



**National Library  
of Sweden**

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2012

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1963:70

SOU  
1963:70 F

*Finansdepartementet*



---

**STADSBYGGNADSMÄSSIGA  
KONSEKVENSER AV INFLYTTNING  
AV STATLIG VERKSAMHET**

**BILAGA 6 TILL LOKALISERING**

**AV STATLIG VERKSAMHET**

---

*Stockholm 1963*



# STATENS

## OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1963

### *Kronologisk förteckning*

1. En teknisk institution inom Stockholms universitet. Svenska Reproduktions AB. 114 s. E.
2. Kommunalförbundens lånerätt. Idun. 44 s. I.
3. Utrikesförvaltningens organisation och personalbehov. Idun. 90 s. U.
4. Administrativ organisation inom utrikesförvaltningen. Idun. 95 s. U.
5. Försvarskostnaderna budgetåren 1963—67. Idun. 130 s. Fö.
6. Indelnings- och samarbetsfrågor i Göteborgs- och Malmöområdena. Idun. 212 s. I.
7. Utlännings tillträde till offentlig tjänst. Svenska Reproduktions AB. 43 s. Ju.
8. Preliminär nationalbudget för år 1963. Marcus. IV + 97 s. Fi.
9. Universitetens och högskolornas organisation och förvaltning. Hæggström. 509 s. E.
10. Universitetsväsendets organisation. Hæggström. 190 s. E.
11. Upphållstillstånd m. m. för utländska studerande. Idun. 54 s. I.
12. Översättning av föredrag angående upprättandet av Europeiska ekonomiska gemenskapen och tillhörande dokument. Marcus. 233 s. H.
13. Utbildning av lärare för jordbruk och skogsbruk samt fortbildning av lärare i yrkesämnen. Idun. 269 s. E.
14. Undersökning av taxeringsutfallet. Idun. 155 s. Fi.
15. Vägen genom gymnasiet. Idun. 315 s. E.
16. Sveriges statsskick. Del 1. Lagförslag. Idun 206 s. Ju.
17. Sveriges statsskick. Del 2. Motiv. Idun. 522 s. Ju.
18. Sveriges statsskick. Del 3. Motiv. Förslag till riksdagsordning. Idun. 220 s. Ju.
19. Sveriges statsskick. Del 4. Bilagor. Idun. 311 s. Ju.
20. Bärgarlönens fördelning, sjöförklaring m. m. Idun. 111 s. Ju.
21. Sjukhus och öppen vård. Idun. 436 s. I.
22. Kraven på gymnasiet. Idun. 367 s. + 12 s. Ill. E.
23. Förslag till lag om vissa gemensamhetsanläggningar m. m. Idun. 290 s. Ju.
24. Mentalsjukhusens personalorganisation. Del. I. Intervju- och frekvensundersökningar m. m. Idun. 259 s. I.
25. Papper och annan skrivmateriel. Kihlström. 74 s. H.
26. Religionens betydelse som samhällsfaktor. AB Wilhelmssons Boktryckeri. 211 s. E.
27. Trafikmål. Beckman. 237 s. Ju.
28. Utsökningsrätt II. Norstedt & Söner. 119 s. Ju.
29. Kommunala renhållningsavgifter. Beckman. 81 s. I.
30. Den statliga konsumentverksamheten på socialvårdens område. Beckman. 119 s. S.
31. Försvar och fiskerinäring. Norstedt & Söner. 235 s. Fö.
32. Listerlandets ålfisken. Kihlström. 67 s. Jo.
33. Skadestånd I. Norstedt & Söner. 81 s. Ju.
34. U-länder och utbildning. Idun. 201 s. U.
35. Lärare på grundskolans mellanstadium. Idun. 91 s. E.
36. Malmen i Norrbotten. Svenska Reproduktions AB. 150 s. H.
37. Kommersiellt och handelspolitiskt utvecklingsbistånd. Idun. 151 s. U.
38. Arbetsföreläggande. Idun. 97 s. S.
39. Kyrkor och samfund i Sverige. Idun. 308 s. E.
40. Arbetslöshetsförsäkringen. Idun. 248 s. I.
41. Specialutredningar om gymnasiet. Beckman. 318 s. E.
42. Ett nytt gymnasium. Idun. 949 s. E.
43. Läroplan för gymnasiet. Hæggström. 776 s. E.
44. Akademikernas skuldsättning. Marcus. 107 s. E.
45. Befolkningsutveckling och näringsliv i Jämtlands län. Idun. 456 s. + 1 utvikskarta. I.
46. Yrkesmedicinska sjukhusenheter — behov och organisation. Kihlström. 91 s. I.
47. Äldringvårdens läge. Idun. 295 s. + 20 s. Ill. S.
48. Bättre studiehjälp. Idun. 220 s. E.
49. Aktiv lokaliseringspolitik. Bilaga I. Idun. 392 s. + 2 st. utvikskartor. I.
50. Fackskolan. Hæggström. 782 s. E.
51. De offentliga tjänstemännens förhandlingsrätt. Marcus. 115 s. C.
52. Om åtgärder mot skatteflykt. Idun. 238 s. Fi.
53. Studentrekrytering och studentekonomi. Kihlström. 131 s. E.
54. Några valfrågor. Kihlström. 75 s. Ju.
55. Reviderat förslag till jordabalk m. m. Norstedt & Söner. 459 s. Ju.
56. Domstolsväsendet. 1. Rådhusrätternas förstatligande. Idun. 261 s. Ju.
57. Översättning av föredrag angående upprättandet av Europeiska kol- och stålgemenskapen. Marcus. 157 s. H.
58. Aktiv lokaliseringspolitik. Betänkande. Idun. 453 s. I.
59. Tillfällig hastighetsbegränsning i motortrafiken under åren 1961 och 1962. Idun. 163 s. K.
60. Svenska handelsflottans krigsförluster under det andra världskriget. Marcus. 185 s. H.
61. Organisatoriska åtgärder för rymdverksamhetens främjande. Kihlström. 119 s. E.
62. Aktiv lokaliseringspolitik. Bilaga II. Idun. 455 s. + 5 st. kartor. I.
63. Utvecklingstendenser i modernt skogsbruk. Idun. 80 s. Jo.
64. Landstingens organisation och arbetsformer m. m. Kihlström. 195 s. I.
65. Totalförsvarets regionala ledning. Idun. 210 s. Fö.
66. Det svenska lantrbrukets effektiviseringsvägar. Idun. 241 s. Jo.
67. Stöd åt ungdomsorganisationernas centrala verksamhet. Idun. 102 s. E.
68. Fastighetsbildning. Idun. 827 s. Ju.
69. Lokalisering av statlig verksamhet. Kihlström. 354 s. Fi.
70. Stadsbyggnadsmässiga konsekvenser av inflyttning av statlig verksamhet. Kihlström. 92 s. Fi.

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1963:70

*Finansdepartementet*



STADSBYGGNADSMÄSSIGA  
KONSEKVENSER AV INFLYTTNING  
AV STATLIG VERKSAMHET

*Bilaga 6 till lokalisering av statlig verksamhet*

Promemoria avgiven till Lokaliseringsutredningen  
rörande statlig verksamhet av en arbetsgrupp tillkallad  
av statens nämnd för byggnadsforskning

EMIL KIHLSSTRÖMS TRYCKERI AKTIEBOLAG  
STOCKHOLM 1963





## Innehåll

1. Uppdraget och utredningsmetoden . . . . .	5
.1 Uppdraget . . . . .	5
.2 Allmänna förutsättningar . . . . .	5
.3 Inflyttningskonsekvenser . . . . .	6
2. Inflyttningsförutsättningar . . . . .	8
.1 Regional struktur — tätortshierarki . . . . .	8
.2 Pendelrörelser bostad—arbetsplats . . . . .	9
.3 Om möjligheterna att beräkna förändringarna i förläggningssorternas centralitet . . . . .	10
.4 Beräkning av befolkningsfillskottet vid utflyttning av statlig verksamhet till en ort. Multiplikativ effekt . . . . .	11
.5 Om befolkningsfillskottets sysselsättning och demografiska struktur m. m. . . . .	14
.6 Diskussion om arealbehov . . . . .	20
.7 Problemställningar och målsättningsfrågor i dagens stadsbyggande . . . . .	24
3. Redovisning av några inflyttningsexempel . . . . .	29
.1 Inledning . . . . .	29
.2 Örebro län — befolkning och näringsliv . . . . .	30
.21 » » — omlandsförhållanden och regional indelning . . . . .	33
.22 Örebro — beskrivning . . . . .	37
.23 » — inflyttning av 20 000 statstjänstemän . . . . .	41
.24 Lindesberg — beskrivning . . . . .	45
.25 » — inflyttning av 5 000 statstjänstemän . . . . .	47
.26 Kumla-Hallsberg — beskrivning . . . . .	49
.27 » - » — inflyttning av 5 000 statstjänstemän . . . . .	52
.3 Skaraborgs län — befolkning och näringsliv . . . . .	53
.31 » » — tätortsförhållanden och regional indelning . . . . .	57
.32 Skövde — beskrivning . . . . .	58
.33 Mariestad — beskrivning . . . . .	63
.34 Skara — beskrivning . . . . .	65
.35 Lidköping — beskrivning . . . . .	67
.4 Motala-Vadstena . . . . .	70
.5 Sundsvallsregionen . . . . .	75
4. Diskussion om relationer mellan ortens och inflyttningsgruppens storlek . . . . .	81
5. Sammanfattande synpunkter på metodproblemen . . . . .	90





# Stadsbyggnadsmässiga konsekvenser av inflyttning av statlig verksamhet

Promemoria avgiven till Lokaliseringsutredningen av en arbetsgrupp tillkallad av statens nämnd för byggnadsforskning.

## 1. Uppdraget och utredningsmetoden

### 1.1 Uppdraget

I utredningsuppdraget till Lokaliseringsutredningen rörande statlig verksamhet ingår att klarlägga allmänna förutsättningar och principer för en mera avsevärd samlad utflyttning av statlig verksamhet från Stockholm.

I anslutning härtill tillkallades av statens nämnd för byggnadsforskning en arbetsgrupp med uppgift att biträda utredningen med synpunkter på de stadsbyggnadsmässiga konsekvenserna av samlad inflyttning av statlig verksamhet till orter av olika typ och storlek.

Utredningen utfördes i huvudsak under år 1960 då tillgång ännu ej fanns till 1960 års folk- och bostadsräknings resultat eller till de av länsstyrelserna till inrikesdepartementet överlämnade förslagen till ny kommunindelning.

Av olika skäl har det visat sig nödvändigt att begränsa arbetet till vissa modellstudier. Dessa får ses som exempel. Exempelen har med hänsyn till tillgängligt utredningsmaterial och av andra skäl valts från delar av Örebro, Skaraborgs och Östergötlands län samt Sundsvallsregionen. Det har tyvärr av såväl ekonomiska som arbetskraftsskäl icke varit möjligt att utvidga arbetet till liknande modellstudier rörande andra regioner av landet, vilket självfallet kunde varit önskvärt. Problemen torde emellertid från här behandlade aspekter vara likartade oavsett vilken region som väljes.

Gruppens ledamöter har varit framlidne generaldirektör G. Ekdahl (ordförande), byrådirektör B. Bosaeus, byrådirektör T. Buregren, docent L. Holm, arkitekt E. O. Holmberg, direktör T. Kahlin, riksdagsman Hj. Nilsson, laborator S. Nordqvist och major S. Åhslund. Utredningsmän har varit byrådirektör Å. Flacker och arkitekt E. Wirén. Efter ordförandens bortgång 1962 har ansvaret för utredningens slutförande kommit att vila på ovannämnda Flacker, Holm och Wirén.

### 1.2 Allmänna förutsättningar

Möjligheterna att genomföra en inflyttning av central statlig verksamhet till delar av landet utanför Stockholmsområdet kan bedömas från den principiella utgångspunkten att effekten på samhällssidan inte är av väsentligt annorlunda art än vad som kan väntas följa vid lokaliseringen av varje annan form av primär verksamhet.

Från plansynpunkt knytes intresset till att förläggningsorten får del av en folkökning, som genererar behov av markarealer och lokalytor, att den enskilda och offentliga konsumentinriktade serviceförsörjningen behöver förstärkas, att ortens betydelse i förhållande till omgivande samhällscentra förändras och därmed den regionala strukturen inom förläggningsområdet.

Den samlade effekten av lokaliseringen kan följaktligen innebära att den ursprungliga planeringssituationen inom hela det aktuella området kommer i ett helt nytt läge. Allt efter arten och omfattningen av ändrade tekniska, ekonomiska och andra förutsättningar och de ändrade marknadsförhållanden dessa medför, kan utbyggnadsproblemen hänföras till enskilda kommuner, block av kommuner, länet och från vissa synpunkter riket i dess helhet.

I praktiken kan de med statsverksamhetens inflyttning förknippade återverkningarna på olika nivåer förväntas bli långtgående och kännetecknas av krav på särskilda hänsynstaganden. Detta kan antagas ske med hänsyn till bl. a. följande faktorer:

a tt inflyttningsgruppen, samlad eller fördelad, kan bli högst avsevärd i förhållande till ortens (orternas) egen folkmängd resp. förläggningsområdet;

a tt inflyttningsgruppen av statstjänstemän med familjemedlemmar har speciella önskemål och krav i fråga om bostads- och serviceförhållanden;

a tt statsverksamhetens önskemål och krav för att tillgodose kontakt- och samarbetsbehoven kan ge anledning till en avsevärd utbyggnad av transportapparaten (främst beträffande vägar, flygplatser och telekommunikationer);

a tt staten kan förväntas vidtaga exceptionella åtgärder för att säkerställa genomförandet genom organisationsplanering, lagstiftning, särskild subventionering etc.

### 1.3 Inflyttningskonsekvenser

Varje lokaliseringsproblem rymmer i sig en serie konsekvenser, där verkningar och följdverkningar bygger upp varandra till mycket komplexa frågeställningar. Ett företag kan träffa sitt lokaliseringsval efter beslut grundade på företagsekonomiska beräkningar, liksom en ort kan locka ett företag till etablering med attraktiva utbud av byggnadsmark, arbetskraftstillgång, service etc. Lokaliseringsåtgärdens program kan rättas efter de möjligheter som situationen eller tillfället bjuder och konsekvenserna kan bli sådana att företaget ändrar sin produktionsinriktning.

Den kedja av sociala, ekonomiska och tekniska konsekvenser, som i detta fall skall läggas till grund för jämförelser kan sägas beröra 1) den utflyttade statsverksamheten, 2) lokaliseringsorten, 3) förläggningsregionen och 4) riket i dess helhet.

Gruppens uppgift har varit att diskutera de stadsbyggnadsmässiga konsekvenserna för lokaliseringsorten och förläggningsregionen. Vad gäller övriga tillämpningsområden har statsverksamheten och de med den förenade »företagsekonomiska» och andra problem varit föremål för särskilt studium. De för rikets del aktuella konsekvenserna är av den arten, att de faller utom ramen för gruppens uppdrag.

En mera fullständig sammanfattning av olika inflyttningskonsekvenser lämnas i följande tablå.



<i>Förläggningsorten</i>	<i>Regionen (länet)</i>	<i>Riket</i>
1. <i>Befolkningen:</i> storlek bef. rörelsen struktur	1. <i>Befolkningen:</i> storlek bef. rörelsen struktur urbanisering	1. <i>Befolkningen:</i> migration geografisk fördelning
2. <i>Näringslivet:</i> sysselsättning näringsgeografisk struktur serviceutrustning (lokal kommersiell och kulturell service)	2. <i>Näringslivet:</i> arbetskraftsbalans näringsgeografisk struktur pendelrörelser: bostad- arbetsplats-service- ställe serviceutrustning allm. inrättningar (sjukhus, teater etc.)	2. <i>Näringslivet:</i> lokaliseringspoli- tiskt nya förut- sättningar för riksföretag inom transportväsendet distributionsväsendet byggnads- och anlägg- verksamheten kreditväsendet intresseorganisationer serviceanlägg- ningar; allm. inrätt- ningar av rikskaraktär regionsjukvård utbildning — universitet, fackskolor etc.
3. <i>Centralitet:</i> graden av centrumfunktioner	3. <i>Tätortshierarkien</i>	3. <i>Den landsdelsregionala strukturen</i>
4. <i>Sambandet med omlandet</i>	4. <i>Regionavgränsningen</i>	4. — — —
5. <i>Bebyggelsestruktur och planfrågor:</i> cityområdet andra arbetsområden bostadsområden trafikområden gemenskapsanläggningar markpolitik generalplanering	5. <i>Bebyggelsestruktur och planfrågor:</i> stadsbyggdets inbördes sammanslagning och för- hållande till glesbyg- den vägnätet va-tekniska anlägg- ningar rekreationsområden regionplanering	5. <i>Bebyggelsestruktur och planfrågor:</i> ev. ett andra förvaltn.- centrum kommunikationsväsendet: stamvägnätet järnvägsnätet inrikesflyg och utrikes flygförbindelser teletekniska kommunika- tioner energiförsörjningen
6. <i>Social och fysisk miljö</i>	6. — — —	6. — — —
7. <i>Kommunalekonomien:</i> ekonomisk långtidspla- nering utdebitering	7. <i>Regional ekonomi</i>	7. <i>Samhällsekonomi:</i> ekonomisk långtidsplane- ring bl. a. investeringar driftsutgifter subventioner
8. <i>Kommunal förvaltning:</i> organisation expertutställning	8. <i>Länsförvaltning och landstingets förvalt- ning</i>	8. <i>Den statliga förvaltningen</i> Här kommer lok. utred- ningen in med sina fråge- ställningar om funktions- dugligheten. I samband med pkt 7 likaså med den kostnadskonsekvens för samhället, som inflytt- ningen innebär

Eftersom jämförelser mellan de skilda leden inte kan göras, skulle det i och för sig vara angeläget att åstadkomma en värderingsskala, där egenskaperna var för sig kunde jämföras, varefter värderingarna sedan kunde bli ett resultat av en initierad diskussion om dels vilken arbetsform för den statliga förvaltningen som kan anses mest rationell och önskvärd, dels vilken mera allmän effekt man vill åstadkomma med lokaliseringen av förvaltningen.

Som redan nämnts finns det ingenting i och för sig som talar för att man kan skilja ut just den statliga förvaltningsapparaten ur den allmänt syftande lokaliseringspolitiken som något isolerat problem, utan ett beslut i detta avseende torde innebära ett klart ställningstagande även beträffande från statsverksamheten skilda lokaliseringsproblem. Gruppen har avstått från att göra några egna värderingar av de modeller som statsförvaltningens blockgrupperingar gett upphov till.

Gruppen har valt att arbeta med inflyttningsmodeller som syftar till att belysa konsekvenserna av olika grad av koncentration och spridning, effekten på en orts tillväxt från stadsbyggnadssynpunkt samt att belysa de strukturella förändringarna såväl inom en ort eller förläggingsregion som de inbördes relationerna mellan förläggingsorter och regioner.

## 2. Inflyttningsförutsättningar

### 2.1 Regional struktur — tätortshierarki

Vid sidan om urbaniseringen är utvecklingstendenserna i fråga om den regionala tätortshierarkien och den regionala arbetsmarknaden de mer framträdande uttrycken för pågående förskjutningar inom själva den fysiska samhällsstrukturen. För samhällsplaneringens del innebär detta växande krav på att dess bedömanden och ställningstaganden till samhällsutbyggnad och lokaliseringsfrågor tar hänsyn till regionbildningen.

För uppbyggnaden av den regionala tätortshierarkien har den ekonomiska och sociala utvecklingen medfört ändrade förutsättningar — främst levnadsstandardens och fritidens ökning, övergången till privatbilism och därmed tillkomsten av nya inköpsvanor. I systemet av centra av olika storleksordning och med olika uppgifter i kommersiellt, socialt och kulturellt avseende kommer vissa orter att bli mer framträdande än andra som attraktionspunkter för inköp, sysselsättning etc. Genom både den företagsmässiga planeringen och lokaliseringen av offentliga serviceanläggningar sker såväl en anpassning till som en påverkan av detta förändringsförlopp. På den hierarkiska skalan kommer våra större provins- och regioncentra att få del av den större ökningen i betydelse och i ett framtida samhälle sannolikt spela rollen som funktionella huvudorter i ett »storregionalt» sammanhang.

En kvantitativ uppfattning om att en sådan utveckling är att förvänta ger en av Gulbrandsen gjord prognos »Sveriges befolkning 1975. En prognos för regioner och bebyggelse typer». Resultaten visar, att i genomsnitt för hela landet skulle centralorterna, motsvarande arbetsmarknadsstyrelsens A-centra, få en folkökning med nära 1,5 % per år mot knappt 1 % om året för övriga tätorter med mer än 500 invånare. Avvikelsena från denna utveckling inom landets olika delar är få och gäller i första hand inom områden kring riksorterna, dvs. Stockholm, Göteborg, Malmö — där förortsexpansionen givetvis kommer att bli betydande.

Mera i detalj visar prognosen också, att tätortstillväxten i Sverige, liksom anorstädes, som regel är förlagd till vissa väl avgränsade tätortsgrupper. Man kan i stort sett urskilja 10 à 15 dylika tillväxtområden inom landet.

Godlund har beskrivit denna urbaniseringsprocess genom att säga att den innebär »en centralisering i stora drag och en decentralisering närmast i detaljerna inom de växande regionerna».

Det bör emellertid rörande Gulbrandsens prognos framhållas, att den bygger på förutsättningar, som innebär att talen anger vilka befolkningsförändringar



som kan väntas fram till 1975 om inte genomgripande omlokaliseringar av näringslivet äger rum.

Vad som utmärker de pågående förändringarna i den regionala tätortshierarkien är närmast en antydning om att utvecklingen leder fram till en åtskillnad — i funktionell mening — mellan härskande och tjänande samhällen, mellan vilka en fullständig konkurrens inte är möjlig. Något kriterium på balanserad näringsstruktur vad beträffar fördelningen mellan serviceinriktade och producerande verksamheter kan rimligtvis inte uppställas och beskrivas. Den önskvärda balansen i regionalt avseende synes i stället böra ta sikte på arbetsmarknadens krav och förutsättningar i överensstämmelse med bilismens möjligheter att åtskilja bostättnings- och sysselsättningsområden med upprätthållande av rimliga restidsavstånd. C. F. Ahlberg har i en uppsats »Regionen — framtidens samhälle» förslagsvis angivit regioner anpassade till framtidens vidgade arbetsmarknadsfält i syd- och mellansverige. Städer med minst 60 000 invånare har valts som centra och i anslutning till amerikanska erfarenheter har influensområdets radie bestämts till 60 km. Vid sidan om ett antal mer okomplicerade regioner erhålles att flera av de konstruerade arbetsmarknadsområdena griper in i varandra och ger följande regionala gruppering:

»1) en västskånsk conurbation, som väl den dag vi får en Öresundsbro — eller kanske snarare två — kommer att förenas med sin danska visavi till en storstadsbygd runt Sundet, 2) en västgötsk region kring resp. Göteborg, Borås och Jönköping och den framdeles sannolikt till en enhet sammansmälta stadsgruppen Uddevalla—Trollhättan—Vänersborg, 3) en östgötsk region med Linköping och Norrköping som brännpunkter och 4) en Mälardalenregion med, förutom Stor-Stockholm, Uppsala, Västerås, Eskilstuna och Örebro som foci».

## 2.2 Pendelrörelser bostad — arbetsplats

Utvecklingen av en bebyggelsestruktur och arbetsmarknad av differentierad och regional typ förutsätter en omfattande pendling mellan bostad och arbetsplats och att arbetskraften är beredd att acceptera längre resavstånd för att därmed få del av miljömässiga fördelar i anslutning till bostadsområdet. Med växande biltäthet och utbyggnad av allmänna kommunikationsleder föreligger i varje fall yttre förutsättningar för att arbetskraftens dagliga rörlighet skall bli mer långdistansuell än för närvarande. Det är en av samhällsplaneringens uppgifter att verka för en reducering av denna pendling mellan bostad och arbetsplats.

Flertalet av de utredningar, som utförts under senare år angående pendlingarna kartlägger ingående pendelrörelserna vid ett visst tillfälle och ger resultat, som varierar beroende på lokala förhållanden. Man har studerat pendlarnas demografiska struktur och redovisat skilda förhållanden omkring pendelrörelsen dvs. reslängd, färdssätt, bostättningsförhållanden, anledningen till pendlingen och hur länge man pendlat etc.

Enligt en undersökning av Hartin, som bygger på uppgifter lämnade av arbetsgivarna i Nyköping, representerade inpendlarna år 1958 ca 10 % av de i staden bosatta.

Undersökningar utförda vid Linköpings statistiska kontor visar pendlingarna mellan Linköping och närbelägna kommuner åren 1954 och 1957. Preliminärt har angivits att antalet inpendlare ökat från 2 200 till 2 750. En motsvarande undersökning avseende Norrköpings stad anger en ökning av inpendlarna från 1 200 år 1955 till 1 600 år 1958. Enligt en värmlandsundersökning avseende tre industri-företag med vardera 500 anställda var arbetskraften bosatt inom ett område med



3 mils radie. Av de anställda var ca 60 % bosatta högst 5 km från företaget. Andra undersökningar visar att 85 % av pendlarna var bosatta inom ett tremilsavstånd från arbetsplatsen.

I Hartins nyköpingsundersökning redovisas längsta restid, som en bilpendlare ansett sig kunna acceptera.

Högst	½ tim	ansåg	44 %
»	1	»	34 %
»	1½	»	4 %
»	2	»	2 %
Ingen åsikt			16 %

Av nyköpingsundersökningen och en uddevallutredning framgår att ungefär hälften av inpendlarna använde allmänna kommunikationsmedel.

