med texten "Bryt blockaden" klistrades upp och ställdes ut i många Östermalmsaffärer. I tidningarna Svenska Dagbladet och Expressen förekom en stor mängd negativa artiklar, ledare och insändare.

Fig 9. Inslag om Östermalms trafiksanering i Expressen och Svenska Dagbladet. (Ur Östermalm, uppföljning av trafiksanering, Trafikpolitiska kommittén Stockholm 1974, s. 169.)



Saneringsförsöket hade inte pågått mer än 3 dagar förrän Ulf Adelson (m) ställde en enkel fråga i Kommunfullmäktige:

*"Avser gatuborgarrådet att med anledning av redan uppenbara missförhållanden snarast avsluta experimentet med trafiksanering på Östermalm?"*

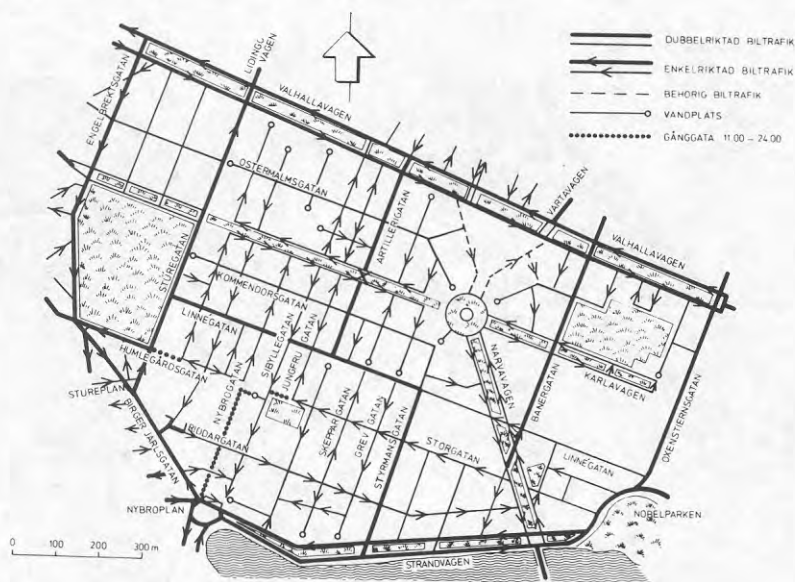
I november 1972 motionerade sedan hela moderatgruppen i fullmäktige och krävde att Östermalmsförsöket snarast skulle avslutas. Samma månad skrev Stockholms handelskammare till Byggnadsnämnden, Gatunämnden och Trafikpolitiska kommittén med förslag till uppmjukning av saneringen.



Handelskammarens förslag avvisades, och Borgarrådsberedningen avslög med skarpa formuleringar moderaternas motion:

*"Den moderata gruppen har i detta sammanhang konsekvent arbetat effektiva åtgärder för en bättre miljö. Redan vid fullmäktigebehandlingen i april hävdade de moderata att trafiksanering måste drivas med största försiktighet med hänsyn till handelns intressen. När sedan trafiksaneringen sattes i gång enligt fullmäktiges beslut sökte man från moderat sida så gott som omedelbart stoppa försöksverksamheten. Detta utan annat underlag än spridda meningssyftningar från en del affärsmän och utan hänsyn till de många människor inom stadsdelen som fått sin boendemiljö avsevärt förbättrad."* (15)

Fig 10. Trafiksanering av Östermalm, etapp 1.



En knapp månad efter det att moderaternas motion avslagits av Kommunfullmäktige inlämnades två likalydande motioner av Peder Olin (m) och folkpartigruppen som krävde en folkkomröstning angående saneringsförsökets fortsättning.

Samma dag som dessa motioner avslogs av Kommunfullmäktige skrev den moderata kommunfullmäktigegruppen till Gatunämnden och hemställde om att trafiksaneringen på Östermalm skulle upphävas under sommarmånaderna. De hänvisade till den minskade trafikmängden och till turis-



ternas behov av att kunna orientera sig. Även denna motion avslogs av Kommunfullmäktige.

Motståndet mot trafiksaneringen på Östermalm stöddes främst av moderaterna som sannolikt gjorde betydande opinionsvinster. Övriga partier var självfallet inte glada över denna utveckling. I ett PM som författades av Trafikpolitiska kommittén april 73 och överlämnades till Generalplaneberedningen framgår att politikerna såg allvarligt på trafiksaneringens negativa mottagande på Östermalm, och att de betraktade bättre och tidigare information som ett sätt att undvika ett upprepanande.

*"Östermalmsförsöket har givit bl a den erfarenheten att de berörda invånarna och företagen inte i tillräcklig grad nåtts av informationen om försöket eller att informationen i vart fall inte "gått hem". Informationen kunde inte ge invånare och affärsmän tillräcklig kunskap om motiven bakom försöket och de resultat som åsyftades och kunde inte skapa den positiva inställning till försöket som är en viktig förutsättning för ett lyckosamt genomförande. I stället uppkom en måhända inte utbredd men i vart fall högljudd protestaktion mot försöket."*

*"Denna situation måste undvikas i försökets genomförande i Södra Katarina. Informationen måste noga genomarbetas och ges tid att verka ..."* (16)

Ytterligare en förklaring till beslutet att anordna samråd kan ha varit uppmaningar från bl a Stockholms handelskammare om att få delta i diskussioner om den pågående planeringen.<sup>(17)</sup>

Stadsbyggnadskontoret skriver i ett tjänstememorial till Byggnadsnämnden februari 1972:

*"att erfarenheterna av de rutiner för information till och samråd med olika organisationer såväl på det centrala som det lokala planet vilka börjat tillämpas inom Byggnadsnämndens arbetsområde, bör kunna nyttiggöras i det fortsatta trafiksaneringsarbetet."*

Här syftar man på den informationsverksamhet som började med Söder 67 och som utvecklades med områdesplanearbetet och med trafiksaneringsarbetet - särskilt i Liljeholmen - Mälarderhöjden. Ett konkret förslag om samråd lämnas för första gången mars 1973 i ett PM av Ing Stig Holmstedt vid Stadsbyggnadskontoret till Trafikutskottet:

*"Då det är med denna översiktsplan som de stora förändringarna åstadkommas bör utformningen av varje delområde under remisstiden diskuteras med de i aktuellt område berörda människorna,*

*Lämpligen vid ett antal informations- och diskussionsmöten. Inbjudan till sådana kan göras via lokala politiska föreningar, fastighetsägarföreningar, hyresgästföreningar, näringsidkarföreningar, föräldrarföreningar och byalag."*

Idén om att föra ut trafiksaneringsförslagen till samråd vidarebefordrades av några högre tjänstemän med Chefsarkitekt Hans Wohlin i spetsen. I en skrivelse från Trafikutskottet till Trafikpolitiska kommittén skriver Wohlin:

*"Det hittillsvarande arbetsprogrammet har inte medgett samråd med lokala intresseorganisationer och andra berörda, det har inte heller funnits underlag för något givande samråd. Erfarenheterna från hittills genomförda trafiksaneringsplaner talar emellertid för att tillräcklig tid måste avsättas i ett tidigt skede för sådant samråd ...*

*Trafikutskottet föreslår därför att Trafikpolitiska kommittén i mars 1973 framlägger ett diskussionsunderlag rörande den översiktliga trafiksaneringen i inre och yttre staden, avsett att ligga till grund för samråd och diskussion." (18)*

Planerna för samrådet utarbetades huvudsakligen inom Stadsbyggnadskontoret. De högre tjänstemännen tog underhandskontakt med Byggnadsnämndens ordförande borgarrådet Hörlén (s). Hörlén var positiv ifrån början, men hade ett visst besvär med att få klartecken från sin partigrupp som var skeptisk till idén, och i stället ville agera genom sina lokala föreningar. Tjänstemännen lyckades övervinna politikernas misstro genom att trycka på att det var fråga om att förändra planeringen och inte beslutandet. Det gällde att tillföra planeringsprocessen "lekmannaplanerare" som skulle förbättra planeringsunderlaget.

Enighet rådde bland ledamöterna i Trafikpolitiska kommittén om samrådet. Man beslutade i maj 73 att samråd kring den översiktliga trafiksaneringsplaneringen skulle äga rum under hösten 1973.

Stadsbyggnadskontoret som var initiativtagare till samrådet fortsatte att vara drivande. Detta var enligt en tjänsteman bara naturligt eftersom det gällde översiktlig trafiksanering som är en planfråga. Gatukontoret och Fastighetskontoret var mindre positiva till samrådet. Gatukontoret var rädd att det skulle inkräkta på det löpande arbetet. En del högre tjänstemän var direkt negativa, men bland de yngre tjänstemännen fanns det mer förståelse för idén.

Biträdande utredningschef Bo Wijckmark vid Generalplaneberedningens

kansli tog hand om förberedelsearbetet för samrådet. Samrådets genomförande möjliggjordes av hans insatser som samordnare och ansvarig ledare för projektet. Han blev tvungen att själv ta hand om mycket av det praktiska arbetet med att organisera samrådet, besvara brev och skaffa fram medel till projektet.

En av tjänstemännen menade att om det inte hade funnits en positivt inställd person i beslutande ställning som var villig att själv satsa på samrådet, hade det inte kunnat genomföras.

### Samrådets syfte

I föregående avsnitt beskrivs hur och varför initiativet till samråd togs av tjänstemän som arbetade med trafiksanering. Det är inte heller svårt att förstå varför de tog detta initiativ. Trafiksanering är en planåtgärd som på ett tydligt sätt gynnar vissa grupper (t ex barn, gamla, de boende vid en avstängd gata) på andras bekostnad (bl a bilister som får längre resväg, vissa affärsinnehavare, distributionstrafik).

Konflikter är oundvikliga mellan grupperna som gynnas respektive drabbas av förslagen. Åtgärdernas uppenbara karaktär av reglering (betongbarriärer osv) gör att motsättningarna även förs upp på ett ideologiskt plan. Ett problem för planerarna blir att de får starka, välorganiserade intressegrupper emot sig.

Näringslivets organisationer, fastighetsägarna, polisen och motororganisationer har i olika sammanhang uppträtt som klara motståndare till trafiksanering. På senare tid har även andra organisationer - bl a FCO, HSB och Hyresgästföreningen ifrågasatt trafiksanering. Även inom den kommunala förvaltningen har motståndet mot trafiksaneringen varit hårt. Fastighetskontoret, delar av Gatukontoret och Kammarkontoret har länge varit tveksamma till planerna.

Detta starka motstånd både inom och utanför den kommunala förvaltningen gjorde det nödvändigt för planerarna att söka stöd hos olika befolkningsgrupper i ett tidigt skede av planeringsprocessen. Behovet av stöd var därför sannolikt ett av tjänstemännens huvud-

motiv för att initiera samråd.

För en förståelse av samrådets roll i planerings- och beslutsprocessen är det nödvändigt att också undersöka vilka motiv och syften som de ansvariga beslutsfattarna kan ha haft för sitt agerande.

Vi tror inte att det från början fanns en gemensam åsikt hos beslutsfattarna om vilka syften samrådet skulle tjäna. De olika inblandade hade sina egna mer eller mindre genomtänkta motiv. Detta betyder dock inte att samrådet var en verksamhet som kom till av en tillfällighet.

Vi tror att motiven kan härledas ur de förändrade utvecklings- och planeringsförutsättningar som kommunens förtroendevalda och planerare arbetar under, och som vi försökt beskriva i föregående avsnitt. Dvs att samrådsförsöket är ett led i en anpassning av planeringsprocessen till en ny situation där de olika parterna intar delvis nya roller.

I inledningskapitlet diskuterade vi de olika resultat som ett samrådsförsök kan tänkas medföra. Vi nämnde fyra olika slag av resultat: pedagogiska, politiska, sociala och ideologiska. Beslutsfattarnas motiv för att anordna samråd kan också inordnas under dessa rubriker. Motiven har kommit fram i uttalanden, artiklar och intervjuer. Det gäller både politikernas egna påståenden beträffande sina motiv och tjänstemännens funderingar kring de syften som låg bakom.

Pedagogiska motiv omfattar både informationsförmedling, kunskapsinhämtning och kunskapsutveckling. Av dessa var informationsförmedling motivet som nämndes oftast. Samrådet var således till för att informera om hur sakförhållandena är beträffande trafiksituationen och trafiksaneringsplaner, om hur beslut går till och vilka möjligheter till påverkan som finns.

När samrådet presenterades för allmänheten i det nummer av kommunens informationstidning Stockholm, som utkom i oktober 1973,



förklarade dåvarande planborgarrådet tillika ordföranden i Trafikpolitiska kommittén, Inge Hörlén (s):

*"Vi vill möta allmänhetens önskemål om information om kommunens planer i ett tidigt skede... vi vill redovisa de kommunala organens syn på de framlagda förslagen..."*

Att sprida information om planerna och planeringen framstår som ett viktigt uttalat syfte, men det är säkerligen inte det viktigaste syftet med samrådet. Vi tror inte heller att de kommunala företrädarna helt förutsättningslöst har velat öka allmänhetens information om planeringen, utan att informationsförmedlingen ses som ett led i försöket att på ett tidigt skede skapa stöd för planförslagen.

Hur som helst hade man tänkt sig att informationen skulle få en omfattande spridning genom samrådet.

*"Förhoppningen var sålunda att samrådet skulle fungera som en förbindelselänk till andra kommuninvånare både direkt och indirekt via föreningslivet... Genom samrådet skulle fortlöpande information kunna spridas ut, men också insamlas utifrån. Tanken var vidare att verksamheten skulle aktivera intresset för planfrågor bl a genom att väcka diskussioner bland organisationernas medlemmar och eventuellt ge upphov till "samråds-filialer" i föreningarnas regi." (19)*

Kunskapsinhämtning är en annan sida av det pedagogiska motivet. Man ville samla in kunskaper och synpunkter som kunde förbättra planerings- och beslutsunderlaget. Både förtroendevalda och tjänstemän betonade det stora värdet av samrådsdeltagarnas lokalkännedom. I samrådspresentationen i tidningen Stockholm oktober 1973 skriver Inge Hörlén:

*"Vi vill få reda på det som vi kan ha glömt... Vi vill ta del av och dra nytta av en välinformerad medborgaropinion... För att bättre klara (trafikplaneringen) söker vi genom samrådet hjälp av allmänheten som ju har den lokalkännedom som krävs."*

De kunskaper som skall inhämtas är inte bara lokala kunskaper om de faktiska trafikförhållandena, utan - kanske i högre grad - kunskaper om vilka olika önskemål och synpunkter som förekommer i ett område.

*"Målsättningen med samrådet angavs ju vara att samla in så*



*många partsintressen som möjligt för att därigenom allsidigt belysa trafikproblemen." (20)*

En del samrådsdeltagare tolkade detta motiv som en önskan från kommunens sida att få de olika partsintressen att spela ut och neutralisera varandra för att på så sätt jämna vägen för kommunens eget förslag. Bitr utredningschef Bo Wijkmark vid Generalplaneberedningens kansli förklarar motivet på ett annat sätt:

*"Syftet med samrådet är att få en direkt medverkan från medborgarnas sida i planeringen och att i arbetet få möjlighet att väga olika gruppers förslag mot varandra och mot de möjligheter och begränsningar kommunen har för sitt handlande i trafikpolitiken." (21)*

Ytterligare ett pedagogiskt syfte, kunskapsutveckling, tillskrivs samrådet. Det är syftet att skapa en dialog där deltagarnas synpunkter påverkas och utvecklas av motpartens argument och kunskaper. Man ser därmed samrådet som en process. Det är inte bara fråga om att förmedla eller ta emot kunskaper utan att skapa, förändra och utveckla dem. Dialogen skall inte bara förekomma mellan myndigheter och allmänheten, utan det skall ges utrymme för en inbördes diskussion mellan intressegrupperna i ett område.

Dialogen mellan samrådsdeltagarna och kommunen kan t ex gå till så att tjänstemännen belyser "så långt vi kan - effekten av alternativa lösningar som allmänheten föreslår".<sup>(22)</sup>

De politiska syftena har att göra med de olika parternas möjligheter att hävda sina intressen. För samrådsdeltagarna lär möjligheten att påverka trafikplaneringen ha varit ett huvudskäl för medverkan. Att lokala organisationer skulle få större möjligheter att hävda sina intressen var knappast ett viktigt motiv bakom samrådets tillkomst. De förtroendevalda har varit måna om att framhålla att samrådet inte skulle inkräkta på den representativa demokratins former. Den vanliga politiska behandlingsgången skulle följas.

I de flesta sammanhang har berörda tjänstemän och politiker varit ytterst noga med att skilja på beslutsprocessen som sådan och sam-

råd som

*"ett sätt att...ge ett vidgat beslutsunderlag för de kommunala organ och remissinstanser som skall bedöma planförslag".*  
(23)

De viktigaste motiven för samrådet antas ha varit att gynna kommunledningen eller en viss politisk gruppering. Ett huvudmotiv tror vi var att kunna legitimera kommande beslut genom att hänvisa till samrådet.

Ett annat motiv antas ha varit att skapa stöd för de nya riktlinjerna för trafikpolitiken och för trafiksaneringen. Eftersom man var väl medveten om det motstånd som trafikreglerande åtgärder skulle möta, gällde det att förankra politiken i förväg hos så många grupper som möjligt. Vid en intern diskussion bland berörda tjänstemän inför samrådet trodde några att politikernas syfte var att ta reda på vilka åtgärder som kunde få ett politiskt stöd.<sup>(24)</sup>

Samrådet äger rum på kommunens villkor och möjligheterna för manipulation är relativt stora. Problematiken belysas av en engelsk studie av försök med boendeinflytande i kommunägda bostadsområden. Studien visar att bostadsföretagen hade många olika motiv för att initiera försöken.<sup>(25)</sup> Några önskade övervältra besvärliga uppgifter och ansvar på de boende. Andra ansåg att beslut kunde fattas och genomföras smidigare ifall de boende var med och fattade dem. Åter andra ville komma till rätta med uthyrningssvårigheter. Bara någon enstaka hade som huvudsyfte att öka de boendes inflytande över sin miljö. Den danske sociologen och participationsforskaren Jens Tonboe hävdar att:

*"Målet är inte demokratisering för dess egen skull utan snarare effektivisering utifrån ledningens målsättning, dess behov av att legitimera sitt agerande, dess önskan att undvika konflikter och för att mobilisera resurser och nya idéer."*<sup>(26)</sup>

I en tidningsintervju under pågående samråd gjorde Inge Hörnlén följande uttalande:

*"Samråden är till för att intresse motsättningarna ute i stadsdelarna skall klaras upp. Kan de inte klaras upp får politikererna avgöra. Ju större enighet i ett område är, desto större hänsyn kommer att tas från beslutsfattarnas sida. Samrådet förutsätter en vilja hos alla engagerade att komma till en lösning." (27)*

Av detta uttalande att döma kan man dra slutsatsen att samrådsdeltagarnas tolkning av samrådet som ett sätt att neutralisera opinioner inte är helt utan grund. Man har betonat vikten av en kompromislösning i en situation där motsättningarna kan vara starka. Detta kan betyda att man utesluter mer radikala förändringar av den nuvarande situationen.

En tjänsteman såg på trafiksamrådet som ett jippo som är till för att lugna ner folk efter allt bråk om almarna, Östermalmssaneringen osv. En annan tjänsteman föreslog ett annat manipulativt motiv: att aktivera lokala politiska organisationer som motvikt till missnöjesgrupperna, t ex byalagen, och på så sätt tvinga dessa grupper att arbeta "konstruktivt" inom institutionaliserade ramar.

Sociala syften: I inledningskapitlet nämner vi de "sociala resultat" som kan bli följderna av en ökad medborgarmedverkan i planeringen. Vi avser de ökade sociala kontakter som deltagandet kan medföra, som på olika sätt kan vara betydelsefulla för människornas livssituation. De kan exempelvis leda till att deltagarna börjar samarbeta för att lösa gemensamma problem. Det ökade umgänget i sig kan också ses som en trivselfaktor. Några sådana syften med samrådet i Stockholm har inte diskuterats varken av de förtroendevalda själva eller av tjänstemännen.

Ideologiska syften slutligen är att vilja förändra samhällsständet i riktningen mot något socialt ideal. Att vilja "demokratisera planeringsprocessen" eller öka deltagandet i samhällsprocesser överhuvudtaget är exempel på ideologiska syften. Från både politiker- och tjänstemannahållet har man däremot varit försiktig med att använda stora ord när det gäller samråd och demokrati. De ideologiska syften som kan ha funnits var ganska vaga och opreciserade.

## SAMRÅDETS GENOMFÖRANDE

---

I det följande behandlas vissa frågor kring samrådets genomförande, dess sammansättning och de föreställningar de olika berörda grupperna har beträffande samrådet och dess möjligheter. I ett första avsnitt beskrivs samrådets uppläggning, hur deltagarna rekryterades, gruppernas sammansättning och deltagarnas inställning i vissa trafikfrågor. Det andra avsnittet behandlar de berörda parternas - tjänstemännens, de förtroendevaldas och deltagarnas - inställning till och åsikter om samrådet.

## HUR SAMRÅDET FUNGERADE

Trafiksamrådet var kommunens första större försök med regelbundet återkommande diskussioner med en bredare allmänhet kring planeringsfrågor. Kommunen ställdes inför stora organisatoriska, pedagogiska, fackliga och informationsmässiga problem.

Förvaltningarnas arbete måste omorganiseras så att de c:a 50 engagerade tjänstemännen kunde få ägna sig åt samrådet. Tjänstemännen måste förberedas för att kunna leda diskussionerna med allmänheten. Fackliga frågor av typ övertidsersättning för deltagande i kvällssammankomster måste lösas. Information måste spridas till allmänheten i stort och till de många hundra direkt inblandade.

Tillfredsställande lösningar på dessa praktiska problem var en förutsättning för ett välfungerande samråd.

### Förberedelser för samrådet

I slutet av 1972 blev det klart att samråd skulle ordnas kring de översiktliga trafiksaneringsplanerna och ett förslag till trafikprogram. Ursprungligen skulle samrådet äga rum under våren 1973. Det visade sig dock vara svårt att hålla tidplanen. Planförslagen var inte riktigt färdiga och informationsmaterialet var inte heller klart. Dessutom innebar tidplanen en kollision med valet hösten 1973. Av dessa skäl beslöts att samrådet skulle skjutas till efter valet.

I Trafikutskottet fattades de praktiska besluten om samrådet. I januari 1973 uppdrog utskottet åt en arbetsgrupp bestående av Stadsbyggnadskontorets informationssekreterare och tre trafiktekniker att upprätta ett förslag till program för information och samråd.

Förslaget behandlades senare i månaden. Det innebar att samrådsgrupper skulle inrättas för översiktsplanens nio delområden och att gruppernas arbete skulle påbörjas i september. I förslaget nämns tre målgrupper för information kring trafikförslagen:



"1. Remissinstanser, dels myndigheter och förvaltningar, dels organisationer av typen Stockholms hyresgästförening och fastighetsägareförening, handelskammare, fackföreningar, taxi och andra...

2. Trafik- och miljöintresserade föreningar och organisationer ... Dessa grupper skall informeras och aktiveras att delta i planeringen under samrådtiden.

3. Samtliga invånare i Stockholms kommun ... Dessa hör i ett tidigt skede få veta att arbetet med ett nytt trafikprogram och översiktliga trafiksaneringsplaner är på gång och ett brett samråd ingår i detta arbete..."

Informationen anpassades delvis efter de tre målgrupperna. Som underlag för samråd utarbetades trafiksaneringsförslag i form av diskussionshäften för de nio delområdena samt ett gemensamt häfte med diskussion om förutsättningar, målsättningar och effekter. Dessutom trycktes ett Trafikprogram för Stockholm, som huvudsakligen skulle behandlas i en central programgrupp.

Fig 11. Några av trycksakerna som delades ut till samrådsdeltagarna.



Tre broschyrer som sammanfattade trafiksaneringsförslagen för innerstaden respektive västerort och söderort trycktes upp och delades ut både till samrådsdeltagarna och till allmänheten i stort. Den allmänna informationen kompletterades med ett specialnummer av kommunens informationstidning Stockholm, som delas ut till samtliga hushåll, och med inslag i dagstidningar och lokalradion. Informationsmöten anordnades i varje delområde, och en debatt arrangerades med ledamöterna i Trafikpolitiska kommittén.

I maj 1973 anordnade Trafikpolitiska kommittén en informations-

konferens med företrädare för dagspress, fackpress och berörda intresseorganisationer. Syftet var att presentera det planerade samrådet och höra organisationernas synpunkter på uppläggningsen.

*Fig 12. Ur informationstidningen Stockholm nr 4, 1973.*

## **Vad säger du om vi kommer och stänger av gatan för dig? Tänker du finna dig i det...?**

I detta nummer av Stockholm presenterar Stockholms generalplaneberednings trafikpolitiska kommitté ett trafikprogram för Stockholm. Kommittén vill samråda med dig

om trafiksanering och ett nytt trafiksystem innan politiska kerna och planerna fattar några beslut. Läs, begrunda och säg sen din mening!

Under sommaren kom man igång på allvar med förberedelserna för höstens samråd. Man ordnade utbildning för tjänstemännen som skulle medverka i samrådet. Utbildningen sköttes av PA-rådet och omfattade samrådsteknik och en genomgång av innehållet i trafikprogrammet och trafiksaneringsplanerna.

Ifrån kommunens sida räknade man med att allmänhetens mottagande kunde vara negativt eller skeptiskt. Därför ville man ge tjänstemännen träning i mötes- och diskussionsteknik. De borde inte bli överkörda av vana debattörer från organisationerna och inte heller skapa en fiendtlig stämning.

### Rekrytering av samrådsdeltagare

Trafiksaneringsrådet inleddes i oktober 1973 med informationsmöten i vart och ett av de nio delområden som skulle bli föremål för trafiksanering. Inbjudan skickades till över 500 lokalt verksamma föreningar och organisationer som bedömdes ha intresse för trafikfrågor.

I annonser i dagstidningar inbjöds allmänheten att bevista dessa möten. Meningen var dock inte att allmänheten i stort skulle få delta i samrådet. I annonsen förklaras tydligt att i samrådsarbetet skall "representanter för olika organisationer - plane-

rare gemensamt... bearbeta planerna." Men även om allmänheten i stort inte inbjöds att delta, beslutade de ansvariga att ingen som anmälde sig skulle avvisas. På så sätt kom några få människor som inte representerade andra än sig själv att delta.

Fig 13. Ur informationstidningen Stockholm nr 4, 1973.

## **Kom och medverka på kontaktmötena för information och samråd kring trafikfrågor**

Trafikpolitiska kommittén inbjuder till lokala kontaktmöten för information om trafiksering-  
es och det trafikprogram som presenteras på sidan 5.

Dessa möten — ett i varje delområde — ska inleda det kommande samrådsarbetet där  
 mindre grupper av medborgare — representanter för olika organisationer — planerare gemensamt ska bearbeta planerna.

Datum	Tid	Lokal	Område
9/10	19.20	Skansvarns skola, Gullmarsvägen 60	Årsta m m
10/10	19.10	Medborgarhuset, lilla salen, Medborgarplatsen 2—4	Södermalm
11/10	19.30	Långholmskolan, Västerängsvägen 19	Älvsjö m m
16/10	19.30	Gubbängens skola, Gubbängsvägen 61	Centrals Söderort
18/10	19.30	Alviks kommunalhus, Gustavslundsvägen 168—170	Södra Västerort
23/10	19.30	ABF-huset, Sändlersalen, Sveavägen 43	Vasastan
24/10	19.30	Industriförbundet, Storgatan 19	Östermalm
30/10	19.30	Spånga gymnasium, Adolf Rudbecks väg 21	Norra Västerort
31/10	19.30	Tekniska nämndhuset, Hårsalen, Fleminggatan 4	Kungsholmen

Trafikpolitiska kommitténs ordförande — borgarrådet Inge Hörén — leder kontaktmötena  
 där politiker och tjänstemän i förvaltningsna redovisar trafikprogrammet innehåll och redogör  
 för diskussionsunderlaget till en lokal trafikseringsplan för området.

Missa inte chansen att tala med föreningar, politiker och tjänstemän så att du kan med-  
 verka till att förbättra Stockholms trafikmiljö.

Det framstod av olika anledningar som självklart att samrådet huvudsakligen skulle bygga på organiserade intressegrupper i samhället - de politiska partierna, yrkes- och handelsorganisa- tioner, boendeorganisationer och andra föreningar och samman- slutningar som kunde tänkas vara berörda av trafikfrågor.

Den gängse uppfattningen om samråd har länge varit att det gäller diskussioner mellan organiserade parter. En tänkbar förklaring är att den kommunala informationsverksamheten av tradition begagnade sig av organisationer. Det var naturligt att fortsätta enligt detta mönster.

Kommunens förmedling av information om planeringen utökades kraftigt

under andra hälften av 60-talet och början av 70-talet. Oftast var det olika föreningar som begärde information i en viss fråga. Diskussionerna i Liljeholmen-Mälarhöjden som ledde fram till avstängningen av Hägerstensvägen tillkom på initiativ av lokala grupper. Remissförfarandet som alltid har varit en viktig form för informationsutbyte i planeringsfrågor i Stockholm utvidgades också. Listan över remissorgan kom att omfatta allt fler organisationer.

Emellertid var praktiska hänsynstagande antagligen utslagsgivande för beslutet att inbjuda organisationer till samråd. Om samtliga invånare hade inbudits, hade resultatet kunnat bli översködligt: Hur många hade ställt upp? Vem hade deltagarna representerat? Hur hade förmedlingen av information vidare till icke-deltagare skett?

I Organisationssverige är nästan alla med någonstans, resonerade man, och föreningarna kunde hjälpa till med att organisera diskussionerna. Samrådet sågs också som ett smidigt sätt att ta reda på vilka åtgärder som kunde påräkna stöd från lokala politiska och andra intresseorganisationer. Genom organisationernas medverkan förenklades även de praktiska arrangemangen. Man fick möjlighet att uppskatta hur många som skulle delta, och förmedling av information bakåt kunde ombesörjas av organisationerna.

C:a 2000 personer kom till de inledande informationsmötena, som leddes av planborgarrådet och ordföranden i Trafikpolitiska kommittén, Inge Hörlén (s). Drygt 600 anmälde sig slutligen till samsamrådets arbete, och dessa representerade 419 föreningar.

#### Samrådsgruppernas sammansättning

De statistiska uppgifter som förekommer i detta och nästföljande avsnitt bygger på Beckers och Frieds enkätundersökning av samsamrådsdeltagarna. <sup>(29)</sup> För att ytterligare belysa vissa frågeställningar har vi vidarebearbetat svarsformulären.

Inbjudan var i första hand riktad till föreningar och organisationer,

och sammansättningen av deltagarna visar ett mönster som är typiskt för föreningslivet. Genomsnittsdeltagaren var en man (84%). Han var förvärvsarbetande (89%) och föreningsansluten (97%). Han var tjänsteman, hade tillgång till bil (72%) och bodde i småhus eller insatslägenhet (55%). Samrådsdeltagarna var med andra ord rätt så typiska för den kategori som brukar delta i sådana verksamheter.

Fig 14. Teckningar av Gunilla Brorson-Wolde i informationstidningen Stockholm nr 2, 1976.



● 70 procent var styrelseledamöter i någon förening.



● 84 procent män, mest medelålders tjänstemän.

En väsentlig fråga i anslutning till samrådets sammansättning är vilka befolkningsgrupper som var underrepresenterade i samrådet, och vad deras frånvaro kan ha spelat för roll när det gäller gruppernas ställningstaganden. Vissa grupper är mer utsatta för och/eller mer uppmärksamma på trafikens negativa konsekvenser. Det gäller t ex äldre människor, människor som passar småbarn (i de flesta fall kvinnor) och människor som tvingas vistas i trafikstörda miljöer.

Äldre människor var underrepresenterade i samrådet. I kommunen är c:a 20% över 65 år, men bara 5% av samrådsdeltagarna tillhörde denna åldersgrupp. Kvinnor var kraftigt underrepresenterade i samtliga åldersgrupper. Vi vet inte med säkerhet om människor som tvingas bo eller arbeta i trafikstörda miljöer var underrepresenterade i samrådet. Vi antar att så var fallet av följande skäl: Människor som bor eller arbetar i utsatta miljöer



oftast tillhör grupper med bristande ekonomiska och sociala resurser. Samrådsdeltagarna tillhörde företrädesvis högre samhällsskikt.

Det etablerade föreningslivet dominerade samrådet. Av de 419 sammanslutningar som var representerade vid samrådet var en tredjedel politiska organisationer, en tredjedel boendeföreningar och miljögrupper. Resten bestod av företagareföreningar, trafikantorganisationer och föräldraföreningar.

Organisationerna hade i stor utsträckning rekryterat samrådsrepresentanterna ur sina egna styrelser - 70% var styrelseledamot i någon förening. Tidigare erfarenhet av planeringsfrågor var tydligen ett kriterium för val av deltagare. 68% av deltagarna hade sådana erfarenheter.

Det fanns ingen formell begränsning av antalet deltagare. Genomsnittligt var det en till två deltagare från varje organisation, men variationen kunde vara påtaglig mellan olika typer av föreningar i de olika samrådsgrupperna. På Kungsholmen hade t ex byalaget förhållandevis många deltagare. I några andra samråd övervägde däremot de politiska föreningarna.

Samrådsdeltagarna tillfrågades i enkätundersökningen om de ansåg samrådets sammansättning vara välavvägd. Flertalet av deltagarna ansåg att sammansättningen var välavvägd och att ett brett urval av organisationer deltog i samrådet. Många av de tillfrågade tyckte däremot att vissa organisationer hade för många representanter med i samrådet. Hela 42% tyckte att representationen var skev.

Att många samrådsdeltagare tyckte att vissa organisationer var överrepresenterade kan ha olika förklaringar. En jämförelse mellan andelen deltagare från olika föreningstyper med andelen organisationer av motsvarande typ visar att överrepresentationen var bara marginell. Även om överrepresentation i form av för stort antal deltagare från en viss organisation förekom i några få fall (t ex kungsholmsgruppen där byalaget hade 14 represen-

tanter i samrådet), kan det antas att känslan av en sned sammansättning bygger på ett annat förhållande: att vissa deltagare var aktivare än andra och kan ha dominerat diskussionerna.

Samrådets representativitet har tagits upp till diskussion i skilda sammanhang. Det har hävdats från flera håll att samrådet inte kunde anses beslutsberättigat eftersom sammansättningen inte utgjorde något tvärsnitt av befolkningen. Man kan inte heller säga med säkerhet att synpunkter som framförs av samrådsdeltagare har ett brett stöd inom deras respektive organisation. I flera fall kan man anta att så inte alls var fallet.

