

Människan och trafikmiljön

Trafikmiljöns utformning är en av de mest betydelsefulla frågorna i nutidssamhället. Genom stads- och trafikplanering kan bilismens skadeverkningar reduceras och förtjänsterna i stället framhävas. Civilingenjör Nils Rosén ger i denna artikel konkreta förslag till lösningar på de olika problemen. Artikeln grundas på ett föredrag inför Finlands arkitektförbund, SAFA.

Trafiken, särskilt den motoriserade, fördubblas i växande städer ofta under en 5-årsperiod. Trafiklederna har sällan utbyggt eller förbättrats i takt med denna ökning. Följden har blivit en miljöförämring av stora mått. Skadorna har blivit omfattande på grund av dels motoriseringstillväxten dels bristen på trafikingenjörer för att ta hand om denna nya miljöfaktor. Skall denna faktor bli positiv eller negativ beror helt på om vi i framtiden lyckas få ett bättre grepp om trafikmiljön än hittills. Att svårigheterna är stora förstår man, när man betänker att av Sveriges 133 städer endast 10 % har trafikingenjör(er) anställda. Somliga gör upp stadsplaner helt utan att anlita trafikteknisk hjälp — vilket leder till ungefär samma resultat som när man bygger hus utan anlitan av arkitekt-, statistisk eller geoteknisk expertis.

Trafikökningen efter år 1900 har utmärkts av följande:

1. Tillkomst av helt nya och snabbare transportmedel — till att börja med kollektiva (lättande trafikbekymren) men på senare tid övervägande individuella (på grund av 15—80 gånger större ytbehov än för kollektiv trafik har trafikbekymren ökat kraftigt).
2. Blandning av olika transportmedel och människor i gator som planerats för hästar som snabbaste fortskaffningsmedel. Standardökningens baksida har blivit trafikträngsel och fara för liv och lem. Enbart i den lilla staden Borgå i Finland (14 000 inv.) betydde trafikolyckorna 1964 och 1965

- en nationalekonomisk förlust av 1.4 resp. 2 milj. mark.
3. I stället för att öka har trafikens hastighet i centrum av något större städer minskat. Bussarna kör på sina håll långsammare än hästspårvagnarna gjorde på sin tid.
 4. Trafikens och näringslivets omvandling har gett särskilt föregångslandet USA stadsbilder, som är helt oförenliga med traditionella krav på en stad såsom koncentration, korta gångvägar och intressanta rumsbildningar. Bilvänlighet har fått ersätta människovänlighet. Det är betecknande att bilen ständigt får nya fredade ytor, där fotgängare och långsamma fordon är förbjudna. Man tänker då främst på motorvägarna. Dessa är i och för sig bra men pendeln måste snart slå tillbaka åt det mänskliga hållet och också ge oss fredade gångstråk, där motorfordon är förbjudna! Sådana är på väg, men den stora omfattningen av våra stadssaneringar talar för att misslyckade bilcentra ännu i årtionden kommer att dominera vår stadsmiljö.

Trafikolyckorna

Den absolut värsta följden av bilismen har blivit trafikolyckorna. De accepteras av allmänheten på ett skrämmande sätt. Östersunds stad fungerade väl, även vad den motoriserade försörjningen beträffar, under det senaste kriget. Polisanmällda olyckor utgjorde då 35 per år. På 20 år har detta tal mer än 10-faldigats utan

att på något vis leda till en proteststorm.

Om inte stadsplanen är förutseende nog att uppta planskilda korsningar är *barnens trafiksäkerhet ofta beroende av tidsluckan mellan bilarna*. Denna är helt underkastad slumpens lagar. När man vet att barn inte kan lugna sig mer än en minut frågar man sig hur ansvarsmedvetna planerare på detta vis kan utlämna sina och andras barn åt slumpen? Vid ett visst trafikflöde blir tidsluckorna mellan bilarna så små att det inte går att korsa gatan. Det är lika omöjligt som att korsa en kulsprutekärve. Här hjälper varken utbildning av bilister eller skolbarn — endast moderna stadsplaner. Trafiksignaler är bara ett tillfälligt hjälpmedel.

Både bilisternas och fotgängarnas tidsförluster är efter år under all framtid motiverar ofta införandet av den i anläggning dyrare planskilda lösningen. Dennas driftskostnader (summa tids- och olycksförluster) är dock väsentligt lägre — ja oftast 0, om man planerar rätt. Att jaga fotgängarna upp och ned för 10 trappor på en kilometerlång förflyttning är knappast förenligt med god fotgängarmiljö. Ändå förekommer sådant. Att tvinga ner bilisterna i underjorden innebär däremot inget fysiskt besvär för de senare.