I en pendlingsstudie, »Om pendling mellan bostad och arbetsplats», redovisar Lewan pendlingen mellan landsförsamlingar samt mellan dessa och städerna i ett undersökningsområde avseende sydvästra Skåne. Lewan konstaterar att trots stagnation eller i vissa fall minskning av folkmängden i boendekommunen har antalet yrkesverksamma pendlare ökat med 25 % under perioden 1945—55. Sistnämnda år pendlade i genomsnitt 10 % av invånarna i områdets landsförsamlingar. Relativt sett kom också allt fler pendlare från allt längre bort belägna områden från de mottagande större tätorterna. År 1945 reste 51 % av pendlarna till städerna men år 1955 ej mindre än närmare 70 %.

Lewan konstaterar att samband råder mellan pendling och befolkningsutveckling i landsbygdsområden med smärre tätorter: Liten pendling ger snabbare folkminskning. Detta bör emellertid också ses mot bakgrunden av de speciella förhållanden, som råder i den undersökta landsdelen — stora tätorter med differentierad arbetsmarknad och serviceutrustning, goda vägar och kommunikationer.

Det kan slutligen nämnas som allmänt uttryck för de förändringsdrag, som i fråga om pendlingsbilden kan väntas med bl. a. ökat bilinnehav och möjligheter till större rörlighet för arbetskraften, att preliminära redovisningar av 1960 års folkräkningar antyder en i vissa fall fördubblad pendlingsrörelse under 1950-talet.

### 2.3 Om möjligheterna att beräkna förändringarna i förläggningssorternas centralitet

Tillskottet av befolkning till förläggningssorten ger förutsättningar för ökad omfattning av dess centrumfunktioner. Räckvidden av dess kontakter med omgivningen kan öka liksom ändrade relationer kan uppstå i förhållandet till angränsande orter inom förläggningsområdet dvs. att förskjutningar sker i den regionala tätortshierarkien. Som påpekats i förslaget till principer för en ny kommunindelning (SOU 1961:9) kan dessa förändringar i regionalt avseende sägas ha samband med en intensifiering av följande inom ortens influensområde uppkommande spontana aktiviteter:

1. persontrafik och omflyttning
2. varutrafik
3. informationstrafik
4. ekonomiska transaktioner.

I samband med förarbetet till en ny kommunindelning har Länsstyrelsernas nämnd för samhällsplanering rekommenderat att en beräkning av centraliteten



utföres enligt en av Godlund utarbetad metod. Denna innebär att centraliteten hos en ort bestäms enligt följande formel:

$$C = \sqrt{\frac{B_t \times m_t - P_t \times k_r}{t}} \quad \text{där}$$

$C$  = centraliteten

$B_t$  = antalet butiker i tätorten ifråga

$P_t$  = folkmängden i tätorten

$m_t$  = korrigeringsfaktor med avseende på butiksstorleken

$k_r$  = korrigeringsfaktor med avseende på omlandets utrustning med butiker m. m.

Som ett exempel kan nämnas att centraliteten för följande orter enligt denna beräkningsmetod blir för 1960:

Örebro län		Östergötlands län		Skaraborgs län	
Örebro	30,4	Norrköping	31,5	Skövde	15,8
Karlskoga	13,8	Linköping	24,3	Lidköping	15,0
Kumla	11,3	Motala	13,0	Falköping	12,2
Lindesberg	10,1	Söderköping	10,2	Mariestad	11,2
Nora	8,5	Mjölby	9,8	Skara	10,0
Askersund	8,1	Vadstena	8,6	Tidaholm	8,8
Hallsberg	7,7	Skänninge	6,8		

En av Jacobsson utarbetad metod tar sikte på ett centralitetsbegrepp, som avser såväl den kommersiella som den institutionella serviceförsörjningen. Centraliteten uttrycks som en funktion av förekomsten av representativa indikatorer vilka efter graden av regionalt inflytande rangordnats i sju grupper. Den lägsta gruppen utgöres av en livsmedelsbutik, den högsta av resebyrå, lasarett och antikvitetsaffär. Tätorterna kan därefter klassificeras efter förekomsten av respektive indikatorer i åtta grader av centralitet.

Metoderna ger sålunda vissa mått på centralitetsförhållanden, som för närvarande råder. Ingen av dessa metoder är emellertid direkt tillämplig vid en bedömning av framtida avsevärt ändrade förhållanden. Centraliteten uttrycker graden av centrala funktioner, som betjänar en befolkning utanför tätorten själv. Uttryckt i ekonomiskt och plantekniskt avseende är centraliteten korrelerad med ortens marknadsläge och trafikallstringsförmåga.

## 2.4 Beräkning av befolkningstillskottet vid utflyttning av statlig verksamhet till en ort. Multiplikativ effekt

De orter som kan komma ifråga för förläggning av statlig verksamhet kan allmänt sett beskrivas med hänsyn till serviceutrustning, kommunikationsläge, arbetsmarknads- och bostadsmarknadsförhållanden m. m. Det är emellertid rätt självklart att vad som i dessa avseenden gäller i nuläget inte kan ge en för alla orter rättvisande grund för bedömningen av i vilken utsträckning uppställda önskemål och krav kan anses tillgodosedda. Bedömningen bör rimligen ske med ett hänsynstagande till orternas sannolika förhållanden sedan utflyttningen blivit fullt genomförd. En ort kan alltså f. n. anses olämplig såsom plats för viss statlig verksamhet, men den kan genom bl. a. den förstärkning av befolkningsunderlaget, som ett tillskott av statlig förvaltning innebär föranleda kommunen att söka uppfylla alla rimliga krav. Som ett första led i en diskussion om den resulterande effekten i en ort är det därför nödvändigt att ta upp frågan om det befolkningstillskott som kan förutses till följd av lokaliseringen av statlig förvaltning.



Av naturliga skäl måste en diskussion om den uppkommande effekten på ortens befolkningsutveckling bli mycket allmän och huvudsakligen inriktad på att ange de faktorer, som kan sägas vara generella och förutses ha mer avgörande betydelse. Till stöd för en uppskattning av storleksordningen av den sannolika folkmängdsökningen finns vissa resultat och erfarenheter att tillgå från undersökningar — dock endast ett fåtal — om olika slag av företag och deras betydelse i ekonomiskt hänseende för en ort och dess befolkning. Av ett vidare intresse, som dock inte beröres närmare här, är de metoder för ett studium av hithörande problem, som dessa undersökningar tillämpat och som anger alternativa möjligheter att göra mer precisa beräkningar.

I princip kan betydelsen av ett företag numeriskt bestämmas antingen med hänsyn till de inkomster, som tillföres kommunen och dess näringsliv eller med hänsyn till det antal personer, som är beroende av företaget för sin försörjning. Det är betecknande att företagets betydelse för inkomstbildningen och sysselsättningen är större än vad som kan direkt utläsas av företagets utbetalningar i orten eller antalet anställda i rörelsen. I båda fallen är det en multiplikativ effekt som slutgiltigt bestämmer den roll företaget spelar i nämnda hänseenden.

Vad beträffar det befolkningstillskott som statsverksamheten ger upphov till har man å ena sidan en ökning av folkmängden i proportion till inflyttningen av statligt anställda och deras familjemedlemmar. Å andra sidan åstadkommes också en rad sekundära verkningar, som tillsammans kan komma att högst väsentligt bidra till ortens tillväxt. På servicenäringsarna ställes krav, som måste tillgodoses genom personalökningar inom detaljhandeln och andra former av serviceföretag, inom skolväsendet, sjukvården och den kommunala administrationen etc. Till en ort kan ske en inflyttning av enskilda företag som äger en arbetsteknisk nära samhörighet med den statliga förvaltningen och som därför finner det fördriktigt att anpassa sin lokalisering till statsverksamhetens gruppering.

För andra grupper av enskilt näringsliv kan orten komma att erbjuda lokaliseringspolitiska fördelar i vidare mening i form av en differentierad arbetsmarknad, goda kommunikationer m. m. Det är i detta fall frågan om sekundära och svåröverskådliga verkningar av mer långsiktig natur. De avviker från de ovan nämnda genom att inte entydigt ha ett samband med den statliga verksamheten.

Avsikten är att söka ange statsverksamhetens betydelse för förläggningssorten genom att uttrycka sambandet mellan å ena sidan det antal personer som för sin försörjning är direkt eller indirekt beroende av förvaltningen och å andra sidan det tillskott av sysselsatta som tillskottet primärt innebär för orten.

I planerings-sammanhang benämnes detta relationstal ofta för lokaliseringsmultiplikatorn och anger det tal med vilket man kan multiplicera antalet sysselsatta i ett företag inom en *s. k. primärnärings* för att få den totala folkmängd som är beroende av företaget. Antalet verkställda beräkningar av lokaliseringsmultiplikatorn är få och har gett värden, som visat sig variera från fall till fall.

Av svenska undersökningar må nämnas att Forbat i samband med generalplanarbeten för städerna Skövde, Kristinehamn och Landskrona sökt beräkna relationen mellan antalet sysselsatta i primärnärings och sekundärnärings. Gränsen mellan dessa verksamheter har angivits gå tvärs igenom varenda yrkesgrupp. Antalet sekundärt sysselsatta per 1 000 inv. i städerna var: Skövde (1943) 224, Kristinehamn (1944) 224 och Landskrona (1946) 209. Enligt Forbat bör man räkna med att lokaliseringsmultiplikatorn i Sverige »vanligen ej varierar mer än mellan omkring 2,1 och 3,7». — »Beräknar man den för Stockholm med utgångspunkt från den allmänna förvaltningen, som har en familjekoefficient av 1,76 eller från försvarets personal, som har en sådan av 1,83 skulle resultatet vara 3,1



respektive 3,2». — »I extrema fall med inflyttning av en industri med endast yngre manlig arbetskraft och högt barnantal har den multiplikativa effekten beräknats kunna öka ända till omkring 4,0».

De värden som enligt Forbats beräkningar gäller för olika samhällstyper redovisas i följande tablå:

	Lok. multiplikator
Större agglomeration	2,1—3,2
Självständig mindre ort	2,4—3,7
Medelstor stad	2,5—3,7
Stockholm	2,3—3,3

De av Forbat angivna värdena på lokaliseringmultiplikatorn tyder på förhållandevis begränsade variationer i folkökningseffekten som följd av en given syster-sättningsökning. Dessa värden bör emellertid uppfattas som medeltal för ett flertal skilda verksamheter. Det är med andra ord mycket sannolikt att man från fall till fall kan få effekter som avviker markant från Forbats siffror.

P. Holm har i en undersökning om malmhamnens ekonomiska betydelse för Luleå funnit att multiplikatorn för LKAB skulle uppgå till mellan 5,5 och 6,0. Vad som här väsentligen bestämde det höga värdet var, att den transportapparat — främst inom SJ — som var beroende av LKAB hade en betydande omfattning. Förhållandena var också i fråga om de lokala underleverantörerna ganska extraordina. Om man utesluter effekten av den stora transportapparaten men i övrigt beaktar de indirekta verkningarna inom servicenäringarna skulle en lokaliseringmultiplikator på omkring 3,7 erhållas för LKAB.

För en bedömning av omfattningen av den multiplikativa effekten på ortens invånareantal kan i sina huvuddelar följande anföras om några av de mer bestämmande faktorerna.

Av utflyttningsgruppen om sammanlagt ca 30 000 långtidstjänstgörande befattningshavare kommer med all sannolikhet ett stort antal att inte följa med vid decentraliseringen. I första hand kan detta förväntas bli fallet med personal med rutingörsmål. Det reella tillskottet av anställda blir därmed beroende av det allmänna sysselsättningsläget i orten och då främst för den kvinnliga arbetskraften. Detta äger givetvis också sin tillämpning om frågan är att bedöma den sannolika folkmängdsökningen inom förlägningsregionen alt. länet.

De inflyttade statstjänstemännens familjebildning är beroende av deras fördelning efter bl. a. kön, ålder och civilstånd. Av utflyttningsgruppen i sin helhet är enligt uppgift från utredningen 55 % män och 45 % kvinnor. Några uppgifter om personalens struktur i övrigt finns inte att tillgå men en grov bild av dessa förhållanden framgår av att statstjänstemännen bosatta i Stockholms stad 1950 uppvisade följande struktur (som framgår överensstämmer könsfördelningen nära med utflyttningsgruppens):

	Män		Kvinnor		Summa	
	totalt	%	totalt	%	totalt	%
ogifta	5 266	14	10 535	28	15 801	42
gifta	15 334	41	6 307	17	21 641	58
Summa	20 600	55	16 842	45	37 442	100



Tabellen utvisar en låg familjekoefficient för de yrkesverksamma inom statlig förvaltning i Stockholmsområdet. Enligt 1950 års folkräkning uppgick koefficienten till 1,76 dvs. att mot varje statligt anställd svarar 0,76 familjemedlemmar.

Förändringarna inom servicenäringarna kommer sannolikt att kännetecknas av en viss trögrörlighet och först under hand ge utslag i förväntade personalökningar. Detta hänger delvis samman med den elasticitet i butiksförsörjningen och den kommunala administrationen m. m., som erfarenhetsmässigt råder i de flesta orter. Dessa förändringar på sekundärsidan varierar också med ortens läge, storlek och centralitet. I detta sammanhang kan också framhållas att den expansion som uppstår inom servicesektorn till viss del kan komma förläggingsområdets huvudort till del i stället för den aktuella förläggningssorten. Detta kan t. ex. förväntas bli fallet för allmänna serviceanläggningar av högre ordning, den provinsiella offentliga förvaltningen och olika riksföretag etc. med arbetsuppgifter i anslutning till statlig förvaltning.

Från arbetsgruppens sida har man i diskussionen omkring det uppkommande befolkningstillskottet och den sannolika lokaliseringmultiplikatorn ställt frågan i vad mån förläggningen av statlig verksamhet ger andra förutsättningar för en multiplikativ effekt än som vissa resultat anger för industriföretag. Det kan bl. a. förutsättas att den kvinnliga yrkesverksamhetsgraden är högre inom statsverksamheten än inom industriföretag i allmänhet. Detta är av betydelse därför att med växande andel förvärvsarbetande kvinnor tenderar multiplikatorn att minska. Ett mera ingående bedömande av denna fråga har emellertid icke ansetts motiverat i detta sammanhang med hänsyn till de stora osäkerhetsmarginaler som här under alla förhållanden måste föreligga.

Som en genomsnittlig lokaliseringmultiplikator har man som ett resultat av diskussionerna ansett 4 vara rimlig att utgå ifrån i modellstudiet. I samband med den senare beskrivningen av konsekvenserna på olika planeringsnivåer framgår i vad mån variationer omkring detta värde har bedömts sannolika från fall till fall.

## 2.5 Om befolkningstillskottets sysselsättning och demografiska struktur m. m.

I diskussionen om befolkningstillskottet har antytts, att dess reella storlek bl. a. är beroende av näringsgeografiska och demografiska förhållanden. Egenförsörjning, pendling, arbetskraftsresurser och familjebildning kan variera och ge olika utslag både på den yrkesverksamma befolkningen och boendebefolkningen. Nödvändigheten att generalisera och förenkla problemställningen — fakta om rekryteringsbehoven föreligger inte — motiverar att som målsättning för bedömningen förutsätta att inflyttningen till orten är tillräckligt stor för att täcka både statsverksamhetens och den tillväxande servicesektorns personalbehov. För generalplanbedömningarna av ortens utbyggnadsmöjligheter betyder detta att de i sin tur bör utgå från den målsättningen att dimensioneringen av samhället skall ge tillfälle för samtliga arbetande att bo i samhället.

Något inkonsekvent har befolkningstillskottet diskuterats innan man närmare berört servicesektorns tillväxt. Anledningen är att denna fråga sedd som ett strukturproblem också har sitt sammanhang med befolkningstillskottets sammansättning efter ålder, kön och civilstånd. Av den beräknade ökningen i sysselsättning och hushållsantal kan uppskattningar göras av behovet av markarealer/lokalytor dels för enskild och offentlig konsument- resp. företagsinriktad service, dels för bostadsområden. Beräkningar av tillskottet av barn i skolåldern samt av antalet



personer över 65 år ger skolbyggnadsbehovet resp. behovet av lokaler för åldringsvården. För enkelhetens skull synes det rimligt att vid spridningsalternativen med mindre utflyttningsgrupper fördela sysselsättningen i proportion till resultaten av följande beräkningar avseende koncentration till en ort — ett andra förvaltningscentrum.

Som *utgångspunkt* för beräkningen, som avser tiden omkring 1975, av tillskottet av serviceyrkesverksamma (i ålder 15—65 år) har tagits relationstal återgivande antalet sysselsatta i servicenäringarna i % av industri och hantverk. Den centrala statsförvaltningen ses som en primär verksamhet. Beräkningssättet, tillämpat av P. Holm i en prognos för Oxelösunds generalplan, är givetvis uttryck för grov förenkling men, som framhållits tidigare, saknas nästan helt erfarenheten om tillämpliga bedömningsgrunder för ett stadsbyggnadsproblem som detta.

En alternativ möjlighet vore att som E. Hamrin gjort i en prognos för Märsta generalplan skilja mellan konsumtionservice och företagservice. Konsumtionservice klassificeras på följande sätt:

#### Konsumtionservice

*privat*  
varor tjänster

*offentlig*  
undervisning  
administration  
urbaniseringsverksamhet  
rättsvård  
sjukvård + socialvård + religion

Man skulle med Hamrins metod t. ex. få utgå från antalet servicesysselsatta (inom samfärdsel, handel, offentlig tjänst) per 1 000 personer riksfolkmängd (ev. bättre vore motsvarande för städerna) enligt gjorda näringslivsprognoser (bl. a. av Godlund).

#### Servicesysselsatta per 1 000 personer

År	Riket	Städer
1950	156	232
1960	170	—
1970	205	—

I princip skulle Hamrins metod, som ser konsumtionservice som en funktion av befolkningens numerära sammansättning och köpkraft/skattebetalningsförmåga, vara att föredra. Att tillgodose dessa krav på differentiering av antagandena torde dock förutsätta tillgång till en detaljerad beskrivning av statsförvaltningens sammansättning och behov m. m.

Relationstalen antalet servicesysselsatta i % av industri och hantverk 1950—1970 redovisas nedan:

År	Riket	Städer
1950	86	105
1960	86	—
1970	96	—

Relationstalen för städerna påverkas uppenbarligen av deras omlandsinflytande som inköpsorter. Samtidigt bör dock beaktas att statsverksamhetens personal har en högre köpkraft/skattebetalningsförmåga än genomsnittet för inkomsttagare (vad gäller löner ca 10—15 % mer än genomsnittet för inkomsttagare enligt senare års lönestatistik).

Det har antagits att antalet serviceanställda i % av statligt anställda är 90 alt. 110 %. Detta skulle betyda att mot 30 000 statligt anställda svarar 27 000—33 000 servicesysselsatta.

Som anmärkts tidigare är främst handelns inflytande beroende av städernas centralortsfunktioner. Av vikt i sammanhanget är också att samfärdselns utveckling i hög grad bestämmas av övergången från kollektiva transportmedel till individuella. I förläggningssorten, befintlig eller nyanlagd, finns det anledning utgå från att man planmässigt satsar på den individuella bilismen. Samfärdseln som näringsgren får därmed »onormalt» låg andel i detta stadsbyggnadssammanhang.

Enligt Godlunds näringslivsprognos kommer under 1960-talet samfärdseln att öka ca 0,3 % per år, handeln med mellan 1,5 och 2 % och off. tjänster med 1,5 à 2 %. Detta skulle tyda på att samfärdseln får en successivt minskad andel i förhållande till övriga servicegrenar, samtidigt som ovan sagda plansynpunkter också verkar i samma riktning. Till dessa egentliga servicegrenar kommer den form av service som hänföres till industri och hantverk. Den har uppskattats till 15 % av hela tillskottet serviceanställda:

Fördelningen av tillskottet av serviceanställda har antagits bli följande, varvid som jämförelse anges fördelningen i rikets städer 1950.

	Städer 1950	Antagande
industri		15 %
samfärdsel	20 %	10 %
handel	47 %	45 %
off. tjänster	33 %	30 %
Summa:	100 %	100 %

Hela sysselsättningsökningen skulle därmed få följande fördelning. Det kan anmärkas att denna »stad» för att fungera synes ha rimliga andelar inom handel och samfärdsel. Industrins serviceandel förefaller låg, något som kan tyda på underskattning av effekten på sysselsättningsökningen inom servicenäringarna.

	Total sysselsättning		Rel. förd. %
	utflytt. gruppen	inom service	
industri		4 000—5 000	8
samfärdsel		2 800—3 300	5
handel		12 100—14 800	22
off. tjänster	30 000	8 100—9 000	65
Summa	30 000	27 000—83 000	100

Inflyttare har en äktenskapsfrekvens som erfarenhetsmässigt är mellan 50 och 60 % av den genomsnittliga för riket, men å andra sidan gifter sig inflyttare i större utsträckning än den övriga befolkningen. Vad gäller familjekoefficienten inom olika näringsgrenar är de sannolikt låga i början av utbyggnadsperioden. Inflyttningen av kvinnor bör dock förutsättas bli tillräckligt stor för att täcka efterfrågan på dels kvinnlig arbetskraft och dels motsvara männens äktenskapsbildning. I takt med utbyggnaden bör familjebildningen komma att öka. Inflyttarna har låg genomsnittlig ålder och nativiteten kan antas under hand bli förhållandevis hög. Detta talar för att familjekoefficienterna, betraktade vid genomförd utbyggnad, är högre än vad som är utmärkande för olika näringsgrenar i genomsnitt.



Familjekoefficienterna har med utgångspunkt från 1950 års förhållanden antagits till:

	Industri:	2,1—2,3
	Samfärdsel:	2,1—2,3
	Handel:	1,7—1,9
	Off. tjänst:	1,8—2,0
Statsverks:	1,8—2,0	

Befolkningstillskottet har beräknats genom att kombinera det lägre sysselsättningstalet med den högre koefficienten och vice versa. Därmed har, som framgår av följande tabell, erhållits en sammanlagd folkmängd på 109 000—120 000.

*Befolkningstillskottets fördelning efter näringsgren*

Statsverks:	54 000—60 000	industri:	9 200—10 500
		samfärdsel:	6 400—6 900
		handel:	23 000—25 200
		off. tjänst:	16 200—17 800
Summa:	54 000—60 000		54 800—60 400
Totalt:	108 800—120 400		

Med den målsättningen att få en uppfattning om arealbehovet för bostadsområden erhålles, att detta kommer att svara mot antaganden om boendetäthet (antal pers/rumsenhet) och om genomsnittlig lägenhetsstorlek i kombination med det totala befolkningstillskottet. Sättes boendetätheten till 0,6—0,7 pers/re erhålles att totalt skulle erfordras 186 000—200 000 re vid den högre boendestandarden och 156 000—172 000 re vid den lägre.

Därmed har dock inte bostadsefterfrågan klarlagts. Den beror på

1. hushållsbildningen som i sin tur beror på förhållanden om kön, ålder, civilstånd och barnantal
2. hushållens inkomster
3. bostadskostnaderna.

I förhållande till hushållens inkomster och bostadskostnader bör bostadsstandarderna uppvisa variationer. Är förläggningssorten liten måste förutsättas att samtliga är hänvisade till den nyproduktion som krävs oavsett dess kostnadsnivå.

Varje gift par kan antas efterfråga egen lägenhet. Utan större felbedömning kan detta antas gälla också de förut gifta. För gruppen ogifta däremot är lägenhets-efterfrågan beroende av kön, ålder och inkomster.

Man kan skilja mellan dels vuxna barn, som bor i föräldrahemmet dels vuxna barn, som beroende på hemmets utrymmesstandard och sitt eget inkomstläge flyttar hemifrån (hushållsprängning). Män och kvinnor har här olika benägenhet, männen stannar längst kvar i hemmet. En ytterligare grupp ogifta utgöres av inflyttade ensamstående, som antingen söker egen lägenhet eller är inneboende.

P. Holms undersökningar om bostadsefterfrågan utgår från att skillnaderna mellan männens och kvinnornas efterfrågan efter egen lägenhet kommer att utjämnas i framtiden.

I prognosen för Märsta generalplan (utförd av Hamrin) finns uttalanden om bostadsproduktionen, som är av intresse i sammanhanget. Eftersom inflyttningen är mycket stor i förhållande till den kvarboende befolkningen, så hinner inte smålägenheter i det befintliga bostadsbeståndet friställas i takt med efterfrågan. I jämförelse med förorter närmare Stockholm och med självständiga städer med mer



genomsnittlig expansionstakt torde Märsta få lov att antingen producera en större andel smålägenheter eller på annat sätt sörja för de ensamståendes bostadsbehov, samtidigt som man har det alltid aktuella problemet att ge bostadsproduktionen en inriktning, som svarar mot familjehushållens krav på ökat utrymme i takt med både familjetillväxt och levnadsstandardökning. Innebär detta, att bostadsproduktionen liksom den uppskattade hushållsfördelningen enligt prognosen till 20—30 %, skall motsvaras av lägenheter för enpersonshushåll? Klargörande kanske kan vara att dela in de ensamstående i

1. sådana som relativt snart kommer att gifta sig
2. sådana som har äktenskapet bakom sig
3. sådana som förblir ogifta hela livet.