Från kommunens sida har hävdats att det aldrig varit meningen att försöka skapa en representativ församling. Utredningschef Bo Wijkmark skriver kort efter det att samrådet avslutades:

*"Frågan om samrådsdeltagarnas representativitet för folkopinionen i området togs upp till diskussion både under planeringen av samrådet, vid kontaktmötena och tidvis under själva samrådsarbetet. Trafikpolitiska kommitténs grundinställning var ett förtroende för föreningarnas egen bedömning av dessa frågor, och de med hänsyn härtill lämpligaste arbetsformerna. Någon i statistisk mening godtagbar representativitet eftersträvades inte, då syftet med samrådet var att i planarbetet bredda medborgarinflytandet och tillgodogöra sig lokal sakkunskap och inte förändra beslutsprocessen."*

Men trots att kommunen inte har haft för avsikt att i samrådet skapa formell representativitet, har frågan fått stor betydelse. Det ligger i den form som valts för detta samråd att representativitetsproblemet blev en huvudfråga och betraktades som problematiskt både av politiker, tjänstemän och många deltagare.

Så snart kommunen rådgör med utomstående intressenter om planeringen kan frågan resas om inte någon grupp har fått otillbörligt stora möjligheter till insyn och påverkan. I slutet av 60-talet ifrågasattes t ex Stockholms och andra kommuners dåvarande remiss- och samrådspraxis som gav näringslivets organisationer stora möjligheter att ta del av pågående planer och lämna synpunkter på dem.

Delvis som svar på den uppenbarligen skeva sammansättningen av utomstående remissorgan, kunde hyresgästföreningarna vinna gehör för sitt krav att också bli remissinstans.

När nu vidgat samrådsförfarande initierades med syfte att öka allmänhetens deltagande i och inflytande över planeringen, aktualiserades återigen representativitetsproblemet. Samrådsförsöket upplevdes som en form för beslutspåverkan. Därför ville många se samrådet som en opinionsmätare där en åsikts styrka i samrådsgruppen motsvaras av dess utbredning i samhället i stort.

Den form som valts för samrådet där organisationer och föreningar låter sig företrädas av någon eller några medlemmar kan tänkas förstärka intrycket av samrådet som en "representativ församling". Detta särskilt i dessa dagar när principen om "partsrepresentation" sprids genom lagar och överenskommelser till allt fler samhällsområden. Beslut i partssammansatta organ betraktas som likvärdiga med beslut enligt den ursprungliga demokratiska principen om en man - en röst.

Ytterligare två skäl till att representativitetsproblemet har fått stor betydelse vid bedömningen av samrådet framgår av följande:

*"Det finns å ena sidan samrådsdeltagare som menar att utan ett avgörande inflytande på besluten har verksamheten inget värde. Dessutom ligger det å andra sidan snubblande nära till hands att försöka räkna ut hur tungt synpunkterna från olika företrädare skall väga beroende på storleken hos sammanslutningarna trots att uppfattningarnas utbredning utanför samrådet inte klart kan dokumenteras." (30)*

Becker och Fried har gjort vissa försök att konstatera åsiktsöverensstämmelse eller brist därpå mellan samrådsdeltagarna och befolkningen i allmänhet. En jämförelse gjordes med svaren från ett slumpmässigt urval personer i en tidigare undersökning angående inställning till trafiken och önskvärda förändringar.

Resultatet visade att de uppfattningar och synpunkter som framfördes i samrådet överensstämmer väl med vad som framkom i det slumpmässiga urvalet. Däremot hade samrådsdeltagarna oftare än

folk i allmänhet bestämda synpunkter på trafiken. Det fanns jämförelsevis få samrådsdeltagare som var tveksamma i sin uppfattning jämfört med det slumpmässiga urvalet. Det är också naturligt med tanke på att det var personer med kunskap och erfarenhet av planering och trafikfrågor som ställde upp i samrådet.

### Samrådsdeltagarnas inställning i vissa trafikfrågor

Det kan vara av intresse för en bedömning av samrådet att veta mera om samrådsdeltagarnas åsikter om trafiken. Särskilt relevant anser vi det vara att kunna konstatera hur olika egenskaper som t ex bilinnehav, föreningstyp, bostadsläge eller bostadstyp kan påverka inställningen.

Frågorna som ställdes i enkätundersökningen gällde deltagarnas syn på trafiken och miljöproblem. De tillfrågades dels om sin syn på den nuvarande avvägningen mellan fordonstrafiken och stadsmiljön, dels om hur avvägningen enligt deras uppfattning borde vara.

I tabell 1 och 2 redovisas svaren grupperade först efter deltagarnas organisationstillhörighet, sedan efter samrådsgrupp. Mest kritisk mot dagens trafiksituation var man inom de politiska föreningarna, miljögrupper, boendeföreningar och föräldraföreningar. 70 - 80% av dessa gruppers representanter ansåg att det föreligger brister i avvägningen mellan trafik och miljö. Bland företagare och trafikantorganisationer var man betydligt mera tillfredsställd med trafikförhållandena. Bara 5 - 7% ansåg att det finns stora brister, och nästan en tredjedel av dessa deltagare ansåg att avvägningen är rimlig.

Tabell 1. Samrådsdeltagarnas syn på den nuvarande avvägningen mellan fordonstrafik och miljö efter organisationstillhörighet. Procent.

	Stora brister	Vissa brister	Rimlig avvägning	Ej svar	Totalt
Politiska föreningar	30	42	16	12	100 (130)
Miljö- grupper	37	44	4	15	100 (71)
Boende- föreningar	26	44	17	13	100 (84)
Föräldra- föreningar	22	51	10	18	100 (51)
Företagar- intressen	7	38	31	23	100 (42)
Trafikant- föreningar	5	38	31	26	100 (42)
Övriga föreningar	20	49	9	23	100 (35)
Totalt	24 (110)	44 (197)	16 (71)	16 (74)	100 (452)

Även mellan de olika samrådsgrupperna var det markanta skillnader i inställning till konflikten trafiken/miljön. Medan 55% av deltagarna i vasastadsgruppen anser att det föreligger stora brister, är motsvarande siffra för Norra västerort bara 11%. I Älvsjö tyckte var tredje (32%) att avvägningen mellan trafik och miljö är rimlig, jämfört med bara 4% i vasastadsgruppen.

Bristerna upplevdes som mest påtagliga av deltagarna i Vasastan, Kungsholmen, Årsta och Södermalm. Att siffrorna för innerstaden är höga är inte förvånande med tanke på genomsilningen och de stora trafikmängderna som dagligen belastar de ofta trånga gatorna. Det är i de tätbebyggda innerstadsområdena som genomfartstrafiken är mest problematisk.

Den lägre siffran för Östermalm kan bero på att stadsdelen redan var trafiksanerad när samrådet ägde rum, men också på den omfattande kritik som trafiksaneringen utsattes för på Östermalm.

Av ytterstadsgrupperna upplevde samrådsdeltagarna i Årsta de största bristerna. Det kan bero på att Årsta är en enhetlig och kompakt stadsdel med enbart flerfamiljshus och med mycket



genomfartstrafik, som berör en stor del av bebyggelsen. Största andelen deltagare som var tillfredsställda med trafiksituationen hade grupperna i Älvsjö och Västerort samt trafikprogramgruppen.

Tabell 2. Samrådsdeltagarnas syn på den nuvarande avvägningen mellan fordonstrafik och miljö efter samrådsgrupp. Procent.

	Stora brister	Vissa brister	Rimlig avvägning	Ej svar	Totalt
Trafikpro- gramgruppen	13	29	24	34	100 (38)
Vasastan	55	34	4	6	100 (47)
Östermalm	22	47	14	17	100 (36)
Södermalm	24	57	8	11	100 (37)
Kungsholmen	50	29	7	14	100 (42)
Årsta	30	44	9	17	100 (23)
Centrala Söderort	20	48	16	16	100 (75)
Älvsjö	18	41	32	9	100 (34)
Norra Västerort	11	51	20	19	100 (85)
Södra Västerort	12	47	21	21	100 (34)
Totalt	24 (110)	44 (197)	16 (71)	16 (74)	100 (452)

När det gäller frågan om hur avvägningen mellan trafiken och miljön borde vara uppvisar miljögrupperna den mest restriktiva hållningen gentemot bilism. Nästan 70% ville inskränka bilismen. Även de politiska föreningarna, föräldraföreningar och boendeföreningar ville prioritera miljön gentemot bilism. Representanter för företagariintressen betonade istället kompromisslösningar.

Bland flera organisationer var det en påfallande stor del som inte ville deklarerera sin ståndpunkt i frågan, t ex 31% av företagarna, 28% av trafikantorganisationerna och 27% av boendeföreningarna. Bland miljögrupperna var det bara 13% som inte svarade.

Tabell 3. Samrådsdeltagarnas syn på hur avvägningen mellan fordonstrafik och miljö bör vara efter organisationstillhörighet. Procent.

	Inskränkta fordonstrafik	Kompromis	Utöka fordonstrafik	Ej svar	Totalt
Politiska föreningar	52	23	8	17	100 (130)
Miljögrupper	69	18	0	13	100 (71)
Boendeföreningar	44	27	2	27	100 (84)
Föräldraföreningar	47	35	4	14	100 (51)
Företagarintressen	17	48	5	31	100 (42)
Trafikantföreningar	31	18	23	28	100 (39)
Övriga föreningar	49	20	9	23	100 (35)
Totalt	47 (213)	26 (118)	6 (29)	20 (92)	100 (452)

Fördelningen av svaren från de politiska föreningarnas representanter framgår av tabell 4. En restriktiv inställning till bilismen hade majoriteten av representanterna för skp, s, vpk och för fp medan moderaternas representanter uttalade sig övervägande för kompromisslösningar. Centerpartisterna intog en mellanställning.

Tabell 4. Partirepresentanternas syn på hur avvägningen mellan fordonstrafik och miljö bör vara. Procent.

Partiorganisation	Inskränkta fordonstrafik	Kompromiss	Utöka fordonstrafik	Ej svar	Totalt
(M)	18	46	21	14	100 (28)
(Fp)	53	13	20	14	100 (15)
(C)	44	37	0	19	100 (16)
(S)	67	16	3	14	100 (58)
(Vpk)	55	0	0	45	100 (11)
(Skp)	100	0	0	0	100 (2)
Totalt	52 (67)	23 (30)	8 (11)	17 (22)	100 (130)

Andelen representanter från vardera partiet:

(M) 22 % (Fp) 12 % (C) 12 % (S) 45 % (Vpk) 8 % (Skp) 2 %

Av samtliga partirepresentanter (130 st) ville 52% ha inskränkningar för bilismen. 23% var för en kompromisslösning och 8% ville ha ökad bilism även om det inkräktade på miljön.

Av boendeföreningarnas totalt 84 representanter förordade 44% inskränkningar för bilismen och 27% var för en kompromisslösning. Bara 2% uttalade sig för en utökad bilism. Inom den kategorin var skillnaden i uppfattning stor mellan hyresgästföreningarnas representanter och deltagare från villa- och bostadsrättsföreningar. En kraftig majoritet av hyresgästerna (83%) önskade inskränka bilismen jämfört med bara 33% av bostadsrättsinnehavarna och 29% av villaägarna. Hyresgästerna var också klarast i sin uppfattning. Bara 6% av dem underlät att svara på frågan mot 25% av bostadsrättsinnehavarna och 36% av villaägarna.

26 representanter för olika företagarentressen (främst handelns organisationer) svarade på enkäten. Denna grupp är särskilt intressant i trafikdiskussioner eftersom de ofta är beroende av bilburna kunder och varuleveranser och ofta är de som starkast motsätter sig inskränkningar för trafiken. På Östermalm genomförde handelns lokala organisationer 1972 en mörklägningskampanj i protest mot den föreslagna trafiksaneringen. Handelns och andra näringslivsorganisationer har på flera sätt tillkännagivit för kommunens företrädare att de motsätter sig trafiksanering.

Det är därför inte förvånande att bara en av företagarrepsentanterna förordade inskränkningar för bilismen. Man kan däremot spekulera över varför inga av dessa deltagare uttalade sig för en utökning av bilismen. Ett skäl skulle kunna vara att man stöder kompromisslösningar som ett sätt att förhindra radikalare ingrepp mot fordonstrafiken.

Kompromisslösningar anses sannolikt i stort innebära att den nuvarande trafiksituationen bibehålles. Åtgärder mot trafikens olägenheter som kan komma ifråga är bara sådana som inte inne-

bär nämnvärda inskränkningar i möjligheten att använda bilen.

Tabell 5 visar en mycket hög grad av samstämmighet mellan tillgången till bil och inställningen till avvägningen mellan fordons- trafik och miljö.

*Tabell 5. Samrådsdeltagarnas syn på hur avvägningen mellan fordonstrafik och miljö bör vara efter tillgång till bil och bostadsläge. Procent.*

Förändringar för fordonstrafiken:	Inskränkning	Kompromiss	Utökning	Ej svar	Totalt
<u>Disponerar bil</u>					
Innerstad	38	32	9	22	100 (116)
Ytterstad	37	32	9	23	100 (209)
<u>Totalt</u>	<u>37</u>	<u>32</u>	<u>9</u>	<u>22</u>	<u>100 (325)</u>
<u>Disponerar ej bil</u>					
Innerstad	77	11	1	10	100 (79)
Ytterstad	67	15	0	18	100 (39)
<u>Totalt</u>	<u>74</u>	<u>13</u>	<u>1</u>	<u>13</u>	<u>100 (119)</u>
Genomsnitt för hela samrådet	47 (213)	26 (118)	6 (29)	20 (92)	100 (452)

Bilnehavarna hade samma grundinställning oberoende av var de var bosatta. Av dem som inte hade tillgång till bil visade sig innerstadsborna vara mer restriktiva i sin hållning till bilismen. De billösa innerstadsborna hade också minst andel som inte svarade på frågan. Totalt sett förordade dubbelt så stor andel av dem som inte hade tillgång till bil inskränkningar för fordons- trafik.

Vilka slutsatser kan man dra angående samrådsdeltagarnas inställning till trafiken och dess olägenheter? När det gäller olika intressegruppers ställningstaganden i fråga om begränsningar för bilismen bekräftar enkätsvaren den allmänt veder- tagna bilden. Handelns organisationer, villaägarna, trafikant- organisationer och moderata samlingspartiet är tveksamma till inskränkningar medan miljögrupper, hyresgästorganisationer,

föräldraföreningar och de övriga politiska partierna är mer kritiska gentemot fordonstrafiken och vill begränsa den.

Den stora skillnaden som enkätsvaren visar mellan dem som har respektivet inte har tillgång till bil är inte heller överraskande. (37% av dem som disponerar bil förordade inskränkningar för fordonstrafiken jämfört med 74% av de billösa).

Inställningarna som tillkännages av samrådsdeltagarna verkar inte skilja sig från den vedertagna uppfattningen av hur olika intressegrupperingar ställer sig i trafikfrågor. Bland de intressantaste resultaten av enkäten är den stora geografiska åsiktspridningen. Det kompakta missnöje med trafiksituationen som t ex Vasastadsgruppen uppvisar borde vara en tankeställare för de ansvariga beslutsfattarna.



## DE BERÖRDA PARTERNAS INSTÄLLNING TILL SAMRÅDET

Samrådsparterna är i första hand kommunens tjänstemän, de förtroendevalda och föreningsrepresentanterna i samrådet. Samrådets utfall är till stor del beroende av dessa gruppers positiva eller negativa inställning och vilken roll de tillmäter samrådet i planerings- och beslutsprocessen.

Hos de flesta av de berörda fanns redan innan samrådet kom igång föreställningar och åsikter om samrådet. En del fick sina förhandsantaganden förstärkta medan andra helt ändrade inställning under samrådets gång. I det följande redogör vi för de olika inställningar till samrådet och hur de förändrades.

Redogörelsen bygger i första hand på intervjuer som vi har gjort, på offentliga uttalanden, artiklar och sammanträdesprotokoll samt på Beckers och Frieds enkätundersökning.

### Tjänstemännen

Många inom de berörda förvaltningarna (stadsbyggnadskontoret, gatukontoret, fastighetskontoret) ställde sig skeptiska till samrådet. Detta gällde särskilt de äldre chefstjänstemännen. En del trodde inte att folk skulle komma på mötena, andra att för många skulle komma. Det fanns en rädsla för att det vanliga jobbet inom förvaltningarna skulle bli lidande p g a denna nya uppgift.

Denna synpunkt var mest utbredd hos gatukontorets tjänstemän. Bland tjänstemännen på stadsbyggnadskontoret var inställningen i stort sett positivt till samrådet. Inställningen till samrådet verkar ha varit beroende av intervjupersonens syn på det som samrådet gällde - d v s på trafiksanering. De som var emot trafiksanering ställde sig oftast oförstående till samrådet.

En av tjänstemännen ansåg att det är en generationsfråga, och att de yngre tjänstemännen på samtliga berörda förvaltningar ställde sig bakom samrådsidéen. En annan menade att det inom stadsbyggnadskontoret finns ett större intresse av att gå ut och kontakta all-

mänheten än på t ex gatukontoret, och att det snarare är fråga om de berördas politiska åsikter och människosyn än om ålder.

Inställningen inom förvaltningarna svängde efter det att samrådet kommit igång. Många tidningar skrev positivt om initiativet. Tjänstemännen rycktes med av samrådsdeltagarnas entusiasm och stora arbetsinsatser. De blev positivt överraskade av de konstruktiva diskussionerna i grupperna, och över att den väldiga apparaten verkligen fungerade. I stort sett verkade alla tjänstemän som deltog i grupperna vara välvilligt inställda till samrådsformen, medan en del av dem som inte deltog hade kvar sin negativa hållning.

Man sade sig vara glad över att kunna brygga över klyftan mellan myndigheterna och allmänheten, och över att ha fått inblick i hur de lokala invånarna ser på problemen. Man ansåg sig ha fått ökade kunskaper om den lokala trafikmiljön.

#### Samråd och demokrati

En högre tjänsteman såg i samrådet en chans att bygga upp ett system där människor kan påverka sin egen miljö. Samrådet är också en möjlighet att bryta igenom vanföreställningar om myndighetspersoner. Man får tid att sätta sig, diskutera och reflektera. Han ansåg att samråd kan vara ett sätt att utveckla och fördjupa demokratin. *"Det är en väldig fara för demokratin om partierna får monopolisera opinionsbildningen."*

Partierna är i hög grad korporativistiska, menade han, och kravet från vissa partier att "hålla byalagen på mattan" innebär bara att den kanske snäva sammansättningen som byalagen har (många högutbildade t ex) ersätts med en klassmässigt lika snäv grupp som har makten inom partierna.

Ett par av tjänstemännen var mer skeptiska beträffande samrådets roll i en demokratiseringsprocess. En av dem menade att samrådet är ingenting annat än en påbyggnad av förvaltningarnas planering. Det är ett hjälpmedel, en planeringsmetod, där planeringsapparaten får service från allmänheten som lämnar synpunkter och kunskaper.

Samrådet måste tas ner på jorden, menade han. Det finns mycket mer att eftersträva när det gäller demokrati. Samråd som sådant är således inte på något sätt en garanti för en demokratisk planeringsprocess. Demokrati måste växa upp underifrån och vara grundad i människornas dagliga liv.

Samråd bygger på det förhållandet att några som är mycket insatta skall sprida information till en annan grupp som i sin tur informerar en vidare krets.

*"Så länge någon skall vara informatör åt någon annan är det åt helvete. Först när alla är med i samspelet blir det hufs på det hela. Avprofessionalisera processen och bygg in den i det dagliga livet."*

Den andra skeptiska tjänstemannen var misstänksam angående kommunens motiv.

*"Samrådet är till för att lugna massorna. Demokrati bör inte gå till på detta sätt - inte vid sidan av partierna utan genom dem."*

Detta gäller i första hand fördelningsfrågorna som är en viktig del av trafiksaneringen. Samrådets karaktär av initiativ uppifrån kritiserades. Vederbörande var misstänksam mot att alla är så positiva till samrådet. Det måste innebära att grupper med helt motsatta intressen driver på en utveckling som är på gång.

*"När saker börjar halka igenom överallt då är det något sjukt."*

Det positiva med samrådet, enligt denna tjänsteman, är att en diskussion kommer igång, att folk lär sig läsa kartor, att förstå det tekniska språket samt att hitta håll i "apparaten" där man kan komma in.

#### Representativitetsproblemet

Flera av de tjänstemän vi intervjuade uttalade sig om representativitetsproblemet. En av dem ifrågasatte huruvida samrådsgruppernas synpunkter var representativa för befolkningen i stort. "Kan man

lösa denna fråga annat än genom de politiska partierna?"

De tjänstemän som påtalade samrådets bristande representativitet var i första hand de som hade deltagit i grupper där de upplevde en skev sammansättning. Detta gällde främst för Kungsholmsgruppen där byalaget påstods ha ett orimligt stort antal företrädare. Andra tjänstemän påtalade hur vissa ytterstadsgrupper dominerades av medelålders villaägare.

I november 1974 diskuterade kommunens Trafikutskott vilken hänsyn som borde tas till ett majoritetsbeslut i samrådet mot bakgrund av att samrådet knappast utgjorde en representativ församling. Som kommentar till detta anfördes att önskan om en radikal minskning av biltrafiken inom innerstaden var djupt förankrad inom stora delar av den berörda befolkningen. Synpunkterna hade under alla förhållanden en sådan tyngd att de borde vidarebefordras till förtroendemännen för avgörande.

Här har man alltså gjort den bedömningen att även om grupperna inte till 100 % återspeglar opinionsläget i respektive stadsdel, kunde en bred enighet i en samrådsgrupp tas till intäkt för att synpunkten hade avsevärt stöd bland befolkningen.

I sin studie har Becker och Fried utvecklat ett resonemang kring representativitetsproblemet som med studiens publicering genom Trafikpolitiska kommittén får en officiell prägel:

*"Vem som säger vad är inte så betydelsefullt som frågan om vad som sägs. Företräder samrådsdeltagarna uppfattningar och åsikter som också finns bland kommuninvånarna i övrigt? Det gäller således att bedöma i vad mån samrådsresultaten ger uttryck för de variationer i uppfattningar som kan finnas inom befolkningen i stort. Sitt värde har samrådet däri att göra klart alla de skilda väsentliga värderingar, synpunkter och förslag kring trafiken som folk vill ha beaktade. Samråd kan visa vilka olika ståndpunkter som är tänkbara tämligen oberoende av hur många som delar dem."*

### Samråd som arbetsform

Bland de berörda tjänstemännen övervägde de positiva omdömena om samrådet som arbetsform. Tjänstemännen verkar ha blivit positivt överraskade över det goda arbetsklimatet och viljan att arbeta konstruktivt. De flesta tjänstemännen uttalade sig positivt om samråd som arbetsform i planeringen, och menade att samrådsförfarandet skulle kunna vidareutvecklas och användas även för andra planeringsproblem. De ansåg att trafiksamrådet i stort sett fungerat bra: att det inträffade på lämplig tidpunkt i planeringsprocessen, att diskussionerna var konstruktiva, att frågorna som behandlades var välavvägda.

Dessa positiva omdömen gällde emellertid inte för samtliga 19 samrådsgrupper. Två av grupperna (Kungsholmsgruppen och Centrala programgruppen) ansågs ha fungerat dåligt. De tjänstemän som deltog i dessa grupper påverkades också negativt i sina bedömningar av hela samrådsverksamheten.

Dessa kritiker gjorde gällande att det inte kom igång någon konstruktiv diskussion i dessa grupper, och att de hade dåligt arbetsklimat. De hänvisade till att byalaget var överrepresenterat i Kungsholmsgruppen, och att det mest diskuterades procedurfrågor och abstrakta målsättningsfrågor. Några ansåg att det kom för mycket "politik" i frågorna.

Även bland de positivt inställda tjänstemännen ansåg man att utvecklingen i Kungsholmsgruppen var olycklig, men det mer av taktiska skäl. De menade att man borde ha förhindrat den "sneda samsättningen" genom att begränsa representationen till två per organisation. Nu har Kungsholmsgruppen kunnat användas som slagträ mot samrådet och mot trafiksplaneringen.

Den centrala programgruppen upplevdes också som misslyckad ur tjänstemännens synpunkt. Diskussionerna där beskrevs som ett ofruktbart ställningskrig mellan två oförsonliga grupper - "bilvänliga" och "bilhatare".



När det gäller samrådet i stort ansåg de flesta tjänstemännen att behandlingen av huvudfrågorna var tillfredsställande, och att avvägningen mellan översiktliga och detaljfrågor varit bra. Men några av tjänstemännen i innerstadsgrupperna tyckte att diskussionerna var för ensidiga och att särskilt frågan om konsekvenserna av trafiksaneringsförslagen blev styvmoderligt behandlad.

Å andra sidan menade tjänstemännen som deltog i ytterstadsgrupperna att trafikens störningar och frågan om kollektivtrafiken många gånger fick en otillräcklig behandling.

Samrådets roll som förmedlare av kunskap, information och synpunkter har betonats av tjänstemännen. Deltagarna har kunnat bidra med en betydande sakkunskap om lokala trafikförhållanden och hur de upplevs i området. De har kunnat peka på fel och ofullständigheter i kommunens underlag, och beskriva trafikproblemen sett med olika lokala gruppers ögon.

*Fig 15. Samrådsmöte, vastastadsgruppen. (Ur Kommunal tidskrift nr 6/74.)*



De har i vissa fall kunnat lämna konkreta förslag till lösning av olika detaljproblem. Tjänstemännen har sagt att de anser tillgången till denna lokalkunskap vara mycket värdefull. De uppskattade också de möjligheter som samrådet gav dem att förklara sin roll och motiv för deltagarna. De fick också möjlighet att "utbilda" deltagarna i trafikfrågor, och klara ut vilka frågor som kommunen kunde påverka och vilka som ligger utanför kommunens kompetensområde.

Några tjänstemän upplevde emellertid att diskussionerna präglades av vissa deltagares förutfattade meningar som de hade svårt att lämna under samrådet. Några av diskussionerna - särskilt i innerstadsgrupperna och centrala programgruppen - sades urarta till debatter om värderingar där deltagarna talade förbi varandra och positionerna var låsta.

En del av de tjänstemän som annars var positiva till samrådet uttryckte besvikelse över att innerstadsgrupperna inte i högre grad kom in på konkreta planfrågor. En av dem pekade på vad han anser vara brist på realism beträffande trafiksaneringens ekonomiska aspekter. Han påstod att samrådsgrupperna var ointresserade av kostnadsfrågor. Man brydde sig heller inte om att i sina förslag ordna försörjningen av cityområdet, som har kostat flera hundra miljoner kronor.

Medan de tjänstemän som deltog i innerstadsgrupperna (där majoriteten förde fram långtgående krav beträffande minskningen av bilnivån) påtalade just brist på realism samt benägenhet att haka upp sig i abstrakta eller ovidkommande målsättningsfrågor, gav ytterstadsgrupperna (där stämningen ofta var ganska bilvänlig) beskrevs antingen som konstruktiva och realistiska eller som alltför konservativa.

Den allvarligaste invändningen mot samrådet som arbetsform var den stora - verkliga eller befarade - tidsåtgången. Även innan samrådet hade kommit igång upplevde några tjänstemän att kontakterna med allmänheten tog för mycket tid. I september 1972 t ex klagade flera ledande tjänstemän över att politikerna ansåg dem

skyldiga att delta i informationsmöten. De upplevde denna verksamhet som störande för arbetet. (31)

Andra intog den motsatta ståndpunkten. En högre tjänsteman framhöll i Trafikutskottet t ex att samråd är ett ypperligt sätt att både ge och ta information och därigenom kan spara in utredningsarbete.

Tidsåtgången visade sig vara stor. Huruvida den nedlagda tiden gav tillräcklig utdelning vill vi inte gå in på nu. C:a 50 tjänstemän deltog i varierande omfattning i samrådsarbetet, därav 10 på heltid. Närmare 4000 arbetstimmar hade satts av för samrådet. Belastningen på tjänstemännen gällde inte bara över-tidsinsatserna och störningarna i de vanliga rutinerna. Samrådsmötena utgjorde en social process med konfrontationer mellan olika åsikter och intressen. Tjänstemännen fick många gånger dubbelrollen av medlare mellan olika stridande grupper och försvarare av kommunens insatser.

Några uppfattade tidsåtgången och den psykiska pressen som en svår belastning, medan andra menade att störningarna kompenseras mer än väl av de kunskaper och den stimulans som samrådet gav.

Klagomålen angående samrådets stora tidskrav gällde även en befarad förskjutning av hela planerings- och beslutsprocessen. Det visade sig också att samrådet drog ut några månader i tiden, och att bearbetningen av materialet var tidskrävande. Eftersom beslutsprocessen av helt andra anledningar ändå försenats med tre år, blev samrådets roll i förskjutningen ganska marginell.

#### Politikernas roll i samrådet

De förtroendevalda från Trafikpolitiska kommittén och andra organ deltog bara i undantagsfall i samrådsmötena. Deras bristande deltagande bör ses mot bakgrunden av diskussionerna i de tjänstemannautskott som förberedde samrådet. Där underströk flera tjänstemän vikten av de förtroendevaldas aktiva deltagande.

Några tjänstemän upplevde därför politikernas uteblivande som ett svek. Folk trodde att de skulle komma i kontakt med beslutsfattare. I stället fick tjänstemännen fungera som buffert. Politikernas roll i samrådet blev passiv. Under samrådstiden fick de vid flera tillfällen redogörelser för hur mötena fortlöpte, och de fick slutrapporter från samtliga grupper efter avslutat samråd.

Det faktum att politikerna inte deltog aktivt i mötena och själva fick möjlighet att bilda sig en uppfattning av opinionsläget i stadsdelarna kan ha spelat en roll för samrådets möjligheter att påverka planerna.

Sammanfattningsvis om de berörda tjänstemännens inställning till samrådet kan sägas att den var övervägande positiv. De pekar framförallt på värdet av kunskapsutbytet och skapandet av nya kontakter mellan förvaltningen och de lokala organisationerna och organisationerna emellan.

Det som upplevdes som negativt var framförallt den stora tidsåtgången, den bristande representativiteten och svårigheterna att diskutera sakligt och konstruktivt.

#### De förtroendevalda

Trafiksamrådet har huvudsakligen varit en affär mellan representanter för lokala föreningar och kommunens tjänstemän. Politikernas roll har varit marginell både när det gäller att initiera och delta i samrådet samt ta del av samrådssynpunkterna.

De förtroendevaldas inställning till samrådet är ändå viktig. Det är de som beslutar om samråd överhuvudtaget skall äga rum och i vilken mån samrådssynpunkterna skall beaktas. Vi har begränsat vår undersökning till de förtroendevalda i beslutande ställning som mest berörs av trafiksamrådet - d v s till ledamöterna i Trafikpolitiska kommittén.



Vår beskrivning av de förtroendevaldas inställning till samrådet bygger dels på offentliga uttalanden t ex yttranden i kommunfullmäktigedebatter och skriftliga intervjuer, dels på olika tjänstemäns tolkning av politikernas inställning och motiv. En klar och entydig bild är svår att få. Men trots dessa tolkningsproblem framträder vissa klara drag i de olika politikernas inställning till samrådet.

Inför samrådet var de förtroendevalda i trafikpolitiska kommittén positivt avvaktande. Borgarrådet Hörlén (s), ordförande i kommittén var den enda politiker som hade varit aktivt inblandad i förberedelserna för samrådet. Han lär ha varit osäker när han först hörde talas om det, men han gav klartecken efter att ha tagit underhandskontakter med sitt parti.

I maj 1973 beslöt Trafikpolitiska kommittén i enlighet med Trafikuskottets förslag att samråd skulle anordnas kring discussionsunderlag för ett trafikprogram och trafiksaneringsplaner. Det förekom endast en kort diskussion om samrådet som sådant.

Samrådets faktiska förlopp sågs med blandade känslor av de förtroendevalda. Vissa samrådsgrupper ställde långtgående krav. En tjänsteman berättade att några politiker skrämdes av dessa grupperas krav, och anklagade "oansvariga tekniker" för att "jaga upp folk". "Ni har trissat upp förväntningarna - nu måste vi ta konsekvenserna."

Synpunkterna och förslagen från samrådsgrupperna visade sig emellertid vara av så pass skiftande slag att både de politiker som stöder trafiksanering och de som är emot den kan finna stöd i vad någon grupp har sagt. Samrådsresultatet anses utgöra ett kraftigt stöd för trafiksaneringsprincipen - praktiskt taget alla vill minska genomfartstrafiken i bostadsområdena. De partier som har arbetat för trafiksanering kan stödja sig på detta resultat.

Men även de som har varit tveksamma till långtgående sanerings-



åtgärder kan använda sig av samrådsresultatet, eftersom det visade sig att man i vissa ytterstadsgrupper ville göra trafiksaneringen beroende av trafikledningens utbyggnad.

Vi ställde ett antal skriftliga frågor om samråd till ledamöterna i Trafikpolitiska kommittén och fick svar från representanter för de fem fullmäktigepartierna. De ger en bild av partiernas syn på samrådsprincipen i planeringsprocessen.

En punkt som alla fem var överens om är att samrådet gav värdefulla kunskaper om lokala förhållanden. Vi frågade om samrådet är en bra metod att komma tillrätta med problemet "stort avstånd mellan de förtroendevalda och allmänheten." Samtliga politiker ansåg att samråd kunde vara ett sätt att komma tillrätta med problemet.

De verkade dock inte i första hand vilja satsa på samråd för att öka allmänhetens deltagande i planeringen. Samuel Strandberg (fp), Jon Kahn (c) och Arne Eriksson (vpk) föredrog istället kommundelsråd, medan gatuborgarrådet Ulf Adelson (m) menade att folkomröstningar bör prövas.

Tre av ledamöterna - planborgarrådet Hörlén (s), Adelson och Kahn betonade att samråd inte har med beslutsprocessen att göra. Kahn skrev att samråd inte kan bli beslutande eftersom det inte är representativt sammansatt. Adelson menade

*"att försöka ersätta den representativa demokratin med någon slags stormötesdemokrati vore att underkänna väljarnas röster."*

Hörlén påpekade att

*"(samråd) får inte ersätta de politiska partiernas arbete med frågorna och det måste alltid vara de politiska partiernas representanter i de kommunala organen som till slut fattar besluten och som inför väljarna får ta ansvaret för sina beslut."*

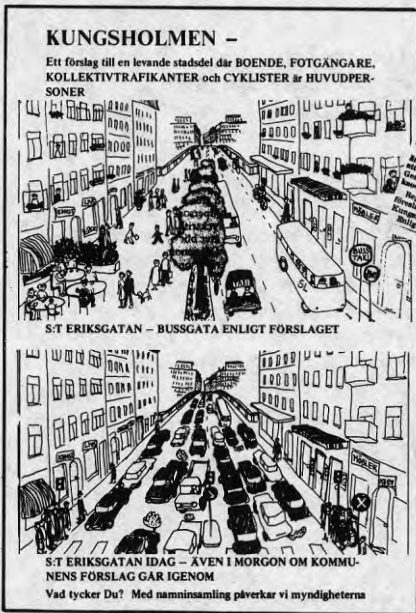
Adelson ansåg att samrådets "slumpmässig rekrytering... lämna-

de stora grupper... utanför beslutsprocessen". Han vill därför "basera fortsatt samrådsverksamhet på de lokala politiska organisationerna". Hörnlén, Kahn och Eriksson tyckte i stället att alla grupper som ville skulle få föra fram synpunkter i samråd. Problemet med samrådets bristande representativitet bör lösas genom att klart avgränsa samråd från den formella beslutsprocessen.