Eftersom alla människor tycks räkna med att just de är osårbara i trafiken beklagar man sig oftare över tidsförluster än över olyckor. Man bråkar som bilist över att trafiksignalerna "alltid visar rött" och döper i ilskan korsningen till

”Röda Torget”. Man tänker inte på att samma plats är (eller kunde vara) ”Gröna Torget” för fotgängarna. Tidsförlusterna i New Yorks trafik har bedömts till miljarder kronor årligen. Deras värsta följd är kanske ändå irritation, retlighet och ovänlighet mellan trafikanter. Mannen som till fots alltid är hövlig och låter sin medmänniska gå före i dörrar och trappor görs av bilen ibland till en prestigemänniska som under inga förhållanden släpper in någon framför sin kylare, varken fotgängare eller bilist.

Köbildningen

Köbildning tycks vara ett huvudkännetecken på hög standard. De som vill bli betjänade är många, betjäningsstationerna (P-anläggningar, bussar och körfält) få. Det påstås ofta att man inte kan kapa topparna i trafiken, därför att det skulle påverka familjelivet negativt (olika uppstignings- och måltidstider). Både kriget och efterkrigstiden har visat att det går att förskjuta arbetstiderna, om man vill.

I Västerås flyttades skolornas början från kl. 0800, när de som är sena på vägen mot ASEA:s stämpelur trampade som hårdast på gasen, till 0820. Då är de, som är för tidiga för arbetsbörjan kl. 0830, vid skolorna på väg in mot centrum. Barnen får härigenom 30 % mindre trafikflöden att korsa och ett lugnare flöde än kl. 0800. Även för bilisterna innebär det en vinst att under brådska slippa att trängas med skolbarn.

Det är ett allvarligt miljöproblem att

ca 20 % av dygnets trafik skall avvecklas under 2 toptimmar. För stora pengar utbyggs trafikapparaten till att svälja topptrafiken, men under resten av dagens 22 timmar är den ej fullt utnyttjad.

Vill man undgå bilträngseln kan man överväga att åka kollektivt. Enbart i storstädernas tunnelbanor ger detta en tidsvinst men på bekostnad av bekvämlighet och transportstandard. I små städer har man ofta inget val, såvida inte bussbolaget drivs i kommunal regi såsom en nödvändig nyttighet av samma typ som vatten och avlopp.

På Mannerheimgatan i Borgå gick 1965 dagligen ca 550 bussar varav mer än 90 % i reguljär trafik. Trots att tättheten var så hög som en buss var 6 min. i vardera riktningen befordrades inte ens 1 % av bussresenärerna i innerstadstrafik (med start och mål i Borgå). För den som inte har bil återstår i detta fall bara cykeln, om han eller hon vill komma fort fram.

Men flertalet av våra samhällen planeras som om cyklisterna vore döda (ihjälkörda?) och gång till fots vore omodernt. Ändå vet vi väl en sak med säkerhet. Framtidens människor kommer också att ha ben och behov av att använda dem — för hälsans skull. Eftersom ca 30 % av tätorternas människor är under 18 år *måste* det sörjas för det enda snabba transportmedel som dessa kan använda — nämligen cykeln. Eller vill vi liksom i USA tvinga fram ett behov av gula skolbussar som endast används två gånger om dagen?

Även åldringarna har sina speciella krav på trafikmiljön. I allmänhet kräver de busstrafik, men om bussarna ej ens går var 20 minut är trafikstandarden för låg även för dem. Deras svårigheter att korsa gatan (uppträder redan vid 2 à 300 fordon/tim på en 9 m bred gata) talar också för obrutna gångstråk och gångcentra, där bilen får rätta sig efter människan och inte tvärtom.

Förstörda stadsbilder

Stad och tätort har tidigare varit synonymter. I en stad där man måste sätta sig i bilen för att köpa en ask cigaretter, såsom i Los Angeles, gäller detta inte längre. Bilen har där "sprängt staden". Det är naturligtvis högst subjektivt att säga att miljön förlorar härpå. Amerikanerna har emellertid själva sagt att "om vi fortsätter och river i centrum för att bereda plats för alla bilar som vill dit, så finns snart inget centrum kvar att åka till". Detta är en logisk följd av att en människa i kontor kräver 10 m² för sitt arbete men 25 m² för sin bil.