De sistnämnda är en liten grupp, de förstnämnda en stor grupp, därtill lätt instabil. Deras bostadsefterfrågan övergår lätt till att gälla mindre lägenheter. Redan om äktenskapsfrekvensen skulle fortsätta att öka, som hittills, innebär det att andelen enpersonshushåll sjunker till det lägre gränsvärdet. Dessutom kan man tänka sig att fler ogifta delar en större lägenhet. Det kan tänkas att män är mer benägna för sådant kollektivt boende än kvinnor, och männen är i majoritet i Märsta. Slutligen kan också övervägas att kommunen eller de större företagen organiserar särskilda ungdomshotell, som förutom bostäder också innehåller gemensamhetslokaler. Från plansynpunkt är det inte nödvändigt att så här ingående resonera om de ensamståendes bostadsfråga. Det har skett därför att den lätt blir en praktisk tvistefråga med opinionsbildande konsekvenser.

Beräkningar har utförts rörande fördelningen efter kön, ålder och civilstånd för det högre befolkningsalternativet, 120 000 personer. Här återges i sammandrag resultaten av dessa beräkningar.

Könsfördelningen kännetecknas med all sannolikhet av ett överskott av kvinnor, beroende på att statsverksamheten såväl som tillskottet av servicenäringar har stor efterfrågan efter kvinnlig arbetskraft. Det har antagits att könsfördelningen är 48 % män och 52 % kvinnor.

Åldersfördelningen uppvisar i jämförelse med riksfolkmängden 1975 låg andel åldringar, stor andel personer i arbetsför ålder och en andel barn, som ligger något över riksgenomsnittet.

	0—15 år	15—65 år	65— $\infty$ år	Summa
Män	13 200— 11 %	38 200— 33 %	5 000— 4 %	57 600— 48 %
Kv	13 200— 11 %	43 300— 35 %	7 000— 6 %	62 400— 52 %
Summa	26 400— 22 %	81 600— 68 %	12 000— 10 %	120 000—100 %

Civilståndsfördelningen för befolkningen över 15 år utmärkes av högre andel ogifta än i riket till följd av tillskottet av ensamstående inflyttare.

	og	g	fg	Summa
Män	12 000— 27 %	29 600— 67 %	2 800— 6 %	44 400—100 %
Kv.	14 800— 30 %	29 600— 60 %	4 800— 10 %	49 200—100 %
Summa	26 800— 29 %	59 200— 63 %	7 600— 8 %	93 600—100 %

Vid beräkningen av antalet hushåll har arbetsgruppen utgått från att hushållskvoten, svarande mot efterfrågan efter egen lägenhet, för ogifta män (över 15 år) uppgår till 45 % och för ogifta kvinnor (över 15 år) till 55 %. Antalet hushåll

med ogifta hushållsföreståndare skulle därmed uppgå till omkring 13 500. För gifta och förut gifta har hushållsantalet beräknats till c:a 36 900, varvid iakttagits att gruppen förut gifta inte har en till 100 % uppgående hushållskvot. Det totala beståndet av hushåll har följaktligen uppskattats till c:a 50 400, vilket betyder en genomsnittlig hushållsstorlek på c:a 2,4.

Det skulle innebära att behovet av lägenheter för hushållsbildningen var c:a 50 400 vartill kommer en eventuell lägenhetsreserv på några procentenheter, dvs. sammanlagt ett lägenhetsbehov på mellan 50 000 och 55 000.

Vad beträffar hushållens fördelning efter storlek, har antagits, att andelen 1 à 2 barnfamiljer är relativt stor men att flerbarnsfamiljerna har låg andel. Den angivna procentfördelningen bör uppfattas som bestående av medelvärden för givna intervall i resp. storleksklass.

	Antal personer per hushåll					Summa
	1	2	3	4	5 el. fler	
här antagen förd.	26	27	24	16	7	100 %
hela riket, 1950	21	25	23	17	14	100 %

Totalt sett skulle hushållen därmed kunna antagas vara fördelade på följande sätt:

Hushållsstorlek	Antal hushåll	Antal personer
1 pers	12 000—13 000	c:a 13 000
2 »	13 000—14 000	» 26 000
3 »	11 500—12 500	» 35 000
4 »	7 500—8 300	» 30 000
5 » el. fler	3 000—3 500	» 16 000
Summa	47 900—51 300	c:a 120 000

Med den enkla beskrivningen av befolkningstillskottets struktur följer, att uppskattningen av antalet barn/ungdomar i skolåldern, enhetsskoleåldern 7—16 år, gymnasieåldern 16—19 år, är mycket osäker. Sannolikt är årskullarna inte oväsentligt olika i storlek, varvid kan antas att antalet barn/ungdomar i de högre skolåldrarna är förhållandevis litet. Först under hand som födelsefrekvensen ger utslag kommer variationerna att tendera att utjämnas.

Här antas i överensstämmelse med den schablonmässiga beräkningen i övrigt att årskullarna är i det närmaste lika stora, alternativt att en viss förskjutning mot de allra yngsta åldersåren föreligger. Antalet skolbarn i enhetsskolan skulle därmed kunna antas vara mellan 15 000 och 20 000 eller i genomsnitt 17 500.

Riksmedeltalet för gymnasiefrekvensen per årskull, var 1955 16 %, (avser både allmänna gymnasier och fackgymnasier). Utvecklingen tyder på att frekvensen ökar med  $\frac{1}{2}$  % per år och skulle därmed vid oförändrad tillväxt nå 25 % inom 15—20 år. Våra större städer med hög andel offentlig tjänst och fria yrken har emellertid en frekvens, som avsevärt påverkar medeltalet uppåt. Här antas att den samlade gymnasiefrekvensen uppgår till 25 %. Antalet gymnasieelever har därmed antagits vara mellan 1 400 och 1 800.

### Sammanfattning

Av följande tabell kan utläsas det beräknade tillskottet av behovsbestämmande faktorer vid alternativa utflyttningsstorlekar. De angivna talen är uttryckta i enheter om 1 000.



Tillskott av	Utflyttningsalternativ:				
	5	10	15	20	30
hushåll	8,4	16,8	25,1	33,6	50,4
åldrar 7—16 år	2,9	5,8	8,8	11,6	17,5
» 16—19 år	0,3	0,5	0,8	1,2	1,6
» 65— $\infty$ år	2	4	6	8	12
Antalet sysselsatta inom service-näringar:					
härav inom industri	0,8	1,5	2,3	3	4,5
» » samfärdsel	0,5	1	1,5	2,0	3
» » handel	2,3	4,5	6,8	9,0	13,5
» » off. tjänst	1,5	3	4,5	6	9

## 2.6 Diskussion om arealbehov

Stadsbyggnadens arealbehov och kostnader varierar med den standard man väljer. Av de faktorer som tillmäts betydelse för ett samhälles trivsel torde stadsmiljöns gestaltning spela en mycket stor roll. Den kan vara helt beroende av naturgeografiska förhållanden som ett vackert läge vid vatten eller av traditionella förhållanden som en enhetlig skala och kulturhistoriskt intressant miljö. Men också bekvämligheten, säkerheten och rymligheten spelar sin roll liksom utrustningen av allmän, kulturell och teknisk service. Alla dessa egenskaper sammanfattar vi under begreppet attraktivitet.

Det torde finnas skäl att målmedvetet välja en hög standard i dessa avseenden som ett led i en lokaliseringspolitik, som syftar till att locka människor till bosättning på en ny ort. En bedömning av dessa frågor kräver emellertid som underlag ett relativt inträngande planstudium, som självklart inte kunnat utföras inom ramen för denna undersökning.

Här skall endast kortfattat illustreras hur arealbehov och därmed sammanhängande kostnadsfaktorer varierar vid olika standardantaganden. Utgångspunkten är en utflyttningsgrupp av 20 000 statstjänstemän, dvs. 80 000 personer vid den genomsnittliga lokaliseringsmultiplikatorn 4.

Vi antar enl. II. 5 följande hushållsfördelning:

	antal hushåll	antal personer
1-personshushåll	8 300—8 800	ca 8 500
2- »	8 800—9 300	» 18 000
3- »	7 800—8 300	» 23 000
4- »	4 000—5 400	» 20 000
5- »	2 000—2 300	» 10 500
Summa hushåll	31 800—34 100	med 80 000 personer

Detta motsvarar 2,35—2,5 boende per lägenhet i samtliga lägenhetskategorier. Genomsnittligt antal boende per lägenhet i 1-, 2- och 3-personshushållen blir c:a 2,0 och motsvarande för 3-, 4- och 5-personshushållen c:a 3,6.

Räknat i rumsenheter ( $re=22\text{ m}^2$ . Ett rum och kök=2 re) kan bostadens rymlighet mätas i mått av antalet personer per re. Det antas att detta rymlighetstal i framtiden kommer att ligga mellan 0,7—0,6.

Med antagandet att 5-, 4- och en varierande del av 3-personshushållen skulle välja att bo i småhus, om utbudet av denna hustyp vore gynnsamt, följer att den genomsnittliga hushållsstorleken i småhus blir omkring 3,6, medan på samma sätt den genomsnittliga hushållsstorleken i flerfamiljshus (storhus) blir c:a 2,0.

Vid rymlighetstalet 0,7 boende per re blir då den genomsnittliga lägenhetsstorleken i småhus 5,15 re eller 112 m<sup>2</sup> och i storhus 2,85 re eller 63 m<sup>2</sup>. Om rymligheten stiger till 0,6 boende per re stiger dessa tal till för småhus 6,0 re/lgh motsvarande 132 m<sup>2</sup> och för lägenheter i storhus till 3,35 re/lgh motsvarande en lägenhetsyta av 74 m<sup>2</sup>.

Om det totala lägenhetsbehovet uppdelas på 30 % lägenheter i småhus och 70 % i storhus förändras behovet av våningsyta enligt följande vid rymlighetstalen 0,7 och 0,6 boende/re:

	0,7 p/re	0,6 p/re
Antalet lgh i småhus	9 500—10 200	9 500—10 200
m <sup>2</sup> våningsyta »	1 070 000—1 160 000	1 270 000—1 340 000
Antal lgh i storhus	22 300—22 800	22 300—22 800
m <sup>2</sup> våningsyta »	1 400 000—1 430 000	1 650 000—1 680 000

Om andelen småhus ökar till 35 % förändras dessa behov enligt följande:

	0,6 p/re	0,7 p/re
Antalet lgh i småhus	11 100—11 900	11 100—11 900
m <sup>2</sup> våningsyta »	1 260 000—1 340 000	1 470 000—1 570 000
Antal lgh i storhus	20 500—22 200	20 500—22 200
m <sup>2</sup> våningsyta »	1 290 000—1 400 000	1 500 000—1 640 000

Skillnaden i behovet av våningsyta totalt mellan det lägre och högre antagandet betr. småhusandel och rymlighet blir följaktligen betydande, mellan 500 och 600 000 m<sup>2</sup> våningsyta.

På samma sätt förändras behovet av markutrymme. Med en antagen oförändrad stadsplanestandard, som kan uttryckas genom det genomsnittliga exploateringsstalet för de olika byggnadssätten, beräknas markbehovet vid de olika standardantagandena:

$$\text{Säg i genomsnitt } e_{\text{storhus}} = 0,3 \text{ och } e_{\text{småhus}} = 0,15 \left( e = \frac{\text{våningsyta}}{\text{markareal}} \right)$$

Andelen småhus/ storhus	0,7 p/re	Totalt arealbehov	0,6 p/re	Totalt arealbehov
30 % småhus	710 — 770 ha	1 180 — 1 250 ha	810 — 880 ha	1 360 — 1 440 ha
70 % storhus	470 — 480 ha		550 — 560 ha	
35 % småhus	835 — 900 ha	1 275 — 1 365 ha	950 — 1 020 ha	1 450 — 1 560 ha
65 % storhus	430 — 465 ha		500 — 540 ha	

De marginaler beträffande det totala arealbehovet, som dessa antaganden ger är således avsevärda och gränserna kan i stort anges till ett markbehov för bostäder av mellan 1 200 och 1 500 ha.

Om man vidare antar enl. II. 5 att denna befolkningsgrupp om 80 000 personer fördelar sig på näringsgrenar enligt följande:

	%	antal sysselsatta
industri	8	3 200
samfärdsel	5	2 000
handel	22	8 800
off. tjänst	65	26 000

kan arealbehovet för dessa verksamheter diskuteras.



Som jämförelse kan här användas dels FFI:s undersökning av Stor-Stockholmsområdet 1951 och en undersökning av Södertälje samma år.

	Lokalyta i m <sup>2</sup> per sysselsatt	
	Stor-Stockholm	Södertälje
samfärdsel	25,0	20
grosshandel	33,9	220
detaljhandel	33,5	25
off. tjänst	21,1	20

För Märsta har utförts en prognos avseende år 1990 av B. Granfeldt:

	27 m <sup>2</sup>	total golvyta/sysselsatt
samfärdsel	27 »	»
partihandel	37 »	»
detaljhandel	40 »	»
övr. privat verksamh.	47 »	»
off. verksamhet	»	»

Genomsnittlig yta/sysselsatt blir för Märsta inkl. industri 38 m<sup>2</sup>. (Stor-Stockholm 1951 = 27 m<sup>2</sup>, Södertälje 1951 = 58 m<sup>2</sup>.) Exkl. industri och partihandel blir jämförelsetalen:

Märsta 1990=40 m <sup>2</sup> /sysselsatt
Stor-Stockholm 1951=30 m <sup>2</sup> /sysselsatt
Södertälje 1951=24 m <sup>2</sup> /sysselsatt

Någon anledning att i detta sammanhang söka fördjupa dessa behovsberäkningar finns inte utan följande uppskattning av byggnadsbehovet kan ge en ungefärlig uppfattning av den storleksordning, som det blir frågan om:

	sysselsatta	m <sup>2</sup> vy sysselsatta	ytbehov m <sup>2</sup> vy
industri och hantverk	3 000	40	120 000
samfärdsel	2 000	25	50 000
partihandel	2 300	35	80 000
detaljhandel	4 500	40	180 000
övr. handel	2 200	70	154 000
off. tjänst (utflyttningsgruppen)	20 000	25	500 000
övr. verksamhet	6 000	40	240 000
	40 000		1 324 000

vilket motsvarar en genomsnittsyta av c:a 33 m<sup>2</sup>/sysselsatt.

På liknande sätt kan arealbehovet för dessa verksamheter grovt uppskattas till:

industri	60 ha (50 arb/ha)
samfärdsel	} 40 ha
handel	
övr. verksamhet	} 225 ha vid e=0,3
kontor	

Parkeringsyta för centrumverksamheter ca 10—25 ha (500 b/1 000 inv.). Torg, gångvägar, lastplatser i centrum c:a 10 ha.

Skolor	
Lågstadiet	165—200 klasser
Mellanstadiet	130—150 »
Högstadiet	130—150 »
Gymnasiet	40—50 »



Total våningsyta 100—130 000 m<sup>2</sup> (2—300 m<sup>2</sup>/klass)

Arealbehov totalt 50—55 ha (1 000 m<sup>2</sup>/klass)

Sammanställning	vy m <sup>2</sup>	areal ha
Bostäder	2 500 000—3 200 000	1 200—1 600
Industri		60
Cityverksamheter	650 000	75
Off. tjänst	500 000	150
Skolor	110 000—130 000	50—55
Trafikleder		80—100
Parker, fritidsanläggningar		—
		1 600—2 000

Enligt ovan uppskattade arealbehov skulle den bebyggda stadsytan exkl. parker och grönområden bli ca 200—250 m<sup>2</sup>/person (50—40 inv/ha).

Genom att avsevärt förenkla arealbehovsfrågan kan vi antaga att det av lokaliseringen föranledda stadsutbyggandet är till sin omfattning direkt proportionellt mot utflyttningsgruppens storlek. Sålunda skulle följande arealbehov genereras (exkl. grönområden och fritidsanläggningar):

Utflyttnings- grupp	Bef. tillskott	Arealbehov
5 000	20 000	400—500 ha
10 000	40 000	800—1 000 ha
15 000	60 000	1 200—1 500 ha
20 000	80 000	1 600—2 000 ha
30 000	120 000	2 400—3 000 ha

En första åtgärd i modellstudiet är då att undersöka om detta arealbehov för de olika ändamålen kan tillgodoses på sådant sätt att restidsavstånden bostadsarbetsplats-centrum inte blir alltför långa, samt att de förväntade trafikströmmarna blir så jämnt fördelade som möjligt på huvudlederna.

De viktigaste kriterierna vid bedömningen av möjligheten eller lämpligheten av utbyggnaden från en renodlad plansynpunkt blir då

1. om stadens fortsatta expansionsmöjligheter efter en genomförd utbyggnad är tillfredsställande
2. om resultatet av utbyggnaden blir en till alla delar lika väl fungerande enhet
3. om motiven för valet av utbyggnadsort förstärks eller försvagas genom konsekvenserna från plansynpunkt.

Den första frågan avser inte endast marktillgången utan i lika hög grad även om de skilda funktionsområdena var för sig kan beredas fria expansionsriktningar, dvs. att industriområden, centrumområde, trafikaneläggningar etc. kan successivt utbyggas för att möta ytterligare kapacitetskrav utan att redan gjorda investeringar behöver offras eller förlora i värde.

Om den andra frågan kan givetvis råda delade meningar, därför att man här kommer in på delvis omöjliga värderingar. Här avses endast om de standardkrav beträffande framkomlighet, trafiksäkerhet och utrustning, som antas för utbyggnadsdelen, kan genomföras inom hela stadsområdet.

Den tredje frågan syftar på de exempel, där man har en stad, som för närvarande anses attraktiv genom sitt läge och sin utformning men som genom en kraftig utbyggnad förvandlas till hela sin karaktär. Exempel kan här hämtas från bergslagsstäderna Nora och Lindesberg, där attraktiviteten utgöres av den intima skalan, bosättningen vid vattnet, små och kanske inte särskilt väl funge-



rande centra men med mångsidighet, charm och inte minst en traditionell stabilitet med förankring i det lokala medvetandet. Värderingarna av dessa effekter måste bli i hög grad subjektiva och kan inte utföras ensidigt varken på tekniker- eller samhällsvetarplanet.

Modellstudiet måste sålunda föras vidare som ett utredningsarbete på flera skilda nivåer. Översiktliga planskisser ger en uppfattning om de tekniska och gestaltungs-mässiga möjligheterna. På dessa skisser kan sedan baseras utredningar som illustrerar konsekvenserna från andra synpunkter d. v. s. ekonomiska, sociologiska, försvarstekniska etc. Arbetsmetoden kan i förstone förefalla omständlig och tidsödande, men utan en inträngande förberedande planering torde utsikterna att nå en säker grund för bedömningar i berörda avseende vara små.

## 2.7 Problemställningar och målsättningsfrågor i dagens stadsbyggande

Debatten om samhällsplaneringens medel och mål har under de senaste åren varit livlig. Man har ställt frågan om den hittillsvarande planeringen har fyllt sin uppgift, vilka målsättningsfrågor som är gemensamma för planeringens olika beställare och hur planarbetet lämpligen bör organiseras.

Den fysiska planläggningens utveckling i vårt land har vuxit fram ur en strävan att genom rättsligt grundade befogenheter undanröja eller förhindra olägenheter, som kan uppstå på grund av markens utnyttjande för skilda ändamål.

För den enskilda kommunen är uppgiften att i generalplanens form dra upp riktlinjer och ange dimensioner för samhällsbyggandet som en syntes av vad som bedöms vara nödvändigt och önskvärt. För kommuner i block finns möjligheten att genom regionplanering fördela stadsbyggnadsinsatserna mellan sig i de fall de är av gemensamt intresse för att därmed uppnå en harmonisk och ändamålsenligt utformad lösning för regionen i dess helhet.

Erfarenheterna från den översiktliga planeringens bedrivande kan i stort sett bedömas som goda, om man ser till utgångsläget. Flertalet städer och köpingar har föranställt om översiktliga planer. Detta har i vart fall inneburit att man skaffat sig en relativt klar bild av de förhållanden, som påverkar stadsbyggandet vid tiden för undersökningstillfället genom statistiska sammanställningar, inventeringar och trafikräkningar. Prognosmetoderna för beräkningen av de demografiska förändringarna har underhand utvecklats.

Samordningen mellan fysisk och ekonomisk planering har i praktiken endast i undantagsfall ägnats större uppmärksamhet. Investeringsprogrammen för stadsbyggandet har i stor utsträckning blivit beroende av de årliga budgetutfallen.

Även om planeringsmålen i huvudsak kan sägas vara inmutade genom de tillgängliga planinstituterna har emellertid den snabba samhällsutvecklingen skapat behov av mer dynamiska planeringsformer. Alltför många översiktsplaner synes ha blivit överspelade inom en bråkdel av den tidrymd, som de avsett att överblicka för att en fortsatt »statisk» planläggning skulle kunna anses meningsfull.

Samtidigt har kunskaperna om samhällsförändringarnas orsaker och funktionella innebörd varit alltför begränsade. Planeringen har kännetecknats av försök till anpassning efter rådande förhållanden och de utvecklingstendenser, som den offentliga statistiken ger kunskap om. Inom vissa av näringslivets sektorer kan spåras en strävan att genom medveten planering söka styra en utveckling, som exempelvis genom storföretagens industrilokalisering och varuhandelns radikala strukturförändring.



Även om kommunerna för sin lokala planläggning kan utnyttja ett stadsplanemonopol är de ändå för sin långtidsplanering till stor del beroende av såväl den planering, som utföres genom de centrala planerande organen lika väl som av riksföretagens och andra företagares etableringsintressen.

Denna riksplanering till vilken även lokaliseringen av statlig förvaltning bör räknas har ännu ej fått sin administrativa form. Exempel på offentliga utredningar, som kan räknas till denna planeringsnivå, är Vägplan för Sverige, Universitetsutredningen, Utredningen om regionsjukvården och förslaget till ny kommunindelning.

Det kan konstateras att samhällsplaneringen accepterats som ett medel att lägga tillräta tekniska utbyggnadsproblem och att planinstrumenten visat sig kunna fungera på ett tillfredsställande sätt genom den utformning de fått i lagstiftningen.

Att planeringssituationen i landet likväl måste betraktas som otillfredsställande beror inte i första hand på att de genom byggnadslagstiftningen anvisade hjälpmedlen skulle vara ofullständiga eller hindrande för en god planläggning. Snarare kan bristerna hänföras till:

1. Ofullständigt kunskapsunderlag om samhällsförändringarna.
2. Bristande personalresurser på fackmannaplanet.
3. Kommunal osäkerhet beträffande planeringens mål.
4. Avsaknad av central »policy» i planeringsfrågor.

Den konkreta planeringen tar i första hand sikte på samordningen mellan de tekniska faktorer, som påverkar kommunala och privata anläggningsinvesteringar. Markens utnyttjande i rum och tid för skilda ändamål är vad den konkreta planen syftar till att reglera och som även utsättes för administrativ behandling. Därvid förutsättes markutnyttjandet i rummet kunna fastställas med hjälp av planinstrumenten medan utnyttjandet i tiden avgöres underhand av de kommunala organen.

Under de senaste decennierna har metoderna att prognosticera de ytkrävande verksamheternas arealbehov prövats på olika sätt. Man har därvid varit hänvisad till ett statistiskt material beträffande befolkningsutvecklingen, näringslivets förändringar, trafikutveckling och förändringar i användningssättet av olika tekniska hjälpmedel, som inte alltid varit redovisat med tanke på planeringsåtgärder.

Svårigheterna att överhuvudtaget sia om en utveckling är uppenbara, även om man bortser från de brister, som finns i det material på vilket man önskar stödja ett antagande.

Den snabba motoriseringen är endast ett exempel på hur en dynamisk utveckling spränger gränserna för varje slag av framtidsplanering. Just förändringarnas snabbhet gör att den konkreta planläggningen måste genomföras som en smidig anpassning till de möjligheter som bjuds inom en relativt snäv tidsram, för att inte fastställelsemomentet i sig självt skall utgöra ett hinder för följsamheten.

De översiktliga planeringsinstrumenten har också i de flesta fall endast tjänat som handlings- och samordningsprogram.

Styrkan i detta sätt att planera ligger i realismen medan samtidigt svagheten ligger i den stundom långt drivna schematiseringen. Denna svaghet kommer till synes när det gäller planering av mark, som redan utnyttjats för visst ändamål, vilket särskilt observerats vid behandlingen av den mycket sammansatta markanvändningen och funktionsblandningen i våra stadskärnor. De komplicerade problem som dessa innehåller har gjort att man i många generalplaner ansett sig tvungen att bryta ut centrumplanläggningen ur generalplanesammanhanget och



hänskjuta den till ett senare skede, vilket gett en ofullständig bild av det samhälle som planeringen syftar till.

Planeringsuppgifterna har i stor utsträckning handhåfts av tekniker, främst arkitekter, väg- och vattenbyggare och lantmätare. Endast de större städerna har kunnat utrustas med särskilda planeringskontor. Övriga har varit hänvisade till den expertis som kunnat anlitas för speciella uppgifter, varvid kontinuiteten i planeringsarbetet många gånger inte har kunnat iakttagas.

Här skall bara konstateras att bristen på planeringsutbildade fackmän påvisats i flera sammanhang och att det är att förvänta att flera utbildningsvägar kommer att öppnas för skilda slag av planerare med en studieinriktning, som direkt lämpar sig för de olika sektorerna inom samhällsplaneringens fält.