Strandberg tog inte upp representativitetsproblemet, utan han nämnde ett annat problem - att samråd kan innebära en "slagsida åt det snäva, lokala perspektivet".

Under hösten 1974 rasade en debatt i tidningsspalter och kommunfullmäktige om samrådsgruppen på Kungsholmen. Debatten gällde gruppens sammansättning, gruppens radikala förslag till trafiksanering av Kungsholmen samt gatuborgarrådet Adelsonhs uttalanden om gruppen och om samrådsverksamheten.

Fig 16. Kungsholmsgruppens "gröna-ön" och några rubriker från debatten.



Följande citat från en debatt i kommunfullmäktige den 18 november 1974 kan ge ytterligare belysning åt några av de berörda politikernas hållning gentemot samrådet.

Arne Söderquist (vpk) gick till angrepp mot Adelson:

*"För alla som hävdat kravet om ökat medborgarinflytande på trafikplaneringen har kommunens arrangemang med trafiksamråd hälsats med tillfredställelse. Det återstår givetvis att se i vilken utsträckning som framförda synpunkter i trafiksamråden kommer att beaktas av beslutande kommunala organ, men förhoppningarna är självklart att detta kommer att ske i betydande grad. I stort sett betraktas samråden som en framgång som det finns all anledning att bygga vidare på.*

*"När en lokal opinion går emot de meningar som Ulf Adelson hyser, då vacklar tydligen hans fasta grund; och det är naturligtvis tragiskt. Men så särskilt mycket har det ju inte att göra med önskvärldheten att bredda den kommunala demokratin. Tvärtom är det bara att konstatera, att Ulf Adelson dömer ut samråden i dess hittillsvarande form; han kan bara tänka sig samråd med de lokala politiska föreningarna, inga andra."*

Adelson replikerade:

*"Man säger att jag nedvärderar trafiksamråden. Ja, man kan ju läsa mitt svar på många sätt. Jag har sagt att samråden i förorter varit värdefulla och kan ligga till grund för det fortsatta arbetet..."*

*"Trafikdebatten på Kungsholmen har dominerats av en liten men högröstad grupp. Det har jag sagt, och det är jag beredd att stå för, Arne Söderquist. Att han sedan tar detta till intäkt för att tala om ett totalt angrepp på allt vad samrådsverksamhet heter, det spelar mindre roll. Varför säger jag då att det är en liten men högröstad grupp? Ja, först och främst är jag övertygad om att trafikförslaget när det gäller Kungsholmen inte har någon förankring i en bredare folkmening..."*

Hörlén avslutade debatten med att vältaligt summera intrycken från samrådet:

*"Samrådet på Kungsholmen, som pågått i flera månader och som haft deltagare från över 30 olika föreningar och grupper, har kunnat lämna värdefulla upplysningar och synpunkter på trafiksaneringsåtgärder. Just denna bredd på*

samrådsförfarandet - där inte bara politiska föreningar utan även andra, såsom handikapporganisationer, hem- och skolaföreningar, föräldraföreningar på daghem och pensionsföreningar har kunnat göra sig hörda - har ett betydande värde.

Det är just det som är så viktigt: att få ta del av den lokala sakkunskapen. Det är den som gör att det arbete som läggs ned i en samrådsgrupp och av i samrådet deltagande

basorganisationer har stor vikt när det gäller att få människor informerade om och intresserade av den planering som pågår. Att på detta sätt redan i ett tidigt planeringsstadium få in synpunkter från invånarna är mycket värdefullt med hänsyn till möjligheterna att förankra planeringen i den allmänna opinionen. Man vinner en ökad förståelse för trafiksanerande åtgärder vilka kan gripa djupt in i de enskilda människornas miljö och levnadsvillkor.

Det bestående intrycket av samrådsförfarandet i innerstaden är att betydande medborgargrupper vill ha en trafiksanering som ger en bättre bostadsmiljö, en lugnare trafik och färre olyckor och att man därvid är beredd att acceptera inskränkningar för privatbilismen.

Detta är vad vi enligt min mening bör ta fasta på vid det fortsatta arbetet med trafikprogrammet. Vad som har "majoriserats" igenom vid olika sammanträden får betraktas som uttryck för vad de närvarande anser. Därför kan man inte uppfatta majoritetsbeslut vid ett visst möte som uttryck för vad en majoritet av befolkningen eftersträvar."

De tjänstemän som har deltagit i Trafikpolitiska kommitténs sammanträden har kunnat märka att politikerna - de offentliga uttalandena till trots - inte är särskilt entusiastiska över samrådet. Det fanns, så en tjänsteman, ingen riktig respekt för samrådet inom kommittén.

## Deltagarna

Deltagare från olika typer av organisationer hade helt olika inställningar till samrådet. Mest positiva var representanter från etablerade föreningar såsom de politiska partiernas lokalorganisationer. Samrådet knöt an till föreningslivets arbetsformer, och medlemmar i de politiska föreningarna ofta har en positiv grundinställning till det parlamentariska arbetet.

Mer skeptiska var deltagare från aktionsgrupper och ad hoc organisationer såsom byalag och miljögrupper. De var ofta vana vid att befinna sig i oppositionsställning och var misstänksamma beträffande tjänstemännens och politikernas motiv. Deltagare från Kungsholms byalag t ex ansåg inför samrådsstarten att:

*"Det här är toppstyrt som vanligt. Det är ju inget samråd om vi inte får vara med och diskutera målsättningen. Nu ställs vi inför färdiga förslag. Trafikpolitiska kommitténs material är utomordentligt luddigt. Det är inte så att de saknar pedagogisk förmåga, tvärtom, de vet vad de gör."* (Intervju i Kommunal tidskrift nr 6/74.)

Allra mest negativa var de deltagare som representerade motororganisationer och vissa näringslivssammanslutningar. Det fanns en grundläggande skillnad mellan denna grupp ombudsmän och direktörer som på yrkets vägnar deltog i samrådet och de övriga deltagare. Denna grupp ansåg inte att samrådet kunde vara till något större nytta. Enligt t ex Bertil Florman som representerade KAK var samrådet:

*"En polsk riksdag av högsta klass. Det är en fruktansvärd massa tyckande. Samlingen människor är för heterogen och det förekommer vissa politiska grupperingar. Problemen är för svåra om man inte är expert, många ekonomiska aspekter förbises. Det hade varit lyckligare om beslutsfattarna satt sig ner och diskuterat med experterna."* (Intervju i Kommunal tidskrift nr 6/74.)

Näringslivs- och motororganisationernas grundinställning var negativ av två skäl. För det första bevistade deras representanter samrådet i egenskap av fackman. De betraktade sig själva som experter och besvärades av amatörtyckarnas närvaro. För det andra



var de vana vid de korporativistiska planeringsformer som har utvecklats och som innebär att näringslivsorganisationerna ofta ges företräde ifråga om information från planeringsmyndigheterna.

Samrådet betydde att dessa organisationer likställdes med andra grupper och intressen i informationshänseende. Handelskammaren såg så allvarligt på hotet att de ordnade ett eget samråd med olika företag och näringslivssammanslutningar på olika håll i kommunen. De sammanställde ett digert material som överlämnades till kommunen.

Under och efter samrådet inträffade vissa förändringar i de olika deltagargruppernas inställningar och förväntningar. Här måste vi skilja mellan fyra olika typer av deltagare i fråga om organisationstillhörighet och inställning till trafiksanering, nämligen: 1) deltagare från aktionsgrupper och dylikt som var positiva till trafiksanering, 2) deltagare från lokala föreningar som var positiva till trafiksanering, 3) deltagare från lokala föreningar som var odeciderade eller negativa till trafiksanering och slutligen 4) representanter för näringslivs- och trafikantorganisationer som deltog på yrkets vägnar (oftast negativa till trafiksanering).

Aktionsgruppernas representanter var ofta skeptiska i början, men blev under samrådet allt mer entusiastiska när det visade sig att det gick att samarbeta och åstadkomma resultat. En relativt stor andel av denna grupp trodde att gruppernas synpunkter skulle komma att beaktas av kommunen.

*Tabell 6. Deltagarnas förväntan beträffande förverkligande av samrådsförslagen. Procent.*

Organisation	ja i huvudsak	ja till		annat	ej svar	totalt
		vissa delar	nej i huvudsak			
Politiska föreningar	22	56	13	4	5	100
Miljögrupper	28	41	14	14	3	100
Boendeföreningar	36	48	11	2	3	100
Föräldraföreningar	35	45	10	2	8	100
Företagarintressen	19	48	19	5	9	100
Trafikantföreningar	13	64	15	3	5	100
Övriga	15	74	9	11	0	100
Samtliga deltagare	25	52	12	6	5	100

Den andra kategorin av deltagare - sådana som tillhörde lokala föreningar som var positivt inställda till trafiksanering - var oftast också positiva till samrådet. Under och efter samrådet blev de något mer skeptiska.

*"I början tyckte jag det var bra, men nu har jag en känsla av att teknikerna försöker få oss att kärna oss medansvariga. De bromsar våra förslag och säger att det blir för dyrt eller är orealistiskt. Vi har ju inga ekonomiska experter som kan hjälpa oss." (Eva Sernblad, Matteus socialdemokratiska stadsdelsförening, i Kommunal tidskrift nr 6/74).*

Även om de blivit något mindre positiva under samrådet, var dessa deltagare överlag positivt inställda efter samrådet. De var också ganska förhoppningsfulla om att önskemål i samrådet skulle beaktas.

Deltagare från den tredje kategorien - lokala sammanslutningar som var negativa till trafiksanering eller som inte hade någon klar uppfattning - var mindre positiva i sin inställning till samrådet. Medan de saneringsvänliga såg samrådet som ett lovande initiativ, betraktades det som ett hot av dem som inte ville ha så stora förändringar. Samrådet skulle kunna resultera i att deras stadsdel blev ett nytt "Östermalm". Deras inställning till samrådet som arbetsform påverkades härvid.

Den fjärde gruppen - näringslivs- och motororganisationernas representanter - var oftast fientligt inställda både till trafiksanering och till samrådsidéen. Denna grupp deltog inte i stor utsträckning i samrådsarbetet. Många uteblev efter några få träffar när de såg varthän det barkade.

Genomsnittsdeltagaren var efter samrådet inte lika positiv som genomsnittstjänstemannen. De som var negativa till samrådet tillhörde i stor utsträckning mindre välfungerande eller "bråkiga" samrådsgrupper som trafikprogramgruppen och kungsholmsgruppen.

Tabell 7. Tillfredsställelse med arbetsresultat efter samrådsgrupp. Procent.

Samrådsgrupp	nöjd	missnöjd	annat	ej svar	Totalt
Programgruppen	29	50	13	8	100
Vasastaden	51	13	32	4	100
Östermalm	61	11	22	6	100
Södermalm	65	19	13	3	100
Kungsholmen	36	26	33	5	100
Årsta	43	30	14	13	100
Central söderort	59	9	21	11	100
Älvsjö	59	9	32	0	100
Norra västerort	58	9	24	8	100
Södra västerort	56	21	20	3	100
Totalt	53	17	23	6	100

Trots allt var de flesta deltagarna mer nöjda än missnöjda med samrådet. Som positiva egenskaper hos samrådet nämnde de i första hand möjligheterna att påverka planeringen och att ge och få information.<sup>(32)</sup> Även om några var negativt inställda till vissa aspekter hos samrådet - t ex svårigheterna att arbeta konstruktivt - så ansåg praktiskt tagit samtliga att samrådsidén är bra och bör utvecklas.

## SAMRÅDETS RESULTAT

---

I inledningskapitlet gjordes en ansats att lista de olika slag av resultat som ett försök med ökad medborgarmedverkan i planeringen kan ge. Listan har sammanställts efter intervjuer med parterna i samrådet och bygger också på annan forskning kring medborgarmedverkan och myndighetsinitiativ. (33)

De olika typer av resultat som parterna sade sig önska var pedagogiska och politiska. De pedagogiska resultaten har med kunskapsutbyte och kunskapsbildning att göra. Med politiska resultat åsyftar vi dels faktiska förändringar i verkligheten och beslut, dels förändrade möjligheter för någon av de berörda att hävda sina intressen.

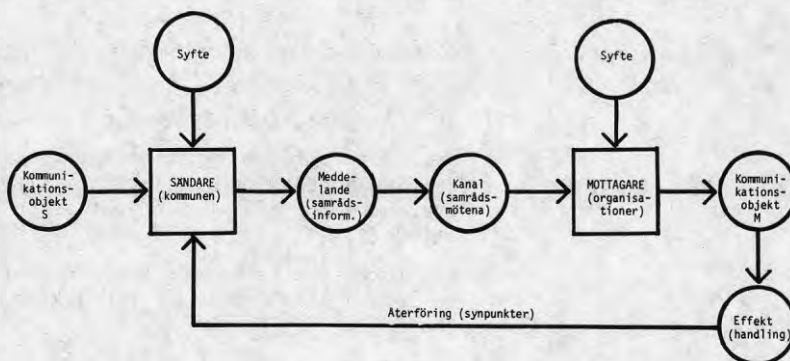
Utifrån litteraturen och forskningen kring medinflytande och myndighetsinitiativ konstaterar vi ytterligare två slag av möjligt samrådsresultat, nämligen sociala och ideologiska resultat. Sociala resultat har att göra med socialt umgänge och skapande av nya kontakter. De ideologiska resultaten gäller förändringar i samhällsorganisationen i förhållande till ett visst demokratiskt eller socialt ideal - t ex att människor bör ta mer aktiv del i samhälleliga beslutsprocesser. Vi anser oss dock inte ha tillräckligt underlag för att kunna behandla dessa typer av resultat.

I detta kapitel diskuteras samrådsresultatet mot bakgrunden av samrådsparternas motiv eller målsättning för samrådsverksamheten. Utvärderingen av resultatet kan emellertid endast antyda svar på frågan om samrådets värde för de olika parterna. Skeendena är för komplexa och parternas mål för oklara för att tillåta någon svart/vit bedömning. Därtill bidrar också forskningsprojektets blygsamma omfattning.

## PEDAGOGISKA RESULTAT: KUNSKAPSUTBYTE OCH SKAPANDE AV NYA KUNSKAPER

Samrådets resultat kan studeras med hjälp av en kommunikationsmodell för informationsöverföring (se nedan).

Fig 17. Modell för informationsöverföring. (Efter Nowak o Wärneryd, 1969)



Denna modell beskriver en enkel envägsöverföring av information. Om vi inordnar trafiksamrådet i modellen blir sändaren Stockholms kommun eller mer precist Trafikpolitiska kommittén. Mottagaren är då organisationsrepresentanterna som deltar i samrådet. Enligt kommunens beskrivning av samrådet är det emellertid fråga om att både ge och ta synpunkter, att diskutera. Samrådet ses som en tvåvägs kommunikationsprocess där sändare och mottagare växlar roller.

Även om det i vissa sammanhang är riktigt att betrakta samrådet på detta sätt, går det mycket väl att beskriva samrådet inom ramen för den ovan presenterade envägsmodellen. Detta beror på att kommunen uppträder huvudsakligen som sändare medan deltagarna är huvudsakligen mottagare. Kommunen har tagit initiativet, bestämt reglerna och formerna för verksamheten, och bekostat den. Kommunens företrädare har i förväg utarbetat ett informationsunderlag för samrådet och de har samlat in och behandlat samrådets alster. Organisationsrepresentanternas uppgift var i första hand att reagera på kommunens information.



Av denna anledning väljer vi att låta vår beskrivning av samrådet och dess resultat utgå ifrån envägsmodellen. I det följande kallar vi således kommunen för sändare och samrådsdeltagarna för mottagare.

Vilka syften eller motiv har då sändaren/kommunen? Här nedan återges de tänkbara syften som har diskuterats ovan i kapitlet om SAM-RADETS BAKGRUND.

Motiv för samrådet - förtroendevalda och tjänstemän

- |                    |  |
|--------------------|--|
| Pedagogiska motiv: | <ul style="list-style-type: none"> <li>1) att sprida information om planförslagen och om planeringen.</li> <li>2) att få synpunkter på planförslagen.</li> <li>3) att testa opinionsläget beträffande trafikplanering och reglering i stort. (Var har man stöd? Hur starkt är motståndet?)</li> <li>4) att förbättra kommunens beslutsunderlag: ta del av lokalkunskaper och lokala önskemål.</li> </ul>   |
| Politiska motiv    | <ul style="list-style-type: none"> <li>5) att skapa stöd för planförslagen hos olika grupper för att underlätta genomförande.</li> <li>6) att skapa "good will" som kommer kommunledningen och den förda politiken tillgodo.</li> <li>7) att legitimera sina beslut. ("Invånarna var med och diskuterade det här").</li> <li>8) att spela ut olika intressen mot varandra.</li> <li>9) att försvaga en obehaglig motståndare: (att skapa en institutionaliserad motvikt till byalagen).</li> </ul> |
| Ideologiska motiv  | <ul style="list-style-type: none"> <li>10) att öka demokratin och hättre tillfredsställa invånarnas önskemål.</li> </ul>   |

Sändarens kommunikationsobjekt är information om förutsättningar-  
na för trafikplanering, om föreslagna riktlinjer för trafikpoli-  
tiken samt om trafiksaneringsförslagen. Ur denna mycket om-  
fattande informationsmängd har kommunens företrädare valt ut  
vissa bestämda delar att presentera för målgruppen. Det är dessa

delar som - enligt kommunikationsmodellens terminologi - är meddelandet. Det förmedlades via en kanal vilken i detta fall var tryckta diskussionsunderlag och tjänstemännens muntliga besked på samrådsmötena.

Samrådets diskussionsform problematiserar begreppen "meddelande" och "kanal" och gör dem mindre entydiga. Genom sina frågor och diskussionsinlägg kan deltagarna påverka meddelandet. De kan få sändaren - kommunens företrädare - att utveckla och komplettera meddelandet. Dessa förändringar kan inte förutses, utan de är beroende av mottagargruppens reaktion på meddelandet och på varandra.

Ytterligare en komplicerande faktor är att tjänstemännen som företräder kommunen vid samrådsmötena inte är programmerade robotar. Deras syn på informationen som ska förmedlas och på frågorna som diskuteras kan variera avsevärt. Detta får till följd att meddelandet kan vara olika i de olika samrådsgrupperna, och att det - genom att tjänstemännens åsikter eller kunskaper påverkas - kan förändras under samrådet. Det är därför svårt att säga något entydigt om innehållet i informationen som har förmedlats.

Den valda målgruppen för samrådsinformationen var trafikintresserade organisationer, men det är naturligtvis inte organisationens samtliga medlemmar som blir mottagare av meddelandet. Några utvalda representanter blir förstahandsmottagare och genom deras försorg kan meddelandet spridas - i mer eller mindre igenkännlig form - till andra organisationsmedlemmar och till människor utanför organisationerna.

För att meddelandet skall kunna påverka mottagaren och mottagarens agerande, måste det nå fram till mottagaren och uppfattas som relevant. Det kan finnas flera skäl varför ett meddelande inte uppfattas av mottagaren. Det kan t ex bero på att meddelandet inte når fram eller förvrängs, att mottagaren saknar resurser att tillgodogöra sig informationen eller att meddelandet inte är relevant för mottagarens informationsbehov.

I den ovan redovisade modellen för informationsöverföring ses inte mottagarens syfte som en betydelsefull faktor. I samråds-situationen är denna faktor uppenbarligen viktig. Organisationerna och deras representanter har valt att vara med. Här nedan anges mottagarens tänkbara motiv för att delta i samrådet:

- Pedagogiska motiv: 1) att skaffa information om planförslag och kommunens planering för att direkt kunna påverka beslut.
- 2) att skaffa information om planförslag, kommunens planering och andra organisationers inställning att lägga till grund för organisationens långsiktiga agerande.
- Politiska motiv: 3) att påverka beslut ommiljön genom sitt deltagande och sina synpunkter.
- 4) att bevaka sina egna intressen gentemot kommunen och andra intressegrupper.
- 5) att knyta kontakter hos myndigheten och med andra organisationer för att bättre kunna påverka.
- Socialt motiv: 6) att skapa nya kontakter. Att delta i en intressant sammankomst.
- Ideologiskt motiv: 7) att delta i en demokratisk process.

Ett meddelande som uppfattas av mottagaren som relevant information blir ett kommunikationsobjekt hos mottagaren. Det kan därmed åstadkomma vissa kunskaps eller attitydförändringar som i sin tur kan leda till beteendeförändringar - dvs till handling.

Vi skall nu mot bakgrund av kommunikationsmodellen och utifrån de berörda parternas mål och motiv för samrådet ställa och försöka besvara ett antal frågor om samrådets resultat. I detta avsnitt kommer vi enbart att behandla samrådets pedagogiska resultat. Politiska och andra resultat behandlas i senare avsnitt.

Har samrådet varit ett effektivt sätt för kommunen att förmedla kunskaper och information om planförslagen och planeringen till invånarna?

Om målet hade varit att sprida information om trafikplanering till så många kommuninvånare som möjligt måste samrådet betraktas som ineffektivt. Bara 600 människor deltog i samrådsgrupperna, och spridningseffekten vidare till deltagarnas respektive organisationer och till andra kommuninvånare har förmodligen inte varit allt för omfattande. När samrådsdeltagarna själva tillfrågades om spridningen av informationen, svarade 67% att den tycks ha nått ett fåtal av befolkningen.

De 600 som har fått information genom samrådet kan jämföras med de hundratusentals hushåll som har kunnat läsa om trafiksaneringsförslagen i kommunens utsända informationstidning Stockholm. Samrådet har inte på ett avgörande sätt bidragit till att information om trafiksanering spridits till en vid krets. Istället har genom samrådet en liten aktiv grupp blivit mycket välinformerad beträffande kommunens planer för trafiken. De flesta av deltagarna (70%) hade i något sammanhang tidigare arbetat med trafikfrågor.<sup>(34)</sup>

Kommunens uttalade målsättning för samrådet var emellertid inte att sprida information till så många kommuninvånare som möjligt utan att utbyta information med lokala trafikintresserade föreningar. Samrådet var bara en del i en informationskampanj som hade tre olika målgrupper 1) remissinstanser, 2) trafik- och miljöintresserade föreningar samt 3) kommunens samtliga invånare. Samrådet skulle inte ersätta den sedvanliga mer allmänt inriktade informationen utan komplettera den.

Informationens förstahandsmottagare var de c:a 600 samrådsdeltagarna som representerade drygt 400 föreningar. 70% av deltagarna var styrelsemedlemmar i sin förening. Både tjänstemännen och deltagarna har uppgivit att de ansåg att föreningsrepresentationen var bred och allsidigt sammansatt.<sup>(35)</sup> 71% av deltagarna ansåg att informationen hade nått ett flertal skilda intressegrupper.

Det är emellertid av flera skäl problematiskt att ha föreningar som målgrupp för information. Föreningarna är uppbyggda och fungerar på vitt skilda sätt. En del är underavdelningar till stora riksomfattande organisationer medan andra kanske består av ett fåtal personer. Somliga arbetar efter formella föreningsdemokratiska principer medan andra är löst och informellt uppbyggda. I en del föreningar är medlemsaktiviteten omfattande medan verksamheten i andra sköts helt av en liten styrelse.

För vissa grupper som byalag, trafikantorganisationer och liknande är trafikplanering en central fråga medan den för andra är av marginellt intresse. I dessa senare organisationer kan det hända att representanten kan få svårt att intressera övriga föreningsmedlemmar för samrådsfrågorna. Man kan därför utgå ifrån att spridningen till andrahandsmottagare inom föreningarna har varierat avsevärt.

En tanke bakom samrådet var just att informationen som förmedlades i samrådet skulle spridas vidare av samrådsdeltagarna inom den egna organisationen och till andra intresserade i området. Samrådsdeltagarna uppmanades hålla kontinuerlig kontakt med sina organisationer, att redogöra för samrådsdiskussionen och att låta organisationerna ta ställning till uppkomna frågor.

Enligt enkäten har de allra flesta deltagarna haft kontakt med medlemmar i sin egen organisation och informerat om samrådet och planförslagen. Två tredjedelar av deltagarna uppgav att de dessutom hade diskuterat samrådsfrågorna med andra människor i sina grannskap. Endast 3% av deltagarna hade helt underlåtit att diskutera samrådet och samrådsfrågorna med andra.

#### Har informationen varit användbar för samrådsdeltagarna?

Frågan gäller huruvida informationen har uppfattats som relevant av mottagarna och om den har ökat deras handlingsberedskap och handlingsduglighet. Generellt kan sägas om samrådsformen att den gör det möjligt att förmedla en omfattande och innehållsrik information. Den relativt långa samrådsperioden med återkommande

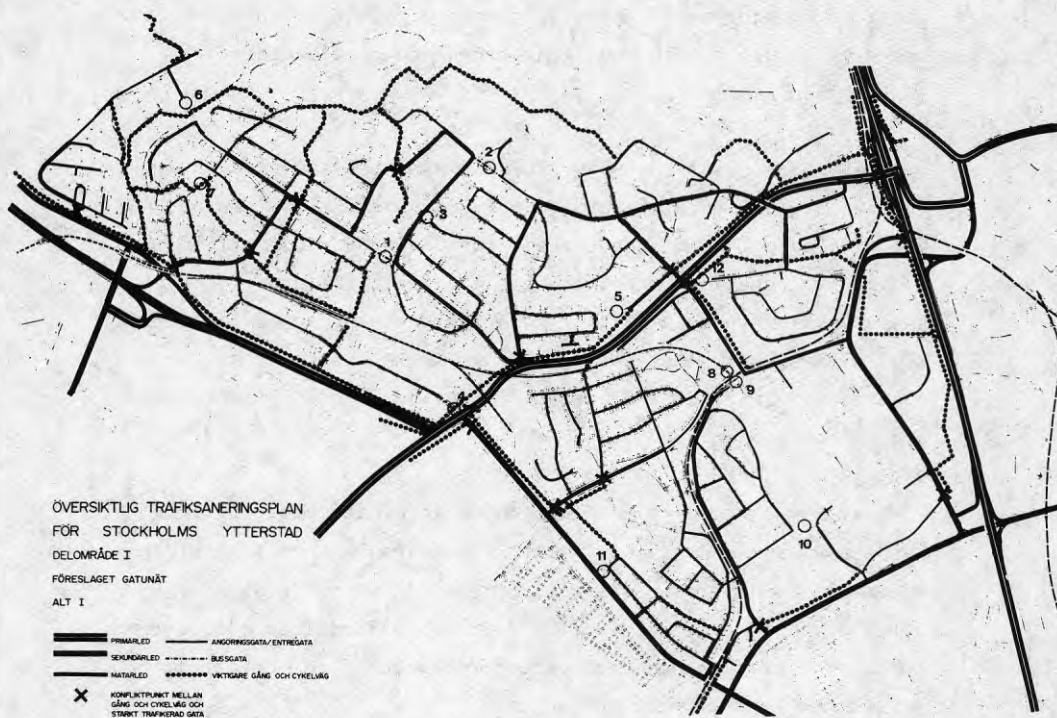


möten ger deltagarna tillfälle och motivation att grundligt sätta sig in i frågorna. Tjänstemännen kan fungera som studieledare och hjälpa till att reda ut dunkla punkter.

Ett sätt att avgöra hur informationen har fungerat är att studera hur grupperna har arbetat med materialet. Följande beskrivning bygger på gruppernas minnesanteckningar och på våra egna observationer i tre av grupperna.

Diskussionsunderlaget som samrådsgrupperna hade tillgång till bestod huvudsakligen av tre delar: "Diskussionsunderlag för trafikprogram för Stockholm" (130 s), en översiktlig beskrivning av trafiksaneringsförslaget för hela kommunen (c:a 30 s) samt nio delrapporter över trafiksaneringsförslagen för delområdena i kommunen (c:a 50 s vardera). Materialet fanns dessutom sammanfattat i broschyrer som delades ut till samrådsdeltagarna.

Fig 18. Förslag till trafiksanering i Årsta. Ur diskussionsunderlaget.



Diskussionsunderlaget kompletterades med muntliga framställningar från tjänstemännen som deltog i grupperna och från inkallade experter. Under samrådet kom grupperna underfund med vilka frågor som krävde en särskilt ingående behandling. De gav sedan tjänstemännen i uppdrag att bjuda in experter från kommunala förvaltningar, landstinget osv.

Det framgår av minnesanteckningarna och slutrapporterna att sättet att arbeta med informationsunderlaget var olika från grupp till grupp. I t ex Vasastadsgruppen och trafikprogramgruppen arbetade man efter ett diskussionsschema som i förväg hade upprättats av tjänstemännen. Schemat anslöt sig till delrapportens uppläggning.

I grupp I (Årsta, m fl stadsdelar) beslutades vid första samrådsmötet att inte bara delrapporten utan även trafikprogrammet skulle bli föremål för diskussion. Gruppen enades om att behandla följande ämnen: trafiksanering, trafikleder, kollektiv trafik samt trafikprogrammets huvudmålsättning. I vissa ytterstadsgrupper lämnades övergripande frågeställningar och informationsmaterialets beskrivande del därefter. Man gick direkt in på diskussion av trafiksaneringsförslaget.

Den information som kommunen hade för avsikt att förmedla har således behandlats systematiskt och ingående i vissa grupper och ytligt i andra. Detta behöver emellertid inte betyda att deltagarna i de senare grupperna inte har tagit del av det skriftliga materialet individuellt. Vad beträffar deltagarnas inställning till diskussionsunderlaget, ansåg det stora flertalet att trycksakerna var lättlästa, och att informationsinnehållet var mångsidigt och ingående. (36)

För att komma vidare i bedömningen av informationsmaterialets värde för samrådsdeltagarna måste vi undersöka huruvida informationen har aktiverat deltagarna och lett till målinriktad handling. I vilken utsträckning har deltagarna fört fram sina synpunkter om trafiken inom och utanför samrådet? Har de arbetat vidare med egna studier, möten osv?

De flesta deltagare hade handlat först och främst genom att yttra sig och delta i diskussionerna vid samrådsmötena. De flesta har dessutom, enligt egen utsago, tagit upp frågorna i de egna organisationerna på medlemsmöten eller genom informella kontakter. (37 )  
 En stor del av de deltagande organisationerna har avlämnat skrivelser till kommunens företrädare där de redogör för sina målsättningar och inställning till kommunens trafiksaneringsplaner.

I Kungsholmsgruppen med 33 deltagande organisationer inlämnades 25 skrivelser omfattande c:a 100 sidor. Dessutom lämnades två namnlistor till stöd för ett saneringsförslag. I Vasastadsgruppen inlämnades 13 skrivelser (c:a 70 sidor) varav två omfattande förslag till trafiklösning.

Deltagarna har också handlat utanför samrådet på olika sätt. Till exempel har deltagare som representerade lokala politiska föreningar tagit kontakt med sitt partis förtroendevalda. Deltagare har satt igång aktioner av typ namninsamling för att påverka en viss lokal trafikfråga. Exempel på denna typ av aktion är namninsamlingar för avstängning av Grycksbovägen i Stureby - Svedmyra, för en utbyggnad av Örbyleden fram till Huddingevägen i Stureby - Örby, för "Gröna Ön-förslaget" på Kungshomen, för trafiksanering i Årsta, för och emot avstängning av Gubbkärrsvägen i Nockeby, för och emot avstängning av Jämtlandsgatan i Ångby, mot en anslutning av Bastuhagsvägen till Örbyleden i Stureby, för avstängning av Wollmar Yxkullsgatan på Södermalm. Dessa aktioner har ofta bevakats av pressen.

Det har ordnats möten med anledning av trafiksaneringsförslagen i ett stort antal stadsdelar. De flesta av dessa möten har tillkommit åtminstone delvis på samrådet. Samrådsdeltagare och deras organisationer har också skrivit ett stort antal insändare till tidningar, delat ut flygblad och gjort egna enkätundersökningar av opinionsläget i sitt område.

Vi anser det vara otvivelaktigt att samrådsinformationens värde för deltagarna varit stort. Arbetet i samrådsgrupperna och deltagarnas stora aktivitet visar att informationen har haft en effekt och att den har varit av värde som underlag för del-

Fig 19. Tidningarna bevakade de lokala opinionsyttringarna.

# Företagare slår larm: Trafiksamerering hotar fem butiker i Noekeby

Den föreslagna trafikamereringen i Västerort blir på i Stockholm, presenterades i juni förra året och är nu ute på om omsättningen minskar med ytterligare fem procent, sade kondi- medföra så stor minskning i antalet övvekor.

## Skär inte "kroppspulsåder"

Stäng inte av Årstavägen. Den är Årstas kroppspulsåder. Så vädjar Fp Årsta till de ansvariga trafikpolitikerna. Man rekommenderar i stället en mjuk trafiksanering av centrala Årsta med trafiksignaler, genomfartsförbud på vissa gator, enkelriktningar och hastighetsbegränsningar.

Torsdagen den 13 maj 1976

### Nu går Riksbyborna till attack:

## Vi är trötta på allt trafikelände

Gatan egentligen på...

## Nu vill hyresgästerna slippa bilar vid Tanto

— Wollmar Yskullsgatan skär tvärs igenom barmens lek område, säger Birnigitt Kranz i Drakenbergets kontaktkommitté. Därför vill vi att gatan ska stängas av.

att stänger man av Wollmar Yskullsgatan måste trafiken ta vägen någon annanstans. En så här nära nedfarten från Langholmsgatan till Söder Mållersstrand inte klarar trafiken så återstår bara Hornsgatan eller Lundsgatan. På senaste gästinsamlingen framträdde var frågan uppe men bordslades.

## Villaägare i Stureby protesterar:

Tisdagen den 13 maj 1976

### Nu går Riksbyborna till attack:

## Vi är trötta på allt trafikelände



Riksby intill Brommaplan är en av nödförorterna från 16-talet. Då byggde man trafikutlåt, nästan på landet. I dag är bostadsområdet dränkt i bilar och buller. Men nu har Riksbyborna tröttnat på trafiklandet.

## ÄR LURADE Sturebybor rasar mot fler bilar

Vi känner oss lurade! 280 Sturebybor rasar mot fler bilar.

fasttrafik och när sista biten av trafikleden öppnas för det bli ännu värre.

När politikerna i gatuumöden beslutat att bygga

en korsning mellan trafikleden och Bastadsvägen gick man emot sina tjänstemän på zonalkontoret, man gick emot förslagen i trafiksam-

rådsplanen och de lokala samråd-grupper i Sturebybor som krävt att Bastadsvägen skulle stängas.



Se sidan 10. Sturebyborna vill att gatan ska stängas av, men nu rekommenderas i stället trafiksignaler.

## Årsta bygatalag positivt till trafiksaneringen men BOLMENSVÄGEN MÅSTE STÄNGAS

Jag ska överlägga med miljöborgarrådet vad vi ska göra med gatan, säger Ulf Adelsöholm. I princip är jag för att gatan ska stängas av. Men jag tycker lite att det är fullständigt att öka trafiken ytterligare på Parmagatan. För dem som bor där är det redan tillräckligt med buller. Men ännu så länge är frågan öppen.