Amerikansk fastighetsbeskattning gör att det t.o.m. i New York med dess markvärden kan löna sig att ordna parkering i ett plan — markplanet. Men för det svenska Falkenberg (12.000 inv.) kom vi till att redan ca 75 kr/m² (tomtpris) motiverar parkeringshus, om hänsyn tas till alla kostnader och intäkter. Lägges härtill att stadsmiljön vinner på P-hus med butiker i bottenvåningen jämfört med stora fält med dött stål borde även

den bättre och mänskligare miljön motiverar vissa extra utgifter.

Det är inte bara parkeringen utan även trafiken som förstör stadsbilden. Vem anser att trafikplatserna på västra Kungsholmen och vid Midsommarkransen i Stockholm är vackra? Visst har man bemödat sig om att göra dem mindre fula, men alla andra byggnader som gjordes så sneda, doserade och krökta i horisontal- och vertikalplanet skulle glatt underkännas av byggnadsnämnderna, även om de var högst funktionsriktiga och praktiska. Särskilt i större städer lönar det sig att undersöka om man inte kunde få mera trafiknyttan av mindre investeringar — t.ex. i kollektiv trafik.

Det är inte den resandes ensak om han eller hon vill åka bil till arbetet — det förorsakar samhället stora extrakostnader och hindrar yrkestrafiken — och särskilt då bussarna — att komma fram. När stadsplaner och modeller ser ut som om man lindat makaroner omkring bebyggelsen har man verkligen skäl att tänka sig för inte bara med hänsyn till miljön utan även till de omvägar som både bilister, cyklister och fotgängare tvingas till av stadsmotorvägar, storparkeringar, trafikplatser och enkelriktningar. Det är sålunda redan idag något av ett orienteringskonststycke att ta sig mellan östra och västra Södermalm i Stockholm över Södergatans breda och fula "trafikdike".

Till alla de nämnda tekniska och humanitära vådorna av biltrafiken sällar sig bullerstörningar, avgaser, ljuskäglor nattetid, radio- och TV-störningar samt

oljefläckar och fula plåtansamlingar på torg och andra platser som utlagts för helt andra syneffekter. På sina håll bullrar trafiken så att man ej kan föra ett ordentligt samtal med fönstret öppet. Avgaserna kommer, även om reningen snart blir obligatorisk, under årtionden framåt att utgöra en allvarlig hälsorisk. Även om färdiga utredningar ännu ej föreligger torde irritation, jäkt, stress, cancer och magsår till icke ringa del orsakas av biltrafiken. Detta får ej leda till att man kastar ut barnet med badvattnet, ty bilen har kommit för att stanna.

Konkreta åtgärder

Vi måste emellertid genom stads- och trafikplanering reducera bilismens skadeverkningar och låta dess förtjänster framhävas. Det kan vi göra genom att

1. genomfartstrafik flyttas ut ur stadskärnan till motor-, stadsmotor- och industrivägar.
2. Den centralaste delen av stadskärnan helt friläggs från biltrafik och via gång- och cykelvägar planskilt förbinds med bostads-, rekreations- och skolområden.
3. kantstensparkeringen, såsom varande både ful och farlig, borttas till förmån för ett fritt trafikflöde och ersätts med *betald* parkering i flervånings

välskyttade, vällokaliserade men ändå perifera P-hus.

4. buss-, tåg- och taxi inkluderas i stadsplaneringen på sådant sätt att de blir attraktiva och billiga alternativ till privatbilen — något som man väljer av fri vilja och inte mer eller mindre av tvång.
5. trafiksäkerheten ges *mångfald* större anslag än den har i dag främst så att man genom tekniska åtgärder på planstadiet förebygger olyckor i stället för att i efterskott lappa och laga på s.k. trafikfällor. Vem granskar idag varje stadsplan och byggnadsritning med avseende på trafiksäkerhet? I teorin byggnadsnämnden. Men vad tjänar då en trafiksäkerhetskommitté till? I praktiken är oftast ingendera fullt medveten om sina möjligheter och sitt ansvar. Vi kommer aldrig att få en fullgod trafikmiljö, förrän vi satsar ungefär lika mycket per år i förebyggande åtgärder som vi idag förlorar på trafikolyckor. I fråga om brott och brand är detta sedan länge fallet, men i trafiken betraktas det idag som orealistiskt. Precis som människorna måste läras att fråga efter trafiksäkra bilar, måste de inse att trafiksäkra miljöer ej kommer av sig själva. De måste efterfrågas — och de kostar pengar.