Vad slutligen gäller osäkerheten från kommunernas sida beträffande planeringens mål och bristen på en central »policy» i planeringsfrågor har detta sin förklaring i samtliga de ovan nämnda förhållandena. Vad som framförallt krävs synes vara en samordning mellan alla de planeringsmöjligheter, som bjuds genom såväl planinstrumenten, låne- och anslagspolitiken, expropriationslagstiftningen som arbetsmarknadspolitiska åtgärder. Denna vittgående samordning saknas. Vad det gäller enbart den fysiska planläggningen har decentraliseringen av planfastställelsen resulterat i att Byggnadsstyrelsen och K. Maj:t fått minskad insyn i det pågående planarbetet och därmed minskade möjligheter att genom direkta kontakter ingripa i och styra detta. De administrativa möjligheterna att genom en restriktivt inriktad planläggning påverka samhällsutvecklingen har därmed avsevärt försvagats. Det ökande behovet av samordning mellan planerade investeringar av skilda slag pekar däremot på andra möjligheter för centrala planeringsinitiativ.

Av de allmänt debatterade stadsbyggnadsfrågorna har under lång tid bostadsplaneringen tilldragit sig det allra största intresset. Marknadssituationen har länge varit sådan att de kvantitativa och ekonomiska aspekterna på bostadsproduktionen förskjutit de kvalitativa.

Reaktionen har heller inte uteblivit från allmänhetens sida mot exploateringsformer som gett upphov till otrivsamma bostadsmiljöer. Bostadsstyrelsen har här genom sin lånegranskning kunnat bemöta de kortsiktiga spekulationsintressena liksom även Byggnadsstyrelsen i sin verksamhet propagerat för en hänsynsfullare planering. Något ensidigt har debatten kommit att röra sig om val av hus typer medan det i själva verket handlar om utrymmesbehov och funktionella sammanhang. De tveksamheter beträffande bostadsbyggandets målsättning som denna debatt avslöjat, kommer säkerligen att inom en snar framtid undanröjas genom en ny produktionsrutin, grundad på de erfarenheter som för varje dag kan hämtas från goda planläggningsexempel i såväl Sverige som utlandet. En tänkbar utveckling är att det ofta dokumenterade intresset för en intensivare småhusproduktion verkligen får realitet — och att de större hyreshusen får sitt klara berättigande genom en mera fullständig serviceutrustning än de nu har. Det finns dessutom anledning att förmoda att den dubbla bosättnings problem kommer att tillmätas större vikt än för närvarande och att därmed fritidsbebyggelsen och rekreationsområdena inlemmas i planeringssammanhangen på ett konkret sätt.

Den snabba tätortstillväxten har resulterat i att planeringsintresset något ensidigt koncentrerats till det perifera bostadsbyggandet, varvid sambandet mellan och återverkningarna inom samhällscentrum försumrats. Här har visserligen förnyelseproblemen behandlats utförligt vad det gäller teknik och genomförande, medan någon klar målsättning beträffande det centrala området innehåll och utformning ej framkommit. De under rubriken sanering innefattade planeringsfaktorerna avser i huvudsak endast de tekniska och ekonomiska möjligheterna att ersätta en äldre, otidsenlig bebyggelse med ny, som i möjligaste mån motsvarar



de funktionskrav dagen ställer. Den sortering av funktioner, som denna omvandling samtidigt innebär har i stort sett ägt rum utan något klart formulerat program. Effekten av denna process blir helt annorlunda i städer av olika storlek. I den mindre staden behåller stadskärnan sin ställning som centrum för alla slag av aktiviteter, därför att de korta restidsavstånden gör att centrum behåller hela stadsbefolkningen som kundunderlag för all den service som utbjuds. I städer över 100—200 000 blir emellertid strukturförändringarna märkbara som en specialisering av cityfunktioner, där inte den totala befolkningstillväxten utan framför allt den cityarbetande dagbefolkningens tillväxt blir bestämmande för utvecklingen.

Den målsättning som kan läggas till grund för stadskärnornas förnyelse kan inte enbart baseras på en fullständig följsamhet gentemot de krav som förändringarna i servicestrukturen eller resvanorna ger, därför att den rationella lösningen då skulle peka mot en mycket långt gående differentiering av funktioner, vilket på längre sikt skulle innebära en utarmning av den mångsidighet, som är ett av stadskärnans karakteristika. Detta innebär bl. a. att vi inte kan isolera centrumområdet från arbetsområdena, inte heller räkna med att den fullständiga flexibiliteten är möjlig att genomföra. De samhällsdynamiska krafterna får i stadskärnan sina starkaste uttryck genom att den ekonomiska aktiviteten här genererar nya behov av arealer för idel nya former och storlekar av verksamheter. De investeringsvilliga företagen har i stort sett att välja mellan de lägesegenskaper, som utgöres av lättillgänglighet, d. v. s. anpassning till bilismens inköpsvanor och av den attraktivitet, som stadskärnan har, d. v. s. dess mångsidighet. Hur svårt detta val kan framstå för stadsbyggaren framgår bäst om man betänker att det i bägge fallen är hans uppgift att avgöra om en under generationer framvuxen miljö skall bevaras och därmed kanske också tömmas på sitt innehåll eller offras för något, som med säkerhet får en relativt kort livslängd.

Den grekiska samhällsplaneraren Doxiadis har i sin presentation av »Dynapolis, Den framtida staden» antytt en utväg: »Den enda vägen att söka lösa dagens stadsbyggnadsproblem är att åstadkomma ett planläggningsmönster som medger en naturlig tillväxtmöjlighet för staden utan att tillskotten förstör det existerande mönstret. Den dynamiska staden måste av nödvändighet ha en expanderande kärna, som är så ordnad att den kan expandera utan att bryta in i omgivande stadsdelar. Man kanske svarar att detta redan sker genom en expansion i höjd. Men detta är fel eftersom expansion på höjden endast ökar stadskärnans celler, inte de artärer, som försörjer dem. Därför hotas de av kvävning. En analys av alla tänkbara planlösningsmöjligheter pekar mot en lösning, som tillåter fri expansion utefter en bestämd axel. Denna axel sammanbinder den ursprungliga stadskärnan med de nya tillväxtområdena genom ett centralt citystråk. En sådan stad följer en topografisk struktur och dess expansion sker huvudsakligen i en enda riktning.» (Dynapolis. The City of the Future. Ur ett föredrag av C. A. Doxiadis 1960)

Den målsättning som Doxiadis sålunda anvisar innebär ett försök att samtidigt bevara den miljö, som vi av tradition värderar av flera skäl och i direkt anslutning till denna äldre kärna utveckla ett nytt citystråk enligt bandstadsprincipen.

Godlund gör följande reflexion i anslutning till ett studium av driftskoncentrationernas och urbaniseringens transporthöjande effekt i bilismens samhälle:

»Kan man i en expanderande stad av 'årsringstyp' över huvud taget någonsin 'bygga ifatt' trafikökningen? Den 'gamla' staden, vars utvecklingsfaser generaliseras genom 'årsringstillväxten', har i grund och botten endast tre dimensioner: längd, bredd och höjd. Men den fjärde dimensionen, tiden eller transportkostnaderna, illustrerad genom persontrafikarbetets ökning, pockar på plats. Såsom



alternativ till 'årsringsstaden', uppbyggd runt ett enda verkligt centrum, kommer man ofelbart in på det 'mångcentrala' stadslandskapet, sammanbundet av stora trafikleder. Men frågan är då om inte minskningen av det 'inre' trafikarbetet ätes upp av ökningen av det 'yttre' arbetet, d. v. s. av tillväxten av den s. k. mellanstadstrafiken såsom denna sistnämnda exemplifieras nedan:

Exemplet avser två orter med vardera 100 000 inv. och med vardera ca 15 400 personbilar idag. Orterna tänkes fram till år 1975 kännetecknas av tre folkökningsalternativ, nämligen dels stå stilla, dels öka med 20 % till vardera 120 000 inv., d. v. s. med samma procentsats som antages komma att gälla generellt för samtliga tätorter i landet tillsammantagna, dels till vardera 200 000 inv., d. v. s. med 100 %, biltätheten år 1975 förutsättes bli 1:3. Avståndet mellan orterna tänkes vara 100 km. Följande ungefärliga medeldygnstrafik såsom mellanstadstrafik erhålles, uttryckt i antalet personbilar i båda riktningarna:

1960	1975 vid oförändrad folkmängd	1975 vid 20 %-ig folkmängdsökning	1975 vid 100 %-ig folkmängdsökning
1 000	2 000	2 500 à 3 000	4 500 à 9 000

Vid en 20 %-ig ökning av folkmängden och med den generellt antagna bilökningen får man således en trafik som är 2,5 à 3 gånger utgångsårets. Fördubblas orternas folkmängd kan den alstrade trafiken bli 4,5 à 9 gånger utgångsårets trafik. Dessa tal ger ett klart begrepp om storleken av den effekt på vägnätet, som ökad urbanisering och allmän bilökning tillsammans ger.»

Dessa två refererade synpunkter på den framtida stadsutvecklingen har sitt stora intresse därför att de bägge lägger planeringsaspekter på frågan, d. v. s. de antyder att vi kan skapa det samhälle vi önskar genom att i tid inrikta planeringen mot en önskad utveckling antingen denna innebär en fortsatt koncentration av stadsbebyggelsen eller en spridning till en helt ny typ av samhällsbildning. Frågeställningen har i normala fall en helt teoretisk karaktär men i det aktuella fallet får den ett starkt drag av realism.

Det kan nämnas att planeringen av New Towns utanför London syftar till en spridning av bebyggelsen till koncentrerade men till sin storlek begränsade städer. En av dessa, Hook, har fått en mycket fullständig redovisning trots att staden av olika skäl ej kommer att byggas. Hook planerades för 100 000 inv. men med tanke på ett immigrationsstopp vid storleken 75 000. Marginalen för egentillväxten är alltså 25 000 inv. Jämförd med redan byggda New Towns planerades Hook för en avsevärt höjd trafikstandard, fullständig trafikdifferentiering mellan gång- och körtrafik och en utpräglad koncentration trots genomgående låg bebyggelse, tre våningar eller lägre.

B. Östnäs har gjort en sammanställning (sid. 149 överst) av hur antalet invånare per hektar varierar för några svenska samhällen jämfört med de planerade samhällena Märsta och Stenungsund i Sverige, Furthall i Tyskland och Hook i England.

Kunskaperna om det totala stadsbyggandets kostnader är ännu tyvärr mycket ofullständiga och en realistisk målsättning för våra stadssamhällens utformning kan ej utformas med mindre än att den blir fast förankrad i en ekonomisk plan. 1959 års långtidsutredning anför följande: »Behoven av ett långsiktigt perspektiv framträder speciellt på de områden där kapitalföremålen är långlivade eller där dagens åtgärder i övrigt binder handlingsmöjligheterna på längre sikt. Det förra gäller främst alla de områden, där byggnader och anläggningar bildar ett stort inslag i investeringarna och där dessa måste utformas för speciella användningar



	inv.	inv./har <sup>1</sup>	%-andel lgh i småhus	%-andel lgh i storhus
Alingsås .....	20 000	30	42	58
Arvika .....	17 000	24	55	45
Finspång gpl .....	17 000	24	46,5	53,5
—»— alt. ....	25 000	24	57	43
Malmö .....	252 000	52—55	15	85
Märsta gpl .....	40 000	30	—	—
Stenungsund gpl .....	25 000	25	50	50
Uddevalla gpl .....	30 000	32	35	65
Furthol .....	30 000	47	—	—
Hook .....	100 000	60	71 <sup>2</sup>	29

<sup>1</sup> Antalet invånare per har inom hela stadsområdet exkl. industriområden.

<sup>2</sup> Avser lägenheter med markkontakt.

med begränsade möjligheter till ombyggnad för annat ändamål. Hit hör bl. a. stadsbebyggelse, specialiserade industribyggnader, kraftverk, transportleder, skolor, sjukhus m. m.»

Till denna beskrivning av några av dagens stadsbyggnadsproblem skall endast fogas några ord om den hygieniska standardens utveckling. Tätorternas vatten-tillgångar hotas nu i många fall att tömmas, varför nya vattentäkter måste exploateras. Vattenförbrukningen per capita antages öka från nuvarande 250—300 liter per dygn till mer än 500 liter per dygn år 1990, vilket för en expansiv tätort med kraftig folkökning betyder ett avsevärt ökat vattenbehov.

Vattenföreningarnas problem har många gånger påtalats. Den förväntade ökningen av fritidsbebyggelsens omfattning gör dessa frågor aktuella i en långt större omfattning än förr. Till detta kommer även att luftföreningarna kräver och i än högre grad kommer att kräva uppmärksamhet inom såväl forskning som förebyggande planering.

Bullerfrågorna aktualiseras för varje dag i hela skalan, från flygbullret som lokaliseringsfaktor i samhällsbyggandet till den enskilda bostadens skydd mot olika slag av ljudstörningar.

Alla dessa tekniska olägenheter och störningar måste lösas i ständig samverkan mellan forskning och planering. En stor del av levnadsstandardhöjningen bör rimligen komma att avsättas för ett bättre samhällsbyggande.

### 3. Redovisning av några inflyttningsexempel

#### 3.1 Inledning

Som redan tidigare antytts har gruppen huvudsakligen ägnat sitt intresse åt den principiella betydelsen av de faktorer som inverkar på det konkreta stadsbyggandet i samband med lokaliseringsproblematiken. För att i någon mån belysa vilken inverkan de existerande förhållandena har och hur deras betydelse varierar i orter av olika storlek, form och läge, har ett begränsat antal modellstudier utförts, dvs. tänkta inflyttningsgrupper har lagts till en vald serie regioner och orter. Dessa val har uteslutande skett utifrån arbetstekniska skäl med hänsyn till tillgången på utredningsmaterial och till faktorer av principiellt intresse, som fun-

nits i den regionala tätortsstrukturen, stadsbyggnadsmönstret eller speciella geografiska förhållanden.

Modellstudierna, som sålunda av praktiska skäl genomförts för ett antal städer i Örebro län, Östergötlands län och Skaraborgs län samt Sundsvallsregionen, har byggts upp på följande sätt.

Utgångspunkten har varit inflyttning av grupper om 1 000, 5 000, 10 000 och 20 000 statstjänstemän. I enlighet med diskussionen om den multiplikativa effekten har befolkningsgrupper skisserats, som fördelats med hänsyn till yrkesstruktur, åldersstruktur och familjebildning.

Ur dessa antaganden om den demografiska sammansättningen har därefter den schematiska bilden av »samhället i funktion» konstruerats, d. v. s. de totala behoven av arbetsplatser, bostäder, sociala anordningar samt utrymme för kommersiell och allmän service översatta till arealbehov. Hänsyn har därvid tagits till en stadsbyggnadsstandard, som resulterar i ett relativt expansivt byggnads-sätt, d. v. s. stor småhusandel och en rymlighet inte understigande 145 re per 100 personer (ca 0,7 p/re).

Denna bild av ett samhälle har därefter prövats på olika orter och regioner efter ett visst system för att frågan skulle få en så allsidig belysning som möjligt med hänsyn till de strukturella och geografiska förutsättningar, som respektive orter gav. Sålunda har relationen mellan mottagningsortens storlek och inflyttningens storlek studerats enligt följande schema:

Mottagningsortens storlek	Inflyttningsgruppens storlek antal statstjänstemän			
	1 000	5 000	10 000	20 000
Större än 65 000 .....		×	×	×
20—30 000 .....	×	×	×	
10—20 000 .....		×	×	
4—10 000 .....	×	×		

På samma sätt har kombinationer av grupper inom samma region och fördelade på orter i flera regioner behandlats.

Här skall endast summariskt redovisas några exempel på denna arbetsmetodik.

De första exemplen är valda från Örebroregionen och omfattar:

Örebro 20 000 tjänstemän (även exemplet 5 000 tjänstemän illustreras)

Lindesberg 5 000 tjänstemän

Kumla—Hallsberg 10 000 tjänstemän.

### 3.2 Örebro län — befolkning och näringsliv

Länet kännetecknas av hög urbaniseringsgrad, betingad av en långt gående industrialisering.

Regionplanekontoret i Örebro län har gjort en prognos för folkmängden 1960—1980. Den grundas på vissa uppskattningar av den framtida rationaliseringen inom jordbruk och skogsbruk och att det totalt inom länet kommer att ske en ca 50 % snabbare tillväxt av de s. k. servicenäringarna d. v. s. handel, samfärdsel, offentlig tjänst och fria yrken, än av näringsgrenen industri och hantverk.



Regionplanekontoret räknar med en årlig folkökning av i genomsnitt något under 1 000 personer fram till 1980, d. v. s. en minskad tillväxttakt i förhållande till utvecklingsförloppet under 1950-talet. Ett fortsatt inflyttningsöverskott, dock mindre än det hittillsvarande, förutsättes komma länet till del. I förhållande härtill är Godlunds prognos betydligt mer optimistisk. Med 1960 års folkmängd lika med 100 erhålles att folkmängden ökar med mellan 8 till 13 enheter till 1975 enligt Godlunds prognos. För riket är ökningen beräknad till 10 enheter. Regionplanekontorets prognos ger en tillväxt med bara 5 enheter.

I följande tabell redovisas länsbefolkningens faktiska utveckling 1950—1960 och den beräknade folkmängden 1960—1980:

*Folkmängd i Örebro län i tusental personer 1950—1980*

År	Faktisk folkmängd	Prognos	
		enl. regionplane-kontoret	enl. Godlund
1950 .....	247		
1960 .....	263	263	
1965 .....			272 — 278
1970 .....		270	
1975 .....		275	284 — 298
1980 .....		279	

Förutsättningarna för en sysselsättningsmässig expansion inom näringslivet framgår av de beräknade förändringarna i antalet personer i arbetsför ålder enligt regionplanekontorets prognos. Siffrorna pekar på att en mindre gynnsam arbetskraftsbalans kommer att göra sig gällande under 1970-talet:

Åldersår	Prognos			Faktisk utveckling
	1950/60	1960/70	1970/80	1950/60
20—40 .....	—7 100	9 200	5 700	—9 100
40—60 .....	10 200	—1 200	—7 800	10 400
Totalt	3 100	8 000	—2 100	1 300

Folkökningen inom länet är begränsad till städerna jämte de större stadlika orterna, och landskommunerna har genomgående fått vidkännas betydande befolkningsförluster. Totalt sett visar folkmängdsförändringarna inom länets fyra naturliga topografiska huvudområden, att södra skogsbygden och norra bergslagsbygden är markanta förlustområden till skillnad mot slätten och västra bergslagsbygden. De senare områdena har under en följd av år kunnat redovisa betydande folkmängdstillskott. (Fig. 1)

# ÖREBRO LÄN

FOLKMÄNGDSFÖRÄNDRING ÅREN 1951-1960

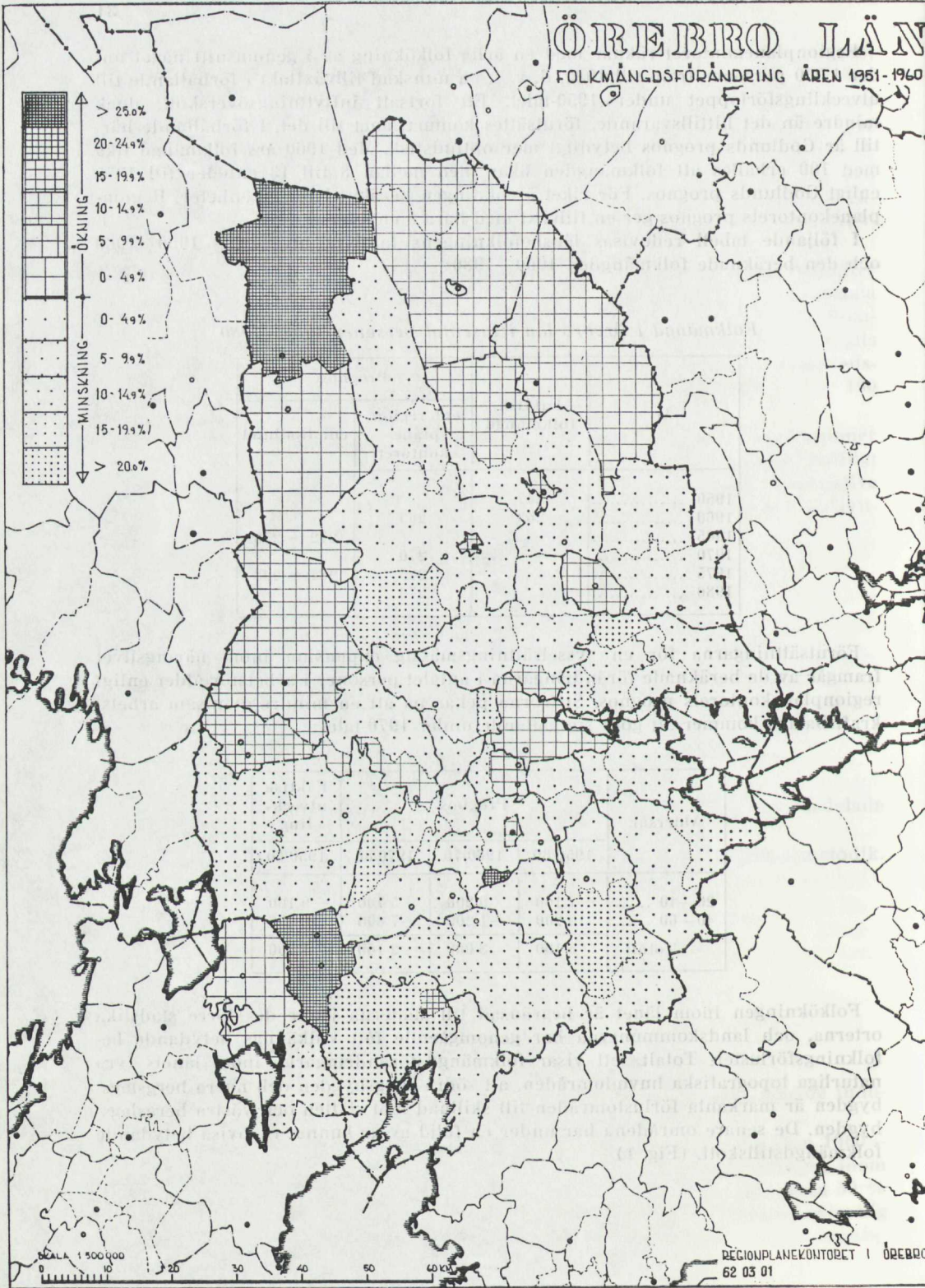
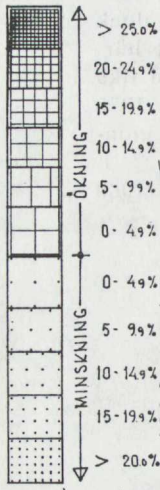


Fig. 1. Örebro län. Folkmängdsförändring åren 1951—1960.

REGIONPLANEKONTORET I ÖREBRO  
62 03 01



	Befolkning		Avstånd i km till Örebro
	1950	1960	
<i>Slätten</i>			
Örebro .....	67 200	75 400	
Kumla .....	8 900	10 000	20
Hallsbergs köp. ....	4 600	6 000	28
<i>Södra skogsbygden</i>			
Askersund .....	4 200	4 300	52
Laxå köp. ....	3 600	5 000	54
<i>Västra bergslagsbygden</i>			
Karlskoga .....	31 300	35 600	47
Degerfors köp. ....	8 200	9 500	55
<i>Norra bergslagsbygden</i>			
Lindesberg .....	5 300	6 000	45
Nora .....	3 500	4 100	38
Kopparbergs köp. ....	2 400	2 700	87
Hällefors köp. ....	6 000	7 900	84
Frövi köp. ....	2 600	2 900	29
Hela länet	247 000	263 000	

Länet har gamla traditioner som ett av landets mest industrialiserade områden och är för närvarande näst Västmanlands län det mest industrialiserade länet. De yrkesverksammas fördelning var 1950 i Örebro län och riket:

	Örebro län	riket
jordbruk med binär. ....	18	20
industri .....	51	41
samfärdsel .....	7	8
handel .....	13	16
offentliga tjänster .....	8	11
övrigt .....	3	4
	<u>100</u>	<u>100</u>

Såvitt kan bedömas har under 1950-talet ägt rum en inte oväsentlig minskning av industriandelen till fördel för de egentliga servicenäringarna. Sysselsättningsökningen inom länets industri, som är väl differentierad, var sålunda åren 1954—59 begränsad till 1 % mot 4 % för riket i genomsnitt och mot hela 13 % för Västmanlands län. Huvudsakligen synes den måttliga ökningen vara beroende av en pågående strukturrationalisering inom läder- och skoindustrien, med personalinskränkningar som följd.

Tätorternas näringsekonomiska struktur präglas i flertalet fall av industriens dominant roll. Utpräglade industristäder är Karlskoga och Kumla med över 70 % av befolkningen inom denna näringsgren. Som ledande centralort inom länet har Örebro ett stort inslag av servicenäringar, något som också gäller Nora, Lindesberg och Askersund (samtliga med omkring 40 % eller däröver).