## Stäng inte av trafiken MELT!



tagarnas handlande. Det bör emellertid poängteras att de som har aktiverats på detta sätt är en redan i förväg aktiv grupp människor. Samrådet har till stor del varit en angelägenhet för denna lilla föreningsanslutna grupp och kommunens företrädare. En faktor har gjort att samrådsdiskussionen trots allt trängt utanför denna krets, nämligen den relativt goda massmediatäckningen. Särskilt lokaltidningarna har informerat allmänheten om diskussionerna, aktionerna och debatten. Deras roll återkommer vi till nedan under avsnittet: **POLITISKA RESULTAT.**

**Har samrådet varit ett effektivt sätt för kommunen att förbättra sitt beslutsunderlag?**

Samrådsdeltagarnas synpunkter framfördes på flera sätt. För det första muntligt i diskussion mellan samrådsdeltagarna och med de deltagande tjänstemännen, för det andra i form av brev eller skriftlig programförklaring som skickades till de berörda tjänstemännen eller till Trafikpolitiska kommittén. Dessutom förekom olika aktioner utanför samrådet av typen namninsamling, uppvaktning och offentligt möte som innebar ett indirekt överförande av synpunkter till kommunens företrädare.

De framförda synpunkterna var av fem typer: 1) information om lokala förhållanden, 2) information om opinionsläget i området, 3) synpunkter på kommunens framlagda förslag, 4) egna förslag eller krav på åtgärder och slutligen 5) synpunkter av typ debattinlägg där man fastställde sin grundinställning och målsättning beträffande trafik och miljö.

Synpunkternas antal och fördelning på de olika typerna varierar mycket från samrådsgrupp till samrådsgrupp. Detta kan konstateras efter en genomgång av slutrapporterna och "åtgärds katalogen" (Lokala miljöförbättringar, bilaga 5 till Trafikplan 75) som är en förteckning över förslag till lokala åtgärder som har framförts av samrådsdeltagare. Tjänstemännen understryker skillnaden som i stort består i att innerstadsgrupperna (och trafikprogramgruppen) har framfört synpunkter av typ 5), debattinlägg, i mycket större utsträckning än de flesta ytterstadsgrupperna.



Ytterstadsgrupperna har haft detaljerade trafiksaneringsförslag att ta ställning till - ofta med alternativ att välja emellan. De flesta grupperna har gått igenom planförslagen punkt för punkt, och gjort ett eller flera förslag till ändringar.

Dessa synpunkter har varit konkreta och överensstämmer väl med kommunens önskemål beträffande information, nämligen att få detaljkunskap om trafikförhållanden, synpunkter på planförslagen samt kännedom om opinionsläget i stort. Några av de förtroendevalda och en del av tjänstemännen har därför ansett synpunkterna från ytterstadsgrupperna vara mer vändefulla än innerstadssynpunkterna som ofta gällde trafikpolitiken i stort. Vissa tjänstemän, däremot, var tacksamma för de klara besked beträffande trafiksaneringsprincipen som innerstadsgrupperna gav, och ansåg att ytterstadsgrupperna i för hög grad sysslade med detaljfrågor.

Den ovannämnda "åtgärds katalogen" omfattar drygt 300 förslag till lokala åtgärder som har framförts av samrådsdeltagare (varav 250 från ytterstadsgrupperna). Förslagen gäller nya eller förändrade trafiksignaler, gatuavstängningar, utbyggnad av cykel- och gångbanor, hastighets- och parkeringsbegränsningar m m. Utöver dessa förslag från samrådsdeltagare upptar åtgärds katalogen c:a 70 förslag som inskickades av enskilda individer och organisationer som inte deltog i samrådet.

Fig 20. Sida ur "åtgärds katalogen".

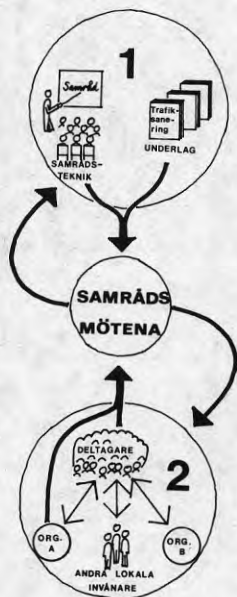


SÖDERN (område I, II, och III)				
1. Lokala avstängningar				
Nr Stadsdel	Plats	Förslaget av	Ansökan- intyg	Ansökan- intyg
Ar	Stora Jövingen	I-A		II
De	Gripsholmsvägen 3 Östra Slotstväg	II-98		III
EE	Åhugatan vid Sockenvägen	II-95		II
"	Strålsundegatan vid Sockenvägen	II-A		II
"	Ulleborgsvägen vid Sockenvägen	II-A		II
Eg	Dumpevägen vid Parkstråket 0 och Nr. Brohovsvägen	II-99		III
Fa	Forsbyggatan	II-A		I
Fa	Förnebogatan	II-95		II
		II-83		II-A
Lb	Korngränd vid Älva Jövingen	III-A		II
Lb	Viktorielavägen vid Älva Jövingen	III-A		II
Nr	Stora Hagavägen - och Isbergsvägen samt Herringsvägen	III-A		II
Fv	Fruktogatan mellan centrum och skolan	III-85		III
2. Trafiksignaler				
Nr Stadsdel	Typ, plats	Förslaget av	Ansökan- intyg	Ansökan- intyg
Ar	Fullst. reglering Skötselplanen	I-95		III
Ar	" " Gullmarsvägen/ Elsavägen	I-95		III
Ar	" " Annelingsvägen/ Årstavägen	I-96		II
Ar	För gående Över Annelingsvägen vid Sandfållstegen	I-92		II
LI	" " " Sylvestergatan vid Annelingsvägen	II-910		III
LI	" " " Sylvestergatan vid Lisebergsvägen	II-910		III
LI	" " " Götalandsvägen vid Annelingsvägen	II-910		III

Deltagarna har kunnat bidra med en betydande sakkunskap om lokala trafikförhållanden och hur de upplevs i området. Flera av tjänstemännen anser att samrådet gett en bra bild av den lokala opinionen och lokala förhållanden. Deltagarna har kunnat peka på fel och ofullständigheter i diskussionsunderlaget och beskriva trafikproblem sedda med olika lokala grupperns ögon. Även om det kan råda delade meningar om huruvida grupperna varit representativa för opinionen bland den lokala befolkningen, har de oftast varit så pass allsidigt sammansatta att tjänstemännen har kunnat få en hyfsad bild av opinionsläget i områdena.

Om inte samrådet hade anordnats, kan det tänkas att åtminstone en del av synpunkterna som lämnades av samrådsdeltagarna ändå hade kommit fram i form av brev m m. Vad som skedde under samrådet var emellertid att deltagarna kunde testa, försvara och utveckla sina idéer och förslag i diskussion med kommunens företrädare och andra deltagare. Förslagen kan ha förbättrats på det sättet.

Fig 21. Samrådet som pedagogisk process.



Ur pedagogisk synpunkt är samrådets största förtjänst kanske den att det har bidragit till skapandet av nya kunskaper. Samrådet tillsammans med dess förberedelser och dess resultat kan ses som en pedagogisk process (se figuren ovan). Det centrala för denna process är själva samrådsmötena. Vid och i anslutning till dessa möten pågår ett kunskapsutbyte och en kunskapsutveckling. Deltagarna utbyter information i diskussioner, tar del av ett skriftligt underlagsmaterial och genomför själva undersökningar och upprättar alternativa förslag. Tjänstemännen kompletterar det skriftliga materialet och svarar på frågor om kommunens planeringsföresättningar.

Kunskaper förs således in i samrådet dels från kommunen (1 på figuren) dels från deltagarna (2). Men kunskapsutvecklingen och kunskapsutbytet sker inte enbart i det egentliga samrådet. Den pedagogiska processen påbörjas redan under förberedelserna för samrådet. Framtagandet av ett underlagsmaterial till samrådet är i sig kunskapsutvecklande. Detta gäller även diskussionerna bland tjänstemännen och kursen i samrådsteknik som ingick i tjänstemännens förberedelser.

Vi anser sammanfattningsvis att samrådet har inneburit betydande pedagogiska vinster för kommunen och för deltagarna. Både som ett sätt att informera en viss målgrupp om planförslag och för att få in synpunkter och opinionsyttringar förefaller det ha varit vida överlägset andra tänkbara metoder. Vad som talar för denna bedömning är deltagarnas egna uttalanden, mötesdokumentationen och samrådets skriftliga produkter.

## POLITISKA RESULTAT

Det som vi menar med politiska resultat är förändringar i verkligheten, förändringar i planer eller beslut eller förändringar i de olika parternas möjligheter att hävda sina intressen.

Trafiksamrådets politiska resultat skulle då kunna vara:

- 1) faktiska förändringar i trafiksituationen,
- 2) förändrade beslut eller planer rörande trafiken, eller
- 3) förändrade maktförhållanden eller förhandlingsläge parterna emellan som ger en av parterna större möjligheter än tidigare att hävda sina intressen. Exempel på det sistnämnda resultatet är: att deltagande organisationer får större möjligheter att utforma och föra fram krav, att tjänstemän lyckas få stöd för sina förslag bland vissa organisationer eller att förtroendevalda kan utnyttja samrådet för att profilera sitt parti.

I detta avsnitt behandlar vi politiska resultat sett huvudsakligen ur samrådsdeltagarnas synvinkel, men först diskuteras några hypoteser beträffande politiska resultat och effekter för kommunens tjänstemän och förtroendevalda.

### Tjänstemännen

Trafiksanering är en metod för trafikreglering som har utvecklats av en grupp yngre arkitekter och ingenjörer och några chefs-tjänstemän på stadsbyggnadskontoret, gatukontoret och generalplaneberedningens kansli. Gruppen spelade en stor roll i utformningen av den nya trafikpolitiken, och den ställde sig helhjärtat bakom trafiksaneringsarbetet. Många andra inom förvaltningarna var mer tveksamma till trafiksanering, och därför var den saneringsvänliga gruppen i behov av stöd från olika håll.

Man kan konstatera vissa huvudlinjer i den syn på trafiken som samrådsgrupperna gav uttryck för. För det första kan utläsas ett brett stöd - åtminstone på ett abstrakt plan - för de nya trafikpolitiska målsättningarna (att särskild hänsyn ska tas till de oskyddade trafikanterna, de som störs av trafiken och

de som reser kollektivt). Dessa målsättningar innebär på ett mer operationellt plan att trafikreglerande åtgärder såsom trafiksanering prioriteras. Inte i någon samrådsgrupp har majoritetsuppfattningen avvisat trafiksanering som princip.

Det är emellertid en stor skillnad mellan att stödja trafiksanering som princip och att stödja ett konkret trafiksaneringsförslag där man kanske måste offra tillgänglighet för att kunna förbättra miljön.

På detta mer konkreta plan kan konstateras två huvudlinjer. Den ena, som präglade i första hand innerstadsgrupperna gav uttryck för en mycket restriktiv hållning gentemot bilismen (se avsnittet Samrådsdeltagarnas inställning i vissa trafikfrågor). Den andra huvudlinjen förekom särskilt i västerortsgrupperna och ville skjuta upp trafiksanering i avvaktan på utbyggandet av leder för genomfartstrafik. Denna ståndpunkt innebär egentligen ett underkännande av trafiksaneringsprincipen, som avser förbättringar som kan genomföras med snabba och billiga åtgärder.

När trafiksaneringsförslaget för innerstaden lades fram 1973 mötte det en häftig kritik. Många inom förvaltningarna ansåg det vara alltför långtgående. När de flesta organisationerna i samrådet visade sig vilja gå ännu längre i fråga om restriktioner för bilismen, förstärktes den saneringsvänliga gruppen gentemot belackarna inom förvaltningarna. Förslaget som förut hade verkat radikalt visade sig - i jämförelse med synpunkter från samrådet - vara ytterst återhållsamt.

I söderortsgrupperna accepterades i stort sett tjänstemännens ambitionsnivå för trafiksanering. Samrådsresultatet underlättade för de saneringsvänliga tjänstemännen att hävda sin linje när det gällde innerstaden och söderort. Den avvisande hållning gentemot trafiksanering som märktes i västerortsgrupperna uppvägs i viss mån effekten av stödet från innerstads- och söderortsgrupperna. Tjänstemännen tvingades "mjuka upp" saneringsförslaget för västerort.



En annan politisk effekt som samrådet har fått är en förändring i tjänstemännens förhållande till olika intressegrupper i samhället. Tidigare var det näringslivsorganisationer och andra ekonomiska intressenter som hade de flitigaste kontakterna med trafikplanerarna. Enligt några av tjänstemännen som vi intervjuade, upplevde dessa grupper tjänstemännens engagemang i samrådet och för den nya trafikpolitiken som ett svek. Kontakterna mellan dessa intressegrupper och tjänstemännen mattades av samtidigt som kontakter med nya grupper - bl a medlemmar i lokala politiska föreningar - tilltog.

### De förtroendevalda

I avsnittet **VARFÖR TRAFIKSANERA?** beskriver vi hur förändrade regionala och nationalekonomiska förutsättningar framtvungade en ny inriktning av trafikpolitiken. Den nya politiken innebar ett erkännande av omöjligheten att bygga bort trafikproblemen och av behovet att komma till rätta med den försämrade miljön som den dittillsvarande trafikpolitiken hade gett upphov till. Såsom dåvarande majoritetsparti var socialdemokraterna tvungna att försöka förankra denna nya inriktning hos organisationer och hos sina väljare.

Från de styrandes sida fanns det också ett behov av att återta initiativet i trafikplaneringsfrågor från i första hand aktionsgrupper. Genom att sätta igång trafikdiskussioner i egen regi kunde kommunens ledning förbättra sin egen ställning på flera sätt. Som initiativtagande part fick kommunledningen en viss fördel gentemot de inbjudna organisationerna. Formen och villkoren för diskussionerna var bestämda av kommunledningen.

Det fanns skäl att tro att grupper som förespråkade radikala ingrepp och de som motsatte sig sanering skulle neutralisera varandra. Kommunledningen och tjänstemännen skulle slippa stå i korseld och bli anklagade från bägge håll. Istället skulle grupper med olika synsätt tillrättavisa varandra. Resultatet

skulle sannolikt bli kompromissförslag som kunde godtas av kommunledningen. Organisationerna skulle bli moraliskt förpliktade att acceptera förslagen som de hade varit med om att diskutera.

Har dessa antaganden visat sig vara riktiga? Mellan 1969 och 1973 förekom ett stort antal protestaktioner i trafikfrågor. De flesta av dessa var riktade mot planerade vägbyggen. Under och efter samrådet förekom det också ett antal trafikaktioner, men dessa var delvis av annan karaktär. (Se vidare under Samråds-synpunkternas påverkan på trafiken och på kommunens planering). De ifrågasatte inte grunderna för kommunens planering, utan var snarare ett komplement till medverkan i samrådet.

Detta behöver naturligtvis inte bero enbart på samrådet. Det minskade vägbyggandet har säkert också spelat en roll. Det är ändå sannolikt att samrådet - genom att engagera aktionsgrupper och skapa förväntningar om bättre trafikmiljö - bidrog till att föra den allmänna trafikdebatten in på för kommunledningen mindre misshagliga banor.

I flera samrådsgrupper - t ex Södermalm, Östermalm och vissa söderortsgrupper - kan antagandet om ett kompromissförslag mellan två extremer ha besannats. I andra grupper, som t ex Vasastadsgruppen, Kungsholmsgruppen, Årsta- och västerortsgrupperna - har det däremot inte blivit fråga om kompromisslösning. Vasastads-, Kungsholms- och Årstagrupperna har enats kring restriktiva förslag, medan grupperna i västerort i några fall varit splittrade i sakfrågorna och ibland t o m haft en så negativ inställning till trafiksanering att kommunens förslag framstätt som mycket radikalt.

#### Partipolitiska resultat

I april 1972 beslutade ett enigt kommunfullmäktige att trafiksanering skulle genomföras i hela kommunen under fem år. Men redan efter några månader, i och med Östermalmssaneringen sommaren 1972, hade trafiksanering blivit politiskt omstridd. Moderaterna gjorde motståndet mot trafiksanering till en politisk huvudfråga.

Vpk och socialdemokraterna stödde saneringsförslagen även om det fanns viss tveksamhet inom delar av det socialdemokratiska partiet. Centern och folkpartiet intog en vacklande ställning men sade sig stödja trafiksaneringsprincipen.

Partierna som hade profilerat sig i saneringsfrågan - i första hand moderaterna, men även vpk och socialdemokraterna - försökte att inhösta politiska vinster ur samrådet. Samrådssynpunkterna var tillräckligt motsägelsefulla för att bägge sidor skulle kunna hämta stöd där. Moderaterna kunde få stöd för sitt argument att trafiksaneringen måste avvakta utbyggandet av genomfartsleder. Socialdemokraterna och vpk kunde peka på det utbredda stödet för trafiksaneringsprincipen.

Det visade sig sedan att varken socialdemokraterna eller moderaterna gjorde något väsen av samrådets stöd för den respektive politiken. Vi tror detta beror på att de ledande inom dessa partier var osäkra på vem samrådsgrupperna egentligen representerade. De föredrog att konsultera sina vanliga referenspersoner för att få en uppfattning om opinionsläget bland väljare och avnämare. (38)

Samrådet gav partipolitiska vinster främst på ett annat sätt. Framförallt moderaterna använde sig av samrådet som ett sätt att profilera sig i valtaktiskt syfte. Man gick till hård (och av pressen välbevakad) attack mot den radikala saneringslinje som framfördes av samrådsmajoriteten på Kungsholmen. Debattinlägg och uttalanden vid offentliga möten följdes upp av flygblad som utdelades till samtliga hushåll på Kungsholmen.

Fig 22. Rubrik i Svenska dagbladet 1974.12.17.

## Moderatattack mot samrådet

"Balans i trafikdebatten —  
Ska vakt om Kungsholmen?" Moderata samlingspartiet i Stockholm var till stormis mot Kungsholmsrådets förslag till trafiksanerier i ett flygblad som just nu distribueras över Kungsholmen.

Vi acceptera panikartade uttalanden av den typ som uttrycks av samrådet på Kungsholmen.  
Moderata Samlingspartiet vill skapa balans i den trafikpolitiska debatten. Under 60- och 70-talet har moderaterna varit ett av de största motståndarna till de radikala förslagen som diskuteras i Stockholm. I den samrådsdebatten av samma motståndare till bil-

Vpk och i viss mån socialdemokraterna använde detta angrepp som ett tillfälle att deklarerera sitt stöd både för samrådsprincipen och för trafiksaneringen.

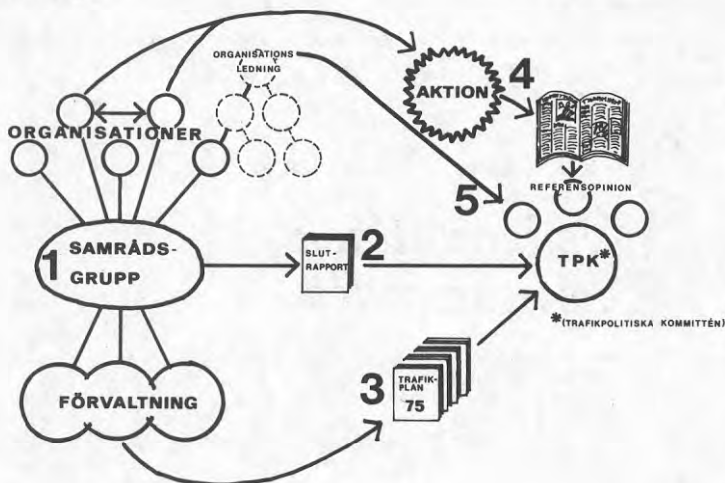
### Samrådsdeltagarna

Politiska resultat för samrådsdeltagarna är i första hand påverkan på trafiken och trafikplaneringen, i andra hand ökade potentiella möjligheter att hävda sina intressen. I det följande diskuterar vi först hur och i vilken utsträckning samrådsdeltagarnas synpunkter har påverkat trafiken och trafikplaneringen. Därefter behandlar vi frågan om deltagarnas förändrade möjligheter att hävda sina intressen.

#### Olika vägar till påverkan

Samrådsdeltagarnas synpunkter framfördes dels muntligt i diskussion mellan samrådsdeltagarna och med de berörda tjänstemännen, dels i form av brev eller skriftlig programförklaring som skickades till tjänstemännen eller till Trafikpolitiska kommittén. Bägge dessa former för yttranden finns dokumenterade

Fig 23. Samrådsdeltagarnas olika vägar att påverka trafikplaneringen.



i stor utsträckning i mötesanteckningarna och slutrapporterna från grupperna. Dessutom förekom i okänd omfattning utbyte av synpunkter mellan deltagare utanför samrådsmötena, och mellan deltagarna och deras respektive organisation.

Det fanns således möjligheter för samrådsgruppernas synpunkter att påverka kommunens ställningstaganden på olika sätt. För att påverkan skulle kunna ske förutsattes inte en formell behandling av synpunkterna i planeringsprocessen.

En första möjlighet att få sina synpunkter beaktade hade samrådsdeltagarna i själva mötessituationen (1 i figuren). Meningen var att alla skulle få möjlighet att via mötesanteckningarna, särskilda uttalanden etc få sina synpunkter vidarebefordrade. De skulle oförändrade bli en del i trafiksaneringens beslutsunderlag.

Deltagarna kunde öka möjligheten att få sina synpunkter beaktade genom att under samrådet övertyga tjänstemännen om synpunkternas riktighet eller om deras starka stöd bland områdets invånare. Många av deltagarna framförde sina argument med skicklighet, uthållighet och entusiasm, och det är osannolikt att de berörda tjänstemännen kan ha förblivit helt opåverkade av synpunkterna. Däremot samverkade flera faktorer till att minska denna påverkan.

Den normativa bilden av samrådssituationen är att det sker ett informationsutbyte som utvecklas till en dialog mellan deltagarna. Alla deltar aktivt i diskussionerna, tar del av och bygger på varandras inlägg, påverkar och påverkas. Gruppen fungerar på så sätt skapande och nya kunskaper uppstår.

Denna bild av hur gruppdiskussionerna borde vara är tyvärr inte lätt att förverkliga. Det krävs målmedvetet arbete att åstadkomma den, och kanske också andra förutsättningar än de som gällde för trafiksamrådet, som kännetecknades av mycket stora grupper, stor spännvidd mellan uppfattningar och människor som deltog snarare för att påverka än för att lära. Grupperna i trafik-



samrådet fungerade som debattfora. Det blev inte fråga om att skapa gemensamma nya kunskaper utan snarare om att skapa koalitioner kring den ena eller den andra uppfattningen. Inom sådana informella koalitioner hände det emellertid att det skedde en viss kunskapsutveckling.

I trafiksamrådet deltog främst människor med klara uppfattningar i trafikfrågor. Detta gällde också i hög grad tjänstemännen. Sannolikheten för att det skulle komma fram synpunkter som kunde få dem att ändra uppfattning i mer principiella frågor var ytterst liten.

I samrådsgrupperna fanns olika motstridiga uppfattningar representerade. Tjänstemännen kunde hos någon av parterna hitta stöd för sina egna uppfattningar. Men tjänstemännen var varken eniga eller helt säkra på sina egna förslag till alla delar.

De frågor där samrådsdeltagarnas synpunkter hade någon större möjlighet att slå igenom var därför dels detaljlösningar utan principiell betydelse, dels frågor där tjänstemännen själva var osäkra eller oeniga. Ett exempel på det senare är graden av restriktivitet för biltrafik i innerstaden.

Men hur kan man avgöra om tjänstemännen har påverkats av samrådsdeltagarnas synpunkter? I vissa fall kan det märkas genom förändringar i planförslagen, men i andra fall kan tjänstemännen ha blivit påverkade utan att det kommer till uttryck i något så konkret som ändringar i ett planförslag. Ett tänkbart exempel på det senare är att tjänstemannens inställning till trafiksaneringens möjligheter förändras - t ex att motstånd i samrådsgruppen gör honom mer tveksam till möjligheten att genomföra en radikal trafiksanering. Hans ändrade inställning finner då uttryck i att han lägger ner mindre energi på att få planförslagen genomförda.

Den andra möjlighet som samrådsdeltagarna hade att få sina synpunkter beaktade var genom samrådsgruppernas slutrapporter och egna skrivelser till de förtroendevalda (2 i figuren). Po-

litikerna i Trafikpolitiska kommittén deltog inte själva i samrådet, men de erhöll slutrapporterna från samtliga samrådsgrupper så snart dessa var färdigställda. De fick också vid flera tillfällen sammanfattande redogörelser för samrådet av tjänstemän i arbetsgruppen. (39)

Slutrapporterna är i de flesta fall omfångsrika. De är i flera fall svåröverskådliga, och möjlighet till överblick hindras ytterligare av det faktum att rapporterna skiljer sig från varandra i uppläggning. Totalt omfattar slutrapporterna 626 sidor. Även om de förtroendevalda har läst rapporterna, bedömer vi det som osannolikt att de kan ha fått en tillräckligt klar bild av läget för att ha påverkats i sina ställningstaganden.

Troligare är att politikerna grundar sina uppfattningar på de korta redogörelser för samrådsförloppet som tjänstemännen stod för och på kontakter med sina vanliga referenspersoner inom det egna partiet och närstående organisationer.

Ett tredje sätt på vilket samrådssynpunkter kunde påverka kommunala beslut var genom att de vidarebefordrades utan egna ställningstaganden av tjänstemännen (3 i figuren). Ca 300 konkreta förslag, "lokala miljöförbättringar", sammanställdes som bilaga till Trafikplan 75. (se sid 38). Det verkade som om samrådssynpunkterna på detta sätt skulle få påverka ett stort antal mindre trafikfrågor. Efter remissbehandlingen av Trafikplan 75 fattades emellertid beslut om att inte särbehandla samrådsgruppernas förslag till lokala åtgärder. De flesta av dessa förslag sållades bort, och ytterst få av dem förekommer i Trafikplan 77. Påverkan från samrådet blev på denna punkt minimal.

Slutligen kan synpunkter som utvecklades i samrådet ha påverkat ställningstaganden hos kommunen mera indirekt genom att frågor som aktualiseras av samrådet ger upphov till ett agerande utanför samrådet. Samrådsdeltagare eller andra väljer att föra fram synpunkter genom någon form av aktion (4 i figuren) eller

inom den egna organisationen (5 i figuren).

Aktionerna syftar till att påverka beslutsfattarna och används särskilt av individer eller grupper

"som inte besitter tillräckliga 'politiska resurser' i form av pengar, medlemsantal, inarbetade kontakter etc för att ... komma i en reell förhandlingssituation gentemot en viss målgrupp bland beslutsfattare". (40)

Vissa aktionsformer är huvudsakligen opinionsbildande som t ex namninsamling, opinionsmöte, uppvaktning, utställning, fredlig demonstration, medan andra syftar till konfrontation med beslutsfattarna: t ex ockupation (jmf Almarna, Kungstorget i Göteborg), våldsam demonstration (antikärnkraftsdemonstrationer i Västtyskland) eller "civil disobedience" (icke-hörsamhet mot myndighetsbeslut, t ex "Bryt blockaden" kampanjen på Östermalm 1972).

Gemensamt för dessa olika aktionsformer är att de oftast är beroende av kommunikationsmedia för att förmedla information om aktionen och dess syfte till beslutsfattarna och deras referensopinion. Det finns flera exempel på lokala aktioner typ namninsamling som har igångsatts av samrådsdeltagare i samband med eller strax efter samrådet. Dessa beskrivs längre fram i detta avsnitt.

Den andra formen för agerande utanför samrådet skedde när samrådsdeltagare förde fram synpunkter inom respektive organisation. I många fall har diskussioner initierats inom en organisation, och det har lett till att organisationen har preciserat sina synpunkter beträffande trafiksanering. Detta gäller i hög grad t ex för de politiska partierna, men det förefaller i efterhand som om partierna mer har litat på sina vanliga referensgrupper än på de partimedlemmar som har deltagit i samrådet.

#### Samrådssynpunkternas påverkan på trafiken och på kommunens planering

Syftet med följande utredning är att försöka fastställa i vilken

grad samrådssynpunkterna och andra lokalt resta krav på förändringar har kunnat påverka trafikplaneringen. Metoden är att jämföra de olika planstadierna (diskussionsunderlaget, Trafikplan 75 och Trafikplan 77) och genomförda trafikförändringar med samrådssynpunkterna och andra opinionsyttringar. För centrala söderort har vi gjort en detaljerad genomgång av planförslagen, samrådssynpunkterna och opinionsyttringar, men för västerort och innerstaden är den mera översiktlig.

Trafiksaneringsförslagen redovisades för första gången i diskussionsunderlaget för samrådet (Översiktlig trafiksaneringsplan för Stockholm, hösten 1973). Efter avslutat samråd omarbetades förslagen och redovisades sedan i Trafikplan 75, som skickades ut på remiss under tiden september 1975 - januari 1976. Trafikplan 75 består av 7 delar med samlingsrubriken Trafiken i Stockholm. Det är en diger skriftsamling som omfattar c:a 750 sidor inklusive kartor.

Efter remissrundan omarbetades Trafikplan 75 till generalplan: Trafikplan 77 (Förslag till generalplan för trafiken i Stockholm), som skulle ha behandlats av kommunfullmäktige våren 1977. Trafikplan 77 behandlar riktlinjer för kommunens trafikpolitik, plan för trafiknäten och ett handlingsprogram för de närmaste 6 åren. Den kommer inte att fastställas och har därför ingen bindande verkan, men om den antas av kommunfullmäktige blir den vägledande för kommunens trafikplanering.

Trafikplan 77 är anspråkslös till sitt format och omfattar bara 65 sidor inklusive kartor. Jämförelsen mellan förslagen i Trafikplan 75 och 77 försvåras av de stora skillnaderna i redovisningssätt. T ex finns huvuddelen av de lokala åtgärder som föreslogs i bilaga 5 till Trafikplan 75 inte redovisade i Trafikplan 77, utan det förs ett allmänt resonemang kring behovet av trafiksignaler, gångförbindelser m m.

---

I Bilaga 2 beskrivs de olika planförslagen närmare.

## FÖRÄNDRINGAR I SÖDERORT

## Årsta, Enskede gård

## Nuvarande trafiksituation

Genomfartstrafiken i Årsta är mycket besvärande på Åmänningevägen, Årstavägen, Hjälmarsvägen, Sköntorpsvägen, Gullmarsvägen och Sandfjärdsgatan. Trafikolyckorna uppvisar en stark koncentration till dessa gator. Bullerstörningarna är mer än 70 dB på Åmänningevägen, Årstavägen och delar av Sköntorpsvägen och Gullmarsvägen och 65-69 dB på de övriga genomfartsgatorna.

I Enskede Gård går den mesta genomfartstrafiken på Bolidenvägen, Palmfältsvägen och Bägerstavägen. Bullerstörningarna på de båda sistnämnda gatorna uppgår till 65-69 dB. En koncentration av olyckor märks på Etsarvägen och Palmfältsvägen vid infarten till slakthuset. Trafikbelastningen på det lokala gatunätet framgår av karta 1 (dygnstrafik 1972).

Karta 1. Lokalgator med stor andel genomfartstrafik.



Trafiksaneringsförslagen i diskussionsunderlaget

I diskussionsunderlaget jämfördes tre trafiksaneringsalternativ för området. Alternativ 1 och 2 möjliggjorde genomfart i Årsta, medan alternativ 3 innebar total avstängning för genomfartstrafik.

För Enskede Gård innebar alternativ 1 och 3 tillfart söderifrån från Sockenvägen och Enskedevägen. Alternativ 2 innebar matning norrifrån genom att avstängningarna på bägerstavägen och Palmfältsvägen flyttades söderut till Sockenvägen respektive Enskedevägen.

I Bilaga 3 ges en förklaring till kartornas vägbeteckningar.



Arbetsgruppen inom förvaltningen förordade alternativ 1 (karta 2), bl a för att bibehålla en intern kör-förbindelse i Årsta, men betonade starkt att de kunde komma att ändra åsikt till följd av samrådet och fördjupade analyser.

Karta 2. Förordat trafiksaneringsalternativ i diskussionsunderlaget.



Synpunkter från samrådet

I samrådet deltog 33 personer som representerade 22 olika föreningar. I fråga om sin inställning till trafiksaneringen visade sig samrådsgruppen vara ganska polariserad. En majoritet av deltagarna var positiva till trafiksanering genom gatuavstängningar, och flertalet av dem stödde det "hårdaste" alternativet (alt 3). Man var bl a rädd för att det alternativ som arbetsgruppen förordade skulle medföra alltför mycket trafik på Tämmarvägen. Därför föreslog man avstängning i punkt 1 och 14 (karta 3).

Majoritetsgruppen bestod bl a av representanter för Årsta byalag, folkpartiet, centerpartiet, vänsterpartiet kommunisterna, socialdemokraterna, Hem och skolföreningen, Hyresgästföreningen samt villaägareföreningen. En minoritetsgrupp, som dock var relativt stor, förordade trafiksanering med "mjuka" åtgärder, t ex signaler, enkelriktningar, genomfartsförbud och hastighetsbegränsning. Denna grupp bestod av representanter för moderata samlingspartiet, HSB, MHF, Konsum och Företagarföreningen.

Deltagarna från Enskede Gård förordade för sin del ett modifierat alternativ 2. De föredrog tillfart norrifrån samt en tillfart från väster vid Nynäsvägen genom att avstängningen på Lindevägen flyttades till Enskedevägen (punkt 11 i karta 2 resp 3).

Beträffande trafiklederna hade ganska få av samrådsdeltagarna tagit ställning. Årsta byalag gjorde 1972 ett förslag till reducering av trafiklederna i söderort. Bl a borde Årstalänken, Södra Länken, Huddingevägen och Vallamotet utgå och ersättas med den sk Årstatunneln, som var tänkt att gå mellan Partihallarna på Årstafältet och Gullmarsplan. I samrådet uttalade bl a vpk och villaägareföreningen sitt stöd för tunnelalternativet. Flera organisationsrepresentanter förhöll sig avvaktande och ville inte uttala sin åsikt. Moderaterna, som tidigare hade stött tunnelförslaget, ändrade sig och förordade i stället Södra Länken.

Karta 3. Förslag från samrådsgruppen.



#### Trafikplan 75

I Trafikplanen förordade arbetsgruppen ett nytt alternativ för Årsta. Det var en variant av alternativ 3 i diskussionsunderlaget, och det tillgodosåg i princip samrådsmajoritetens önskemål. Förändringarna motiverades med att parkeringsmöjligheterna vid Årsta centrum blir bättre. Två avstängningar hade bortfallit i planförslaget, nämligen på Storsjövägen och Bolmensvägen. De återfanns i "ätgårdskatalogen" (bilaga 5 till Trafikplan 75, Lokala miljöförbättringar). Storsjövägen ansågs kräva ytterligare utredning och Bolmensvägen föreslogs bli hastighetsbegränsad i stället för avstängd.

För Enskede Gård förordades alternativ 2 eftersom det föredrogs av de boende i det området. Den i samrådet föreslagna flyttningen av avstängningen på Lindevägen avstyrktes emellertid av arbetsgruppen. Skälet var att korsningen Märgvägen/Enskedevägen som redan nu är hårt ansträngd skulle få en ökad belastning.

Karta 4. Förslaget i Trafikplan 75.



## Lokala åtgärder

I åtgärds katalogen till TP 75 (bilaga 5) fanns två förslag till planskilda gångförbindelser. Samrådet hade föreslagit en gångtunnel under Enskedevägen och en gång- och cykelbro över Årstalänken till Årstafältet. Dessutom fanns i TP 75 ett förslag från kommunens arbetsgrupp om en gångbro över Sandstuvägen vid Isstation. I TP 77 har inget av samrådets förslag beaktats. Här återfinns endast gångbron över Sandstuvägen.

I samrådet föreslogs trafiksinaler vid övergångsstället på Åmänningevägen vid Sandfjärdsgatan samt signalreglering av korsningarna vid Sköntorpsplan, Gullmarsvägen/Etsarvägen och Åmänningevägen/Årstavägen. I TP 77 finns endast ett av samrådsgruppens förslag kvar, nämligen signalen vid övergångsstället på Åmänningevägen vid Sandfjärdsgatan. Trafiksinal föreslås nu vid ytterligare ett övergångsställe, på Åmänningevägen vid Siljansvägen.

Den i diskussionsunderlaget och TP 75 föreslagna lokala avstängningen av Storsjövägen har helt fallit bort i TP 77. TP 75 innehåller också 6 förslag till hastighetsbegränsningar vid skolor och daghem. Dessa redovisas inte i TP 77, så vi vet inte om de är aktuella fortfarande.

Samrådet föreslog också fem åtgärder för att förbättra kollektivtrafiken. Det gällde bättre regnskydd och ändrad linjedragning. TP 77 tar inte upp sådana åtgärder eftersom det faller utanför kommunens kompetensområde.

Opinionsytt-  
ringar

Från samrådsdeltagarna inkom 7 yttranden över Trafikplan 75. Positiva till en radikal trafiksanering var Hyresgästföreningen, Årsta Byalag och en privatperson. Folkpartiet, socialdemokraterna och Företagarföreningen var negativa till avstängningar men förordade ändå en minskning av genomfartstrafiken. HSB var helt negativa till någon som helst trafiksanerande åtgärd.

Redan 1972 uppstod organiserade opinionsyttringar rörande trafiksanering i Årsta. Efter en artikel i tidningen Stockholm framträdde några småföretagare i lokalpressen och beklagade sig över förslaget att stänga av Årstavägen. "Vi tvingas slå igen om bilarna försvinner", trodde de. (Södertidningen 72.02.23).

På hösten 1972 gjorde byalaget en enkätundersökning för att ta reda på vad folk ansåg om trafikproblemen. En namnsamling för bl a kravet på en snar trafiksanering fick starkt stöd bland de boende.

I oktober 1974 gjorde företagarna ett motförslag till kommunens saneringsförslag. Det gick ut på att i stället för avstängningar satsa på ljussignaler och genomfartsförbud för tung trafik. Det fick stöd från några hundra av butikernas kunder. Folkpartiet har bl a i sin tidning Mitt Stockholm nr 8 1975 propagerat för en "mjuk" trafiksanering av samma slag som den företagarföreningen vill ha. "Årstavägen är Årstas kroppspulsåder och får inte stängas av ..."

Förslaget från kommunens arbetsgrupp att ersätta avstängningen av Bolmensvägen med hastighetsbegränsning har lett till starka protester från föräldrar och personal på daghemmet Årstagården. I en skrivelse till Gatunämnden med 131 namnunderskrifter krävde de att avstängningen genomförs. (DN Syd 76.02.25).

Handelskammaren ansåg i en undersökning att trafiksanering leder till högre priser för konsumenterna. I stället för avstängningar borde man satsa på att bygga ut trafiklederna. I undersökningen har man granskat Söderort område för område och föreslår andra åtgärder i stället för avstängningar. För Årstas del menade Handelskammaren bl a att saneringen borde anså tills Årstalänken är klar och att Årstavägen måste hållas öppen för trafik i hela sin längd. (Södertidningen 74.03.27)

Slutsatser angående  
samrådets på-  
verkan

Trafiksaneringsförslaget i TP 77 är detsamma som i TP 75, men genomförandet fördröjs några år. Man kan konstatera att samrådsmajoritetens önskemål om "hårda" åtgärder som eliminerar genomfartstrafiken har vunnit gehör hos kommunens arbetsgrupp. Detta förslag leder också till störst miljöförbättringar.



Som tidigare nämnts var samrådet inte enigt i sin uppfattning. Det som avgjorde arbetsgruppens val var troligen dels att en majoritet av samrådsdeltagarna stödde en total avstängning, dels att primärledningarna kommer att förbättras och dels att de internförbindelser som föreslogs i de övriga alternativen inte är lämpliga av trafiksäkerhetsskäl. De passerar tätt intill en skola respektive en parklekplats.

För Enskede Gård var det ingen principiell skillnad mellan alternativen. Frågan gällde närmast från vilket håll man föredrog att ha tillfarterna. Miljöförbättringarna var lika stora i de olika alternativen. Det fanns alltså inga direkta orsaker att inte godta samrådets förslag. Det enda undantaget var önskemålet om flyttning av avstängningen på Lindevägen.

Beträffande de lokala åtgärderna har samrådets synpunkter i mycket liten utsträckning beaktats. I praktiken är det bara ett förslag som tillgodosetts, nämligen trafiksignal vid ett övergångsställe.


#### Liseberg, Örby Slott, Östberga

Nuvarande trafiksituation

Genomfartstrafiken är mycket besvärande på Örby Slottsväg, Lisebergsvägen och Götalandsvägen. Trafikolyckorna är också koncentrerade till dessa gator. Bullerstörningarna uppgår till 65-69 dB. Karta 5 visar trafikbelastningen på det lokala gatunätet (dygnstrafik 1972).

Karta 5. Lokalgator med stor andel genomfartstrafik.



 det överordnade gatunätet  
**000** antal fordon/dygn  
 lokalgator med stor andel genomfartstrafik  
 10000 - 15000 f/d  
 < 5000 f/d

1 km



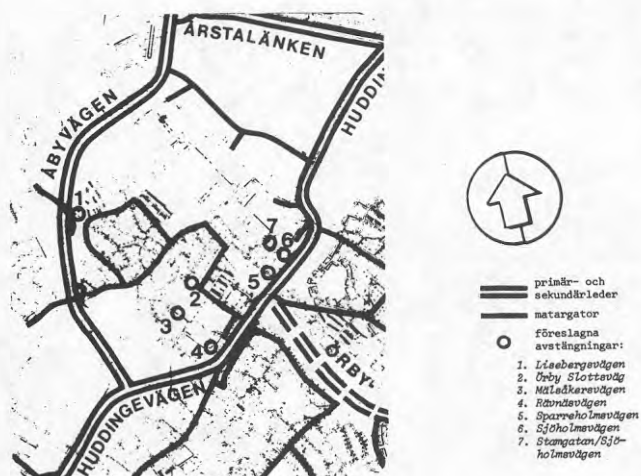


Trafiksanerings-  
förslagen i diskus-  
sionsunderlaget

I diskussionsunderlaget presenterades två alternativ till trafiksanering. I alternativ 1 fick området anslutning både till Åbyvägen och Huddingevägen, i alternativ 2 anslutning endast till Huddingevägen. Alternativ 1 medgav alltså genomfart, men arbetsgruppen räknade med att den skulle vara alltför krånglig för att vara attraktiv.

Arbetsgruppen förordade i första hand alternativ 1, men skulle genomfartstrafiken kvarstå efter Åbyvägens färdigställande kunde man övergå till alternativ 2. (Åbyvägen blev i sin helhet klar i november 1974)

Karta 6. Förordat trafiksaneringsalternativ i diskussionsunderlaget.



Synpunkter från  
samrådet

Samrådsgruppen accepterade principerna för trafiksaneringen. Man var eniga om att de nya lederna Åbyvägen och Huddingevägen (som skall byggas om) möjliggör en trafiksanering i området. Man ville också ha en generell hastighetsbegränsning på 30 km/h inom området. I valet mellan alternativ 1 och 2 föredrog praktiskt taget alla berörda alternativ 2. Lisebergs villaägarförening, Brännkyrka folkpartiavdelning m fl organisationer ville ha trafiksaneringen genomförd snarast. Villaföreningen gjorde en namnsamling till stöd för detta förslag.

Moderata samlingspartiet och Blomstergårdarna ville gå betydligt långsammare fram. Bilisternas vägval borde studeras noggrant. Om de valde Åbyvägen i stället för genomfart i Liseberg vore det bra med en port även åt detta håll. Kvarstad genomfartstrafiken borde en hastighetsbegränsning till 30 km/h genomföras som nästa steg. Först därefter kunde de gå med på att stänga av både Lisebergsvägen och Götalandsvägen.

Samrådet var enigt om att avstängningarna 4 och 5 skall genomföras snarast. Avstängning 7 ville man ha flyttad till Älghammarsvägen. Gruppen ansåg även att generalplanen för Årstafältet borde ändras så att fältet bevaras som grönområde. De planerade industrierna kommer att medföra ett tillskott av trafik på huvudvägarna som samrådet inte kunde acceptera.

Karta 7. Förslag från samrådsgruppen.



- primär- och sekundärleder
- matargator
- föreslagna avstängningar:
- 1. Lånbergsvägen
- 4. Rånåsvägen
- 5. Sparreholmsvägen
- 8. Götalandsvägen
- 9. Älghammarsvägen

#### Trafikplan 75

Arbetsgruppen förordade i trafikplanen att alternativ 2 genomförs, dels p g a att flertalet av samrådsdeltagarna stödde förslaget, dels för att nära hälften av genomfartstrafiken kvarstod trots Åbyvägens utbyggnad. Avstängningarna 5 och 6 (se karta 6) utgick på grund av att Huddingevägen blir lokalgata på denna sträcka när den byggs om. Gatorna borde dock förses med genomfartsförbud.

Karta 8. Förslaget i Trafikplan 75.



- primär- och sekundärleder  
 ——— matargator  
 ○ föreslagna avstängningar:  
 1. Lisebergsvägen  
 4. Råttorpsvägen  
 8. GötaLandsvägen  
 9. Alfhannarsvägen

#### Lokala åtgärder

I samrådet framfördes önskemål angående två planskilda gångförbindelser: att den planerade gångbron över Huddingevägen vid Örby Slottsväg förverkligas då denna gata stängs av, samt att det byggs en gångbro även över Östbergavägen. I TP 77 finns inga sådana förslag med. Däremot finns det med två gångbroar i stadsplanen för den nya Huddingevägen; en vid Örby Slottsväg och en vid Sparreholmsvägen. Samrådet föreslog också trafiksignaler vid tre övergångsställen, men i TP 77 finns inga förslag till signalregleringar.

Önskemål om en lokal avstängning på Gripsholmsvägen framfördes i samrådet, men det tillgodoses inte heller i TP 77. Det fanns också förslag om hastighetsbegränsning vid Östbergahöjdens centrum och ett par ändringar för kollektivtrafiken, men denna typ av åtgärder behandlas inte i TP 77.

#### Opinionsyttringar

Från Liseberg och Örby Slott inkom 5 yttranden över Trafikplan 75. Bara ett enda, som kom från en privatperson, var positivt till de föreslagna avstängningarna. Villaföreningen, Blomstergården, kyrkorådet och en affärsinnehavare ville ha genomfartsförbud genom skyltning i stället för avstängningar. För övrigt tycks opinionsyttringarna ha begränsat sig till några tidningsinsändare i lokalpressen.

#### Slutsatser angående samrådets påverkan

Beträffande trafiksaneringsförslaget har samrådsgruppens synpunkter tillgodosetts i Trafikplan 77, men genomförandet blir kraftigt försenat. Genomfartstrafiken förhindras alltså genom att både GötaLandsvägen

och Lisebergsvägen föreslås bli avstängda. Götalandsvägen är för övrigt sedan några år tillbaka avstängd för biltrafik, men buss 144 får passera. Att avstängningen av Lisebergsvägen finns med i trafikplanen beror nog till största delen på att man redan på ett tidigt stadium kunde konstatera att Åbyvägen hade en dålig trafiksanerande effekt.

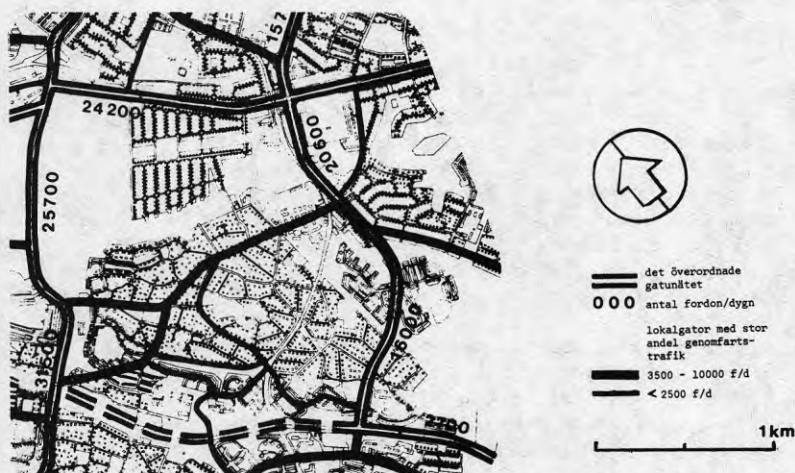
På lokala åtgärder hade däremot samrådet inget inflytande alls. Inget av de förslag som ställdes har tillgodosetts.

### Stureby, Enskedefältet

Nuvarande trafiksituation

Genomfartstrafiken på den smala Tussmötevägen är mycket besvärande. En koncentration av olyckor märks vid korsningen Tussmötevägen/Huddingevägen, på Bastuhagsvägen och längs Tussmötevägen och Grycksbovägen. Bullerstörningarna är svårast längs de sistnämnda två gatorna (mer än 65 dB). Trafikbelastningen på det lokala gatunätet framgår av karta 9 (dygnstrafik 1972).

Karta 9. Lokalgator med stor andel genomfartstrafik.

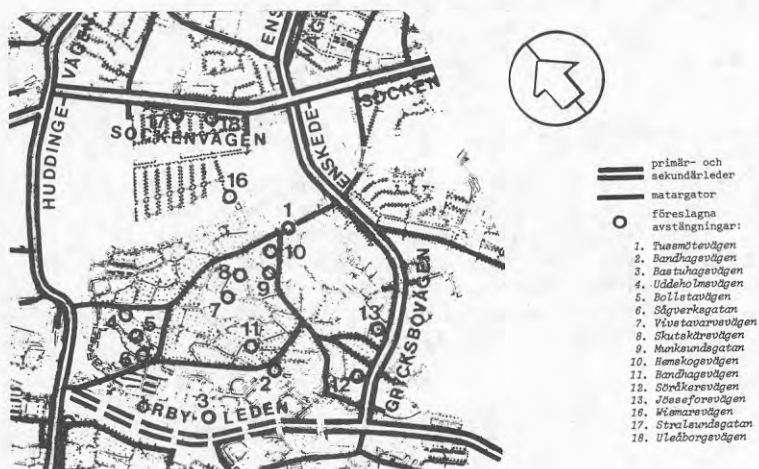


Trafiksaneringsförslagen i diskussionsunderlaget

I diskussionsunderlaget presenterades två alternativ till trafiksanering. I alternativ 1 bildade Enskedefältets villaområde en zon, området kring Stureby vårdhem en zon och resten av Stureby en zon. Genomfartstrafiken gjordes mindre lockande genom ett system av avstängningar. I alternativ 2 kvarstod de båda första zonerna, medan resten av Stureby delades i två zoner genom att Skönviksvägen stängdes av vid tunnelbanan, som kom att bilda en gräns mellan de sistnämnda zonerna.

Arbetsgruppen förordade preliminärt alternativ 1, men underströk nödvändigheten av att Örbyleden var färdigbyggd fram till Huddingevägen innan Tussmötevägen kunde stängas av.

Karta 10. Förordat trafiksaneringsalternativ i diskussionsunderlaget.



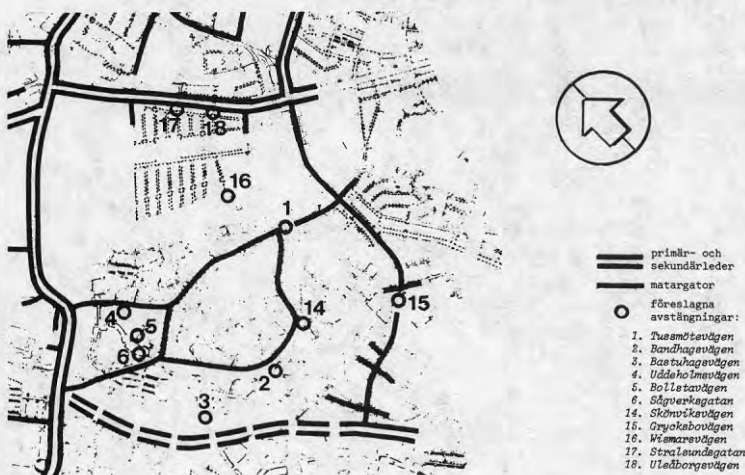
Synpunkter från samrådet

Flertalet representanter från Stureby föredrog alternativ 2, eftersom man då inte behövde riskera att få genomfartstrafiken överflyttad till Skönviksvägen. Det framlades även förslag att stänga av Grycksbovägen eftersom det skulle ha goda trafiksaneringseffekter i hela området norr om Örbyleden. En namninsamling till stöd för detta förslag gjordes längs Grycksbovägen och Enskedevägen. Praktiskt taget alla hushåll stödde förslaget.

Beträffande Örbyleden förelåg olika uppfattningar. Många ansåg att den effektivt bidrar till att genomföra trafiksanering i området. Andra motsatte sig att den västra delen byggs ut eftersom det förstör grönområdet mellan Stureby och Örby och bryter kontakten mellan stadsdelarna. De föreslog i stället att Örbyleden och Magerlungsvägen skulle kopplas samman vid Högdalens industriområde.



Karta 11. Förslag från samrådsgruppen.



## Trafikplan 75

Arbetsgruppen hade ändrat uppfattning och förordade i trafikplanen att alternativ 2 skulle genomföras eftersom det hade större stöd bland de boende än alternativ 1. Däremot avstyrktes förslaget att Grycksbovägen skulle stängas av. Motiveringen var att det skulle innebära alltför hög belastning på Huddingevägen. Det ansågs olämpligt eftersom Södra Länken (utbyggnaden av Huddingevägen norr om Årstafältet) inte är aktuell under den närmaste tioårsperioden.

Åtskilliga av de avstängningar som föreslogs i diskussionsunderlagets alternativ 2 hade fallit bort i trafikplanen utan någon motivering. Endast två av dem, punkterna 17 och 18, återfanns i den sk åtgärds katalogen eftersom de ansågs behöva utredas ytterligare.

Karta 12. Förslaget i trafikplan 75.



## Lokala åtgärder

I samrådet föreslogs en gång- och cykelbro över Örbyleden vid Sturebyskolan. I Trafikplan 77 finns inget sådant förslag med. Önskemålet tycks ändå uppfyllas, för stadsplanen för den resterande delen av Örbyleden har med två gång- och cykelbroar. I diskussionsunderlaget och i åtgärds katalogen till TP 75 föreslogs tre lokala avstängningar. Det gällde utfarter från Enskedefältet mot Sockenvägen. Ingen av dem finns med i TP 77.

Dessutom föreslog samrådet hastighetsbegränsning på Enskedevägen, för kollektivtrafiken ändrad linjesträckning samt stoppförbud på Enskedevägen vid Svedmyraplan. Dessa tre åtgärdsstyper redovisas inte i TP 77, så vi vet inte om de kommer att genomföras.

## Opinionsyttringar

Från Stureby kom det 10 yttranden över Trafikplan 75. Bara ett av dem, det från Stureby Villaägareförenings styrelse, var negativt till trafiksanereringen. Trafiksaneringsförslaget stöddes av två remissvar från medlemmar i villaägareföreningen, socialdemokraterna, boende vid Bastuhagsvägen, representanter för föräldraförening, daghem och lekskolor samt tre privatpersoner. Tre av skrivelserna tog dessutom upp kravet på avstängning av Grycksbovägen.

Två frågor har väckt stor opinion i Sturebyområdet. Den ena gäller Bastuhagsvägen vid Örbyleden. Samrådet stödde en avstängning av gatan, i TP 75 föreslogs avstängning och tjänstemännen på Gatukontoret förordade avstängning. Trots detta beslöt Gatunämnden 1975.09.18 att gatan skulle anslutas till Örbyleden. Beslutet medförde starka protester från folk som bor utmed vägen. "Vi är lurade", ansåg 280 personer och undertecknade en protestskrivelse som avlämnades till Generalplaneberedningen tillsammans med ett yttrande över TP 75. (DN Syd 75.11.26, Söder-tidningen 75.11.27). En insändare i DN Syd 76.01.09 gick till angrepp mot en gatunämndsledamot, som försvarade beslutet med att vägen ändå kan stängas av i ett senare skede. Insändaren ansåg att Gatunämnden föregripit kommunfullmäktiges ställningstagande till trafiksaneringsplanen genom att rycka ut en enskild fråga.

Den andra stridsfrågan gäller Tussmötevägen. Styrelsen för villaägareföreningen protesterade efter samrådet mot båda trafiksaneringsalternativen och ville ha genomfartsförbud på Tussmötevägen i stället för avstängning. De gjorde en enkätundersökning bland föreningens medlemmar, men den var, enligt kritik från föreningsmedlemmar, styrd så att den skulle ge stöd för styrelsens uppfattning att trafiksanerering var något dåligt.

Ett antal trafikintresserade medlemmar i villaägareföreningen som var missnöjda med styrelsens brist på objektivitet i enkätundersökningen ordnade ett informationsmöte om trafiksaneringsplanerna i december 1975. Ett par hundra personer kom till mötet, och man antog en resolution till stöd för en trafiksanering i området. (DN Syd 75.10.08, remissvaren från villaägareföreningens styrelse och från medlemmar i föreningen).

Slutsatser angående samrådets påverkan

Trafikplan 77 har med samma förslag till avstängningar som TP 75, men de blir några år försenade. Det viktigaste kravet från de boende har uppfyllts i planen, nämligen förhindrande av genomfartstrafik. Ur det perspektivet är kanske de avstängningar inom området som bortfallit mindre viktiga. En fråga uppstår emellertid: vilket var syftet med Gatunämndens beslut att ansluta Bastuhagsvägen till Örbyleden, och kommer det att medföra obehörig genomfartstrafik i fortsättningen? I detta fall har samrådet klart negligerats.

En slutsats man kan dra är att de lokala synpunkterna kan bli tillgodosedda endast så länge de inte påverkar trafiksystemet i stort. T ex så är det av miljö- och trafiksäkerhetsskäl väl motiverat med en kraftigt ökad belastning på Huddingevägen, vilket denna för närvarande inte har kapacitet till. Trafikplanen kan inte i nämnvärd grad påverka valet av trafikmedel, vilket dock vore önskvärt.

Beträffande lokala åtgärder så har samrådet inte haft någon påverkan på Trafikplan 77.

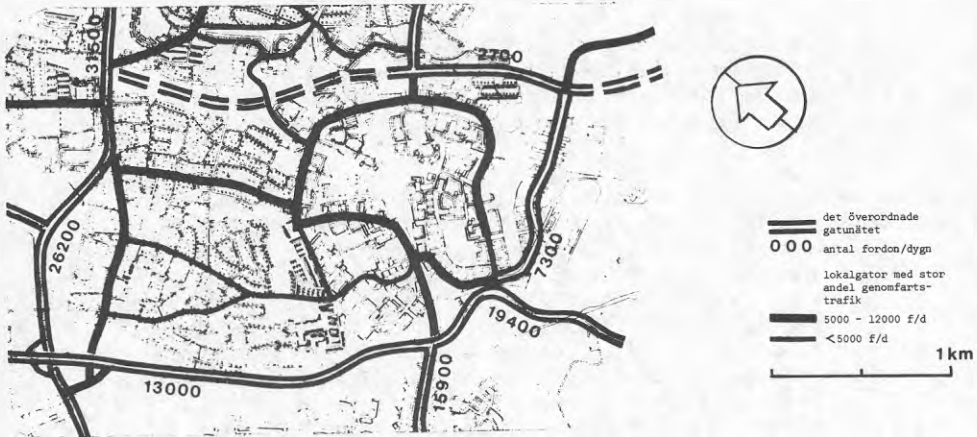
#### Örby, Bandhagen, Högdalen

Nuvarande trafiksituation

I området finns ett stort antal genomfartsvägar. Mellan Örbyleden och Magelungsvägen går trafiken i huvudsak på Stallarholmsvägen (genom industriområdet), Trollesundsvägen och Skebokvarnsvägen -Sjösavägen - Rågsvedsvägen.

Från Huddingevägen västerut är framför allt Örby Slottsväg, Årdalavägen, Sköldingevägen och Ripsavägen - Önskehemsvägen utsatta för genomfartstrafik. Gamla Huddingevägen är också starkt trafikbelastad. Olyckorna inträffar framför allt vid Högdalens Centrum och längs genomfartsgatorna. Bullerstörningarna på dessa uppgår till 65 - 69 dB. Karta 13 visar trafikbelastningen på det lokala gatunätet (dygnstrafik 1972).

Karta 13. Lokalgator med stor andel genomfartstrafik.



Trafiksanerings-  
förslagen i diskus-  
sionsunderlaget

I diskussionsunderlaget jämfördes två alternativ till trafiksanering i området. Stadsdelarna bildade en zon tillsammans i båda förslagen, och genomfartstrafiken gjordes mindre lockande genom ett system av avstängningar. Skillnaden mellan förslagen berörde framför allt Gamla Huddingevägen, som föreslogs avstängd i alternativ 1 och öppen i alternativ 2.

Arbetsgruppen förordade preliminärt alternativ 1, eftersom det skulle ge minst störningar längs Gamla Huddingevägen och bäst kontakt mellan Örby och Högdalens Centrum. De underströk också nödvändigheten av att Örbyleden var färdigutbyggd innan man trafiksanerade i Örby.

Karta 14. Förordat trafiksaneringsalternativ i diskussionsunderlaget.





Synpunkter från  
samrådet

Antalet deltagare i samrådsgruppen var 34 och de representerade 28 olika föreningar. Trafiksaneringsåtgärderna diskuterades ingående. Det framhölls som viktigt att kunna nå Högdalens centrum med bil från alla håll.

Magelungsvägens nya sträckning blev klar i november 1973 och en olycksbelastad korsning hade signalreglerats. Därför ville många att trafiksituationen skulle analyseras på nytt innan man fattade beslut om avstängningar i Högdalen. Flertalet var positiva till en snar avstängning av Årdalavägen. En del olika förslag till avstängningar och ljusregleringar diskuterades. Det framkom inget enhälligt förslag till trafiksanering från samrådsgruppen. Däremot var kritiken stark mot det stora antalet följdavstängningar i Örby och mot avstängningen av Gamla Huddingevägen.

Beträffande trafiklederna ansåg många att Örbyleden snarast borde byggas ut fram till Huddingevägen. Några deltagare var skeptiska mot nödvändigheten av nya trafikleder. De senaste årens stagnerande trafikmängder borde leda till eftertanke. De stora projekten Örbyleden och Magelungsvägen borde därför kunna bantas ned till en trafikled genom att sammankoppla dem öster om Högdalen.

Trafikplan 75

Arbetsgruppen hade omarbetat trafiksaneringsförslaget med utgångspunkt från de synpunkter som kom fram under samrådet. I det nya förslaget delades området upp i två zoner genom avstängningarna 1, 2, 3 och 4 (karta 15). I Örby blir bara Årdalavägen, Örby Slottsväg och Ripsavägen avstängda. De tidigare föreslagna följdavstängningarna föreslogs bli ersatta med genomfartsförbud och eventuellt vissa enkelriktningar. Gamla Huddingevägen bibehölls också öppen.

Karta 15. Förslaget i trafikplan 75.





## Opinionsyttringar

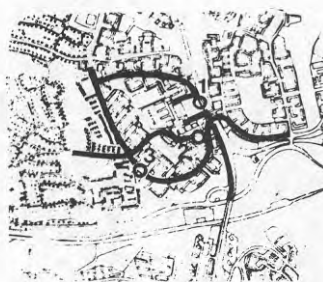
Bara ett fåtal opinionsyttringar har förekommit i trafikfrågor. Det blev bara tre yttranden över Trafikplan 75. Socialdemokraterna och villaägarföreningen uttalade sig mot avstängningar och menade att när Örbyleden väl är klar försvinner trafikproblemen. En namninsamling gjordes för kravet "bygg ut Örbyleden till Huddingevägen". Hem och skolaföreningen vid Bandhagens gymnasium stödde trafiksaneringsförslaget, men de ville att Trollesundsvägen skulle stängas av även vid gymnasiet.

## Slutsatser angående samrådets påverkan

Att samrådet kraftigt har påverkat trafiksaneringsplanen framgår tydligt om man jämför kartorna 14 och 15. I Örby har nästan alla avstängningar försvunnit. Orsaken till detta är förmodligen det faktum att Örby är en villastadsdel med mycket stor andel bilnehavare.

Trafiksaneringsförslaget i Trafikplan 77 är i princip detsamma som i TP 75. De föreslagna avstängningarna gäller samma gator, men på Önskehemsgatan och Skebokvarnsvägen har de flyttats ett stycke som kartan intill visar.

1. Sjösavägen
2. Önskehemsgatan
3. Skebokvarnsvägen

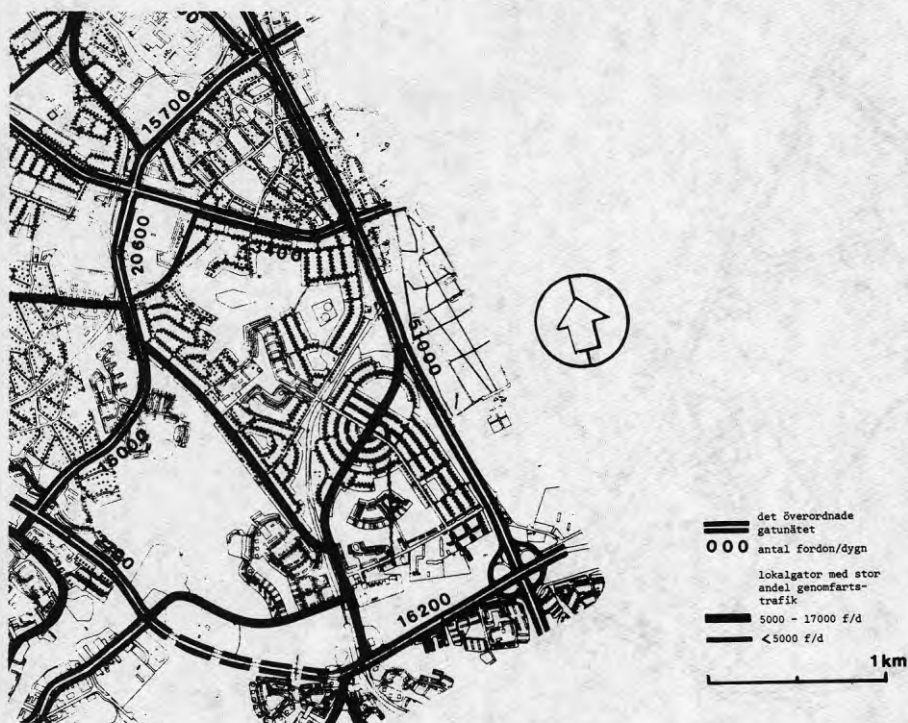


## Gamla Enskede, Tallkrogen, Gubbängen

## Nuvarande trafiksituation

Speciellt bullerstörande är trafiken på Sockenvägen, Nynäsvägen, Enskedevägen och Lingvägen (mer än 70 dB) samt Tallkrogsvägen och Herrhagsvägen (65 - 60 dB). Speciellt olycksbelastade är Sockenvägen, Lingvägen och Herrhagsvägen. Genomfartstrafiken på de lokala gatorna är särskilt störande längs Lingvägen och Herrhagsvägen. Karta 16 visar trafikbelastningen på det lokala gatunätet (dygnstrafik 1972). Genomfartstrafiken på Majrovägen bör ha försvunnit helt eftersom Örbyleden blev klar fram till Stallarholmsvägen i juli 1973.

Karta 16. Lokalgator med stor andel genomfartstrafik.



Trafiksaneringsförslagen i diskussionsunderlaget

I diskussionsunderlaget jämfördes två alternativ för vardera området, Gamla Enskede respektive Tallkrogen - Gubbängen. För Gamla Enskede innebar alternativ 1 avstängning av Handelsvägen, smågatorna mot Tallkrogen samt en del anslutande gator till Sockenvägen. Alternativ 2 var mer radikalt och innebar framför allt att Sockenvägen stängdes av vid Nynäsvägen.

För Tallkrogen - Gubbängen innebar alternativ 1 att genomfartstrafiken eliminerades genom att de södra tillfarterna Lingvägen och Majrovägen stängdes av. Stadsdelarna bildade en zon med tillfart norrifrån via Lingvägen och Herrhagsvägen. I alternativ 2 delades området i två zoner genom stängning av Lingvägen vid Gubbängens centrum samt följdavstängningar av de gator som ansluter till Herrhagsvägen söderifrån.

Arbetsgruppen förordade alternativ 2 för Gamla Enskede för att eliminera de svåra störningarna längs Sockenvägen och alternativ 1 för Tallkrogen - Gubbängen eftersom det både tar bort genomfartstrafiken och håller samman stadsdelarna. Förslagen är sammanförda på karta 17. Arbetsgruppen framhöll också att en förutsättning för att kunna stänga av Sockenvägen är att örbyleden byggts ut fram till Huddingevägen.

Karta 17. Förordat trafiksaneringsalternativ i diskussionsunderlaget.



Synpunkter från  
samrådet

I huvudsak instämde samrådsgruppen i de målsättningar för trafikpolitiken som redovisades i trafikprogrammet. Åsikterna om trafiklederna var motstridiga. Många underströk att trafikbehovet borde dämpas genom en större spridning av arbetsplatserna.

Dagens trafiknät borde för övrigt kunna klara trafiken om innerstaden hålls bilfri. Andra menade att avlastande trafikleder måste byggas för att möjliggöra trafiksanering och minska de olägenheter som uppstår för bilisterna.

Gamla Enskede: Flertalet samrådsdeltagare krävde en avstängning av Sockenvägen, d v s i princip alternativ 2 i diskussionsunderlaget. En namninsamling bland de boende längs Sockenvägen stödde detta förslag. Det var emellertid delade meningar om var avstängningen borde vara. Det föreslogs vid Handelsvägen, Enskedevägen eller Huddingevägen i stället för vid Nynäsvägen.

Tallkrogen - Gubbängen: Trafikförhållandena på Lingvägen har diskuterats livligt i lokalpressen under flera års tid. Åtskilliga röster har höjts för en avstängning på grund av att genomfartstrafiken är så besvärande. För något år sedan infördes genomfartsförbud för tung trafik på Lingvägen, men det respekterades inte.