### 3.21 Örebro län — omlandsförhållanden och regional indelning

Från geografisk-topografisk synpunkt har länet en naturlig indelning i fyra länsdelar: slätten, södra skogsbygden, västra och norra bergslagsbygden. Undersök-





# ÖREBRO LÄN

CENTRALORTER MED CENTRALITET ÖVER 5  
OCH OMLAND MED MINST 8 000 INVÅNARE  
METOD: GODLUND

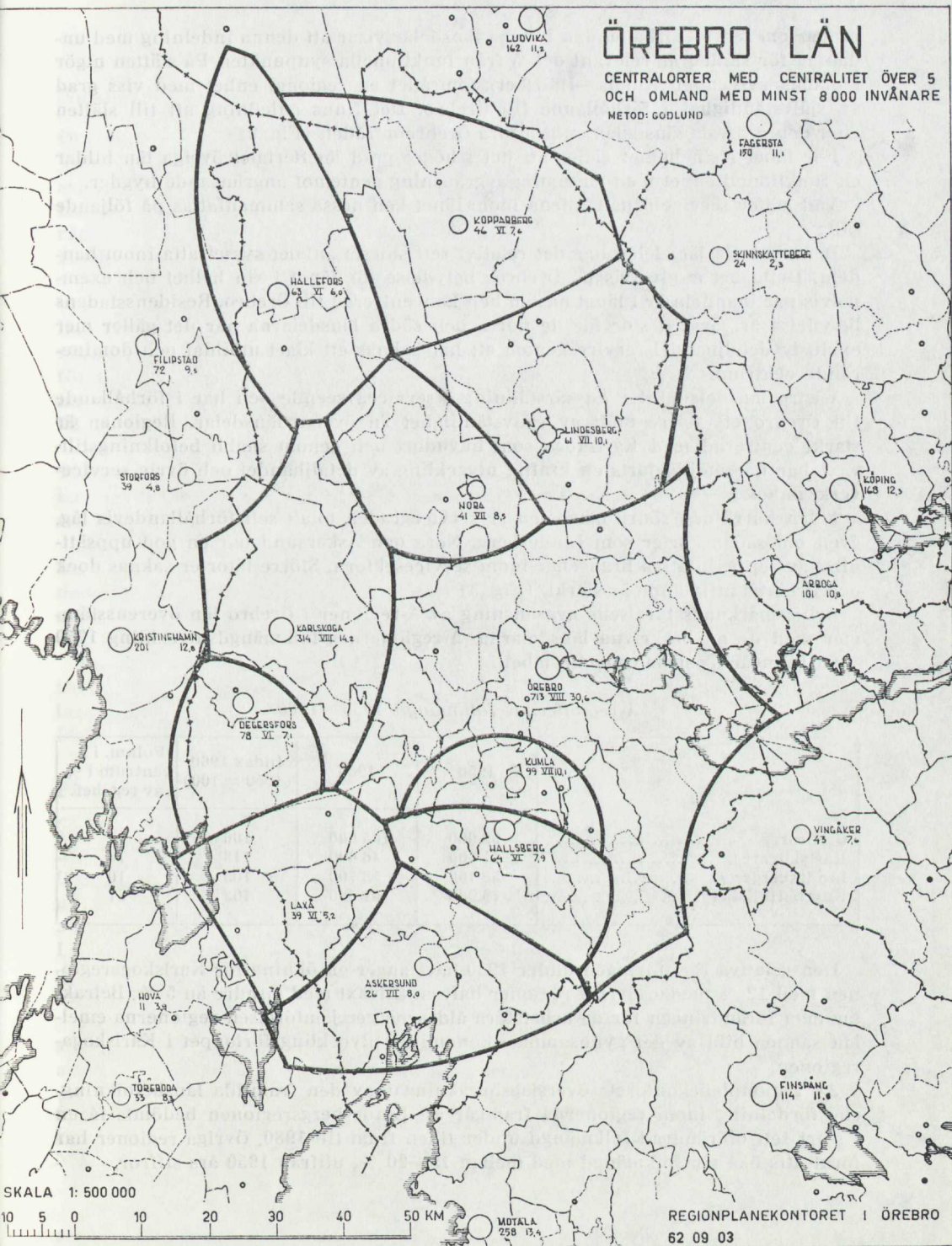


Fig. 3. Örebro län. Centralitetsförhållanden.

ningar om serviceförhållanden i dessa länsdelar visar att denna indelning med undantag för slätten är relevant också från funktionella synpunkter. På slätten utgör i många avseenden Kumla—Hallsbergs-området en regional enhet med viss grad av självständighet i förhållande till Örebro. Det finns anledning att till slätten eller den centrala länsdelen endast föra Örebroområdet. (Fig. 2)

För länet i sin helhet gäller att det i högre grad än flertalet övriga län bildar en funktionell enhet med en rimlig avgränsning gentemot angränsande bygder.

Vad gäller serviceförhållandena inom länet kan dessa sammanfattas på följande sätt:

Den centrala länsdelen har det relativt sett största antalet sysselsatta inom handeln. Detta beror givetvis på Örebros betydelse för länet i sin helhet och exempelvis partihandeln är i länet nästan helt koncentrerad till Örebro. Residensstadens betydelse är särskilt stor för de norra och södra länsdelarna när det gäller mer exklusiv detaljhandelsservice genom att här saknas ett klart utbildat och dominerande centrum.

Västra länsdelen intar en särställning i serviceavseende och har i förhållande till Örebro ett större mått av självständighet än övriga länsdelar. Regionen är starkt centrerad med Karlskoga som huvudort och genom snabb befolkningstillväxt har här möjliggjorts en kraftig utveckling av detaljhandel och övrig serviceverksamhet.

I den norra och södra länsdelen är servicegraden totalt sett förhållandevis låg, även om sådana orter som Lindesberg, Nora och Askersund har en god uppsättning av representativa branscher inom servicesektorn. Större tätorter saknas dock och Örebros inflytande är starkt. (Fig. 3)

Arbetsmarknadsstyrelsens avgränsning av A-regioner i Örebro län överensstämmer med de nu beskrivna länsdelarna. A-regionernas folkmängdsutveckling 1950—60 framgår av nedanstående tabell.

*A-regionernas folkmängd 1950—1960*

	1950	1960	Index 1960 (1950 = 100)	Folkm. i A- centrum i % av reg. bef.
Örebroreg. ....	99 900	105 600	106	71
Karlskogareg. ....	41 500	46 600	113	76
Lindesbergsreg. ....	55 700	58 700	105	10
Kumla/Hallsbergsreg. ....	49 900	51 600	103	31

Den relativa förändringen under 1950-talet anger en ökning för Karlskogaregionen med 12 % medan övriga regioner haft en tillväxt med mindre än 5 %. Betraktar man förändringen för de arbetsföra åldrarna ger jämförelsen regionerna emellan samma bild av det gynnsamma ekonomiska utvecklingsförloppet i Karlskoga-regionen.

Av regionplanekontorets överslagsberäkningar av den framtida länsbefolkningens fördelning inom regionerna framgår att Lindesbergsregionen bedömts få en i stort sett oförändrad folkmängd under tiden fram till 1980. Övriga regioner har förutsatts öka sin folkmängd med mellan 15—20 %, utifrån 1950 års siffror.



### 3.22 Örebro — beskrivning (folkmängd 1960 75 400)

#### Nuvarande förhållanden och utvecklingstendenser

Örebro har till skillnad mot andra städer i motsvarande storleksklass — t. ex. Västerås och Linköping — genomgått en förhållandevis jämn utveckling under de senaste två decennierna, varvid tillväxttakten gradvis minskat under 1950-talet. Genom inkorporeringar under perioden har staden tillförts betydande markområden och ett befolkningstillskott om drygt 5 000 personer. Folkmängden uppgick 1940 till 48 900, 1950 till 67 000 och 1960 till 75 400.

Näringslivet är mångsidigt och kännetecknas av den väl utvecklade industrien vid sidan om ett betydande handels- och administrationsinslag. Under 1950-talet har näringsstrukturen undergått förskjutningar i riktning mot ökad differentiering genom att industriens betydelse för sysselsättningen minskat betydligt till förmån för handel och offentlig tjänst. Mellan åren 1950—59 minskade industriens andel av de sysselsatta från 52 % till 46 %, medan handeln ökade sin andel från 22 % till 25 % och offentliga tjänster från 13 % till 14 %.

Sysselsättningsgraden för den kvinnliga befolkningen är förhållandevis hög; 1950 var 38 % av samtliga kvinnor i åldern 15—65 år förvärsarbetande. Här kan också nämnas att Örebro har ett inte oväsentligt kvinnoöverskott och därmed en könsproportion, som något avviker från genomsnittet för rikets större städer.

Örebro har ett påtagligt funktionsmässigt samband med länet i sin helhet, vilket framstår som en på näringsgeografiska grunder väl anpassad region omkring staden. Dess strategiska läge framgår av att inom reseavståndet för en timmes resa med tåg var 1955 186 000 personer bosatta, medan motsvarande för resa med bil var 250 000.

Enligt prognoser för stadens framtida utveckling, utförda inom regionplanekontoret, har folkmängden beräknats öka till 81 000 år 1970 och 85 000 år 1980. Antagandena grundas därvid väsentligen på att det hittillsvarande lugna utvecklingsförloppet kommer att råda också i fortsättningen.

#### Planeringsförutsättningar

##### Grundförhållanden

Stadsområdets grundförhållanden har undersökts genom stereoskopisk analys av flygkartor samt genom detaljundersökningar av planerade bostadsområden. Med undantag för grusåsarna och en del mindre partier inom olika stadsområden består marken av lera med ett måttligt djup till fast botten, vanligen 6 à 7 meter. Leran kan normalt belastas med lätta en- och tvåvåningsbyggnader på plattor, medan vanliga trevåningshus och högre byggnader kräver pålning. Grundförhållandena är således relativt ogynnsamma.

Stadsområdets naturliga avrinningsriktning är mot Hjälmarren. I väster begränsas utbyggnaden f. n. av en vattendelare. En fortsatt exploatering västerut kräver alltså särskilt pumpverk.

##### Klimat

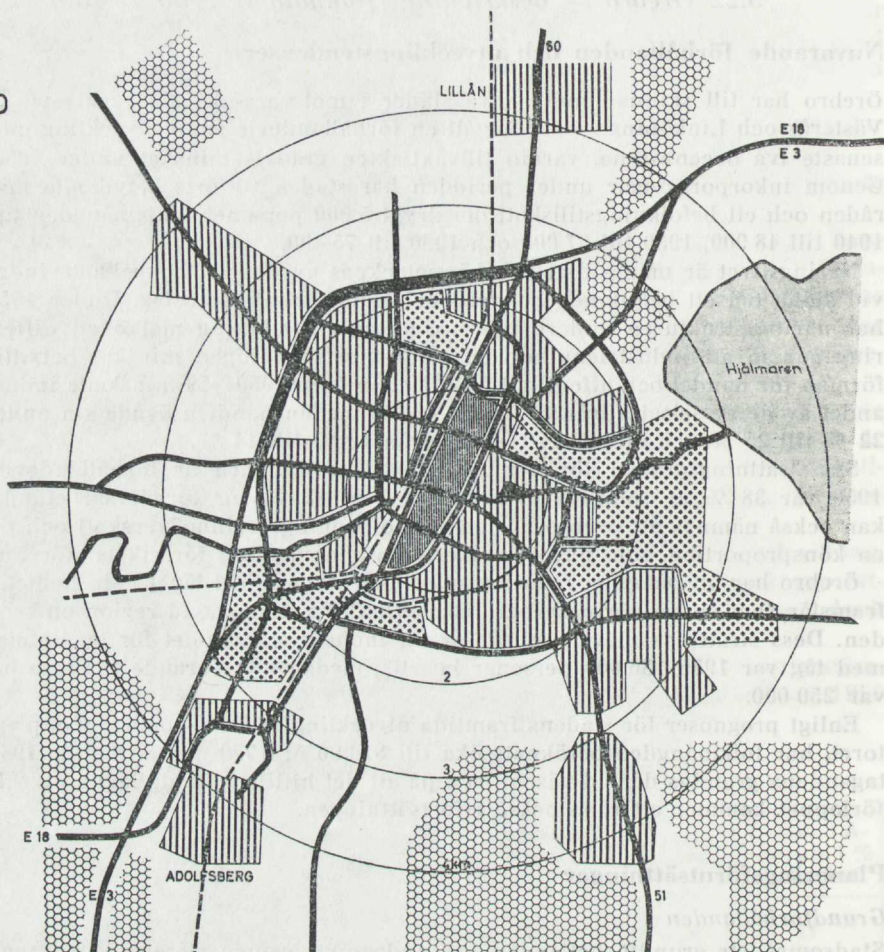
Frekvens av vindriktningar vid vindstyrkan över 6 m/sek.

NO	O	SO	S	SV	V	NV	N
3	2	1	1	7	9	2	1

Av meteorologiska förhållanden, som inverkar på planläggningen, kan nämnas att området, som sträcker sig från Hjälmarren ned till dalgången sydost om staden, tidvis besväras av dimma och nattfrost.



ÖREBRO  
GPL.



tillkom-  
mande  
arealbehov

20 000 tj. män

5000 tj. män

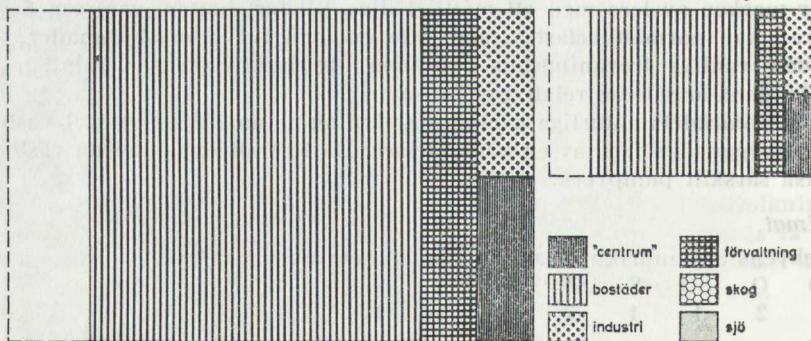


Fig. 4.



### Planstruktur

Stadens cityområde är koncentrerat omkring stråket Storgatan—Drottninggatan, där förvaltning, affärer, kontor, biografen, hotell, restauranger samt järnvägs- och busstationer ligger väl samlade.

Industriområden av större omfattning ligger relativt centralt i de östra, norra och sydvästra stadsdelarna. Bostadsområdena har vuxit ut tämligen koncentriskt omkring cityområdet. Det är först under senare tid, som nya bostadsområden utbildats i stråk i radiell riktning.

### Arbetsområden

Det centrala arbetsområdet har inventerats och studerats år 1960. Cityområdet har avgränsats med utgångspunkt från inventeringen och omfattar sammanlagt 85,6 ha tomtyta. Totala nettovåningsytan är 828 000 m<sup>2</sup>.

Bostadsytan utgjorde 47,6 % av nettovåningsytan eller 394 000 m<sup>2</sup> och antalet boende var 13 600 d. v. s. 29 m<sup>2</sup> nvy per person eller uppskattningsvis 0,67 boende per rumsenhet. Antalet företag var ca 1 700 med en total lokalyta på 434 000 m<sup>2</sup>.

Totalt beräknas behovet av lokalyta inom cityområdet år 1980 ökas med 30 % eller 120 000 m<sup>2</sup> och antalet sysselsatta med 17 % eller 2 350 personer. Centrumplanen färdigställdes i oktober 1962.

### Yttre arbetsområden

Nya större industriområden är förlagda i tre huvudriktningar utanför stadskärnan; i norr Hjärsta och Hagaby, i sydväst och söder Aspholmen och Ekäng, i öster Österängen och övriga områden i Almby. Områdena är till stor del redan utbyggda. Samtliga områden har spårförbindelser.

Exklusive kommunaltekniska anläggningar är den totala arealen industrimark enligt generalplanen 315 ha. För ytterligare expansion finns lämplig mark att tillgå såsom t. ex. i norr slätten mellan Kävövägen och Vivalla by norr om Västerleden. Aspholmens industriområde kan utvidgas åt väster och sydväst.

En utvidgning av de östra områdena anses vara mindre lämplig framför allt med tanke på avstånd till nuvarande bostadsområden och på transportvägarna, som måste gå genom staden för att nå riksvägnätet. Sjötransporten via Hjälmar kanal, som f. ö. saknar praktisk betydelse för industrien kan emellertid visa sig lämplig för oljedistributionen. Lämpligt läge för olje- och ev. kolupplag skulle i så fall vara inom hamnområdet vid Oset norr om Svartåns utlopp, där några oljecisterner byggts. Lagringen av olja för fjärrvärmeverket sker f. n. i Norrköping och oljan transporteras per bil och järnväg.

### Förvaltning m. m.

De kommunala förvaltningsorganen är väl samlade inom cityområdet. Lokalfrågorna har i allmänhet blivit tillfredsställande lösta under senare år. Tullkammare, post- och televerken, de socialvårdande organen samt polisverket har nya lokaler liksom landstinget. Länsstyrelsen planerar nybyggnad.

### Trafikområden

Stadens infartsleder är:

Arbogavägen E 3/E 18

Hovstavägen riksväg 60

Karlskogavägen E 18

Mosåsvägen E 3

Hjälmarvägen länsväg 207

Norrköpingsvägen riksväg 51

Ekersvägen



I sin beskrivning av ett preliminärt förslag till vägnätsplan för Örebro län framför regionplanekontoret följande synpunkter som direkt berör stadens trafikplan:

»Med hänsyn till stadens utveckling och den passerande trafikens snabba tillväxt synes det föreslagna läget av förbifartsleden böra omprövas. I första hand bör en förflyttning ca 2 km västerut och en eventuell dragnings öster om staden undersökas. Under alla omständigheter bör ett reservat i lämpligare läge säkerställas.

Enligt förslaget till stomvägnät är riksvägen 60 dragen över Ervalla och fyrfilig från Örebro till trakten av Hovsta. Enligt aktuell vägplan kommer riksvägen att i trakten av Hovsta gå väster om nuvarande väg mot Axhammar. Detta förslag har uppgjorts enl. Örebro stads önskan att föra trafiken öster om järnvägen. Enligt destinationsundersökningen är den trafik från norr som skulle passera staden nu rätt betydande och kan antas växa relativt mer än den som har sitt mål i staden. Den övervägande delen av denna trafik kommer från orter bortom Ervalla. Den del av den långväga trafiken, som skall till Örebro centrum torde vara obetydlig i förhållande till den av staden alstrade öst—västliga trafiken. Det synes ofrånkomligt att staden ändock ordnar öst—västliga förbindelser av sådan kapacitet att trafiken till staden från orter bortom Axbergshammar utan olägenhet kan utnyttja dessa. Förslaget redovisar därför en trafikled (stomväg) helt väster om järnvägen och väster om sjön Lången samt en lokal och regional huvudled för trafik till förorterna och vidare över Ervalla. Vid Frövi anknyts till föreslagen ny sträckning av väg 249. Vägnätet norr och söder om Örebro blir härigenom konsekvent differentierat i vägar för längre och snabbare trafik och i vägar för lokal och långsammare trafik.»

Trafikledsplan för staden har upprättats av VBB och är för närvarande under publicering. Planen gäller en befolkning av ungefär 95 000 invånare och en biltäthet av 400 bilar per 1 000 invånare. Den förutsätter att utnyttjandet av bilarna i huvudsak blir detsamma som år 1957, då en omfattande trafikundersökning utfördes i staden. En ekonomisk analys har visat att en utbyggnad av trafiklederna så att sådant bilutnyttjande blir möjligt är ekonomiskt gynnsamt.

Trafikledsplanen visar leder dels för biltrafik dels för gång- och cykeltrafik. Planen föreslår trafikleder, som tangerar centrum på alla sidor. De centrala butiksgatorna, Storgatan och Drottninggatan, skall så småningom kunna friläggas från biltrafik.

### *Kollektiv trafik*

*Lokal busstrafik.* Busslinjernas sträckning är f. n. helt radiellt inriktad och samtliga linjer passerar gatudelen Storgatan—Drottninggatan inom cityområdet. Genomsnittligt max. gångavstånd är ca 400 meter. Busslinjerna skall enligt trafikledsplanen tills vidare ligga kvar i dessa gator. Då biltrafiken avstänges där får närmare övervägas om busslinjerna skall ligga kvar eller överflyttas på de centrumtangerande lederna.

*Förortstrafik.* Den reguljära busstrafiken, som berör Örebro omfattar f. n. 33 linjer från fyra skilda busstationer. Enligt planerna skall en gemensam busstation för förortstrafiken anläggas vid Centralstationen.

*Järnvägstrafik.* Någon utbyggnad av linjenätet kan ej förväntas. Pålsbodabanan kommer att läggas ned. Utbyggnaden av spår till industriområdena möter inga väsentliga svårigheter.

*Flyg.* Det befintliga flygfältet är planerat med en öst—västlig huvudbana med måtten  $300 \times 1\,000$  m samt två sekundära, korsande banor med måtten  $200 \times 900$  meter. I generalplanen reserverar man sig för möjligheten att flygfältet kan tas i anspråk för annat ändamål, varför möjligheterna att knyta an till stadens gatunät i flera punkter hållits öppna.



### *Tekniska anordningar*

Generalplaner för vatten och avlopp har utarbetats av byggnadskontoret jämsides med generalplanen. Grundvattentäkterna som är belägna väster om Hästhagen vid Skråmsta och nordväst om Eker är undersökta genom VBB. Några kapacitetsproblem torde inte föreligga, då Svartåns vatten kan filtreras genom grusåsarna.

Fjärrvärmeverk har uppförts mellan Svartån och Svartåbanan omedelbart utanför Västerleden. Detta har f. n. en utgående effekt av ca 60 Megacal. och kan utbyggas till en utgångseff. av 180—220 Megacal, vilket skulle täcka en fördubbling av stadens befolkning. Vid en sådan utbyggnad skulle man dessutom genom ångkraftverk kunna göra staden praktiskt taget självförsörjande med elenergi enligt uppgift från industriverkschefen.

Vissa planer finns på ett atomvärmeverk, som preliminärt tänkes förlagt sydost om staden. Reningsverk för höggradig rening har byggts strax söder om Oset.

### *3.23 Örebro — inflyttning av 20 000 statstjänstemän*

#### *Ortens storlek*

Valet av Örebro som förläggningsort för statsförvaltningen torde sannolikt innebära, att det sammanlagda befolkningstillskottet för stadens del blir större än vad som svarar mot den generellt i samtliga modeller antagna multiplikatoreffekten 4. Genom sin storlek, struktur, läge och kommunikationsmässiga samordning med riket erbjuder Örebro lokaliseringspolitiska fördelar, som i händelse av tillskott av statsförvaltning kan förutses bli särskilt markerade. Vid sidan av denna allmänna och av naturliga skäl mycket osäkra bedömning och kvantifiering av följdverkningarna av en framtida lokaliseringpolitisk situation står det emellertid klart, att *oavsett grupperingen av statsförvaltningen i en mellansvensk region* får Örebro — residensstad och ledande centralort — del av den samlade effekten, som följer med den nödvändiga utbyggnaden av å ena sidan läns- och landstingsförvaltningen samt å andra sidan den kulturella servicen och det högre undervisningssystemet inom regionen. Därtill kommer att en stor utflyttning till Örebro kräver högst avsevärda personalförstärkningar inom den kommunala administrationen.

Det här antydda pekar på att en uppskattning av det sammanlagda tillskottet av befolkning till ca 80 000 personer i varje fall inte är för lågt räknat i denna modell. Detta innebär att om hänsyn också togs till stadens egenutveckling fram till mitten av 1970-talet skulle Örebro därmed bli en stadsbygd med ca 160 000 invånare, d. v. s. landets fjärde storstad.

#### *Näringsgeografisk struktur m. m.*

Den sammanlagda sysselsättningsökningen kan uppskattas till ca 40 000 förvärvsarbetsbetande, motsvarande en genomsnittlig sysselsättningsgrad på 50 % av det totala befolkningstillskottet. För detta antagande om en förhållandevis hög sysselsättningsgrad talar väsentligen två skäl, nämligen *dels* det förhållandet att statsförvaltningen och kanske i ännu högre grad nyetablerade serviceverksamheter av olika slag ger upphov till en kraftig rekrytering av kvinnlig arbetskraft och *dels* att åldersfördelningen sannolikt kännetecknas av en anmärkningsvärt låg andel personer i åldersåren över 65 år. Som jämförelse kan nämnas att regionplanen för Stockholmstrakten räknar med att sysselsättningsgraden här utgör 45 % av befolkningen år 1990 mot 50 % år 1950.

Varje försök att beräkna sysselsättningens fördelning på olika näringsgrenar måste självklart bli behäftat med betydande felmarginaler. En rimlig utgångs-



punkt för denna fördelning synes dock vara att antaga att staden i funktion efter genomförd utflyttning har »normala» andelar av den totala sysselsättningsvolymen inom handel och samfärdsel, d. v. s. inom delar av servicesektorn. Här antages sålunda att inom handel är 25 % av de förvärvsarbete och inom samfärdsel 7 % sysselsatta. Utifrån dessa antaganden kan ett tillskott av 40 000 sysselsatta, varav drygt hälften är verkamma inom statsförvaltningen (ungefär 10 % av den utflyttade statsverksamheten faller inom industri) i grova drag tänkas bli fördelat på de viktigare näringsgrenarna enligt följande:

	Utflyttningsgruppen	Övriga
industri och hantverk	2 000	5 500
samfärdsel		2 500
handel		9 000
off. tjänst		
därav utflyttade verksamh.	18 000	
övriga, främst kom. och prov. förvaltning		3 000
Summa sysselsatta	20 000	20 000

De förskjutningar i Örebro's näringsstruktur, som kan förväntas äga rum till följd av ovan angivna fördelning på näringsgrenar är avsevärda. Om hänsyn också tages till egentuvecklingen och dess tendenser till ökad differentiering inom näringslivet, erhålles att industriens betydelse för sysselsättning skulle minska från 53 % år 1950 (46 % år 1959) till ca 35 %, medan offentlig tjänst skulle öka från 13 % år 1950 (14 % år 1959) till ca 35 %. Antalet förvärvsarbete i Örebro har därvid uppskattats till närmare 80 000.

Den hushållsbildning, som har samband med utflyttningen har sina särdrag genom att bl. a. civilståndsfördelningen och näringsstrukturen avviker från »normalfallen». Ökningen av antalet hushåll kan uppskattas till 30—35 000, motsvarande på ett ungefär det lägenhetsbehov, som förläggningen till Örebro kan förutses generera. Andelen enpersonshushåll torde vara större än vad som vanligen är fallet, medan de större hushållstyperna kan antagas vara underrepresenterade.