I samrådet var opinionsyttringarna både svaga och oklara. De socialdemokratiska föreningarna i Gubbängen och Tallkrogen gjorde en enkätundersökning hos sammanlagt 5000 invånare. Några slutsatser gick inte att dra eftersom det bara kom in 63 svar. Av dessa var ungefär lika många positiva som negativa till trafiksanering.

En representant från folkpartiet gjorde en enkät till 46 hushåll längs Lingvägen. Samtliga 26 som svarade ville att vägen skulle stängas av.

#### Trafikplan 75

På grundval av det starka stödet från befolkningen i Gamla Enskede vidhöll arbetsgruppen sitt förslag att stänga av Sockenvägen. Den har dock flyttats till korsningen med Enskedevägen. Som komplettering föreslogs också avstängning av tillfarterna från Enskedevägen (avstängning 10 och 11 på karta 18). Stängningen av Handelsvägen (2) flyttades närmare Svedmyraplan varvid även lokalgatan måste stängas av (2a). Avstängningarna av Krokvägen och Tallkrogsvägen flyttades längre söderut.

Beträffande Tallkrogen - Gubbängen hade arbetsgruppen ändrat sig och förordade i stället alternativ 2, där Lingvägen stängs norr om Majrovägen. De gator som ansluter till Herrhagsvägen söderifrån föreslogs få genomfartsförbud i stället för att stängas av. Avstängningen av Torögatan (punkt 7 på karta 17) föreslogs ersättas med hastighetsbegränsning till 30 km/h.

Karta 18. Förslaget i Trafikplan 75.



#### Lokala åtgärder

I samrådet föreslogs signalreglering av ett övergångsställe på Lingvägen, men det kommer inte till stånd. I TP 77 föreslås däremot signaler vid ett övergångsställe på Enskedevägen vid Sockenvägen.

Ett förslag till lokal avstängning av Svampvägen väcktes också i samrådet. Det redovisades i åtgärds-katalogen men finns inte med i TP 77. Där saknas liksom de fem förslagen till lokala hastighetsbegränsningar som åtgärds-katalogen tog upp.

#### Opinionsyttringar

Från de tre stadsdelarna inkom totalt 13 yttranden över Trafikplan 75. De boende på den relativt starkt trafikbelastade Herrhagsvägen hade redan 1972 krävt en avstängning av gatan. I sitt remissvar förde de på nytt fram kravet och fick dessutom stöd av socialdemokraterna i Tallkrogen-Svedmyra och Gubbängen, Svedmyra Villaägareförening och till viss del av folkpartiavdelningen i Farsta.



Beträffande Lingvägen så uttalade sig socialdemokrater och folkpartister för en avstängning medan företagarföreningen och enskilda affärsmän var emot förslaget. Handelskammaren ansåg i sin bedömning av trafiksanerings effekter i söderort att en avstängning av Lingvägen skulle bli mycket negativ för detaljhandeln i Gubbängens centrum (Södertidningen 74.03.27).

För Gamla Enskedes del menade Handelskammaren att en avstängning av Sockenvägen är mycket olycklig, eftersom trafikanterna då skulle få köra långa omvägar. De borde i stället till fullo få utnyttja investeringen i den planskilda korsningen Sockenvägen-Nynäsvägen. Enskedefältets trädgårdsstadsförening och en affärsinnehavare var i sina yttranden mycket negativa till de föreslagna avstängningarna i Enskede. Positiva var å andra sidan Enskede Villaförening, Hem och Skola och en föräldragrupp för förskolebarn. Kravet på avstängning av Sockenvägen väster om Nynäsvägen stöddes genom en namninsamling med 58 namn.

Moderaterna i Enskede-Årsta krävde förbud mot genomfart på Sockenvägen. Buller, avgaser och andra störningar för de boende är tillsammans med de många olyckorna skäl nog för ett snabbt beslut, ansåg de (Södertidningen 76.09.02).

Slutsatser angående samrådets påverkan

De viktigaste kraven från befolkningen i området har uppfyllts i Trafikplan 77. Sockenvägen och Lingvägen föreslås bli avstängda, vilket kommer att eliminera genomfartstrafiken.

Trafikplan 77 innehåller en förändring för Gubbängens centrum jämfört med TP 75. Som kartan här intill visar har avstängningen på Lingvägen flyttats norrut och för att omöjliggöra genomfartstrafik blir det en följdavstängning på Gubbängsvägen.

1. Lingvägen
2. Gubbängsvägen

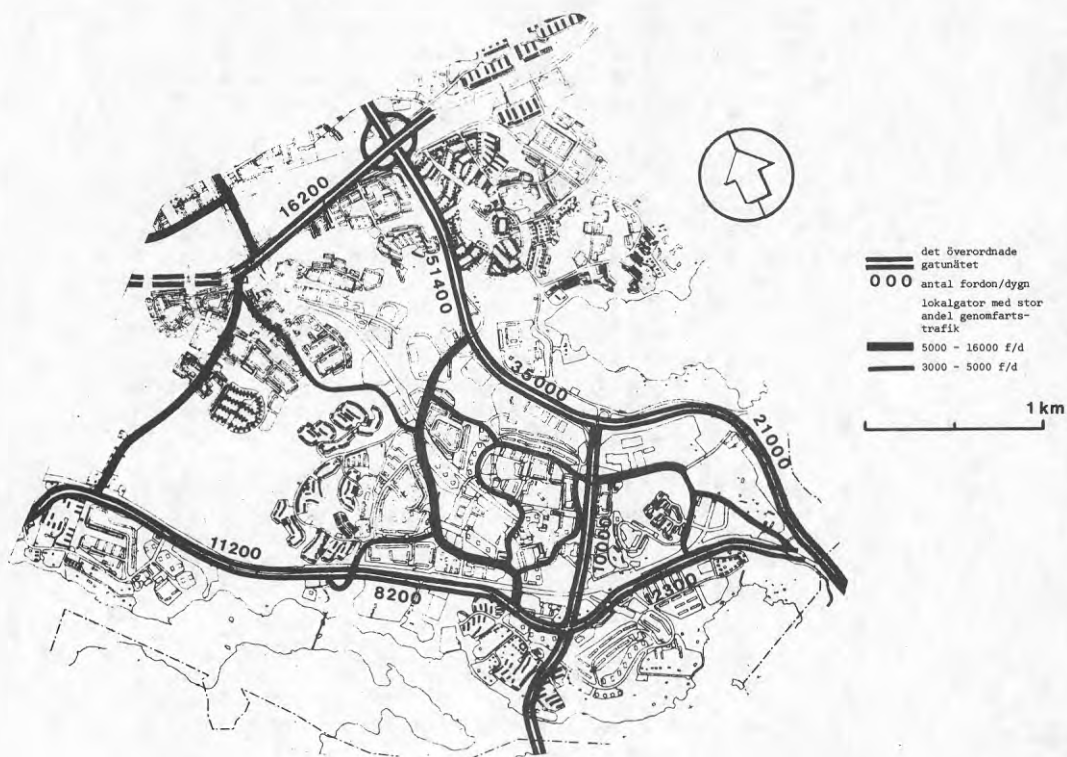


#### Hökarängen, Farsta

Nuvarande trafiksituation

Stark genomfartstrafik förekommer på Fagersjövägen, Pepparvägen och Farstavägen. Trafikolyckorna uppvisar koncentration på samma gator. Bullerstörningarna är störst längs Pepparvägen, Örbyleden och bitvis på Farstavägen (65 - 69 dB). Karta 19 visar trafikbelastningen på det lokala gatunätet (dygnstrafik 1972).

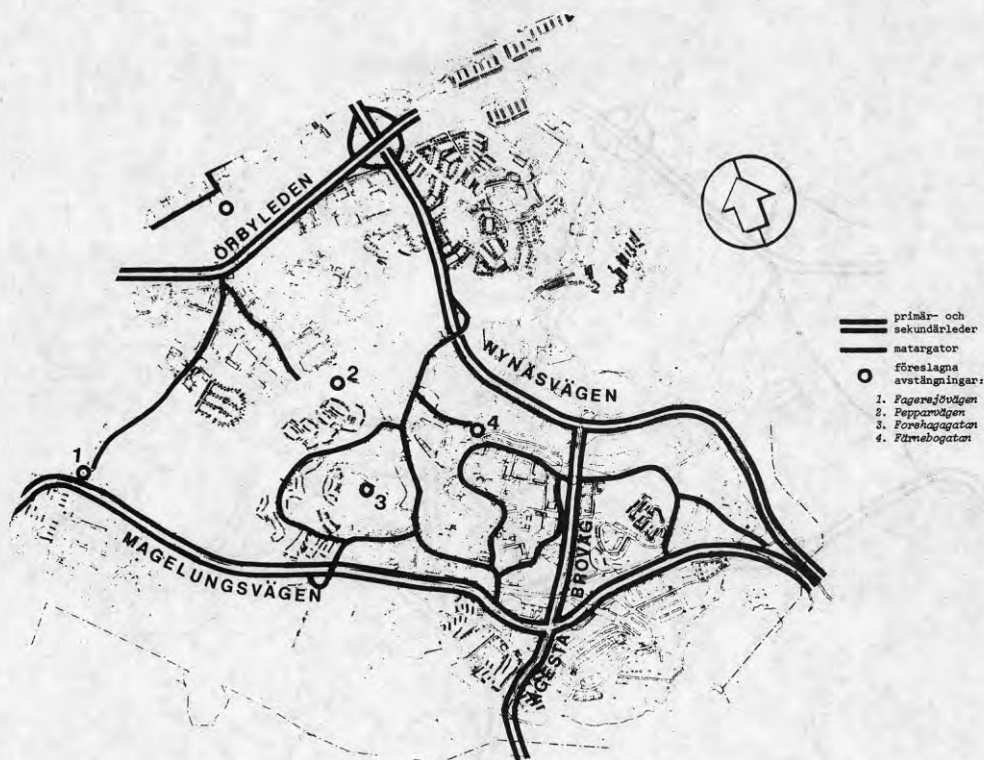
Karta 19. Lokalgator med stor andel genomfartstrafik.



Trafiksanerings-  
förslag i diskus-  
sionsunderlaget

I diskussionsunderlaget presenterades bara ett alternativ för området. I detta bildade Hökarängen en egen zon genom avstängning av Fagersjövägen och Pepparvägen. I Farsta är genomfartstrafiken liten i förhållande till den trafik som alstras i stadsdelen. De föreslagna avstängningarna var av lokal karaktär och syftade till att överföra trafiken till gator där den stör mindre.

Karta 20. Förordat trafiksaneringsförslag i diskussionsunderlaget.



## Synpunkter från samrådet

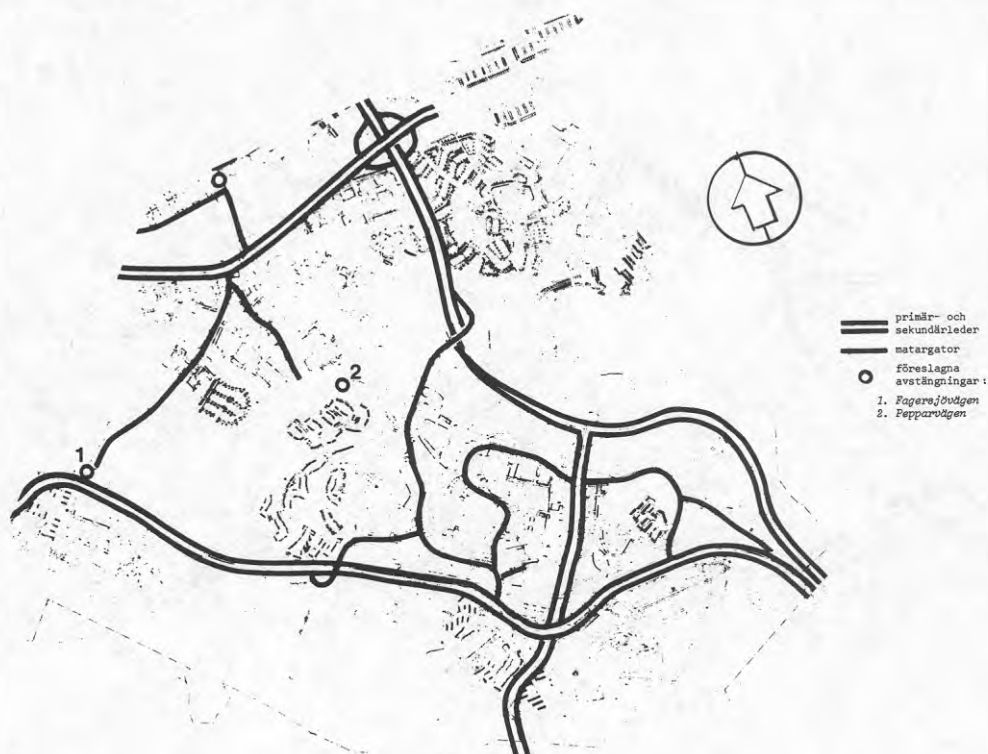
Hökarängen var knappast representerat i samrådet, så det kom inga synpunkter från de boende på förslaget att stänga av Fagersjövägen och Pepparvägen. Farsta Centrums företagarförening och Farsta församling var dock emot dessa avstängningar. Förslaget att stänga av Färnebogatan väckte däremot livlig debatt. Antalet förespråkare för förslaget var ungefär lika stort som antalet motståndare.

Flera deltagare var tveksamma till den planerade utbyggnaden av Magelungsvägen, eftersom den medför svåra störningar för bostadsbebyggelsen. Gruppen ansåg att kommunen bör utreda möjligheten av en sammankoppling av Magelungsvägen och Örbyleden.

## Trafikplan 75

Arbetsgruppen beslöt att vidhålla sitt förslag att stänga Fagersjövägen och Pepparvägen. Eftersom det inte fanns någon dominerande uppfattning angående förslagen att stänga Färnebogatan och Förshagagatan överfördes dessa till åtgärds katalogen (bilaga 5). Det innebär att ställningstagandet skulle överlämnas till Gatunämnden.

Karta 21. Förslaget i Trafikplan 75.



#### Slutsatser angående samrådets påverkan

Det är svårt att konstatera vilken påverkan samrådet haft på trafikplanen eftersom det inte fanns någon entydig opinion för något speciellt förslag. De två avstängningar som kvarstår i Trafikplan 77 (på Pepparvägen och Fagersjövägen) har tydligen bedömts som angelägna av arbetsgruppen, trots att det inte fanns något starkt stöd för dem i samrådet. De två övriga avstängningarna föll troligen bort på grund av att det rådde oenighet om dem.

Utbyggnaden av Magelungsvägen aktualiserades för några år sedan. Det resulterade i starka protester från flera organisationer i söderort. Miljögrupperna utarbetade ett förslag till sammankoppling av Magelungsvägen och Örbyleden, vilket skulle onödiggöra fortsatt utbyggnad av dessa trafikleder. Förslaget hade stöd bland de berörda samrådsgrupperna. Man kan nu konstatera att kommunen inte beaktat förslaget. I Trafikplan 77 föreslås fortsatt utbyggnad av Magelungsvägen mellan Ågesta Broväg och Trollesundsvägen efter 1984, samt ombyggnad av Ågesta Broväg till högre trafikstandard. Någon restriktiv inverkan på trafikledsbyggandet har samrådet uppenbarligen inte haft.



## Solberga, Västberga

Trafiksaneringsförslag i diskussionsunderlaget

I diskussionsunderlaget föreslogs avstängning av de med genomfartstrafik mest belastade gatorna Folkparksvägen, Juvelerarvägen och Karuellvägen, samt kompletterande avstängningar av några till Älvsjövägen anslutande gator.

Synpunkter från samrådet

Samrådsgruppen var enig om att genomfartstrafiken i framför allt flerfamiljshusområdena måste förhindras. För Västbergas del ansåg man att det målet redan var uppnått genom att Karusellvägen enkelriktats. Beträffande Folkparksvägen i Solberga var man eniga om att avstängningen borde förläggas till ett annat ställe än det kommunen föreslagit. Det fanns dock delade meningar om hur avstängningen borde utformas. Representanter från byalagen, socialdemokraterna och hembygdsföreningen ville ha en permanent avstängning medan övriga deltagare förordade ett sk spjäll (avstängning under rusningstid). För området närmast Älvsjövägen var meningarna starkt delade om vilken typ av åtgärder som borde vidtagas, men majoriteten ansåg att genomfartstrafiken på något sätt måste hindras. Eventuella avstängningar borde göras vid anslutningen till Älvsjövägen, ansåg man.

Trafikplan 75 och 77

I TP 75 föreslogs totalt 5 avstängningar förlagda på Folkparksvägen (enligt samrådets förslag) och fyra gator som anslöt till Älvsjövägen. TP 77 har bara med Folkparksvägen i handlingsprogrammet (1978-80). Övriga avstängningar är beroende av att Älvsjövägen först byggs ut, och det sker tidigast 1984.

## Fruängen

Trafiksaneringsförslag i diskussionsunderlaget

I diskussionsunderlaget visades bara ett förslag till trafiksanering i Fruängen. Genom avstängning av Fruängsgatan och Elsa Brändströms Gata skulle genomfartstrafiken överföras till Vantörsvägen och Mickelbergsvägen.

Synpunkter från samrådet

Trafiksaneringsförslaget mötte starkt motstånd, framför allt från företagarföreningen, Hem och skolaföreningen, Brännkyrka församling och läkarhuset i Fruängen. Många hävdade att det inte behövs någon sanering, och att genomfartstrafiken skulle försvinna när Häradsvägen i Huddinge byggts ut till Södertäljevägen. Fruängens byalag ville däremot ha en trafiksanering, men de föreslog att avstängningarna skulle göras på andra ställen än vad som föreslogs i diskussionsunderlaget. De tryckte också på att trafiken på Mickelbergsvägen och Vantörsvägen måste minskas.



## Trafikplan 77

I Trafikplan 77 har avstängningarna i Fruängen tagits bort på grund av det starka motståndet. Däremot föreslås att Gamla Södertäljevägen stängs av vid Huddinge-gränsen för att minska genomfartstrafiken i Fruängen. Enligt planerna skall det ske 1978-80.

## Älvsjö, Långsjö, Långbro, Herrängen

## Trafiksaneringsförslag i diskussionsunderlaget

I diskussionsunderlaget presenterades två principiellt olika trafiksaneringsförslag. I alternativ 1 utgjorde alla stadsdelarna tillsammans en biltrafikzon, och de föreslagna avstängningarna syftade främst till att förhindra sådan genomfartstrafik som inte hade något ärendet i området. Genomfartstrafiken på Långbrodalsvägen och Vantörsvägen skulle överföras till Älvsjövägen och Mickelsbergsvägen, Segeltorpsvägen och Korkskruven föreslogs bli avstängda vid Huddinge-gränsen för att förhindra genomfartstrafiken från det hållet.

Alternativ 2 innebar att området delades upp i flera biltrafikzoner, och därigenom skulle trafikmängderna minska ytterligare inom zonerna. Kontakten mellan zonerna skulle däremot försämrats. Arbetsgruppen beslöt att förordna alternativ 1.

## Synpunkter från samrådet

Samtliga deltagare i samrådet var eniga om att alternativ 1 kunde ligga till grund för det fortsatta trafiksaneringsarbetet. Däremot fanns det två skilda åsiktsriktningar om hur detta alternativ borde utvecklas.

En grupp bestående av Brännkyrka hembygdsförening, de socialdemokratiska föreningarna, byalagen och Stads- miljögruppen ville ha hårdare restriktioner för biltrafiken genom ytterligare avstängningar. Den andra åsiktsriktningen var att man principiellt skulle undvika definitiva avstängningar och i stället satsa på "mjuka" trafiksaneringsåtgärder. Den företrädde av bl a villa- ägarföreningarna, företagarföreningen, Hem och skola-örens föreningen och de politiska föreningar som var verksamma i villaområdena.

De båda grupperna var eniga om vissa åtgärder, t ex att Segeltorpsvägen stängs av, att Korkskruven borde få ett tidsreglerat spjäll och att trafikförhållandena vid västertorpsmotet måste förbättras. Man ville också att tung trafik skulle förbjudas på Älvsjövägen, och man var emot planerna på en breddning av vägen. Åtgärderna inom området var grupperna dock oeniga om. Den restriktiva gruppen ville ha vissa avstängningar, medan den andra föreslog en rad trafiksignaler i stället.

## Trafikplan 77

I trafikplanen föreslås avstängning av Mickelsbergsvägen, Segeltorpsvägen och Vantörsvägen. Korkskruven skall få ett tidsreglerat spjäll som förhindrar genomfartstrafik på morgonen och eftermiddagen. Dessa åtgärder planeras bli genomförda 1978-80. Vidare skall Västertorpsmotet byggas om 1981-83 och Älvsjövägen vid en senare tidpunkt. De föreslagna åtgärderna överensstämmer i stort sett med diskussionsunderlagets förslag.

Karta 22. Trafiksaneringsförslag i diskussionsunderlaget för Solberga, Västberga, Fruängen, Älvsjö m m.



## FÖRÄNDRINGAR I VÄSTERORT

## Södra västerort

Trafiksanerings-  
förslag i diskus-  
sionsunderlaget

Trafiksaneringsförslaget omfattade stadsdelarna söder om Drottningholmsvägen-Bergslagsvägen med Grimsta friluftsområde som västra gräns. I diskussionsunderlaget föreslogs en indelning i två biltrafikzoner för området väster om Drottningholmsvägen. För området söder och öster om Drottningholmsvägen jämfördes två principiellt skilda förslag. Det ena innebar en indelning i flera zoner, och att all trafik mellan zonerna måste ske via primärlederna.

I det andra förslaget utgjorde hela området en enda zon, och det innebar också risk för att viss genomfartstrafik kvarstod även efter saneringen. Det sistnämnda förslaget förordades av kommunens trafiksaneringsarbetsgrupp.

Synpunkter från  
samrådet

Så gott som hela samrådsgruppen var eniga om att det förslag som arbetsgruppen förordat skulle läggas till grund för det fortsatta arbetet med trafiksaneringen. Där upphörde också enigheten. Åsikterna om hur detta förslag skulle utvecklas var vitt skilda. En restriktiv linje förordades av framför allt olika Hem och skolaföreningar. De menade att ytterligare åtgärder måste till för att garantera att genomfartstrafiken förhindras, och de krävde bl a fler avstängningar, generell hastighetsbegränsning till 30 km/h och trafiksignaler för gångtrafikanter.

Den andra åsiktsriktningen ansåg att det räckte om man förhindrade genomfartstrafik under morgontimmarnas rusningstid. Flera avstängningar borde utgå och ersättas med "mjukare" åtgärder. Denna inställning hade bl a företagarföreningarna, trädgårdsstadsföreningarna och de borgerliga partierna.

Opinionsyttringar

En "het" fråga var den föreslagna avstängningen av Gubbkärrsvägen. Redan på kontaktmötet inför samrådet ifrågasattes starkt bl a denna avstängning. (Västerort 73.10.24, DN Nordväst 73.10.25). Nockeby företagarförening påbörjade en aktion med namnlistor och flygblad för att "avvärja hotet mot butikerna vid Nockeby torg". Hem och skolaföreningen och en del villaägare ville ha avstängningen genomförd för att minska olyckorna. (Västerort 73.11.14, DN Nv 73.11.15). Avstängningen stöddes också i några tidningsinsändare. Trädgårdsstadsföreningen och företagarföreningen var mycket negativa till avstängningen och förordade i stället en temporär avstängning måndagar-fredagar kl 6.30 - 9.00. Företagarnas protestlistor resulterade i c:a 3000 namnunderskrifter. (Västerort 74.01.16).

I november 1973 bildades en aktionsgrupp, "Barn och miljö i Smedslätten, Äppelviken, Ålsten". Den kom till som en följd av trafiksamrådet, och gruppens målsättning var att få till stånd en sanering som radikalt förbättrar barnens skolväg. (Västerort 73.12.12). Gruppen förordade också en restriktiv trafiksanering.

#### Trafikplan 77

I trafikplanen föreslås temporär avstängning av Gubbkärrsvägen och Åkeshovsvägen genom ett tidsreglerat spjäll samt definitiv avstängning av två gator i Abrahamsberg, en i Södra Ängby och en i Blackeberg. Det är tre avstängningar mindre än vad som föreslogs i diskussionsunderlaget. Det var alltså den "bilvänliga" linjen som blev tongivande, men den hade å andra sidan det största stödet. Åtgärderna föreslås bli genomförda 1978-80.

#### Norra västerort

#### Trafiksaneringsförslag i diskussionsunderlaget

I diskussionsunderlaget jämfördes tre alternativ till trafiksanering. Det mest långtgående skulle enligt arbetsgruppen medföra oacceptabla belastningar på återstående gator och ett av de övriga förutsatte utbyggnad av norra Sundbyvägen. Arbetsgruppen beslöt att förordade det resterande alternativet, som innehöll 30 förslag till avstängningar.

#### Synpunkter från samrådet

Norra västerort lär ha de största trafiksäkerhets- och trafikmiljöproblemen i Stockholms ytterstadsområden. Trots detta mötte förslagen till åtgärder ett mycket starkt motstånd från de boende i området. Majoriteten av samrådsdeltagarna avvisade förslagen till avstängningar och föredrog i stället "mjuka" åtgärder av typen genomfartsförbud, hastighetsbegränsning, trafiksignaler och enkelriktningar. Trafikantsynpunkterna övervägde, man var mindre benägen att ta hänsyn till miljön. Orsakerna till detta är bl a dålig kollektivtrafik och ett glest utbyggt servicenät. Man är beroende av bilen och accepterar ogärna inskränkningar i nyttjandemöjligheterna. Majoriteten av samrådsdeltagarna var villaägare, vilket kan ha bidragit till att den negativa inställningen till trafiksaneringen var så stark.

#### Opinionsyttringar

Åtskilliga av de tidningsartiklar vi studerat speglar en stark negativ opinion. Några rubriker belyser detta: Sanera med måtta. Nya trafikplanen oroar - fyrdubbel omväg till centrum. Stäng inte av gatorna! Saneringen hotar ... Trafiksaneringen blev en chock...

I slutet av november 1973 ordnade moderata samlingspartiet i Vällingby ett trafikpolitiskt informations- och debattmöte. Deltagarna på detta möte visade en



kompakt motvilja mot den föreslagna trafiksaneringen.  
(Västerort 73.12.05)

Några redan genomförda eller planerade gatuavstängningar har väckt speciell uppmärksamhet. En av dem är Jämtlandsgatan i Norra Ängby. Ett genomfartsförbud för tung trafik respekterades inte, och efter krav från de boende stängdes gatan av den 7 november 1973. Det ledde till protester, bl a från Stora Ängby trädgårdsstadsförening som förberedde aktioner för att få gatan öppnad igen. (AB 73.11.19)

En person som representerade 4000 bilägare protesterade i en insändare. Bilisterna tvingades till onödiga omvägar, menade han. Det vore lämpligare att föra över ytterligare genomfartstrafik till Jämtlandsgatan i stället. (DN Nv 73.12.06)

En av de boende på gatan bemötte insändaren och ställde frågan om man skulle behöva betala med bullrig, nedsmutsad, otrygg boendemiljö bara för att bilisterna skulle få en något kortare väg. Beslutet om avstängning har senare överklagats.

Avstängningen av Blåeldsvägen på gränsen till Järfälla är ett exempel på hur avstängningar ibland bara flyttar på problemen. Rädsvägen stängdes av i Järfälla kommun på grund av obehörig genomfartstrafik. Då ökade trafiken på Blåeldsvägen, varvid de boende krävde avstängning av denna gata. Den genomfördes den 8 november 1973, och då ökade trafiken på Meteorvägen. De som då drabbades överklagade beslutet, först till länsstyrelsen och sedan till regeringen som upphävde avstängningen. (DN Nv 76.04.15)

Förslaget till avstängning av Duvbovägen i Bromsten ledde till protester från 25 hushåll. Referatet i Västerort fick en något tillspetsad inledning: "Nya trafikplanen oroar Bromsten. Vägen av protester mot generalplaneberedningens trafiksaneringsförslag rullar vidare".

Efter Jämtlandsgatans avstängning sökte sig bilisterna nya smitvägar. En sådan hittade de på Beckomberga sjukhusområde. Det ledde till så stora problem att sjukhusets ledning och personal måste kräva åtgärder. (DN Nv 76.02.26)

De besvärliga trafikförhållandena i Riksby ledde också till protester. En trafikkommitté bildades, och den ställde krav på avstängning av Kvarnbacksvägen och Hemslöjdsvägen. (DN Nv 76.05.13)

I Trafikplan 75 föreslogs avstängning av Spånga kyrkväg söder om Tenstavägen. Flysta villaägarförening lär ha stött förslaget, men företagare i Spånga och boende i



Tensta protesterade. De menade att det skulle bli alltför långa omvägar mellan Tensta och gamla Spånga. (DN Nv 76.01.22 och 76.02.05)

#### Trafikplan 77

Förslaget i Trafikplan 77 har förändrats en hel del jämfört med diskussionsunderlaget. Flera avstängningsförslag stötte på så hårt motstånd att de togs bort. Det gäller framför allt Spångavägen, Duvbovägen, Vul-tejusvägen och Kirunagatan. Totalt sett upptar ändå TP 77 fler förslag till avstängningar än diskussionsunderlaget. Ungefär en tredjedel av dem är emellertid koncentrerade till Spångaområdet. Där fanns lokala önskemål om avstängningar, och dessa kan tillgodoses genom detta förslag. En förutsättning är dock att Bergslagsvägen först byggs ut.

Några avstängningar i norra Bromsten togs bort som resultat av samrådet. De föreslogs först bli ersatta med en avstängning av Spånga kyrkväg, men eftersom det medförde en del protester har det ändrats till ett tidsreglerat spjäll som förhindrar genomfartstrafik under rusningstid.

Utbyggnad av trafiklederna Huvudstaleden, Bromstensvägen och Sundbyvägen gör det möjligt att avlasta även Riksby, Sundby och Bällsta från störande genomfartstrafik.

I Trafikplan 77 föreslås att sammanlagt 25 avstängningar genomförs under 1978-80, och ytterligare ett 10-tal föreslås bli genomförda vid senare tillfälle.

#### Slutsatser angående samrådets påverkan

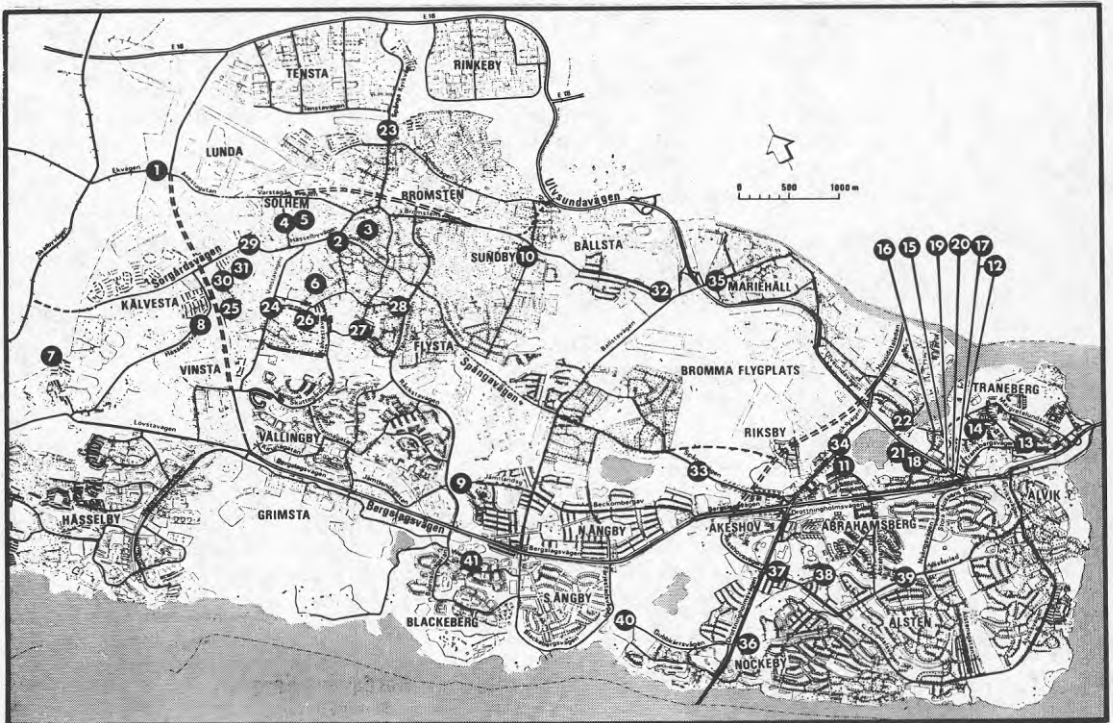
Antalet tidningsartiklar och debattinlägg om trafiksaneringen i västerort var mycket stort. Vi har gått igenom ett 70-tal, men det finns säkert åtskilligt fler. Åsikterna har varierat starkt. Många har stött trafiksaneringsförslagen, men antalet kritiska inlägg har övervägt. Den negativa inställningen övervägde också i samrådet.

Jämfört med diskussionsunderlagen blev det, enligt en av kommunens trafiktekniker, störst förändringar i planförslaget för norra västerort. En effekt av den spridda bebyggelsen och det glesa servicenätet var att samrådsdeltagarna hade boendesynpunkter på ett litet område, men anlade trafikantsynpunkter på övriga områden. Det resulterade i krav av typen "stäng av våran gata för trafiken är så besvärande" och "stäng inte av gatan där jag brukar åka" eller "stäng inte av den gatan för då får vi mer trafik på vår". Ofta gällde detta samma gata, och då blev konflikten stor. Det kan exemplifieras med Jämtlandsgatan och Blåeldsvägen.

Samrådets påverkan märks tydligast på att avstängningsförslagen förutom på de tidigare nämnda gatorna också tagits bort helt i Hässelby och Vällingby.

I södra västerort tycks åsikterna ha varit mer polariserade. En grupp deltagare ville ha en genomgripande trafiksanering, och en grupp var klart emot det. De som var emot var dock i majoritet, och det återspeglas i Trafikplan 77.

Karta 23. Trafiksaneringsförslag i Trafikplan 75. Huvuddelen av åtgärderna finns med i handlingsprogrammet till Trafikplan 77.



1) Acastagatan, 2) Solhemsvägen, 3) Skogsbacken, 4) Kälvestavägen, 5) Kro-  
nofogdevägen, 6) Kälvestavägen, 7) Blåeldsvägen, 8) Hässelbyvägen, 9) Jämt-  
landegatan (Redan avstängd), 10) Sundbyvägen, 11) Hemsjösvägen, 12) Mar-  
gretlundsvägen, 13) Tranbergsvägen, 14) Grindstuvägen, 15) Akerhielmsgatan,  
16) Baställsvägen, 17) Lillsjönsvägen, 18) Smedjevägen, 19) Fältmaskalksvä-  
gen, 20) Grösvägen, 21) Lillsjönsvägen, 22) Tannesfreds vägen, 23) Spånga

kyrkväg, 24) Vinstavägen, 25) Grösvägen, 26) Inspektorsbacken, 27) Rättar-  
Vigs väg, 28) Storrötsvägen, 29) Sörgårdsvägen, 30) Grösvägen, 31) Norr-  
gårdsvägen (Utgårdsvägen), 32) Bromstensvägen, 33) Spångvägen, 34) Kvärn-  
backsvägen, 35) Ballstavägen, 36) Gubbkärrsvägen (Tidsbegränsad stängning),  
37) Åkershovsvägen (Tidsbegränsad), 38) Gustav III:s väg, 39) Grundläggargvägen,  
40) Gubbkärrsvägen, 41) Wergelandsvägen.

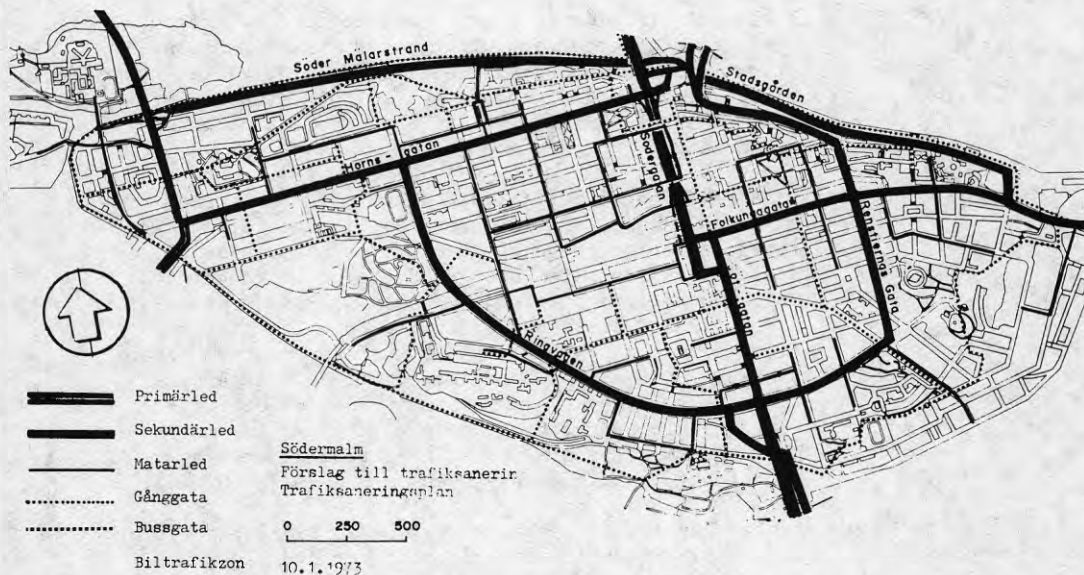
## FÖRÄNDRINGAR I INNERSTADEN

## Södermalm

Trafiksaneringsförslag i diskussionsunderlaget

I diskussionsunderlaget pekades på utbyggnaden av tre viktiga trafikleder, nämligen Söder Mälarstrand, Stadsgrådsleden och Söderleden. Genom dessa kan man avlasta de mycket starkt trafikbelastade gatorna Hornsgatan, Folkungagatan och Götgatan. Södermalm föreslogs uppdelat i ett antal biltrafikzoner med anslutningar till huvudgatunätet, där förutom de nämnda gatorna och trafiklederna även Ringvägen, Renstiernas Gata och Långholmsgatan ingår.

Karta 24. Trafiksaneringsförslag i diskussionsunderlaget.



Synpunkter i samrådsrapporten

Samrådsdeltagarna framhöll vikten av en radikal trafiksanerering för att reducera trafikolyckorna och trafikbullret. I huvudsak stödde man de principer för trafiksanereringen som redovisats i diskussionsunderlaget, men man ansåg att ambitionsnivån var för låg då det gällde att begränsa genomfartstrafiken. Samrådet menade att all genomfartstrafik som passerar Södermalm måste hänvisas till Söderleden, Söder Mälarstrand och Stadsgrådsleden. Götgatan, Hornsgatan och Folkungagatan t ex borde bara få användas för lokal trafik. Från de deltagande föreningarna inkom 14 förslag till trafiksaneringsåtgärder med något varierande grad av restriktivitet för biltrafiken. Samrådet gjorde också en förteckning över lokala åtgärder som man krävde omedelbart genomförande av.

## Opinionsyttringar

Det mest omskrivna fallet är avstängningen av Wollmar Yxkullsgatan. De boende i Drakenbergssområdet protesterade mot den starka genomfartstrafiken (DN 75.05.10). Gatan skär rakt igenom barnens lek område, och trafiken utgör fara för dem. Gatunämnden beslöt i september 1975 att stänga av Hornstulls Strand och Wollmar Yxkullsgatan, den senare under en provperiod på ett år till att börja med. Dessa avstängningar ingår i trafiksaneringsförslaget men de boendes aktion påskyndade uppenbarligen avstängningen.

Hallandsgatan har varit en livligt trafikerad genomfartsgata från Söderleden till Götgatan. I området bor många barn, och det har länge varit ett önskemål från de boende att gatan skall bli bilfri. I september 1975 genomfördes avstängning efter beslut i Gatunämnden. Dagen efter avstängningen ingrep traktens barn och stoppade de bilister som nonchalerade genomfartsförbudet (AB 75.09.17)

I samrådet framfördes krav på avstängning av Brännkyrkagatan eftersom den utnyttjas för genomfart. Avstängningen genomfördes redan i mars 1974, vilket tyder på att planer redan var utarbetade hos Gatukontoret. Genomförandet kan eventuellt ha påskyndats på grund av samrådet.

I samrådet betonades kravet på att Götgatan stängs av då Söderleden blivit färdigbyggd. I kommunfullmäktige fattades den 16 februari 1976 ett principbeslut om Söderledens fortsatta utbyggnad. Någon avstängning av Götgatan är inte planerad. Däremot godkändes en ny högbro från Skanstull till Gullmarsplan, vilket enligt kritikerna kommer att öka trafiktrycket på innerstaden. Den nya bron är mycket omstridd. Centerpartiet och Vpk krävde återremiss av ärendet och Vägverket anklagades för att bedriva utpressning mot kommunen genom att vägra statsbidrag till Söderleden om det inte samtidigt byggs en ny bro (DN 76.02.14).

Frågan har tagits upp i åtminstone 20 tidningsartiklar under 1976. De kritiska rösterna har övervägt, men Samuel Strandberg (fp) och Ulf Adelson (m) har trätt fram till brons försvar. I maj 1976 tog några f d samrådsdeltagare initiativ till att bilda Aktionsgruppen för en bra Söderled. Gruppen har bl a i ett flygblad påvisat de brister som det aktuella förslaget har och även föreslagit alternativa lösningar. I november 1976 satte de igång en namnsamling för krav på förbättringar av Söderleden. Någon förändring av planerna har protesterna dock ännu inte lett till.

## Trafikplan 77

Det huvudgatunät som föreslogs i diskussionsunderlaget kvarstår. De avlastande trafikleder som skall byggas blir inte färdiga på lång tid. Långholmsgatan/Söder Mälarstrand föreslås få en ombyggd anslutning 1978-80, men utbyggnaden av Söder Mälarstrand blir aktuell först



efter 1984. För Söderleden beräknas delen Johanneshov-Högbergsgatan (inklusive ny högbro) vara klar 1981-83, medan delen Högbergsgatan-Centralbron och den nödvändiga anslutningen till Söder Mälarstrand planeras först efter 1984. Det betyder att en stor del av genomfartstrafiken kommer att finnas kvar på bl a Hornsgatan, Götgatan och Folkungagatan under lång tid framöver.

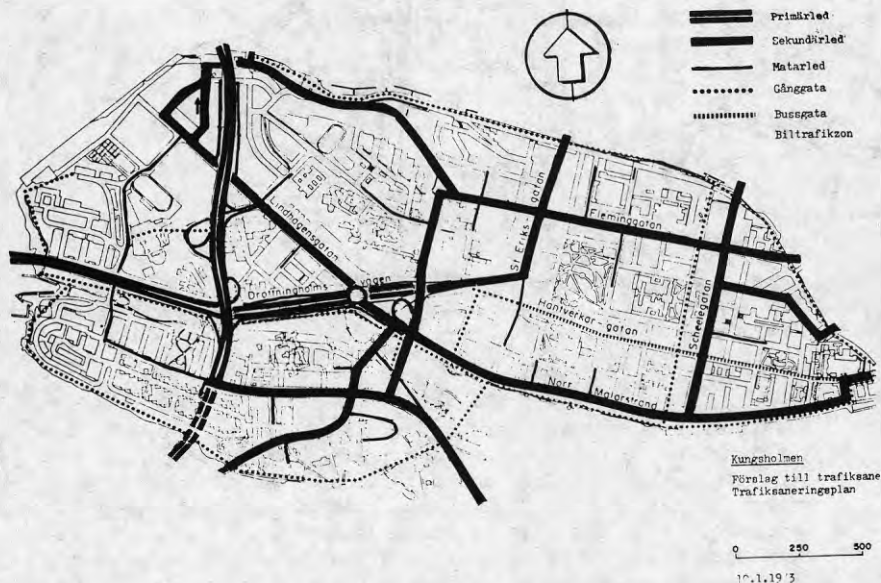
Genomfartsfria zoner blir det i Drakenbergsområdet, Sofiaområdet, Bergsunds Strand och Höggalidsområdet 1978-80 och i centrala Mariaområdet, Katarinaberget, Blecktornsområdet och Hammarbyhamnen 1981-83. Övriga typer av åtgärder genomförs vid olika tidpunkter inom handlingsprogrammets ram.

### Kungsholmen

Trafiksanerings-  
förslag i diskus-  
sionsunderlaget

I diskussionsunderlaget föreslogs att Kungsholmen indelas i 14 biltrafikzoner och att de nuvarande huvudgatorna blir sekundärleder. Vissa av dem ansågs nödvändiga för att bibehålla biltillgängligheten för city. Det gäller främst Fleminggatan, Kungsholmsgatan, Scheelegatan, Norr Mälarstrand och S:t Eriksgatan. Det föreslogs också att Agnegatan blir gågata och att genomfartsmöjligheterna förhindras på framför allt Hantverkargatan.

Karta 25. Trafiksaneringsförslag i diskussionsunderlaget.





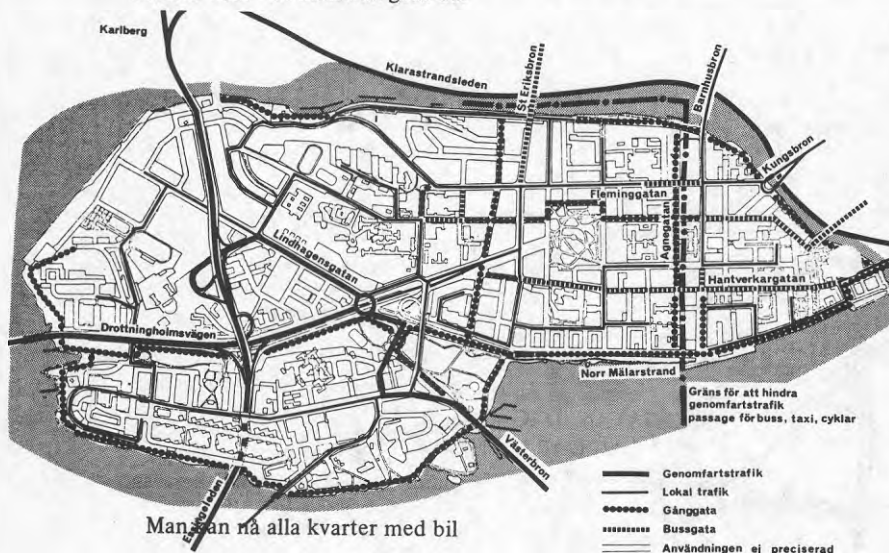
Synpunkter i samrådsrapporten

En majoritetsuppfattning i samrådet var att man konsekvent skulle prioritera en god bostadsmiljö och gång-, cykel- och kollektivtrafik. Biltrafiken i innerstaden måste minskas kraftigt, bl a genom att överföra arbets- och inköpsresor till kollektiva färdmedel. Vidare ansåg man att genomfartstrafik med privatbilar över Kungsholmen inte skulle tillåtas.

Hyresgästföreningens Kungsholmsavdelning presenterade ett förslag kallat "Gröna Ön". Det innebar i korthet att man skulle eliminera genomfartstrafik genom att stänga av alla öst-västliga gator i höjd med Agnegatan samt reservera S:t Eriksbron för buss-, cykel- och gångtrafik. Förslaget förutsätter att Klara Strandsleden byggs ut och ansluts till Essingeleden vid Karlberg. Genomfartstrafik och övrig trafik till cityområdet hänvisas till dessa leder. En majoritet av samrådsdeltagarna instämde i detta förslag.

Karta 26. Förslag från samrådsgruppen. (Ur broschyren Kungsholmen - Gröna Ön)

Om förslaget Gröna Ön genomförs blir det mindre trafik.  
Kartan visar vad man kan göra då.



Opinionsyttringar

Kungsholmen förefaller vara den stadsdel där folk intensivast har arbetat vidare med trafikfrågorna. Ett resultat av samrådet var att det bildades en aktionsgrupp som kallade sig "Trafikkommittén på Kungsholmen - Gröna Ön". På olika sätt arbetade de för att förankra förslaget bland Kungsholmsborna. Bland annat gjorde de en utställning, spred en informationskrift och genomförde en namninsamling som resulterade i över

5000 namn. 22 lokala föreningar och organisationer stödde trafiksaneringsförslaget som presenterades i tidningarna (bl a AB 75.03.18).

I samrådets slutskede gjordes en uppvaktning hos borgarrådet Inge Hörlén av "Gågatugruppen Hantverkargatan-Fridhemsgatan". De krävde att vissa delar av dessa gator skulle bli gågator. 160 hushåll på de berörda delarna stödde förslaget.

Kampen för en effektiv trafiksanering resulterade också i att motståndarna mobiliserade sig. Dåvarande gatuborgerarrådet Ulf Adelson (m) gick i polemik med företrädare för Gröna Ön-förslaget i en rad tidningsartiklar (DN 74.10.13, 74.11.24, SvD 74.12.15, Vårt Kungsholmen nr 7-8 1974, DN 75.05.02, 75.06.02, 75.06.23). Han påstod bl a att "en liten högröstad grupp" i samrådet kunde komma att "ta död på Kungsholmen".

I SvD och Expressen (74.12.17) omtalades att Moderata Samlingspartiet hade gått ut i en flygbladskampanj över hela Kungsholmen mot det trafiksaneringsförslag som samrådet ställt sig bakom. "Balans i trafikdebatten - slå vakt om Kungsholmen! ... Extremt bilfientliga grupper vill stänga av 21 gator ... Totalt kaos ... Kungsholmen isolerad ö ... Debatten domineras av hätska motståndare mot bilismen ..."

Stockholms motorbranschförening lät göra en intervjuundersökning bland 500 slumpmässigt utvalda Kungsholmsbor. Hälften av dem ansåg att det blir bättre boendemiljö om trafiksaneringen genomförs, och lika många ansåg att det blir sämre att arbeta där. 70 % trodde inte på någon försämring för butikerna (DN 75.04.02)

#### Trafikplan 77

Det nuvarande huvudgatunätet bibehålls, varför man inte kan räkna med någon påtaglig minskning av genomfartstrafiken. Klara Strandsleden som är en förutsättning för en mer genomgripande trafiksanering hör till de trafikleder som har den lägsta prioriteterna i trafikprogrammet. Den blir inte aktuell förrän någon gång efter 1984.

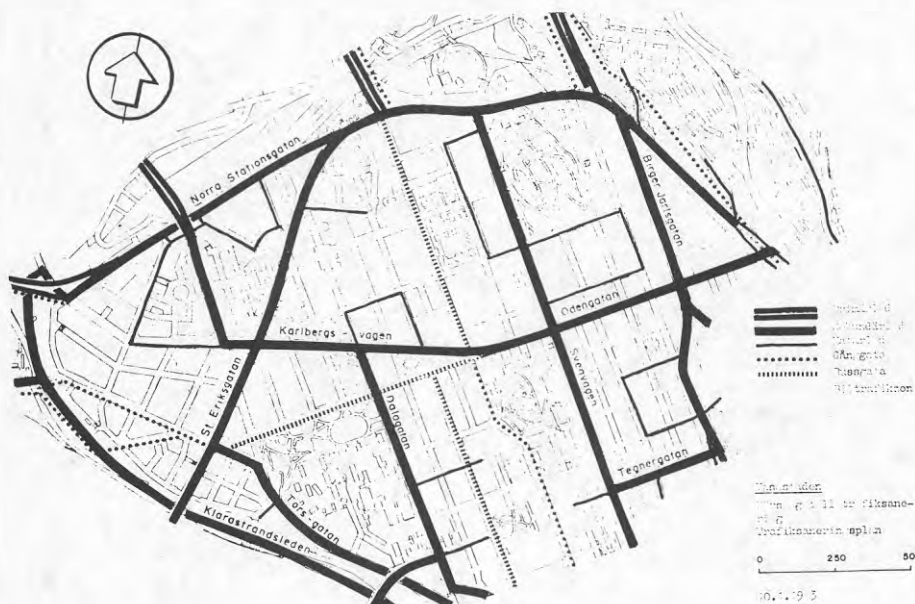
Genomfartsfria zoner föreslås för området kring Kungsholmsskolan, området vid S:t Eriks sjukhus, Norra Stadshagen och Kronobergsområdet 1978-80 och för Pontonjärområdet och området kring Kungsholms kyrka 1981-83. Övriga typer av åtgärder genomförs vid olika tidpunkter inom handlingsprogrammets ram.

## Vasastaden

Trafiksanerings-  
förslag i diskus-  
sionsunderlaget

I diskussionsunderlaget presenterades ett förslag till indelning i biltrafikzoner. Totalt skulle det bli 10 zoner och bibehållande av det nuvarande huvudgatunätet som utgörs av Klara Strandsleden, Norra Stationsgatan, Birger Jarlsgatan och Valhallavägen i områdets ytterkanter och S:t Eriksgatan, Karlbergsvägen-Odengatan, Torsgatan, Dalagatan, Sveavägen och Tegnergatan som genomfartsgator. Några bussgator och gånggator föreslogs också.

Karta 27. Trafiksaneringsförslag i diskussionsunderlaget.



Synpunkter i sam-  
rådsrapporten

Det konstaterades allmänt att biltrafiknivån är för hög med olyckor och miljöstörningar som resultat. Vasastadens läge mellan de norra infartslederna och det centrala arbetsområdet ger upphov till en omfattande genomfartstrafik på hela gatunätet. Skolbarns, fotgängares och cyklisters situation är osäker.

Totalt redovisas i slutrapporten 10 förslag från de organisationer som deltog i samrådet. De flesta av dem förespråkar en mycket kraftig reducering av den totala trafikmängden, eliminerande av genomfartstrafik och en zonindelning av stadsdelen. Samtidigt krävde man en förbättring av kollektivtrafiken samt införande av gång- och cykelbanor.

Hyresgästföreningen och ett 20-tal andra organisationer står bakom ett gemensamt förslag som är mycket restriktivt mot biltrafiken. Odengatan och Drottninggatan-Norrtullsgatan föreslås bli helt bilfria. De bildar ett kors som delar stadsdelen i 4 huvudzoner. Genomfarts- trafik hänvisas till kransgatorna.

#### Opinionsyttringar

Vi har bara hittat en tidningsartikel som beskriver en organiserad aktion. Det gäller Frejgatan mellan Döbelngatan och Sveavägen (DN 75.09.03). Föräldrar i området och personal på fritidshem och daghem krävde en avstängning med tanke på barnens säkerhet. Beslut om avstängning togs av en enig Gatunämnd respektive Trafiknämnd, och den genomfördes 75.09.02 i samband med Järnvagnens öppnande. Avstängningen av Frejgatan för genomfarts- trafik ingick i trafiksaneringsförslaget, men enligt artikeln påskyndades tydligen genomförandet på grund av aktionen. Efter valet 1976 har den borgerliga majoriteten i Gatunämnden ändrat beslutet så gatan är åter öppen för trafik.

#### Trafikplan 77

Det huvudgatunät som föreslogs i diskussionsunderlaget kvarstår, och man räknar inte med någon större minskning av genomfarts- trafik. Klara Strandsleden och Norra Länken skulle kunna avlasta Vasastaden från genomfarts- trafik, men de kommer inte att bli utbyggda förrän någon gång efter 1984.

Genomfartsfria zoner föreslås för Rödabergsområdet, området norr om Vasaparken, Sibirien, Norra Tegnér- staden och Norra Realområdet 1978-80 och för Birkastan och Norrtullsområdet 1981-83. Övriga typer av åtgärder genomförs vid olika tidpunkter inom handlingsprogrammets ram.

#### Östermalm

#### Trafiksanerings- förslag i disku- sionsunderlaget

På Östermalm genomfördes i augusti 1972 en trafiksane- ring som omfattade området mellan Valhallavägen, Sture- gatan, Strandvägen och Styrmanngatan. Två zoner inrät- tades, en norr och en söder om Karlavägen, som stängdes av för genomfarts- trafik. I diskussionsunderlaget före- slogs en utökning av det trafiksanerade området till Engelbrektsgatan-Birger Jarlsgatan i väster och Oxen- stiernsgatan i öster. För Gärdet föreslogs en uppdel- ning i två zoner genom avstängning av Erik Dahlbergs- gatan.



Karta 28. Trafiksaneringsförslag i diskussionsunderlaget.



#### Synpunkter i samrådsrapporten

Allmänt rådde i samrådet inställningen att dagens biltrafik måste minskas väsentligt, och särskilt betona de genomfartstrafiken. Bilpendlingen till arbetsplatser i innerstaden borde begränsas kraftigt genom minskning av antalet parkeringsplatser. Man ville också ha en begränsning av arbetsplatsetableringen i innerstaden. Fler gånggator och en förbättring av busslinjenätet var också önskvärt.

Den genomförda trafiksaneringen hade inte accepterats i sin helhet. Både restriktivare och "bilvänligare" inställningar förekom. En allmän uppfattning var att kransgatorna måste avlastas eftersom de fått alltför stark trafik. En åsikt var att Karlavägen borde öppnas igen för att avlasta Valhallavägen.

I samrådet framfördes 8 olika förslag med varierande grad av inskränkningar för biltrafiken. Genom röstning fick deltagarna ta ställning till den. Hyresgäster, miljögrupper och partirepresentanter från socialdemokraterna, folkpartiet och centern röstade på ett restriktivt förslag medan moderater, fastighetsägare och företagare röstade på det mest bilvänliga.

#### Opinionsyttringar

Debatten om Östermalmssaneringen har varit starkt polariserad och stundom ganska hätsk. Företagarna bedrev kamp mot saneringen bl a genom en mörklägningskampanj av stadsdelen och omfattande tidningsskriverier. Även moderata samlingspartiet tog klar ställning mot saneringen. Den omfattande kritiken av saneringen



ledde till att Artillerigatan öppnats för trafik över Karlavägen genom inrättande av ett s k spjäll (DN 74.01.18), och att Karlavägen öppnats för trafik från Sturegatan. Den sistnämnda åtgärden har drivits fram genom en serie överklaganden. Gatunämnden beslöt i juni 1974 att Karlavägen skulle bibehållas stängd, trafiknämnden en vecka senare att den skulle öppnas, länsstyrelsen i mars 1975 att den skulle vara stängd och slutligen beslöt den nya borgerliga regeringen hösten 1976 att gatan skulle öppnas igen.

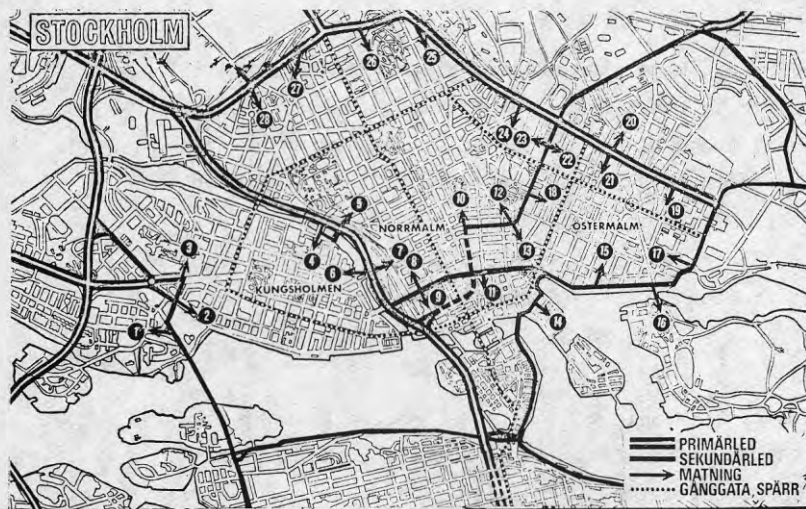
I augusti 1974 genomfördes ytterligare trafiksaneringsåtgärder på Östermalm, men om dessa var politikerna vid det tillfället eniga ...

#### Trafikplan 77

Det nuvarande huvudgatunätet kvarstår, varför man inte kan räkna med någon påtaglig minskning av biltrafiknivån. Norra Länken, som skulle kunna avlasta Valhallavägen från en hel del trafik blir inte aktuell förrän någon gång efter 1984.

Genomfartsfria zoner föreslås för Lärkstaden, Eriksbergsområdet och Villastaden 1978-80 och för Gärdet 1981-83. Delar av Humlegårdsgatan, Storgatan, Nybrogatan och Grev Turegatan föreslås bli gågator 1978-80. En gatuvästängning är aktuell. Det gäller Karlavägen, som föreslås bli permanent avstängd vid Runebergsplan 1978-80. Övriga typer av åtgärder genomförs vid olika tidpunkter inom handlingsprogrammets ram.

Karta 29. Gemensamt förslag från samrådsgrupperna i Vasastaden, Kungsholmen och Östermalm.



En skiss över samrådets förslag. Matargator blir: 1) Rålambsvägen, 2) Rålambshovsleden, 3) Mariebergsgatan, 4) Agnegatan, 5) Tegnérgatan, 6) Fleminggatan, 7) Kungsgatan, 8-9) Vasagatan, 10) Malmkillnadsgatan, 11) Regeringsgatan, 12-13) Birger Jarlsplan, 14) Södra Blasieholmshamnen, 15) Styrmansgatan, 16) Djurgårdsbron, 17-18) Linnégatan, 19) Banergatan, 20-21) Artillerigatan, 22-23) Östermåmsgatan, 24) Engelbrektsplan, 25) Birger Jarlsplan, 26) Sveavägen, 27) S:t Eriksgatan och 28) Torsgatan.

### Samrådsdeltagarnas inflytande

Från frågan om påverkan på trafiken och på trafikplaneringen övergår vi nu till att behandla samrådsdeltagarnas förändrade möjligheter att hävda sina intressen. Sådana förändringar betraktar vi också som politiska resultat. De kan innebära minskat såväl som ökat inflytande för deltagarna.

Samrådsdeltagarna och deras organisationer förbättrar sitt läge i fråga om potentiellt inflytande på tre sätt:

1) En organisation (eller enskild deltagare) ökar sin förmåga att hävda sina intressen. Organisationens ökade förmåga är i första hand resultatet av förbättrade kunskaper om sakfrågan, trafiksäkring, och om den kommunala apparaten.

I avsnittet PEDAGOGISKA RESULTAT diskuteras samrådets pedagogiska vinster för de olika parterna. Deltagarna har ökat sina kunskaper om trafiken i allmänhet och trafiksäkring i synnerhet. Även om inlärningsprocessen har skilt sig avsevärt från deltagare till deltagare, kan vi konstatera att en stor mängd kunskaper har inhämtats. För de deltagare som ville fanns goda möjligheter att ta del av information om trafiken. De kunde sedan formulera krav utifrån ett bättre kunskapsunderlag än de tidigare hade.

Samrådet erbjöd dessutom vissa möjligheter för deltagarna att tillgodogöra sig information om den kommunala apparaten, om handläggning av ärenden, om hur och av vem avgörande beslut fattas och om motsättningar inom apparaten. Dessa kunskaper ökar organisationernas möjligheter att föra fram sina krav och få dem beaktade. Det är emellertid snarare en hypotes än en empiriskt grundad slutsats att deltagarna verkligen har skaffat sig sådana kunskaper.

Ytterligare ett sätt varigenom organisationerna ökar sin förmåga att hävda sina intressen är genom en intern opinionsbildning. Trafiksäkeringsproblematiken aktualiseras i organisationen och diskuteras bland medlemmarna. Frågans betydelse för organisationen ökar. Argument och krav diskuteras och utvecklas.

Vi saknar kunskaper om hur de flesta organisationerna har arbetat med trafiksaneringsfrågan. Det verkar emellertid som om organisationer som efterlyser trafiksanerande åtgärder har varit mest flitiga med att behandla frågan. Det är dessa organisationer som har utarbetat omfattande skrivelser och förslag. Exempel på sådana är Kungsholmsorganisationernas arbete för Gröna önförslaget, Hyresgästföreningens innerstadsavdelningars gemensamma förslag samt förslag från byalagen i Årsta och Älvsjö.

2) Organisationer (eller enskilda deltagare) med sammanfallande intressen blir vid samrådsmötena varse varandra. De bildar informella koalitioner för att utarbeta förslag eller föra fram krav.

3) En organisation (eller enskild deltagare) upprättar kontakt med delar av förvaltningsapparaten. Deltagare etablerar kontakter med tjänstemän som leder till ett ökat utbyte av information dem emellan. Organisationen kan på detta sätt hålla sig väl underrättad om läget för trafiksaneringsförslagen och om motättningar i apparaten, och kan därmed anpassa sitt agerande efter den rådande situationen.

Samrådets politiska effekter har sannolikt inte enbart varit positiva för deltagarna. Vissa grupper kan ha minskat sin handlingskraft genom att delta i samrådet. Kring början av sjuttioalet utgjorde "aktionsgrupper" (miljögrupper, byalag osv) en militant opposition gentemot vissa kommunala beslut i miljöfrågor. Man kan tolka många kommunala planeringssamråd som en reaktion mot aktionsgruppernas snabbt växande inflytande. Syftet med dessa myndighetsinitierade samråd har delvis varit att återfå greppet om planeringen, att stärka den parlamentariska behandlingen och att aktivera de etablerade organisationerna som motvikt till aktionsgrupperna. (41)

Aktionsgruppernas okonventionella handlingssätt och obundenhet har bidragit till att ge dem ett ganska stort nyhetsvärde. Eftersom de saknar resurser och etablerade kontakter är grupperna

också starkt beroende av press och radio/tv för att förmedla information om aktionerna och deras syfte. Det finns anledning att tro att sådana grupper kan förlora en del av sitt nyhetsvärde när de går in i en institutionaliserad handlingsform av samrådets typ.

Genom att acceptera deltagande i samrådet avsäger sig grupperna dessutom rätten att agera fritt i trafikfrågan. Man förpliktar sig att avvakta resultatet av den parlamentariska processen. Aktionsgruppernas energi och aggressivitet kanaliseras och suggs upp i en institutionaliserad process. Istället för att rikta insatserna på opinionsskapande handling läggs resurserna på formulering av förslag och krav direkt till den kommunala apparaten. Detta är antagligen ett mindre effektivt arbetsätt för aktionsgrupperna än de utåtriktade aktionerna.

Samrådet kan på ytterligare ett sätt ha försvagat deltagarna politiskt. I samrådsgrupperna kan det hända att olika intressen spelas ut mot varandra. Detta gäller särskilt organisationer med starkt polariserade synpunkter. På detta sätt kan grupper som förespråkade långtgående sanering ha blivit neutraliserade av grupper som motsatte sig sanering och tvärtom. Trafikprogramgruppen fungerade på ungefär detta sätt. Resultatet i den gruppen blev emellertid inte det att en kompromisslinje fick ökat gehör utan snarare att gruppen blev handlingsoduglig.

### Slutsatser beträffande politiska resultat

Tjänstemännen i arbetsgrupperna ansåg att samrådet tillstyrkte principen att trafiksanering bör användas för att förbättra säkerheten och miljön i de äldre bostadsområdena. Samrådet underlättade för dessa tjänstemän att föra sina saneringsförslag vidare i Trafikplan 75 och Trafikplan 77.

Samrådet var viktigt för de förtroendevalda som ett sätt att återta initiativet i trafikplaneringsfrågor. Man lyckades i viss utsträckning flytta in trafikdebatten i den parlamentariska processen.



Partipolitiskt utnyttjades samrådet främst av moderaterna som ett tillfälle att deklarerera sin egen negativa inställning till trafiksanering. Samrådet hjälpte dem få en ökad pressbevakning av sina utspel.

Samrådet gav deltagarna möjlighet att föra fram sina krav och synpunkter till planerarna och politikerna. Flera faktorer, bl a politikernas benägenhet att hellre förlita sig på sina vanliga referensgrupper, minskade emellertid betydelsen av deltagarnas synpunkter i beslutsprocessen.

Samrådet har i stor utsträckning givit upphov till opinionsyttringar i form av aktioner: namnsamlingar, flygblad, offentliga möten, uppvaktningar och protestbrev har förekommit. Även om inte alla aktioner har lyckats i sina uppsåt, kan denna ökade aktivitet i sig betraktas som ett politiskt resultat.

Vilket inflytande har då samrådsdeltagarna haft på utformningen av trafikplaner och beslut? Samrådsgrupperna har kunnat påverka trafikföringen inom de så kallade genomfartsfria zonerna. Särskilt i söderort, där man fick två eller tre alternativa förslag att ta ställning till, har samrådsdeltagarna haft ett stort inflytande. Gruppernas konkreta synpunkter med utgångspunkt i tjänstemännens alternativa förslag fick vara vägledande för den fortsatta bearbetningen.

När det gäller att påverka huvudvägnätet har däremot samrådsgruppernas synpunkter inte tillgodosetts alls. Bilkapaciteten på huvudvägnätet var en given förutsättning som inte var påverkbar. Möjligheter har heller inte funnits att påverka utbyggnaden av huvudvägnätet. Detta beror bl a på bristen på medel och på det faktum att det är vägverket och inte kommunen som gör de slutgiltiga prioriteringarna.

Grupperna har således tillåtits påverka det lokala gatunätet men inte huvudvägnätet. För många av ytterstadens bostadsområden är åtgärder i det lokala gatunätet fullt tillräckliga för att åstad-



komma en acceptabel lokal miljö. I andra stadsdelar däremot, skulle en effektiv trafiksanering kräva förändringar i huvudgatunätet och begränsning av bilkapaciteten. Det gäller särskilt i innerstaden, där huvudgatorna skär rakt igenom bostadsområdena. I dessa områden har inte samrådssynpunkterna kunnat beaktas.

Samrådsdeltagarna har gjort många förslag till mindre, lokala förändringar av typen signalreglering, övergångsställe och hastighetsbegränsning. Förslagen sammanställdes i bilaga 5 till Trafikplan 75, men de flesta har försvunnit i Trafikplan 77. De föreslås bli behandlade vid eventuella framtida samråd, vilket verkar vara ett högst osäkert öde.