### *Social struktur*

Samtidigt som i många avseenden djupgående förändringar gör sig gällande beträffande stadens närings- och befolkningsstruktur aktualiseras också konsekvenser av sociologisk natur. Å andra sidan är dessa följdverkningar betydligt svårare att få något grepp om, eftersom problem av denna art är föga studerade. För en stad av Örebro's storleksordning torde dessa problem dock ha en begränsad räckvidd i jämförelse med vad som kan vara fallet vid förläggning av större utflyttningsenheter till mindre städer. I hög grad är dessa förhållanden givetvis betingade av behovstillfredsställelsen av trivselanordningar och utbildningsinstitutioner av skilda slag.

### *Tätortshierarkien och balansen i arbetsmarknaden*

Utvecklingen av Örebro till rikets andra huvudstad kommer att medföra vittgående konsekvenser för regionbildningen och centralortssystemet i stora delar av Mellansverige. På arbetskraftens rörelse lika väl som på inköpsresorna i denna landsdel kan förväntas att Örebro får ett likartat inflytande som Stockholm,



Göteborg och Malmö har inom sina resp. landsdelar. Det måste förutsättas att huvuddelen av det beräknade tillskottet av 40 000 sysselsatta kommer att rekryteras utanför länet/regionen.

Av regionplanekontorets prognos för länet framgår att antalet personer i åldrarna 20—65 år har beräknats öka med ca 6 000 under perioden 1960—80. Enligt Gulbrandsens prognos skulle antalet män i åldern 15—65 år öka under tiden 1960—75 med 7 000 och antalet kvinnor i dessa åldrar med 3 000.

Lokaliseringseffekten av utflyttningen måste bedömas i hela sin räckvidd, d. v. s. med avseende på sannolika förändringar i näringslivets utvecklingsbetingelser inom landet i övrigt. Möjligheterna att i kvantitativ form göra en sådan översiktlig bedömning kan betraktas som goda, eftersom rätt ingående studier rörande migration och pendelvandringar utförts under 1950-talet och undersökningsmetoderna för fortsatta studier är väl prövade.

### *Urbaniseringsutvecklingen*

Förläggningen av statsförvaltningen till Örebro skulle leda till att staden både i fråga om storlek och funktion utvecklas till en motpol till Stockholms-området i det expansiva häftet av mellansvenska industristäder omkring Mälaren. Ytterligare kraft ges därmed åt den utveckling, som här anses tendera att funktionellt koppla samman tätortsbebyggelsen till en framtida Mälarstad. Decentraliseringen från Stockholm till Örebro har följaktligen den effekten att kraftiga incitament till centralisering och ökad urbanisering skapas i ett redan tidigare expansivt område med centralt läge.

### **Plankonsekvenser**

Det torde inte vara möjligt att utan mycket inträngande planstudier och beräkningar rörande kapacitetsfrågor bedöma vilka konsekvenser alternativet 20 000 skulle innebära för stadens struktur och tekniska organisation.

Genom stadens ställning som regionalt centrum och den snabba ökningen av biltätheten har vissa stadsbyggnadstekniska problem blivit akuta. Dessa problem, som är aktuella i alla våra större och medelstora städer, kan utan inbördes gradering sägas vara:

1. Utbyggandet av nya bostadsområden.
2. Anpassningen av det lokala gatunätet till en växande biltäthet.
3. Ombyggnaden av ett tidigare lokalt, äldre centrum till ett bilbetjänt nytt centrum, dimensionerat för en regional kundkrets.

Av dessa uppgifter är det främst de två senare som bjuder de svåraste tekniska och ekonomiska problemen, därför att såväl trafik- som cityfunktionerna kräver utrymme inom de delar av staden, där fastighetsvärdena är högst och där de fastighetsjuridiska problemen är mest komplicerade.

Trafikledsplanen som upprättats för staden, innebär ett långsiktigt och kostsamt investeringsprogram för inlösen av fastigheter, byggandet av nya gator samt broar och viadukter.

Cityområdets expansion bör av flera skäl ske i direkt anslutning till det existerande koncentrerade centrumområdet, d. v. s. i huvudsak utefter Drottninggatan—Storgatan, vilket innebär att bostäder och industriella verksamheter får lämna plats för butiker, kontor och allmänna lokaler.

Staden har genom den s. k. Södersaneringen tagit ett tämligen radikalt grepp för att möta detta expansionsbehov. Därvid har emellertid ekonomiska övervä-



ganden lett till att exploateringen blivit högre än vad som vore önskvärt samt att sammanblandningen mellan cityfunktioner och familjebostäder konserverats.

Örebros planläggningsberedskap är synnerligen hög, dels genom det regionplanearbete som bedrivs i landstingets regi, dels genom det kontinuerliga planarbete av översiktlig och konkret natur, som stadens egna kontor handhar. Genom detta fördelaktiga planeringsläge torde det vara möjligt att någorlunda tillfredsställande överblicka konsekvenserna från teknisk synpunkt av en snabb befolkningsökning med ca 15—20 000 personer. Vid större inflyttningar ökar också svårigheten att bedöma deras verkan och vid tillskott, som motsvarar en fördubbling eller mera, blir situationen sådan att noggrannare detaljstudier fordras för en bedömning.

Rent planmässigt syns Örebro erbjuda goda möjligheter för en avsevärd utbyggnad söderut. Mot öster begränsar Hjälmarén, mot norr och väster E 3, vilken dock med fördel kan flyttas i en båge ytterligare västerut och därigenom inhägnas nya exploateringsområden.

Söder om själva stadskärnan har flygfältet, som ej utnyttjas för reguljärt trafikflyg, i tidigare planer reserverats för ev. uppkommande behov.

Ytan är här tillräcklig för statsverkens kontor, även om man räknar med relativt låg exploatering. Grunden är visserligen inte den allra bästa, lera till 6—7 meters djup, men samma förhållanden råder praktiskt taget överallt på Örebroområdets planare delar. Ytterligare söder om flygfältet blir terrängen kuperad och här finns god byggnadsmark för nya bostadsområden. Dessa arealer jämte ännu icke utbyggda markreserver i övriga stadsdelar samt ev. även i I 3:s övningsområden ger plats för de bostäder, som inflyttningsenheten kräver.

Av de tre stora industriområdena på norr, i sydväst och sydost har i vart fall det norra goda expansionsmöjligheter och det sydvästra synes även kunna utvidgas avsevärt.

Övriga speciellt ytkrävande anläggningar, som ev. universitet och flygplats, fordrar särskilda program för att kunna lokaliseras. I detta modellstudium har dessa frågor emellertid ej ansetts böra konkretiseras. Några hinder för deras anläggande kan emellertid ej anföras. De tekniska anläggningarna som reningsverk, värmeverk, elverk etc. kan alla byggas ut till behövlig kapacitet. Vattenförsörjningen är däremot mer problematisk och kräver ytterligare omfattande utredningar.

De från personalsynpunkt viktigaste fördelarna med en samlad inflyttning till Örebro synes vara i första hand att staden genom sin storlek och servicerikedom kan erbjuda vissa attraktiva fördelar. Inte minst inverkar härvid den relativa närheten mellan bostad och arbetsplats liksom även närheten arbetsplats—centrum. Alla detaljhandelns branscher finns representerade, konserthus finns, museum och teater är under byggnad.

Stadens omedelbara omgivningar är emellertid mindre lockande som strövområden, Närkeslätten är blåsigt och otrivsamt. Kilsbergen erbjuder däremot omtyckta fritidsområden med badsjöar och vissa möjligheter till sommarbebyggelse. Badmöjligheterna för utomhusbad i stadens närhet är dåliga, man planerar emellertid att bygga bassängbad i flera stadsdelar. Det s. k. Gustavviksbadet omedelbart sydväst om staden vid infarten från E 3 söderifrån har nyligen iordningställts. Hjälmarén erbjuder inga badmöjligheter i stadens omedelbara närhet.

Som sammanfattning kan sägas att Örebro av allt att döma har plantekniska förutsättningar att kunna ta emot ett avsevärt befolkningstillskott. Problemen är här av övervägande praktisk-ekonomisk natur. De personella resurserna är givetvis otillräckliga, men den administrativa apparaten kan med säkerhet byggas ut



tillfredsställande. Kraven på närhet mellan bostäder, arbetsplatser och centrum kan tillgodoses under vissa förutsättningar. Möjligheterna till rekreation och friluftsliv i stadens omedelbara grannskap är begränsade.

### 3.24 Lindesberg — beskrivning (folkmängd 1960 5 800)

Staden är under utveckling till ett viktigt regionalt centrum i länets/Örebroregionens norra del med en omlandsbefolkning, som är nära tiofaldigt större än centralortens (regionens folkmängd 1960/61 58 700). Ett gymnasium har förlagts till staden och en kraftig utbyggnad av lasarettet har även genomförts. Den snabba tillväxten framgår av att Lindesberg sedan 1930-talets början har nära fördubblat sin folkmängd, som vid årsskiftet 1960/61 uppgick till nära 6 000 personer. Med denna utveckling och förstärkning av servicefunktionerna har följt en i förhållande till Örebro ökad grad av självständighet i funktionell mening, något som för övrigt är särskilt utmärkande för Karlskogaregionens del. Parallellt med Lindesbergs tillväxt ökar också befolkningen i det stora flertalet av omlandskommunerna, där industri och bergshantering i stor utsträckning bestämmer sysselsättningen och den ekonomiska strukturen. Av Lindesbergsregionens sammanlagt elva omlandskommuner redovisar endast tre kommuner vikande befolkningstal under 1950-talet.

Enligt Gulbrandsens prognos för Lindesbergsregionen kan antalet personer i åldern 15—65 år väntas minska något under perioden 1960—75, en minskning som dock enbart gäller de högre åldersåren.

År	Förändring 1960—75		
	Män	Kv	Summa
15—40	500	800	1 300
40—65	—700	—700	—1 400
Summa	—200	100	— 100

Vad gäller stadens näringsliv är industrien i jämförelse med genomsnittet för rikets städer överrepresenterad medan servicenäringarna i motsvarande utsträckning är underdimensionerade. 1950 sysselsatte industrien 58 %, handeln 20 %, samfärdseln 6 % och offentlig tjänst 11 % av samtliga förvärvsarbetande. Den kvinnliga yrkesverksamhetsgraden är rätt normal; 1950 var 30 % av antalet kvinnor i åldern 15—65 år i förvärvsarbete.

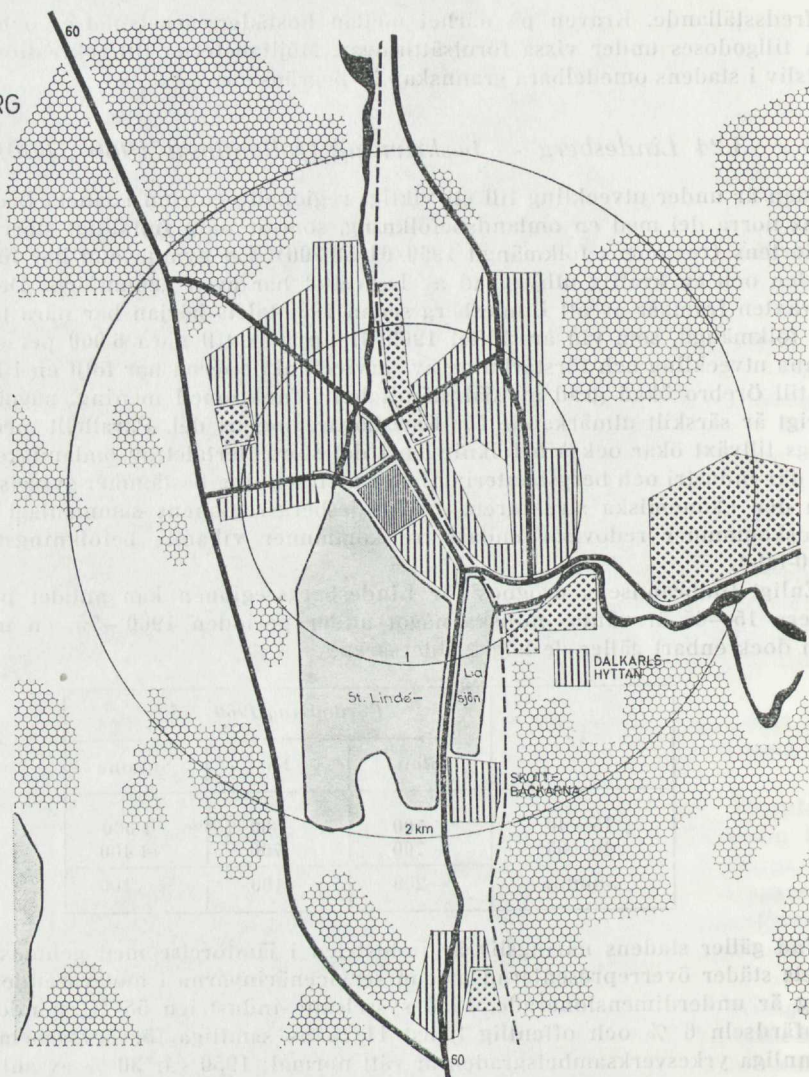
#### Planeringsförutsättningar

Förslag till generalplan för Lindesbergs stad och del av Linde kommun upprättades av regionplanekontoret åren 1950—55. Kontoret har även gjort utredningar om folkmängd och näringsliv i Linde kommun.

#### 1. Av naturen och miljön givna förutsättningar

Staden Lindesberg är belägen vid Stora och Lilla Lindessjöarna i Arbogaåns vattensystem. Den är sedan gammalt centralort i Linde bergslag och fick sina stadsrättigheter år 1643. Omedelbart utanför stadsgränsen ligger Dalkarlslytte Bruk, tidigare hytta numera huvudsakligen sågverk. I samma riktning utmed riksväg 60 har en viss begränsad förortsbildning ägt rum.

LINDEBERG  
GPL.



tillkom -  
mande  
arealbehov

5000 tj.män

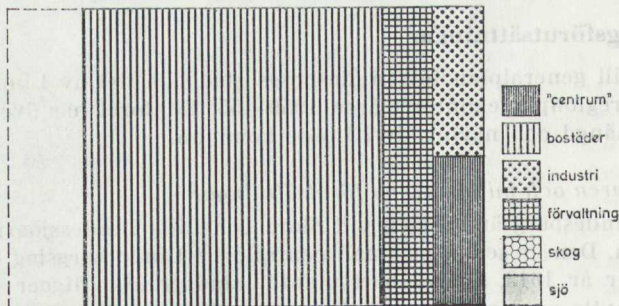


Fig. 5



»Kommer man söderifrån över näset mellan Stora och Lilla Lindessjöarna möter man en stadsbild som få svenska städer har en motsvarighet till. Där finns samspelet mellan byggnader och vatten, den dominerande kyrkan, de små i färg och form rikt varierande huskropparna och den lummiga grönskan — de visuella komponenterna i stadskärnans miljö. De enskilda byggnaderna saknar med få undantag arkitektoniskt eller kulturhistoriskt intresse. Det är inte särskilt angeläget att söka bevara så många som möjligt av dem. Väsentligt är att vid förnyelsen bibehålla och om möjligt än mer accentuera den rikedom på upplevelser, som stadskärnan trots sin litenhet och stadsplanens rätvinkliga ruttmönster erbjuder.»

Denna karakteristik av stadsmiljöns egenart avser i generalplanen centrumområdet men kan med skäl avse all fortsatt utbyggnad utmed sjöarna. Grönskan, kontakten med vattnet och bebyggelsens skala är så pass väsentliga faktorer att stadens utbyggnadsmöjligheter kan sägas vara begränsade av i vad mån de kan beaktas. Detta med hänsyn dels till invånarnas egen trivsel och känsla för stadens miljö, dels också med tanke på stadens attraktivitet som inflyttningsort.

För närvarande bor ca 30 % av stadens befolkning i centrum. Lägenheterna i en- och två-familjshus uppgick år 1945 till 56,5 % av samtliga. Den absoluta minskningen av lägenhetsantalet i tvåfamiljshus gör emellertid att denna relativa andel kommer att minska till 40—50 % enligt alternativa beräkningar.

Stadens struktur är rationellt enkel. Mellan järnvägen och den andra trafikpulsådern, Kristinavägen, ligger ett band av industri och hantverk. På andra sidan Kristinavägen ner mot sjön ligger stadens city. På var sin sida om detta produktiva, merkantila, administrativa och kulturella centrum ligger två i huvudsak jämnstora bostadsområden. Bostadsbebyggelsen inom dessa utgöres av villor och ett fåtal hyreshus, som i skala väl anpassats till omgivande bebyggelse. Generalplaneförslaget innebär en måttlig komplettering och utfyllnad av befintliga bostadsområden med ny bebyggelse som betjänas av redan befintliga vägar och ledningar.

### 3.25 Lindesberg — inflyttning av 5 000 statstjänstemän

#### Ortens storlek

Det inflyttningsexempel i vilket Lindesberg ingår förutsätter en spridning av statsförvaltningen till Örebro och orter på ett avstånd från Örebro på högst omkring 4 mil. Det behöver knappast sägas att med tanke på pendeltrafikens ökande omfattning och de skillnader i service- och miljöförhållanden, som föreligger mellan orterna är möjligheterna att överblicka bosättningens och arbetsplatsernas fördelning starkt begränsade. Ett antagande om en generell multiplikator på 4 för samtliga förläggningsorter är med all sannolikhet behäftat med stora felmarginaler i detta grupperingsalternativ. För Lindesberg kan den multiplikativa effekten tänkas ligga inom intervallet 2,5—3,5, medan den för Örebro kan uppgå till mellan 4 och 6. I grova drag skulle befolkningstillskottet enligt detta inflyttningsexempel kunna beräknas ha nedanstående ungefärliga marginaler.

För att underlätta överskådligheten i beskrivningen har det ansetts lämpligt att i detta sammanhang också redovisa konsekvenserna för Kumla—Hallsberg, ehuru dessa orter närmare beskrives i det följande.

#### Befolkningstillskott

Lindesberg	12 000—18 000	( 5 000 tj.män.	Meff. = 2,5—3,5)
Kumla—Hallsberg	20 000—30 000	(10 000 »	Meff. = 2 —3 )
Örebro	20 000—30 000	( 5 000 »	Meff. = 4 —6 )



Med hänsyn tagen till orternas egenutveckling fram till mitten av 1970-talet kan totalfolkmängden uppskattas nå följande storleksordningar:

	Folkmängd	
	1960	efter inflyttning
Lindesberg	6 000	18 000— 24 000
Kumla—Hallsberg	16 000	36 000— 46 000
Örebro	75 000	95 000—105 000

#### Näringsgeografisk struktur m. m.

Med de förutsättningar modellen anger och med tillämpning av allmänna funktionsaspekter på orternas utbyggnad följer att deras näringsstruktur kommer att undergå genomgripande förändringar. I sina huvuddrag innebär dessa förändringar för Lindesberg och Kumla—Hallsberg att

industrin sysselsätter	20—30 %
off.tjänst sysselsätter	40—50 %
servicenärings i övrigt sysselsätter	30—35 %

I jämförelse med näringsstrukturen 1950 torde konsekvenserna för näringslivet vara mest omfattande för Lindesberg med den kraftiga utbyggnad som modellen här anger.

Vad gäller förändringarna i näringsstrukturen för Örebro del är dessa givetvis i detta fall mindre genomgripande än vad som diskuterades i modellen Örebro 20 000 tjänstemän.

Det torde stå fullt klart att en kraftig utbyggnad av orter som Kumla—Hallsberg och Lindesberg måste bedömas också från sociologiska synpunkter och särskilt som näringsstrukturen enligt ovan så påtagligt ger uttryck för den statliga förvaltningspersonalens dominans.

#### Tätortshierarkien och balansen i arbetsmarknaden

I sina huvuddrag råder här överensstämmelse med vad som anfördes i modellen Örebro 20 000 tjänstemän om konsekvenserna för regionbildningen och centralortssystemet i stora delar av mellansverige. Den i detta fall något mindre utbyggnaden av Örebro torde härvidlag inte vara av någon avgörande betydelse och ej heller att delar av statsverksamheten förlägges till orter i Örebro närhet. Å andra sidan är det rätt uppenbart att utbyggnaden av orter, som ligger helt inom ramen för Örebro regionala dominansområde medför komplicerade regionplaneproblem vid sidan om de redan nu aktuella. Detta nödvändiggör att det samtidigt med de mer storlinjiga landsdelsregionala bedömningarna sker ett ingående studium av följdverkningarna av att närliggande, snabbt växande orter kommer att fungera som satellitstäder till Örebro och därmed ge Örebro-området formen av samlad stadsbygd.

#### Urbaniseringseffekten

Vad som i detta avseende framhölls i modellen Örebro 20 000 tjänstemän torde äga giltighet också i händelse av spridning av förvaltningsenheter på flera orter inom Örebroregionen. Skillnaderna mellan de alternativa grupperingarnas konsekvenser för urbaniseringsförloppen inom *dels* den mellansvenska regionen omkring Örebro och *dels* det större mellansvenska området har sannolikt mer karaktären av grad- än artskillnader.



## Plankonsekvenser

Miljömässiga och vissa geografiska förhållanden gör att en utbyggnad av större omfattning förefaller olycklig. Den för staden naturligaste utbyggnaden synes vara runt Stora Lindesjön. Riksvägen 60 skall enligt planerna förläggas väster om sjön, vilket skulle betyda god kontakt mellan riksvägsnätet och stadens nya utbyggnadsområden. Dessutom skulle en ny förbindelse mellan Nora och Lindesberg avsevärt förkorta avståndet mellan de bägge städerna.

I detta alternativ där till Lindesberg skulle förläggas 5 000 tjänstemän, eller i runda tal 15—20 000 personer, förefaller det angeläget att söka en annan lösning än att addera detta befolkningstillskott till enbart Lindesberg. Det bör undersökas huruvida en helt ny stadsbildning inte vore mera lämplig i detta område, varvid Nora och Lindesberg kunde ingå som bostadsorter i en serie sådana runt en samlad anläggning av förvaltningslokaler. Detta har emellertid ej studerats.

### 3.26 Kumla-Hallsberg — beskrivning (folkmängd 1960: Kumla 9 800, Hallsberg 6 000).

Kumla och Hallsberg i kombination är servicecentrum för befolkningen i länets/Örebroregionens södra del. Båda orterna, men i synnerhet Hallsberg, har expanderat under 1950-talet; Kumla har ökat från 8 900 till 10 000 eller med 12 %, medan Hallsbergs tillväxt varit hela 31 % eller från 4 500 till 6 000 personer. I fråga om näringsstruktur och därmed sammanhängande förhållanden föreligger också mycket betydande skillnader. Kumla är en av de mest utpräglade industriorterna inom länet med över 70 % av de sysselsatta inom olika industrigrenar. För Hallsbergs del är sysselsättningen vid statens järnvägar så omfattande att samfärdseln uppnår andelen 40 % av den totala arbetskraften i orten och därmed överträffar industrien.

Ett gemensamt drag i orternas ekonomiska struktur är att handeln till följd av närheten till Örebro spelar en förhållandevis liten roll för sysselsättningen. Det ringa avståndet till Örebro och även Kvarntorp är också bestämmande för att den pendlande arbetskraften bosatt i Kumla är anmärkningsvärt stor — 21 %.

Yrkesverksamhetsgraden för kvinnor uppgår i Hallsberg till 28 % och i Kumla till 38 %.

Vad gäller befolkningsförändringarna i Kumla—Hallsbergsregionen har dessa under de senaste två decennierna medfört en folkmängdsökning för regionen i sin helhet och inom vilken drygt 50 000 personer var bosatta 1960. Stora delar av regionen består emellertid av jordbrukskommuner, som redovisar fortgående folkminskning. Av sammanlagt tio omlandskommuner har sju haft vikande befolkningstal under 1950-talet.

Enligt Gulbrandsens prognos kommer folkmängden i de förvärvsarbetande åldrarna att förändras på nedanstående sätt åren 1960—75. Prognosens regionavgränsning sammanfaller inte helt med den här åsyftade men skillnaden härvidlag torde i detta översiktliga sammanhang kunna förbises.

År	Förändring 1960—75		
	Män	Kv	Summa
15—40	400	800	1 200
40—65	—400	—500	—900
Summa	0	300	300



## Planeringsförutsättningar

### *Kumla (folkmängd 1960 9 800 inv.)*

Kumla blev municipalsamhälle år 1900 och stad år 1942. Under 40-talet markeras ett särdrag i stadens utveckling, nämligen att den blivit bostadsort för på annat håll sysselsatta. Det är främst Kvarntorpsindustrin men även expansionen inom stenindustrin i Yxhult och tidvis även järnvägsanläggningarna i Hallsberg som bidragit till detta. Så t. ex. beräknas det att av stadens folkmängd på 7 450 personer år 1945 fick totalt ca 1 900 personer sin utkomst av anställning utanför staden.

Enligt beslut kommer verksamheten vid Kvarntorp att till största delen avvecklas. En viss sysselsättning kommer dock att upprätthållas och de anställda kan även för framtiden beräknas bosätta sig i staden. En fortsatt produktion vid Kvarntorpsindustrin är således av stor betydelse också för Kumlas utveckling, liksom även utvecklingen av lättbetongindustrin i Yxhult.