Samrådet har på vissa sätt förbättrat, på andra sätt försämrat deltagarnas möjligheter att utöva inflytande över trafikplanering. Möjligheterna kan ha förbättrats genom 1) ökade kunskaper om sakfrågan och den kommunala apparaten, 2) samarbete med andra organisationer och 3) etablering av kontakter med delar av förvaltningen.

Dessa förbättringar uppvägs emellertid av andra egenskaper hos samrådet som verkar hindrande för de lokala organisationernas aktivitet. Trafikfrågan har "parlamentariserats" och initiativet har övergått till delar av den kommunala apparaten. Detta har sannolikt åtminstone tillfälligt varit till nackdel för byalagen, miljögrupper och andra aktionsgrupper som sedan början av 70-talet arbetat framgångsrikt med trafikfrågor.

## Epilog

När principerna för trafiksaneringen fastställdes i kommunfullmäktige i april 1972, sades bl a att:

*"arbetet med översiktsplaner för trafiksanering av innerstaden, söderort och västerort skall bedrivas med prioritet så att kommunfullmäktige kan fatta beslut rörande dessa planer under 1973".*

Trafiksaneringen planerades sedan bli genomförd under en femårsperiod, men nu fem år senare är det fortfarande oklart när ett beslut om trafiksanering kan fattas.

Trafikpolitiska kommittén beslutade i december 1976 att lägga fram Trafikplan 77 som generalplan, och skicka ut den på remiss. De tre borgerliga partierna, som vid valet 1976 kom i majoritetsställning, beslöt i kommunstyrelsen i januari 1977 att Trafikplanen inte skulle tryckas eller remissbehandlas.

Förbittringen blev stor över att planen stoppades. Protestuttalanden gjordes av bl a Vpk (DN 77.01.25 och Södertidningen 77.01.27), olika avdelningar inom Hyresgästföreningen (bl a DN 77.01.25 och DN Syd 77.03.30) och socialdemokraterna, som tyckte att:

*"De som varit med i samråden kommer att bli lindrigt sagt förbannade...Först bjuder kommunen på samråd och sen tar den inte hänsyn till det." (DN 77.01.20)*

Det nyblivna finansborgarrådet (tidigare gatuborgarrådet) Ulf Adelson (m) tog kritiken med ro. Han hävdade att det fanns ett 20-tal "knäckfrågor" för innerstaden som först måste lösas. Han menade också att trafikplanen är gjord helt efter "socialistiska direktiv", och att de borgerliga måste få en chans att påverka den innan den läggs fram för allmänheten. (DN Syd 77.01.26)

Dagens Nyheter ansåg i en presentation av Trafikplan 77 att striden egentligen är en storm i ett vattenglas. Förslaget innebär mycket måttliga begränsningar för bilisterna. Totalt beräknas antalet bilar minska med drygt 30 000 per dygn. Det är lika mycket som trafiken ökat på ett och ett halvt år. (DN 77.02.19)

Nya direktiv för trafikplaneringen har utarbetats av den nya planeringsberedningens expertutskott. De går ut på att planen skall anpassas till förvaltningarnas resurser och att man har en lägre årlig investeringsram än vad som förutsätts i Trafikplan 77. Enligt den senaste tidtabellen siktar man på en ny

remissbehandling och ett beslut i kommunfullmäktige hösten 1977.

Konsekvenserna för genomförandet tycks bli att Trafikplan 77 realiserar i söderort och västerort, men i långsammare takt. Innerstadsborna får däremot vänta länge på trafikåtgärder. Den borgerliga stadshusmajoriteten säger sig hellre vilja använda sig av andra styrmedel än trafiksanering för att minska trafikens olägenheter. De åtgärder de vill satsa på är främst parkeringsrestriktioner och avgifter. Ambitionerna beträffande trafiksanering väntas bli nedtrappade.

Fig 24. Affisch för opinionsmöte om trafiksanering mars 1977.

**VART HAR LÖFTENA  
OM TRAFIKSANERING  
TAGIT VÄGEN?**

På två år har biltrafiken ökat med 30.000 bilar per dag till innerstaden. Kräv därför **TRAFIKSANERING NU!**  
Ställ dina politiker mot väggen!  
**KOM TILL UTFRÅGNING AV POLITIKERNA!**  
**TISDAG den 29 MARS KL 19:00**  
Plats: ABF-huset, Sveavägen 41, Z-salen

**TA MED BARNEN - BARNAKTIVITETER FINNS**

Arr: Norrmalms-Östermalms - Kungsholms-Bödermalms- och Brännkyrkavaldeniska av HVB-förbundet i Stor-Stockholm

I ett avsnitt i Trafikplan 77 om medinflytande sägs att trafiksamrådet måste fullföljas nu när det praktiska genomförandet

närmar sig. Upprustningen av den lokala miljön har stor betydelse för de boende, och för att de kontinuerligt skall få påverka sin miljö bör permanenta samrådsorgan skapas. Man föreslår att samrådsorganen blir parlamentariskt utsedda efter mönster av de sociala distriktsnämnderna. Även vissa etablerade organisationer som t ex Hyresgästföreningen och Hem och skola har en given plats, sägs det.

Om den nu verkligen genomförs är denna fortsättning av samrådsverksamheten intressant som en antydning om vilka modeller för medborgarmedverkan som är aktuella i kommunen. Att planförfattarna önskar permanenta kontakter med lokalbefolkningen måste anses som positivt ur medinflytandesynpunkt, men den skisserade modellen har flera nackdelar.

Som parlamentariskt utsedda organ kommer dessa samrådsgrupper utan tvekan att få en sned social sammansättning. Dessutom utestängs lokala aktionsgrupper, byalag och miljögrupper. Som ett led i en decentralisering av den kommunala verksamheten kan modellen bidra till en bättre anpassning av kommunens planering till invånarnas verkliga problem, men samrådsorganen skapas inom ramen för den parlamentariska apparaten och partiväsendet. De öppnar inte nya kanaler för grupper som idag har svårt att föra fram sina krav.

## SAMMANFATTNING

---

Trafiksamrådet var en stor satsning - utan tvekan det största samrådsförsök som hittills gjorts av en svensk kommun kring en planeringsfråga. De 600 deltagarna lade ner 7000 timmar på samrådsmöten och åtskilligt mer tid på förberedelser och kontakter med sina organisationer. Kommunens 50 medverkande tjänstemän ägnade 8500 timmar åt samrådet.

Enbart samrådsverksamhetens omfattning motiverar en grundlig studie av dess resultat och värde för de olika berörda parterna. Försöket erbjuder dessutom ett rikligt empiriskt material, som kan bidra till större förståelse av problem förknippade med medborgarinflytande i kommunernas planering. Studien av trafiksamrådet kan t ex antyda vilket utrymme som finns för ett ökat medinflytande, och vilka hinder som måste övervinnas.

De värderingsmässiga utgångspunkterna för studien är följande: Vi anser medborgarnas aktiva medverkan i planeringsprocesser vara en grundförutsättning för ett demokratiskt samhälle. Lokalbefolkningens kunskaper och intresse utgör en enorm potentiell resurs, som idag inte tillvaratas av samhället.

Medinflytandeproblematiken måste även ses i ett jämlikhetsperspektiv. I dagens Sverige finns stora klyftor mellan samhällsklasserna när det gäller förmåga att påverka samhällsutvecklingen och de egna levnadsvillkoren.

Det finns flera skäl varför det blir allt viktigare för invånarna att skaffa sig ett mer direkt inflytande över den kommunala planeringen. För det första har kommunernas verksamhetsområde utökats, och berör de flesta sidor av männi-



skornas levnadssituation. För det andra begränsar den ekonomiska krisen kommunernas möjligheter att satsa på kollektiva nyttigheter såsom barntillsyn, kollektivtrafik och åldringsvård. De fördelningspolitiska aspekterna av den kommunala politiken växer i betydelse, och det är angeläget att även resurssvaga grupper får möjligheter att ställa krav.

Det parlamentariska systemet förmår av olika skäl inte garantera att planeringen kommer alla befolkningsgrupper till gagn. De flesta kommuninvånare har ytterst små möjligheter att påverka kommunala beslut. Detta gäller framförallt de grupper som har bristande ekonomiska och politiska resurser och som är i störst behov av kommunalt stöd.

Trafiksamrådet i Stockholm är ett av många försök som har gjorts av myndigheter och medborgargrupper att förändra planeringsprocessen i riktningen mot ökat medinflytande. Har det varit ett lyckat försök? Hur skall man gå till väga för att bedöma det? Till att börja med måste försöket sättas in i ett sammanhang: Vilken planeringssituation har det tillkommit i? Vem har tagit initiativ till försöket och i vilket syfte?

### Samrådets bakgrund

Efterkrigstidens utveckling i Stockholmsområdet präglades av snabb befolkningstillväxt, utbyggnad av stora, sammanhängande bostadsområden och en ambitiös satsning på regionala kommunikationer. Stockholm byggde ett av världens största tunnelbanesystem och samordnade hela den kollektiva trafiken under landstinget. Man planerade och började bygga ett omfattande motorvägsnät.

Mot slutet av 60-talet nåddes höjdpunkten i denna utveckling. Befolkningen ökade som aldrig förr, och kommunernas möjligheter att finansiera expansionen verkade obegränsade. Skatteunderlaget växte ständigt, och prognoserna pekade mot fortsatt oförminskad tillväxt.

I samband med lågkonjunkturen kring 1970, men nästan utan förvarning vände hela den regionala utvecklingen i Sverige. Prognoser kullkastades, och trafikplaneringens förutsättningar förändrades radikalt. En förväntad ökning av Stockholmsregionens befolkning med 40.000 under 1970 blev bara några tusen, och året därpå hade regionen nolltillväxt. Ytterligare en förändring hade inträffat. Trafikens avigsidor började uppmärksammas alltmer och framkallade negativ opinion och aktiva protester mot trafikplaneringens inriktning.

Under 60-talet påverkades trafiktekniker och planerare starkt av Scafrapporterna om separering av trafikslagen och ett hierarkiskt uppbyggt trafiknät. De låg till grund för Stockholms planering av nya förorter, och vissa tekniker började intressera sig för en tillämpning av principerna även inom äldre stadsdelar. I dessa trafikdifferentieringsförslag var ökad trafiksäkerhet en överordnad målsättning. Framkomligheten för bilarna skulle ökas, men trafiken skulle ledas utanför de egentliga bostadsområdena.

Efter högertrafikomläggningen 1967 och den tilltagande trafikdebatten fick trafiksaneringsdiskussionerna vind i seglen. Förut smög sig trafiken på folk, men efter högertrafikomläggningen framstod trafikens avigsidor tydligare. I januari 1970 antog dåvarande stadsfullmäktige ett "Förslag till program för differentiering av gatunätet i innerstaden" där syftet var att förhindra den genomsilande biltrafiken i malmarnas bostadsområden och att förbättra miljön. I april 1972 antog kommunfullmäktige ett program för trafiksanering. Samtliga stadsdelar byggda före 1950 skulle saneras inom fem år.

Idéerna om samråd växte fram bland de planerare som var direkt inblandade i trafiksaneringsarbetet. Det starka motståndet mot trafiksanering både inom och utanför den kommunala förvaltningen gjorde det nödvändigt för planerarna att söka stöd hos olika befolkningsgrupper i ett tidigt skede av planeringsprocessen.

De förtroendevaldas motiv för att initiera samrådet var av

huvudsakligen två slag: pedagogiska och politiska. De pedagogiska motiven omfattar informationsförmedling och kunskapsinhämtning. Man ville informera om trafiksituationen och trafiksaneringsplaner och om villkoren för den kommunala planeringen. Man ville samla in kunskaper och synpunkter som kunde förbättra planerings- och beslutsunderlaget. Både för-  
troendevalda och tjänstemän betonade det stora värdet av samrådsdeltagarnas lokalkännedom.

Ett viktigt politiskt motiv var att skapa stöd för de nya riktlinjerna för trafikpolitiken. Politikerna kan också ha sett samrådet som ett sätt att spela ut olika intressen mot varandra och att försvaga aktionsgrupperna genom att skapa en institutionaliserad motvikt till dem.

### Samrådets genomförande

Det framstod av olika anledningar som självklart att samrådet huvudsakligen skulle bygga på organiserade intressegrupper i samhället - de politiska partierna, yrkes- och handelsorganisationer, boendeorganisationer och andra föreningar och samman-  
slutningar som kunde tänkas vara berörda av trafikfrågor.

Deltagarsammansättningen visar ett mönster som är typiskt för föreningslivet. Genomsnittsdeltagaren var en man (84%). Han var förvärvsarbetsande (89%) och föreningsansluten (97%). Han var tjänsteman, hade tillgång till bil (72%) och bodde i småhus eller insatslägenhet (55%). Organisationerna hade i stor utsträckning rekryterat samrådsrepresentanterna ur sina egna styrelser. 70% var styrelseledamot i någon förening. Tidigare erfarenhet av planeringsfrågor var tydligen ett kriterium för val av deltagare. 68% av deltagarna hade sådana erfarenheter.

Äldre människor var underrepresenterade i samrådet. I kommunen är c:a 20% över 65 år, men bara 5% av samrådsdeltagarna tillhörde denna åldersgrupp. Kvinnor var kraftigt underrepresenterade i samtliga åldersgrupper.

Samrådets representativitet har tagits upp till diskussion i skilda sammanhang. Det har hävdats från flera håll att samrådet inte kunde anses beslutsberättigat eftersom sammansättningen inte utgjorde något tvärsnitt av befolkningen. Man kan inte heller säga med säkerhet att synpunkter som framförs av samrådsdeltagare har ett brett stöd inom deras respektive organisation. I flera fall kan man anta att så inte alls var fallet.

De berörda tjänstemännens inställning till samrådet var övervägande positiv. De pekar framförallt på värdet av kunskapsutbytet och skapandet av nya kontakter mellan förvaltningen och de lokala organisationerna och organisationerna emellan. Det som upplevdes som negativt var framförallt den stora tidsåtgången, den bristande representativiteten och svårigheterna att diskutera sakligt och konstruktivt.

Trafiksamrådet har huvudsakligen varit en affär mellan representanter för lokala föreningar och kommunens tjänstemän. Politikernas roll har varit marginell både när det gäller att initiera och delta i samrådet samt ta del av samrådssynpunkterna.

### Samrådets resultat

Har samrådet varit ett effektivt sätt för kommunen att förmedla kunskaper och information om planförslagen och planeringen till invånarna? Om målet hade varit att sprida information om trafikplanering till så många kommuninvånare som möjligt måste samrådet betraktas som ineffektivt. Bara 600 människor deltog i samrådsgrupperna, och spridningseffekten vidare till deltagarnas respektive organisationer och till andra kommuninvånare har förmodligen inte varit allt för omfattande. När samrådsdeltagarna själva tillfrågades om spridningen av informationen, uppgav 67% att den tycks ha nått ett fåtal av befolkningen.

Kommunens uttalade målsättning för samrådet var emellertid inte att sprida information till så många kommuninvånare som möjligt utan att utbyta information med lokala trafikintresserade för-

eningar. Samrådet var bara en del i en informationskampanj som hade tre olika målgrupper 1) remissinstanser, 2) trafik- och miljöintresserade föreningar samt 3) kommunens samtliga invånare. Samrådet skulle inte ersätta den sedvanliga mer allmänt inriktade informationen utan komplettera den.

Har informationen varit användbar för samrådsdeltagarna? Generellt kan sägas om samrådsformen att den gör det möjligt att förmedla en omfattande och innehållsrik information. Den relativt långa samrådsperioden med återkommande möten ger deltagarna tillfälle och motivation att grundligt sätta sig in i frågorna. Tjänstemännen kan fungera som studieledare och hjälpa till att reda ut dunkla punkter.

Arbetet i samrådsgrupperna och deltagarnas stora aktivitet visar att informationen har haft en effekt och att den har varit av värde som underlag för deltagarnas handlande. Det bör emellertid poängteras att de som har aktiverats på detta sätt är en redan i förväg aktiv grupp människor. Samrådet har till stor del varit en angelägenhet för denna lilla, föreningsanslutna grupp och kommunens företrädare. En faktor har emellertid gjort att samrådsdiskussionen trots allt trängt utanför denna krets, nämligen den relativt goda massmediabevakningen. Särskilt lokaltidningarna har informerat allmänheten om diskussionerna, aktionerna och debatten.

Har samrådet varit ett effektivt sätt för kommunen att förbättra sitt beslutsunderlag? Ytterstadsgrupperna som har haft detaljerade trafiksaneringsförslag att ta ställning till har lämnat konkreta synpunkter och ändringsförslag. Innerstadsgrupperna bidrog i första hand med klara besked om sin inställning till trafikpolitiken och trafiksaneringsprincipen.

Grupperna lämnade dessutom drygt 300 förslag till lokala åtgärder av typen trafiksignaler, övergångsställen, avstängning av mindre gator m m. De har kunnat bidra med en betydande sakkunskap om lokala trafikförhållanden och hur de upplevs i området. Deltagarna har kunnat peka på fel och ofullständig-



heter i diskussionsunderlaget och beskriva trafikproblem sedda med olika lokala grupperns ögon. Både som ett sätt att informera en viss målgrupp om planförslag och för att få in synpunkter och opinionsyttringar förefaller samrådet ha varit vida överlägset andra tänkbara metoder.

Samrådet hade politiska konsekvenser för tjänstemännen, politikerna och deltagarna. Tjänstemännen i arbetsgrupperna ansåg att samrådet tillstyrkte principen att trafiksanering bör användas för att förbättra säkerheten och miljön i de äldre bostadsområdena. Samrådet underlättade för dessa tjänstemän att föra sina saneringsförslag vidare i Trafikplan 75 och Trafikplan 77.

Samrådet var viktigt för de förtroendevalda som ett sätt att återta initiativet i trafikplaneringsfrågor. Man lyckades i viss utsträckning flytta in trafikdebatten i den parlamentariska processen.

Partipolitiskt utnyttjades samrådet främst av moderaterna som ett tillfälle att deklarerera sin egen negativa inställning till trafiksanering. Samrådet hjälpte dem få en ökad pressbevakning av sina utspel i en fråga de valt att driva partipolitiskt.

Samrådet gav deltagarna möjlighet att föra fram sina krav och synpunkter till planerarna och politikerna. Flera faktorer, bl a politikernas benägenhet att hellre förlita sig på sina vanliga referensgrupper, minskade emellertid betydelsen av deltagarnas synpunkter.

Samrådet har i stor utsträckning givit upphov till opinionsyttringar i form av aktioner: namnsamlingar, flygblad, offentliga möten, uppvaktningar och protestbrev har förekommit. Även om inte alla aktioner har lyckats i sina uppsåt, kan denna ökade aktivitet i sig betraktas som ett politiskt resultat.

Vilket inflytande har då samrådsdeltagarna haft på utformningen av trafikplaner och -beslut? Samrådsgrupperna har

kunnat påverka trafikföringen inom de så kallade genomfartsfria zonerna. Särskilt i söderort, där man fick två eller tre alternativa förslag att ta ställning till, har samrådsdeltagarna haft ett stort inflytande. Gruppernas konkreta synpunkter med utgångspunkt i tjänstemännens alternativa förslag fick vara vägledande för den fortsatta bearbetningen.

När det gäller att påverka huvudvägnätet har däremot samrådsgruppernas synpunkter inte tillgodosetts alls. Bilkapaciteten på huvudvägnätet var en given förutsättning som inte var påverkbar. Möjligheter har heller inte funnits att påverka utbyggnaden av huvudvägnätet. Detta beror bl a på bristen på medel och på det faktum att det är vägverket och inte kommunen som gör de slutgiltiga prioriteringarna.

Grupperna har således tillåtits påverka det lokala gatunätet men inte huvudvägnätet. För många av ytterstadens bostadsområden är åtgärder i det lokala gatunätet fullt tillräckliga för att åstadkomma en acceptabel lokal miljö. I andra stadsdelar däremot, skulle en effektiv trafiksanering kräva förändringar i huvudgatunätet och begränsning av bilkapaciteten. Det gäller särskilt i innerstaden, där huvudgatorna skär rakt igenom bostadsområdena. I dessa områden har inte samrådssynpunkterna kunnat beaktas.

Samrådsdeltagarna har gjort många förslag till mindre, lokala förändringar av typen signalreglering, övergångsställe och hastighetsbegränsning. Förslagen sammanställdes i bilaga 5 till Trafikplan 75, men de flesta har försvunnit i Trafikplan 77. De föreslås bli behandlade vid eventuella framtida samråd.

Samrådet har på vissa sätt förbättrat, på andra sätt försämrat deltagarnas möjligheter att utöva inflytande över trafikplanering. Möjligheterna kan ha förbättrats genom 1) ökade kunskaper om sakfrågan och den kommunala apparaten, 2) samarbete med andra organisationer och 3) etablering av kontakter med delar av förvaltningen.

Dessa förbättringar uppvägs emellertid av andra egenskaper hos

samrådet som verkar hindrande för de lokala organisationernas aktivitet. Trafikfrågan har "parlamentariserats" och initiativet har övergått till delar av den kommunala apparaten. Detta har sannolikt åtminstone tillfälligt varit till nackdel för byalagen, miljögrupper och andra aktionsgrupper som sedan början av 70-talet arbetat framgångsrikt med trafikfrågor.

## REFERENSER

- 
1. Anton, Thomas, 1975, Governing Greater Stockholm - A Study of Policy Development and System Change. Berkeley, p. 20
  2. Ca 9% enligt låginkomstutredningen. Johansson, Sten, 1971, Politiska resurser - Om den vuxna befolkningens deltagande i de politiska beslutsprocesserna. Stockholm, p. 115
  3. Bilstaden. 1960, KTH, Stockholm, p. 11
  4. Förslag till regionplan för Stockholmstrakten. 1958, Stockholmstraktens regionplanenämnd, p. 44
  5. Förslag till regionplan 70 för Stockholmstrakten. 1971, Kommunalförbundet för Stockholms stads och läns regionala frågor, Stockholm, p. 141
  6. Yttrande över vägverkets fördelningsplan 1975, Stockholms gatukontor, p. 8
  7. Östermalm - uppföljning av trafikomläggning. 1974, Trafikpolitiska kommittén, Stockholm, p. 59
  8. Lundberg m fl, Promemoria angående trafikdifferentiering. 1969.01.03, Stadsbyggnadskontorets trafikavdelning, Stockholm.
  10. Stadskollegiets utlåtanden. 1970 nr 6, Stockholm.
  11. Gatukontorets tjänsteutlåtande över Förslag till program för differentiering av gatunätet i innerstaden. 1969.09.09, Stockholm.
  12. Stockholms stadsfullmäktige protokoll jämte yttranden. 1970 nr 1, p. 46
  13. Promemoria angående bakgrund och förslag till riktlinjer för trafiksanering. 1972.02.28, Trafikutskottet, Stockholm.
  14. Trafikprogram för Stockholm, diskussionsunderlag. 1973, Trafikpolitiska kommittén, Stockholm, p. 11
  15. Kommunstyrelsens utlåtanden 1973 nr 31. Stockholm.

16. Yttrande över trafikutskottets promemoria angående trafiksanering av Södra Katarina. 1973.04.06, Trafikpolitiska kommittén.
17. Trafikutskottets sammanträdesprotokoll 1972.11.06.
18. Wohlin, Hans, Lägesrapport angående arbetet med översiktliga trafiksaneringsplaner för inre- och yttrestaden. 1972.11.14
19. Becker, Ingemar och Fried, Robert, 1976, Samråd - uppföljning av trafiksamrådets arbetsformer. Trafikpolitiska kommittén, Stockholm, p. 86.
20. Ibid, p. 100.
21. Tidningen Stockholm nr 4/1973.
22. Ibid.
23. Intervju med chefsarkitekt Hans Wohlin, stadsbyggnadskontoret, februari 1975.
24. Mötesanteckningar från diskussion om samrådet på stadsbyggnadskontoret höst 1973.
25. Richardson, Ann, "The Participation of Council Tenants in Housing Management: Some Recent Developments in London Boroughs" i Housing Review jan-feb 1973.
26. Tonboe, Jens, 1975, Participation i långsigtet planlægning av samfundet. Roskilde, p. 65.
27. Kommunal tidskrift nr 6/74, p. 235.
29. Becker och Fried, 1976, op.cit.
30. Ibid, p. 23.
31. Trafikutskottets sammanträdesprotokoll 1972.09.01.
32. Becker och Fried, 1976, op.cit., p. 108.
33. Bl a kan nämnas Tonboe, Jens, 1975, Offentlighed, hemmelighed og medinflydelse i planlægningen, del 2. Statens byggeforskningsinstitut, Köpenhamn. Fassbinder, Helga, 1972, Kapitalistisk planering och illusionen om det demokratiska medborgarinitiativet. (översättning till svenskan Ingrid och Olle Volny, KTH 1973, stencil). Pickvance, CG, red. 1976, Urban Sociology: Critical Essays. London.
34. Becker och Fried, 1976, Op.cit., p. 37.
35. Ibid, p. 40.
36. Ibid, p. 12.
37. Ibid, p. 85.



38. Flera av de intervjuade tjänstemännen framförde denna synpunkt.

39. Trafikpolitiska kommittén sammanträdesprotokoll 1973.01.30 samt 1974.06.27.

40. Gidlund, Janerik, 1977, Dagspressen som kommunikationsmedium för aktionsgrupper. Statsvetenskapliga institutionen vid Umeå universitet.

41. Enligt en tjänsteman och en politiker i Haninge kommun, var detta motivet för upprättandet av ett "medinflytandeprojekt" i kommunen. Uppgiften lämnades vid ett seminarium i Haninge mars 1977.

## BILAGOR

---

### BILAGA 1:

#### De kommunala organ som ansvarat för trafikplaneringen i Stockholm

Generalplaneberedningen tillsattes 17 februari 1955. Dess uppgift var från början att samordna planeringen av nedre Norrmalm och tunnelbanesystemet i Stockholm. Senare har arbetsuppgifterna vidgats till att omfatta alla frågor av generalplanekaraktär, bl a trafikplaneringsfrågor.

Trafikpolitiska kommittén hade till huvuduppgift att lägga fram nya trafikpolitiska mål för kommunen i en trafikplan, som skulle innehålla ett trafikpolitiskt program, en trafikledsplan och en översiktlig trafiksaneringsplan. Kommittén var parlamentariskt sammansatt och bestod huvudsakligen av ledamöter ur gatunämnden och byggnadsnämnden med planborgarrådet Inge Hörlén som ordförande och gatuborgarrådet Ulf Adelson som vice ordförande.

Expertutskottet var ett samordningsorgan på förvaltningschefs nivå. Det beredde alla ärenden som behandlades av generalplaneberedningen och de viktigaste ärenden som behandlades av trafikpolitiska kommittén. Expertutskottet bestod huvudsakligen av cheferna för de i stadsbyggandet och planeringen viktigaste förvaltningarna, t ex stadsbyggnadskontoret, gatukontoret, fastighetskontoret och finansavdelningen. Ordförande var generalplaneberedningens utredningschef.

Trafikutskottet hade till uppgift att bereda alla ärenden som skulle behandlas av trafikpolitiska kommittén. Viktiga ärenden måste dessutom behandlas av expertutskottet. Trafikutskottet bestod huvudsakligen av avdelnings- eller byråchefer i de kontor som var representerade i expertutskottet. Ordförande var generalplaneberedningens biträdande utredningschef, Bo Wijkmark.

Med anledning av att kommunen genomfört en omorganisering har de nämnda organen upphört fr o m årsskiftet 1976/77. I stället har det inrättats en Planeringsberedning som ansvarar för den översiktliga planeringen.

Gatunämnden förvaltar kommunens gator, torg och allmänna platser och handlägger ärenden om dem. Nämnden är huvudansvarig för trafiknätet och dess funktioner och fattar beslut om trafikföringen, även i detalj, samt svarar för byggnads- och underhållsarbeten på gatorna. Det är alltså gatunämnden som beslutar om trafiksaneringsförsökens fortsättning och genomförande. Nämnden är parlamentariskt sammansatt med gatuborgarrådet som ordförande.

Trafiknämnden utfärdar de lokala trafikföreskrifter som reglerar trafikföringen på basis av bl a gatunämndens beslut. Den består av Stockholms polismästare, som är självskriven ordförande, och gatunämndens ordförande och vice ordförande som ledamöter. Ordförandepolismästaren har ett slags vetorätt. Om han inte är överens med de politiskt valde ledamöterna, avgörs ärendet i stället av länsstyrelsen. Trafiknämnden är inte ett kommunalt organ.

Benämningen "arbetsgruppen" som förekommer i texten syftar på de arbetsgrupper av tekniker och tjänstemän som arbetat med trafiksaneringsplanerna. För ytterstaden var det Stig Holmstedt, stadsbyggnadskontoret, Assar Häggglund, gatukontoret, och Jan Falk, fastighetskontoret. För innerstaden var det Hans Jenefors, stadsbyggnadskontoret, Lars-Erik Jerberyd, gatukontoret, och Olle Hagberg, fastighetskontoret.

## BILAGA 2:

Beskrivning av uppläggning och innehåll i de olika planförslag vi studerat

## Diskussionsunderlagen

Kommunens preliminära planförslag var sammanställda i ett diskussionsunderlag för varja samrådsområde, totalt 9 stycken. Dessa benämndes Årsta m m, Centrala söderort, Älvsjö m m, Norra västerort, Södra västerort, Södermalm, Kungsholmen, Vasastaden och Östermalm. Förutom planförslag innehöll skrifterna en beskrivning av rådande trafikförhållanden med avseende på olyckor, trafikmängder, bullerstörningar m m samt en konsekvensbeskrivning för de trafiksaneringsalternativ som presenterades.

## Trafikplan 75

Huvudtexten, Trafikplan 75, är det sammanfattande förslaget till kommunens åtgärder på det trafikpolitiska området. Skriften behandlar de trafikpolitiska målen, huvuddragen i trafikplanen, en beskrivning av nuläget för trafiken i Stockholm och förslag till handlingsprogram.

Bilaga 1, Trafikledsplan 1975, innehåller analyser av trafiknätet och ett förslag till utbyggnad och förbättring av trafiklederna.

Bilaga 2, Översiktlig trafiksaneringsplan, innehåller en beskrivning av nuvarande trafiksituation ur säkerhets- och miljösynpunkt, en sammanfattning av samrådets synpunkter samt förslag till trafiksaneringsåtgärder genom en uppdelning av de olika stadsdelarna i biltrafikzoner. För söderort och västerort redovisas det genom en serie avstängningar, men för innerstaden anges zonerna utan konkreta avstängningsförslag. För innerstaden finns dessutom två alternativ, A och B, varav alternativ B i högre grad tillgodoser samrådsgruppernas krav på en kraftig reducering av biltrafiken.

Bilaga 3, Cykelplan, innehåller ett förslag till utbyggnad och komplettering av kommunens cykelvägar. Målsättningen är att skapa ett sammanhängande cykelvägnät med förbättringar av säkerheten för cyklisterna.

Bilaga 4, Trafikplan för City, är ett förslag till trafikreglering av cityområdet. Förslaget omfattar två alternativ. Ett av dem innebär samma biltillgänglighet som i dagens läge, medan det andra medför viss inskränkning i det väst-östliga gatunätet.

Bilaga 5, Lokala miljöförbättringar, är en sammanställning av förslag till lokala åtgärder som förbättrar trafiksäkerheten och miljön och som kan genomföras oberoende av trafiksaneringsplanen. Förslagen är hämtade ur samrådsprotokoll, skrivelser från samrådsdeltagare, brev till kommunen från allmänheten och från kommunens arbetsgrupper för trafiksanering.

Bilaga 6 är en redovisning av TU 71 (Trafikundersökningar i Stockholmsregionen) - rapport 2, Hushållens tid, sysslor och förflyttningar.

#### Trafikplan 77

Trafikplan 77 - Förslag till generalplan för trafiken i Stockholm - behandlar riktlinjer för kommunens trafikpolitik, plan för trafiknäten och ett handlingsprogram för de närmaste 6 åren.

Handlingsprogrammet är geografiskt uppdelat i söderort, västerort, malmarna och city och indelat i olika projektperioder (1977, 1978-80, 1981-83) med förslag till åtgärder under respektive period. Åtgärdsförslagen är indelade i följande typer: genomfartsfria zoner, planskilda gångförbindelser, trafiksignaler, cykelvägar, trafikledsbyggen, gatuombyggnader och bullerskydd.

De enda åtgärder som redovisas stadsdelsvis är de genomfartsfria zonerna. För ytterstaden ligger de huvudsakligen under perioden 1978-80 och för malmarna under 1978-80 och 1981-83. För cityområdet föreslås ingen zonindelning.

De övriga åtgärdsförslagen redovisas sammanställda efter åtgärds-typ för hela söderort, västerort respektive malmarna, vilket gör det svårt att se vad som föreslås för en viss stadsdel. De kartor som finns med är också svåra att tyda.

Huvuddelen av de lokala åtgärder som föreslogs i bilaga 5 till Trafikplan 75 redovisas inte. I stället förs ett allmänt resonemang kring behovet av trafiksignaler, gångförbindelser, parkering, hastighetsbegränsningar m m, och det föreslås att nya lokala samrådsorgan skapas för att behandla sådana frågor i fortsättningen. Dessa föreslås också få en partipolitisk sammansättning som är beroende av styrkeförhållandena i kommunledningen.



## BILAGA 3:

Förklaring till kartorna i avsnittet Förändringar i söderort

I Trafikplan 75 används vägklassificeringen primärled, sekundärled och matargata. Dessa beteckningar finns definierade i de sk SCAFT-normerna.

**Primärled:** Väg mellan tätortsdelar. Dimensionerande hastighet 90 eller 70 km/h. Typ 1 kallas stadsmotorväg och har ett avstånd mellan korsningarna på minst 1 km. Inga plankorsningar förekommer. Typ 2 har ett korsningsavstånd på minst 750 m och planskildheter i de mest belastade korsningarna.

**Sekundärled:** Väg mellan primärled och tätortsdel samt inom tätortsdel. Typ 1 är byggd för 70 km/h och i speciella fall 50 km/h. Korsningsavståndet är minst 500 m. Typ 2 har högsta hastigheten 50 km/h och ett minsta avstånd mellan korsningarna på 250 m.

**Matargata:** Leder trafiken från primär- och sekundärlederna in i bostadsområdena. Högsta hastighet är 50 km/h.

Vägsystemet i söderort uppfyller inte i sin helhet dessa villkor. Det gäller framför allt Huddingevägen, som på en lång sträcka har mycket låg standard, många farliga korsningar och en hög trafikbelastning. Den är ändå betecknad som primärled.

I vår redovisning har vi använt samma beteckning på primär- och sekundärleder för att lättare kunna skilja dem från det lokala gatunätet.















**Denna rapport hänför sig till forskningsanslag 740608-6 från  
Statens råd för byggnadsforskning till Institutionen för  
sambhallsbyggnad, Tekniska högskolan, Stockholm**

**R30: 1977**

**ISBN 91-540-2691-1**

**Statens råd för byggnadsforskning**

**Art.nr: 6600630  
Abonnemangsgrupp:  
X. Samhällsplanering**

**Distribution:  
Svensk Byggtjänst, Box 1403  
111 84 Stockholm**

**Cirka pris: 40 kronor + moms**