Planfrågorna har för Kumlas del i stor utsträckning ej kunnat lösas huvudsakligen på grund av oklarheter beträffande vägnätet. De oklara punkterna är främst Örebro—Kumlavägens läge, huruvida någon del av denna väg skall ingå i motorvägen (E 3) samt frågan om vilken framtida betydelse för den långväga trafiken som länsväg 52 Kumla—Odensbacken kommer att få. Regionplanekontoret har emellertid skisserat dispositionsplan för staden och i samband därmed framhållit vissa principfrågor, som att staden måste stärka sin ställning som god bosättningsort, upplåta mark för att utveckla en allsidigare industrinäring och bygga ut ett differentierat gatunät i anslutning till bygdens vägnät.

Kontoret antar att 40—50 % av bruttoproduktionen lägenheter fram till år 1985 kommer att ske genom förnyelse av centrala stadsdelar. Beräkningen av arealbehovet för bostäder baseras på antaganden om att antalet boende per lägenhet sjunker från 2,8 år 1955 till 2,4. Dessutom förutsättes att de senaste tio-femton årens hyreshusproduktion kommer att övergå till en ökad andel lägenheter i småhus.

Beträffande stadens möjliga expansionsområden är det troligt att dessa till stor del begränsas av grundförhållandena. I norr gick sjöområdet, som torrlades vid Hjälmarsänkningen fram till Södra Mo omedelbart norr om staden. I öster utgör områdena kring Kumlaån en gräns av grundläggningsskäl och i väster begränsas expansionsmöjligheterna av E 3. Enligt uppgift lär förhållandena söderut vara delvis gynnsamma, men några undersökningar av markbeskaffenheten finns ej.

### *Hallsberg (folkmängd 1960 6 000 inv.)*

Hallsbergs köpings område var i huvudsak obebbyggt innan järnvägen från Örebro anslöts till västra stambanan, som färdigställdes 1862. Den tätort som uppstod konkurrerade till en början med Kumla i fråga om skotillverkning men bättre tillgång till yrkeskunnigt folk avgjorde dragkampen till Kumlas förmån. Hallsberg blev år 1908 köping med 1 600 invånare. Köpingen blev så småningom centrum för mellersta Närke, vilket i första hand var en följd av den kraftiga koncentrationen av kommunikationer till orten men även av andra naturliga förutsättningar, bl. a. det centrala läget i en relativt folkrik bygd på tillräckligt avstånd från Örebro och mitt i folkströmmen från södra Närkes avfolkningsområde.

Flera faktorer har verkat hämmande på Hallsbergs utveckling, bl. a. brist på byggbar mark. Grundförhållandena är nämligen sämst utmed förkastningsbranten. Även koncentrationen av järnvägsanläggningen och anläggningar för elkraft-distribution har av militära skäl bromsat bebyggelseutvecklingen.





Köpingens utvecklingsriktning har hittills varit nästan uteslutande öst-västlig, dvs. utmed järnvägsområdet. Söder om tätorten har en bebyggelsekoncentration utvecklats i Långängen, huvudsakligen av villabebyggelse. Mellan detta område och köpingen är grundförhållandena synnerligen dåliga och marken avses här bli utnyttjad för skol- och idrottsändamål.

Köpingens enda tänkbara expansionsriktning torde vara åt norr, där emellertid lerans hållfasthet blir avgörande för vilken bebyggelse typ som är lämplig.

Beträffande de små samhällen som är direkt beroende av service i Kumla och Hallsberg kan nämnas att *Hällabrottets* samhälle till största delen ligger på brytvärda fyndigheter. Dess fortbestånd är därför beroende av möjligheten att fixera en gräns för brytningarna. *Åbytorp* har en antydning till centrumbildning, som enligt dispositionsplanen bör utvecklas. Den fortsatta utbyggnaden föreslås begränsad till områden, som är försedda med gemensamma anläggningar. *Sanna* har på ca 10 år vuxit upp till ett samhälle vars utbyggnad sannolikt bör begränsas.

### 3.27 Kumla-Hallsberg — inflyttning av 10 000 statstjänstemän

För beskrivning av orternas storlek etc. hänvisas till vad som anförts om Kumla—Hallsberg på sid. 168.

#### Planeringskonsekvenser

Beträffande såväl Kumla som Hallsberg kan sägas att ingen av dessa orter med fördel kan byggas ut separat. Att däremot genom en avsevärd inflyttning åstadkomma en helt ny samhällsbildning i vilken samhällenas nuvarande centra ingick som stadsdelscentra skulle på många sätt vara tilltalande. Närheten mellan orterna, 8 km, talar för detta liksom även geografiska och geologiska förhållanden.

De problem, som såväl Kumla som Hallsberg brottas med är dels trafiktekniska, dels saneringstekniska. Båda problemen skulle lösas smidigare om centrumområdena avlastades trafik och servicefunktioner. I ingen av orterna kan serviceverksamheterna räknas bli nämnvärt upprustade med den expansionstakt, som prognoserna för egenutvecklingen erbjuder. Tekniskt skulle det gå att bygga denna nya samhällsbildning på ett sätt som tillfredsställer bilismens krav.

Vad som talar emot detta alternativ är väl främst de dåliga grundförhållandena och det blåsiga läget på slätten. Avsaknaden av kuperad skogsterräng eller vatten kan bidra till att göra bostadsmiljön otrivsamt. Å andra sidan har man närheten till skogs- och sjöområdena söder om Hallsberg, de goda kommunikationsmöjligheterna och närheten till Örebro. Ev. kan järnvägen till Örebro byggas om för snabba lokaltåg. De stadsbyggnadsmässiga fördelarna med att radikalt bygga samman Kumla och Hallsberg förefaller stora. De tekniska möjligheterna beror av grundförhållandena och vattenförsörjningen. De miljömässiga aspekterna ger negativt utslag.

Den huvudsakliga ökningen av trafikmängden kommer på E 3 vid södra infarten till Örebro och på riksväg 60 vid norra infarten. Dessa vägar bör utrustas med motorvägsstandard och dragas helt utanför befintlig bebyggelse. I synnerhet gäller detta riksväg 60 norrut, där en helt ny sträckning blir nödvändig att finna. Även en ny västlig förbindelse från Kumla—Hallsberg mot Katrineholm och Stockholm, som anvisas i vägplanen, måste realiserats.



### 3.3 Skaraborgs län – befolkning och näringsliv

För att i någon mån belysa effekten av en lokalisering till en mångkärnig region har några städer i Skaraborgs län studerats. Ser man på restidsavstånden mellan tätorterna med hänsyn tagen till nu planerad vägstandard och framkomlighet, finner man att det från varje större tätort i länet är möjligt att nå var och en av de övriga inom kortare tid än en timme. Som framgår av fig. 7 har Skara de från tidssynpunkt bästa kontaktmöjligheterna med länets övriga städer, medan Tidaholm har de sämsta, om man endast tar hänsyn till bilresor. Det synes därför fullt rimligt att man betraktar delar av denna region som en i framtiden samverkande stadsbygd med en gemensam arbets- och bostadsmarknad och en därav följande utvecklad pendeltrafik mellan tätorterna. De städer, som illustreras i det följande är Skövde, Skara, Mariestad och Lidköping.

*Folkmängden och dess relativa förändring i Skaraborgs län 1930—1960.*

År	Folkmängd	Rel. förändr. 1930 års folk- mängd = 100
1930	241 700	100
1940	238 900	98
1950	248 400	103
1960	250 200	104

Den hittillsvarande stagnationen i länets utvecklingstakt belyses av att med 1930 som basår är indextalet för folkmängden 1960 104 medan motsvarande för riksfolkmängden uppgår till 122.

I förhållande till den ur rikssynpunkt regionala befolkningsutvecklingen med fortgående koncentration av folkmängden till bl. a. de mellansvenska länen längs en axel Stockholm—Göteborg är stagnationen i Skaraborgs län särskilt framträdande. I ett vidare näringsgeografiskt sammanhang bör emellertid länet betraktas som en integrerande del av det västsvenska område, som med undantag av bl. a. Göteborgs-Boråsregionerna kännetecknas av låg industrialiseringsgrad och därmed en svag sysselsättningsutveckling.

Enligt Godlunds prognos kan folkmängden beräknas uppgå till mellan 253 000 och 260 000 personer 1975. Sättes 1960 års folkmängd lika med 100 skulle detta ge en ökning av Skaraborgs läns befolkning av storleksordningen 4 enheter samtidigt som landets totalfolkmängd enligt riksprognosen skulle tillväxa med 10 enheter.

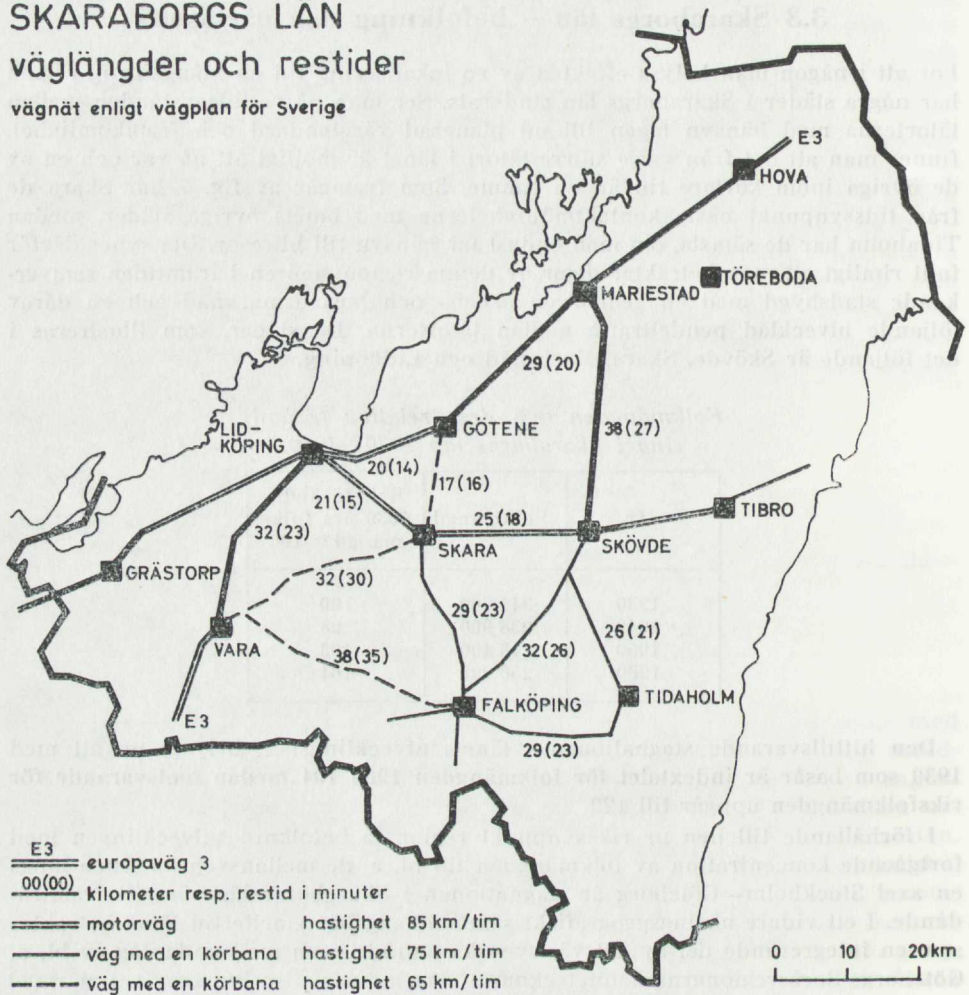
I tabellen nedan redovisas den prognos, som arbetsmarknadsstyrelsen utfört i samband med sin lokaliseringsutredning för Skaraborgs län beträffande antalet personer i arbetsför ålder under perioden 1955—1970 för länet i sin helhet.

Utredningen gör i anslutning till dessa beräkningar den kommentaren att länet kommer att få en sämre utveckling av befolkningen i dessa åldrar än riket. Medan antalet män i arbetsför ålder mellan 1955 och 1970 beräknas öka med 7,7 % blir ökningen i Skaraborgs län endast 5,8 %. Motsvarande för kvinnorna är 5,3 % i riket och 4,7 % i länet. Under perioden 1966/70 blir ökningen i de arbetsföra åldrarna mycket begränsad för både män och kvinnor i såväl riket som länet.

# SKARABORGS LÄN

## väglängder och restider

vägnät enligt vägplan för Sverige



RESTIDER I MINUTER									JÄMFÖRELSETAL			
	LID-KÖPING	GÖTENE	MARIE-STAD	SKÖVDE	SKARA	VARA	FAL-KÖPING	TIDA-HOLM	≤ restid i min.	antal orter inom restid i min.		
									15-30	30-45	45-60	
LIDKÖPING		14	34	33	15	23	38	54	211	3	3	1
GÖTENE	14		20	34	16	37	39	55	215	3	3	1
MARIESTAD	34	20		27	36	57	53	48	275	2	2	3
SKÖVDE	33	34	27		18	48	26	21	207	4	2	1
SKARA	15	16	36	18		30	23	39	177	5	2	
VARA	23	37	57	48	30		35	58	288	2	2	3
FALKÖPING	38	39	53	26	23	35		23	237	3	3	1
TIDAHOLM	54	55	48	21	39	58	23		298	2	1	4

Fig. 7.



Antalet personer i arbetsför ålder 1955—1970				
15—65 år	1955	1960	1965	1970
antal män	81 400	83 600	85 600	86 100
förändr. i %		2,7	2,3	0,6
antal kvinnor	78 200	80 000	81 700	81 800
förändr. i %		2,3	2,1	0,1

Skaraborgs län är ett av landets viktigare jordbruksområden och till skillnad mot flertalet övriga län spelar jordbruket här fortfarande en högst betydande roll för sysselsättningen. Sålunda hade 1950 endast Jämtlands och Västerbottens län ett större inslag av agrart näringsliv än Skaraborgs län. Sysselsättningens fördelning 1950 efter huvudgrenar av näringslivet för Skaraborgs län och för riket redovisas i följande tabell:

*Sysselsättningens fördelning i % 1950*

	länet	riket
Jordbruk med binär.	36	21
Industri	37	42
Samfärdsel	6	8
Handel	12	17
Off. tjänster	9	12
Summa	100	100

Vad gäller sysselsättningens utveckling inom dessa huvudgrenar av näringslivet ger den nämnda lokaliseringstudien i sammanfattning följande beskrivning och framtidsbedömning.

#### *Jordbruk med binäringar*

Förutsättningarna för såväl inre som yttre rationalisering bedöms vara väl så goda i Skaraborgs län som i riket i genomsnitt. Stora delar av länet har utpräglade slättbygdsområden med sammanhängande åkerområden och andelen småbrukningsenheter är fortfarande stor. Maskinbeståndet är vidare betydligt mindre än i södra och mellersta Sveriges slättbygder. Den relativa minskningen av antalet förvärvsarbetande män inom åkerbruk med boskapsskötsel har för resp. femårsperiod 1950—1970 antagits bli 17 à 18 %. Totalt för näringsgrenen jordbruk med binäringar har beräknats att antalet sysselsatta män minskar med ca 10 300 under 1950-talet och ca 6 800 under 1960-talet.

#### *Industri*

Det mest karakteristiska draget i länets industristruktur jämfört med rikets är metallindustriens underrepresentation och jord- och stenindustriens överrepresentation. Under perioden 1946/55 har sysselsättningsutvecklingen inom industrin varit väl så gynnsam som i riket. Överväganden om de olika industrigrenarnas framtida tillväxtpöjligheter har givit till resultat att en fortsatt expansiv sysselsättningsutveckling kan förväntas uppgå till 7 % under varje femårsperiod fram till 1970. Den totala sysselsättningsökningen inom industrin har under 1950-talet beräknats bli 5 600 och under 1960-talet 6 300.

*Serviceväringar (samfärdsel, handel och offentliga tjänster)*

Serviceväringarnas andel av de förvärvsarbetande är väsentligt lägre i länet än i riket; i länet 27 % år 1950, i hela riket 37 % och i riket exkl. Stockholm, Göteborg och Malmö 31 %. Serviceväringarnas underrepresentation framgår också av att de inom dessa sysselsatta per 1 000 av folkmängden i åldern 15 år och däröver i Skaraborgs län var 147, i riket 203 och i riket exkl. storstäderna 167. Mest markant är den låga sysselsättningen inom handeln. Per 1 000 personer i åldern 15 år och däröver var riketsmedeltalet 46 handelssysselsatta, till skillnad mot länets 35 och rikets, förutom storstäderna, 41.

*Samfärdsel* är i stor utsträckning en regional serviceväring och sysselsättningens storlek är för den regionalt servicebetonade delen av samfärdseln bl. a. beroende av befolkningsutvecklingen, strukturrationaliseringen inom näringslivet, transportutvecklingen m. m. Det antages att samfärdseln kommer att öka med 1 å 1,5 % per femårsperiod fram till 1970. Sysselsättningsökningen har beräknats till 300 under 1950-talet och 150 under 1960-talet.

Också *handeln* är huvudsakligen en regional serviceväring och sysselsättningens storlek är bl. a. beroende av befolknings- och inkomstutvecklingen. Detta förklarar att de jordbruksbetonade områdena har förhållandevis låg omsättning och andel handelssysselsatta. Sysselsättningen har antagits öka med 12 % per femårsperiod. Detta innebär att antalet inom handeln verksamma växer med 3 000 personer under 1950-talet och 3 900 under 1960-talet.

*Offentliga tjänster* är som sysselsättningsgrupp mycket heterogen och består bl. a. av undervisning, hälsovård och sjukvård, lokal och provinsial förvaltning samt militär verksamhet. För länets del har antagits en tillväxt av 12 % per femårsperiod och ökningen skulle därmed bli 2 900 under 1950-talet och 3 800 under 1960-talet.

I sammanfattning har förändringarna i sysselsättningen inom olika näringsgrenar antagits bli följande, varvid också anges den totala sysselsättningen i förhållande till 1950 års läge:

	1950—1960	Index 1960 (index 1950 = 100)	1960—1970	Index 1970 (index 1950 = 100)
jordbruk m. binär. (män)	—10 300	72	—6 800	53
industri	5 600	115	6 250	131
samfärdsel	300	104	150	107
handel	2 950	124	3 900	157
off. tjänster	2 850	131	3 800	172
totalt (index 1950=100)	1 400	101	7 300	108

Den kvinnliga sysselsättningen är, som framgår av följande tabell, förhållandevis låg i Skaraborgs län. Till stor del hänger detta samman med jordbrukets stora omfattning och den låga redovisningen av kvinnlig sysselsättning inom jordbruket. Med samma yrkesverksamhetsgrad i länet som i riket exkl. storstäderna skulle ytterligare omkring 800 kvinnor ha varit förvärvsarbetande 1950.

	Förvärvsarb. kv./ 100 förvärvsarb. män	Förvärvsarb. kv. i % av kv. i åldern 15—65 år
Skaraborgs län	27	27
Riket	36	34
Riket exkl. storstäderna	31	



I detta sammanhang kan nämnas det av en särskild Vätterdelegation framlagda förslaget till utbyggnad av västgötadelen av Göta kanal med syfte att främja en snabbare utveckling av näringslivet inom hela vätterområdet. Till grund för förslaget ligger bl. a. tekniska, transportekonomiska och näringsgeografiska utredningar. Av flera utbyggnadsalternativ har delegationen rekommenderat en fördjupning av kanalen, som medger passage av 4,6 m djupgående fartyg, motsvarande ca 2.300 ton dw vid full last. Med nuvarande dimensioner kan kanalen passeras av fartyg av storleken omkring 300 ton dw. Kostnaden för denna utbyggnad, som också innebär att antalet slussar skulle minska från 21 till 7 har vid 1959 års prisnivå beräknats till 150 miljoner kronor. Delegationen har i skrivelse år 1961 till Kungl. Maj:t hemställt om ytterligare utredning för ett slutgiltigt ställningstagande till kanalens utbyggnad.

### 3.31 Skaraborgs län — tätortsförhållanden och regional indelning

Länets jordbruksbetonade näringsliv ger landsbygden ett osedvanligt stort inflytande befolkningsmässigt sett. Andelen befolkning i tätorter, urbaniseringsgraden, uppgick 1950 till 45 % medan motsvarande andel för riket då var 66 % och för länen i tillväxtområdet längs axeln Stockholm—Göteborg mellan 59 och 92 %.

Enligt preliminära redovisningar av 1960 års folkräkning har tätortsbefolkningens andel under 1950-talet ökat till 53 %. För riket har denna andel ökat till 73 %.

Flertalet av de större tätorterna i Skaraborgs län har vuxit upp som handelsplatser för jordbruksbefolkningen. Tätortsbebyggelsen karakteriseras främst av starka uppsplittringar i små och medelstora städer, av vilka ingen intar en klart överordnad ställning som ledande servicecentrum i länet.

De olika huvudcentra i länet ligger ganska tätt. De längsta avstånden till andra centra av samma dignitet har Mariestad, som ligger 5 å 6 mil från Skövde, Skara och Lidköping.

De kortaste avstånden till granncentra har Skara, som ligger inom i stort sett 3 mil från Lidköping, Skövde och Falköping.

Avståndet från länets huvudcentra till motsvarande centra i grannlänen är efter sydsvenska förhållanden rätt betydande. Detta gäller främst avstånden till centra i de norra grannlänen. Från Mariestad till Kristinehamn, Karlskoga och Hallsberg uppgår avstånden till mellan 8 och 10 mil. Till centra i grannlänen i sydost och sydväst, Jönköpings och Borås, är avstånden från Falköping mellan 7 och 8 mil.

Regionbildningen inom länet får sina särdrag genom avsaknaden av en ledande huvudort och den i stället långt gående splittringen av centrumfunktioner mellan ett flertal tätorter.

Utgår man från krav på stora befolkningsunderlag för särskilda former av gemensamhetsanläggningar anger arbetsmarknadsstyrelsens lokaliseringsutredning följande orter som mest lämpade för en sådan förläggning.

Befolkningsunderlag	Ort
mer än 240 000	Skövde, Skara
» » 120 000	Skövde
» » 60 000	Skövde, Falköping, Lidköping

Det kan i detta sammanhang också nämnas att Skaraborgs län ligger i gränsområdet mellan landsdelsregionerna för den regionala kroppssjukvården med Örebro och Göteborg som centra.

### Den regionala befolkningsutvecklingen

Samtidigt som länet i befolkningsavseende präglats av stagnation under de senaste decennierna har en fortgående koncentration av befolkningen ägt rum till främst Skövderegionen men också till Lidköpingsregionen. Av övriga regioner med ett mer jordbruksbetonat näringsliv har befolkningstalen varit vikande i Vara- och Skararegionen. Detta kan utläsas av följande indextabell:

*A-regionernas folkmängdsutveckling 1940—1970.*  
1930 års folkmängd = 100

	1940	1950	1960	1970
Mariestadsreg.	94	97	94	95
Skövderereg.	106	120	126	135
Falköpingsreg.	95	94	94	95
Skarareg.	97	97	92	91
Lidköpingsreg.	105	110	108	112
Varareg.	97	94	87	82

### 3.32 Skövde — beskrivning (folkmängd 1960 23 300)

Skövde är den till yttinnehåll och invånarantal största staden i Skaraborgs län. Den fick stadsrättigheter under medeltiden. Stadens utveckling kan indelas i fyra perioder. Tiden före 1885 kännetecknas av en kraftig utvecklingstakt, som överstiger tätorternas utveckling i hela riket. Expansionen, som egentligen började med västra stambanans tillkomst omkring 1860 kan hänföras till de två stora företag, som ännu dominerar stadens näringsliv nämligen kalkstensexploateringen och den mekaniska verkstad, som är Volvo-Pentaverkens föregångare. Perioden fram till sekelskiftet innebar stagnation.

Den tredje perioden inleds år 1905 med att två regementen förläggs till staden för att 1913 följas av ett tredje. Under denna period, som slutar med andra världskrigets utbrott 1939, då staden hade ca 12 000 invånare, grundades Gullhögens Cementbruk och andra stenindustrier.

Den fjärde perioden är det andra världskrigets. Pentaverken, som tillverkade flygmotorer, ökade sitt arbetarantal med 50 % och folkmängdsökningen, som med undantag för åren för regementenas tillkomst aldrig tidigare överskridit 3 % årligen, når upp till 6—7 %. 1945 var folkmängden 16 000 personer och 1960 23 300. Generalplanen, som upprättades 1949 baserade sina antaganden på en befolkningsutveckling fram till 1965 av 22 000 personer, vilken alltså redan överskridits. En prognos fram till 1970, som baseras på kontinuerlig befolknings-tillväxt ger talet 30 000. Vissa inkorporeringar gör dock att dessa befolkningstal ej kan jämföras.

### Planeringsförutsättningar

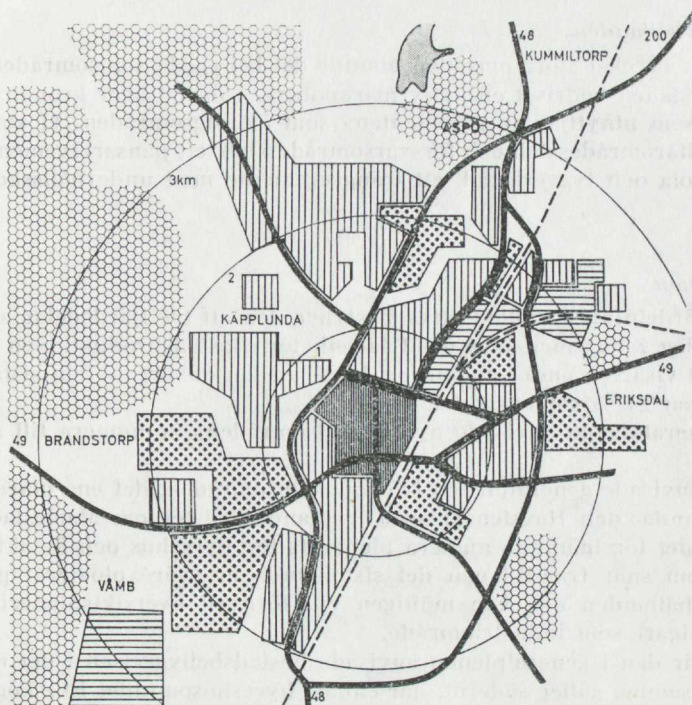
#### Terräng

Stadsområdet är mycket kuperat. Området där tätbebyggelsen uppkommit är visserligen plant men såväl glesbebyggelsen nordväst om staden som delar av området söder och sydost om staden är kraftigt kuperat. Nästan hälften av stadsområdet är skogbevuxet.

#### Grund

Grunden består på området väster om stambanan av glacialt isälvsgrus och sand. Öster om staden övergår avlagringarna i ren lera. På Billingens östslutning och





## SKÖVDE GPL.

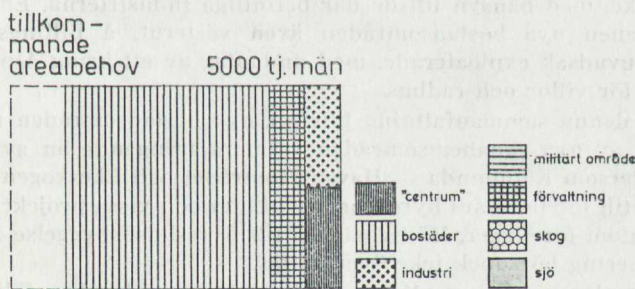


Fig. 8.

på hela området omkring Våmb och Karlsro är berggrunden täckt av morän. Denna berggrund består av gnejs. Billingsmassivet utgöres av ortocerkalk över ett tjockt lager av sandsten och alunskiffer. Av dessa bergarter är det ortocerkalken som har den största industriella betydelsen.

Våmbområdet kalksten förärbettas nu till cement (Gullhögens Cementbruk) medan Karlsros kalk- och alunskifferfyndigheter förvandlas till gasbetong och stenull (Skövde Gasbetong och Rockwool).

*Klimat*

Klimatförhållandena utmärks av relativt kraftig årsnederbörd, 13 % högre än länet och 16 % högre än riket. Huvudvindriktningen är sydväst.

### Markägoförhållanden

Staden äger mycket stora områden utanför det bebyggda stadsområdet. Även inne i city har staden bedrivit en aktiv markpolitik. I övrigt äger kronan stora markområden, som utnyttjas av regementena som övningsområden. (I staden är placerade militärområdesstab och försvarsområdesstab, ett pansarregemente med pansartruppskola och tygverkstad, ett trängregemente med underhållsskola samt kavalleri.

### Bostadsfrågan

1945 var fördelningen mellan olika hustyper den att tre fjärdedelar av lägenhetsbeståndet låg i hus med mer än 3 lägenheter. Bostadsproduktionen under åren 1942—1959 visar en andel småhus av 18 % medan enbart de fem sista årens produktion visar 24 % småhusandel.

De i generalplanen anvisade nya bostadsområdena är numera till stor del förbrukade.

Norrut anvisade generalplanen två egnahemsområden, det ena omedelbart öster om Kärplunda- och Havstenasjöarna, det andra väster om Mariestadsvägen. Av dessa har det förstnämnda numera planerats för hyreshus och är aktuellt att byggas inom snar framtid och det sistnämnda är svårexploterat på grund av avloppsförhållanden och kan möjligen vid förnyad översiktsplanering befinnas vara lämpligare som industriområde.

Österut är den i generalplanen anvisade bostadsbebyggelsen i det närmaste avslutad. Detsamma gäller söderut, där endast hyreshusområdet Ekeskogen—Annero och egnahemsområdet Hentorp (byggnadsplaneområde) återstår och avses exploaterade inom den närmaste framtiden.

Västerut är en riktning, i vilken enligt generalplane författarna Skövdes tillväxt helst icke bör ske, med hänsyn till de där befintliga industrierna. Emellertid anvisar generalplanen nya bostadsområden även västerut, å Billingsluttningen. Dessa är nu i huvudsak exploaterade, med undantag av ett kring Alphydevägen beläget område för villor och radhus.

Resultatet av denna sammanfattning blir att nya bostadsområden måste sökas och att behovet av nya egnahemsområden är mera trängande än av nya hyreshusområden, eftersom Kärplunda — Havstenaområdet och Ekeskogen — Anneroområdet räcker till för flera års hyreshusproduktion och vissa projekt i centralare stadsdelar dessutom föreligger. Möjligheterna till hyreshusbebyggelse i själva centrum genom sanering bör dock icke överskattas.

När det gäller placeringen av ytterligare *hyreshusområden* kan följande områden övervägas: 1) nordväst och nordost om Havstenasjön, i anslutning till ovan nämnd stadsplan för Kärplunda—Havstena; 2) vissa delar av östermalm. Möjligen kan också på lång sikt utvidgningsreserver bära påtänkas åt nordost öster om stambanan.

Beträffande nya *egnahemsområden* (villor och radhus) finnes 1) skogsområdet öster om Mariesjö (söder om Hasslum); 2) ett område mellan slakteriet och Varolsvägen; 3) Segerstorpsområdet, som synes erbjuda mycket goda förutsättningar för villabebyggelse; 4) Hentorp, vars byggnadsplan kan utvidgas åt väster. Möjligen skulle norr om nya Skaravägen, nära västra stadsgränsen, kunna placeras ett egnahemsområde, men ledningskostnader, skol- och butiksservice samt Gullhögens framtida expansion västerut är omständigheter, som ev. talar emot exploateringen.

Området Dälderna, dvs. stadsbebyggelsens nordvästra utlöpare, torde i och för



sig erbjuda goda förutsättningar för skapandet av en helt ny stadsdel, men den befintliga bebyggelsen är ganska tät och representerar med sina idyller och trädgårdar stora icke blott ekonomiska utan även trivselvärden. Vid en eventuell exceptionell utveckling för Skövde stad kan det dock bli realistiskt att överväga även ett sådant projekt.

### *Cityområdet*

är, utom i väster mot Kullagärdet, plant och har ett rätvinkligt gatunät, som anlagts efter branden 1759. Byggnadshöjden varierar från 1 till 5 våningar med övervägande tvåvåningsbebyggelse. Området väster om torget är saneringsmoget och staden har köpt stora delar för att genomföra en sanering med i huvudsak 3-våningsbebyggelse för bostadsändamål. Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse saknas genom de förödande bränder som härjat staden.

Cityområdets butiker är samlade till Hertig Johans torg och dess närhet samt utefter Rådhusgatan till Sandtorget, där de stora varuhusen nu lokaliserats. Sandtorget är marknadstorg och parkeringsplats.

### *Industriområden*

Industrierna har av olika skäl kommit att förläggas till alla stadsdelar. AB Volvo-Pentaverken ligger omedelbart öster om stambanan i nära anslutning till stadskärnan, AB Gullhögens Bruk, Rockwool AB och Skövde Gasbetong ligger sydväst om stadsbebyggelsen där naturfyndigheten finns. Konfektionsindustrierna AB Melka ligger på Norrmalms industriområde och AB Libo bland hyreshusen inom Billingsluttningens stadsplaneområde.

I generalplanen strävade man efter att skapa skyddszoner omkring i första hand industriområdet i sydväst, dvs. stenindustrierna. Delar av dessa skyddsområden har tagits i anspråk för industriell verksamhet och även för viss bostadsbebyggelse. Den förhärskande vindriktningen över Skövde är enligt tidigare mätningar sydvästlig; en senare begränsad mätning visade emellertid att västliga och ostliga vindar övervägde under tiden mars—november. Det sydvästra industriområdet har genom vindriktningen kommit att besvära cityområdet med luftföroreningar, vilket gett anledning till en ingående undersökning.

Olägenheterna består av luftföroreningar i form av stoft som sprids i samband med sprängning i dagbrott och fältugnar, svavelhaltiga gaser främst svaveldioxid och svavelväte från brännugnarna samt fenolhaltiga gaser från Rockwool.

Som resultat av undersökningen konstaterar utredningen att möjligheterna att helt avlägsna obehagen är uteslutna med hänsyn till de tekniska resurser vi f. n. har. Däremot finns förutsättningar att efter hand minska besvären.

Den sociologiska undersökning, som utfördes i samband med den tekniska utredningen ger belägg för att rökgasproblemet är en viktig trivselfråga men däremot ej ett medicinskt problem. Störst besvär har befolkningen på Södermalm, i city och på Östermalm, minst är besvären på Norrmalm. Särskilt många av klagomålen kommer från personer, som bott endast en kortare tid i staden.

De ovan nämnda industrierna ges expansionsmöjligheter i planläggningen i anslutning till sina nuvarande lägen. Ett speciellt problem i samband därmed är Volvo-Pentaverken, som är beroende av expansionsmöjligheter söderut, vilket försätter markförvärv från kronans kasernområde.

I den östra stadsdelen har i enlighet med generalplanens disposition planerats ett nytt industriområde, Mariesjöområdet, som kan få industrispår till Karlsborgsbanan. Förutom detta är det endast industriområdet på Norrmalm, som kan få spårförbindelse i framtiden. Detta område tas nu i anspråk för grosshandelslager och småindustri. Utvidgningsmöjligheterna av detta norrut är goda.



### Trafik

Skövde har i förhållande till övriga tätorter i länet gynnats av järnvägskommunikationerna. Staden ligger vid stambanan. Vägnetet är däremot inte lika gynnsamt. Staden berörs av de genomgående länsvägarna 46 mot Falköping, 48 mot Tidaholm och Mariestad, 194 mot Hjo-Skara, 200 till E 3 vid Hova samt 49 till Tibro-Karlsborg. Enligt VoV:s trafikräkning 1958 var vägen Skövde—Skara länets mest trafikerade väg, som också nyligen utbyggts till hög standard. Likaså Tibro-vägen är nyligen ombyggd. Mariestads-vägen har delvis olämplig sträckning över Billingen.

F. n. är anslutningen till E 3 vid Skara tillfredsställande; avstånd från Skövde centrum till anslutningspunkt är 24 km.

Sedan generalplanen upprättades har trafikmängden vid infartslederna ökat 7—8 gånger. Senast redovisade räkningstillfälle var 1959. I generalplanen har angivits dels en nord-sydlig genomfartsled mellan stadscentrum och Billingsluttningen, dels en nord-sydlig förbifartsled öster om stadsbebyggelsen. Den förra, Falköpingsvägen, är delvis genomförd. Den senare har snarast karaktären av huvudmatargata, som förmedlar viss trafik österut mot Tibro, Hjo och Karlsborg. Den västliga förbifartsleden avskär vissa bebyggelseområden på Billingsluttningen men ger bättre kontaktmöjligheter med cityområdet än en väg öster om staden skulle ge. Detta förhållande beror dels på järnvägens läge, dels på svårigheterna att korsa områdena för militärt ändamål.

Trafiken Skara—Skövde—Hjo resp. Karlsborg kommer med generalplanens trafiklösning att belasta cityområdet.

Hela detta trafikschema torde kräva en radikal omarbetning för att tillgodose kraven vid en biltäthet av 500 b/1 000 inv. Lösningen kan emellertid inte ens skisseras utan detaljstudier av terrängförhållanden och trafikbelastningsberäkningar. Inte minst betydelsefulla är pansarregementets transportvägar och kraven på deras utformning.

### Rekreation

Omedelbart intill stadsbebyggelsen ligger Billingen som ett stort och livligt frekventerat rekreatjonsområde. Inom själva stadsområdet finns dessutom fritidsområden dels i sydväst — Simsjöområdet och Hentorpsterrängen — dels i norr, där området kring Karstorpssjön erbjuder goda möjligheter till friluftsliv.

Friluftsbad finns dels i en artificiell badsjö centralt i staden, dels i några småsjöar runtom staden.

Sommarstugebebyggelse förekommer i synnerhet vid den ovannämnda Simsjön men sommarutflykterna riktar sig huvudsakligen mot västkusten.

Ny idrottshall planeras att komplettera den nuvarande. Eventuellt kommer då även simhall att byggas.

### Ranstadsverket

För uranframställning ur skifferförekomsten i Billingen är en industrianläggning under uppförande vid Ranstad nära Stenstorp ca 15 km söder om Skövde. Den aktuella tidsplanen anger anläggningens färdigställande till mitten av år 1965, då omkring 150 personer, flertalet kollektivanställda, kan beräknas vara anställda. Det kan antagas att huvuddelen av personalen kommer att vara bosatt i Stenstorp och Skultorp, men det är också uppenbart att Ranstadsverkets tillkomst kommer att ha betydelse för Skövdes utveckling.



### 3.33 Mariestad — beskrivning (folkmängd 1962 11 200)

Mariestad anlades av hertig Karl 1583 för att hans folk inte skulle handla i Skara, Skövde eller Lidköping, som låg utanför hans hertigdöme.

I mitten på 1800-talet fick Mariestad hamn, som idag har ett djup av 3,6 meter. Stadens största industri, Katrinefors pappersbruk, grundades redan på 1700-talet.

Den gamla stadens rätvinkliga gatusystem tillkom efter branden 1693, som härjade hela staden utom området norr om kyrkan. Ytterligare en för den historiska miljön ödesdiger brand inträffade år 1895 då 35 kvarter brändes. Vid återuppbyggnaden som följde förändrades stadens karaktär fullständigt.

Stadens nuvarande utseende kännetecknas som i de flesta andra småstäder av en fast citykärna dit praktiskt taget all serviceverksamhet är koncentrerad. Närmast denna kärna ligger äldre flerfamiljshus med nya byggnader insprängda. Sedan följer en- och tvåfamiljshus av varierande ålder omväxlande med nybyggda hyreshuskvarter, längst ut i enstaka fall nya småhusområden.

#### Planeringsförutsättningar

##### *Grunden*

utgöres av i stora drag lera med inslag av sand eller sandblandat grus i ett stråk utefter Tidan som i mynningen omfattar hela den gamla staden. På Ekudden består marken av sand och grus men i övrigt utgöres stadsområdets grund av morän på urberg av gnejs. Grundförhållandena är följaktligen att betrakta som goda för bebyggelse.

##### *Markägoförhållanden*

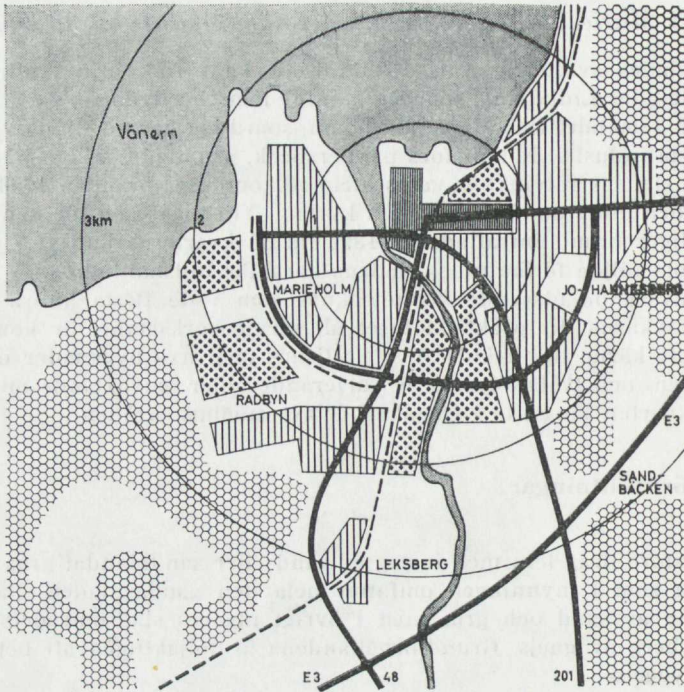
Marken inom stadsområdet ägs till stor del av staden men utanför det bebyggda området behärskas marken i söder och nordost av Katrinefors AB och i väster och sydväst av kronan.

##### *Cityområdet*

I generalplanen för Mariestad förs ett resonemang om butiksbehovet och dess relation till saneringsmöjligheterna i cityområdet. En kostnadsutredning visar att om en sanering av området enligt uppgjorda planer skall vara ekonomiskt möjlig måste ett visst antal m<sup>2</sup> butiksytta utgöra den räntabla grunden för att genomförandet skall kunna ske utan kommunalt eller statligt stöd. En medvetet genomförd koncentration av servicelokaler skulle enligt planen ge plats för ett stort antal bostadslägenheter inom cityområdet. Det bör dock observeras att de funktionskrav, som en ökad biltäthet ger knappast kan bli tillfredsställande tillgodosedda inom en odifferentierad citykärna, framförallt blir konflikten bilar — lekplatser svårlöst. Dessutom har man i planen räknat med delvis höghusbebyggelse, vilket gör att bilplatserna kräver betydligt större markutrymmen än man år 1953 räknade med, nämligen 1 bil per 6 invånare. Utgår man ifrån serviceverksamheternas funktionskrav och allmänhetens krav på trafikbekvämlighet torde resonemang om saneringsmöjligheterna nu få ett helt annat resultat, nämligen krav på lägre exploatering och så fullständig differentiering mellan bostäder och handel som möjligt.

##### *Industriområden*

Stadens viktigaste industrier är Katrinefors pappersbruk, Elektro-Helios och Fjellmans Mekaniska Verkstad. Dessa industriområden är för närvarande koncentre-



### MARIESTAD GPL.

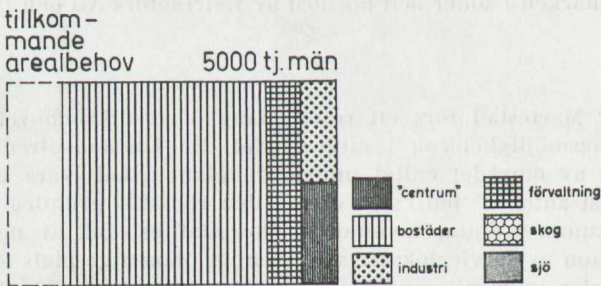


Fig. 9.

rade till ett område utefter Tidans högra strand. Detta område föreslås i planen utvidgat väster om älven med en ca 3—400 meter bred remsa mellan järnvägen och älven. Dessutom föreslås ett småindustriområde utvecklat öster om gamla staden vid Vänern. Samtliga av de större industrierna har krävt väsentliga expansionsutrymmen och uppför eller ämnar uppföra nya anläggningar med avsevärd omfattning. Några väsentliga nackdelar med detta centralt belägna industriområde från trivselsynpunkt eller med tanke på transportproblemen har ej framkommit. Reservområden för en framtida industrietablering har föreslagits väster om staden. Detta område skulle förses med industrispår till ett nytt hamnområde väster om Ekudden.



### *Trafik*

Europaväg 3 har dragits utanför staden med infarten i väster (Stockholmsvägen). Övriga vägar som berör staden är länsväg 48 till Skövde och 201 till Tibro, av vilka den senare har obetydlig trafik.

### *Rekreation*

Ekudden utgör för närvarande ett utomordentligt vackert och välbeläget bad- och campingområde. Omgivningarna utefter Vänerstranden och på öarna erbjuder rika rekreativsmöjligheter.

## *3.34 Skara — beskrivning (folkmängd 1960 9 100)*

Skara är en av Sveriges äldsta städer och ett kulturcentrum med gamla anor. Av den kulturhistoriska miljön är det framförallt det medeltida gatunätet i centrum, som är unikt och som bör bevaras såväl till sträckning som till mått. Byggnadshöjderna bör heller inte tillåtas förändra de miljövärden, som gaturummen representerar.

## **Planeringsförutsättningar**

### *Markägoförhållanden*

Staden äger betydande markområden öster och väster om bebyggelseområdena. I de centrala delarna är stadens markinnehav däremot obetydligt, vilket försvårar saneringens genomförande. Norr om staden äger Veterinärinrättningen mark och hindrar med sina anläggningar en expansion norrut. Sydväst om staden har Domänverket ett stort markområde.

### *Cityområdet*

Inom stora delar av Skara gäller 1926 års stadsplan grundad på 1874 års byggnadsstadga. Planändringarna såväl som 1926 års plan visar en byggnadsrätt inom citykvarteren av 3- och 4-våningsbebyggelse med överbyggda gårdar. Revideringen av detta planområde har först nyligen påbörjats.

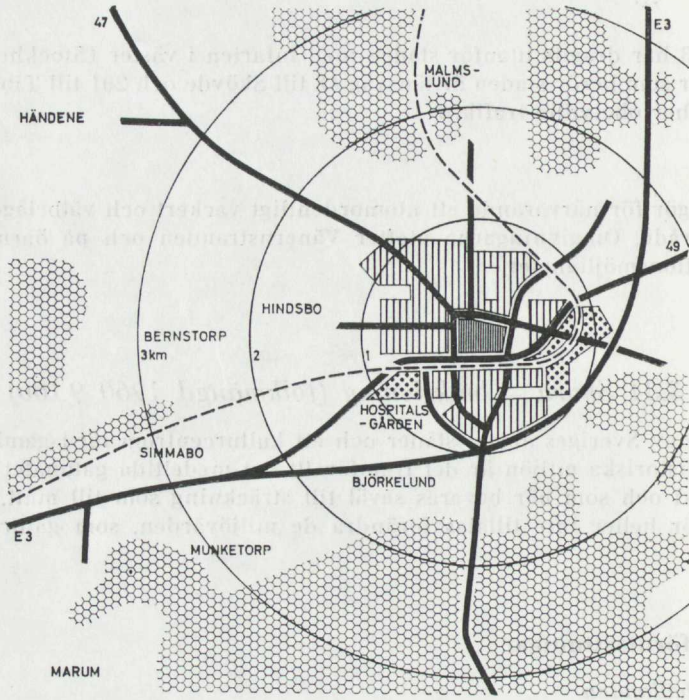
### *Industri*

Med Skaras läge vid det stora jordbruksdistriktet är det naturligt att de dominerande företagen tillhör livsmedelsindustrin, såsom Skaraborgs läns slakteriförenings slakteri och ett mejeri. Övriga företag är Atlas Copcos Eccoverken, som tillverkar kompressorer, Melka konfektion, skoindustri och plastindustri.

### *Trafik*

Sedan förbifartsleden för E 3 genomförts har problemen med genomfartstrafiken från Lidköping till Falköping respektive till Skara och Skövde blivit aktuella. Enligt planerna skall den förstnämnda leden dras på den nedlagda smalspåriga banans (Lidköping-Skara) område och därefter under järnvägen och till E 3 via Filipdalsgatan och Biskopbengtsgatan.

Stadens gatunät visar flera mycket svårlösta punkter, inte minst tillfarterna till centrumområdet.



## SKARA

tillkommande arealbehov

1000 tj.män

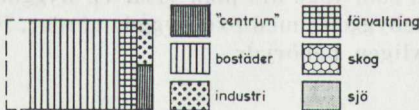


Fig. 10.

### Rekreation

Badmöjligheter inom staden är dåligt tillgodosedda och attraktiva rekreativområden vid vatten finner man först en mil västerut.

### Utbyggnadsriktning

Den f. n. möjliga utbyggnadsriktningen är västerut av skäl, som ovan nämnts. Om Veterinärinrättningen flyttas är en utbyggnad norrut tänkbar.

Vad man bör slå vakt om, när det gäller Skaras uppbyggnad är förutom vissa stadspartiernas miljö även silhuetten från slättlandskapet. Där upplevdes förr staden som en fast och avslutad enhet. Nu konkurrerar betongsilos och annat med domkyrkans torn om dominans.



### 3.35 Lidköping — beskrivning (folkmängd 1960 16 650)

Staden har vuxit upp kring en gammal handelsplats vid den punkt där vägarna Skara—Läckö och Bohuslän—Värmland korsades. Stadens privilegier utfärdades 1446 av Kristoffer av Bayern. Gamla staden ligger öster om Lidan och den av Magnus Gabriel de la Gardie anlagda nya staden väster om Lidan. Dessa två stadsdelar var ända fram till 1705 två städer med var sin borgmästare. Under 1700-talet växte sig Lidköping stark som centralort och stapelstad.

År 1849 brann nästan hela stadsdelen öster om älven, vilket dock inte syns ha vållat något avgörande avbräck i handelsverksamheten. Det var först på 1800-talets slut med järnvägens och andra kommunikationsmedels utveckling som staden förlorade sin centrala betydelse.

Byggnaderna i de gamla stadsdelarna är endast i några få fall kulturhistoriskt intressanta eller värdefulla. Vissa stadspartier bör emellertid bevaras till skala och utformning som t. ex. miljön vid Limtorget och delar av bebyggelsen utefter älven. Generalplan upprättades 1953.

#### Planeringsförutsättningar

##### Terräng

Det bebyggda stadsområdet är nästan helt plant. I sydväst ligger Rådaåsen, en kraftig rullstensås som med en utlöpare i nordväst bildar Hindens rev vid Kållands västra strand.

Stadens administrativa område upptas till över hälften av skogsmark och bebyggelsen har huvudsakligen tillkommit på jordbruksmark. Skogen har enligt uppgift stor betydelse som klimatförbättrande faktor, varför man strävat efter att behålla så mycket som möjligt av den.

##### Grund

Berggrunden utgöres av gnejs, som är täckt av 20—50 meter lösa jordlager, av vilka lerslagret uppgår till 20—30 meter överlagrat med sand. Sandlagret är inom stadsområdet 2,5—3,5 meter tjockt men avtar söderut.

##### Klimat

Klimatet karaktäriseras av förhållandevis sent inträdande vinterkyla och mild vinter samt sval sommar. Medelnederbörden är 700 mm per år med de fem första månaderna nederbördsfattiga och framförallt regnrik augusti.

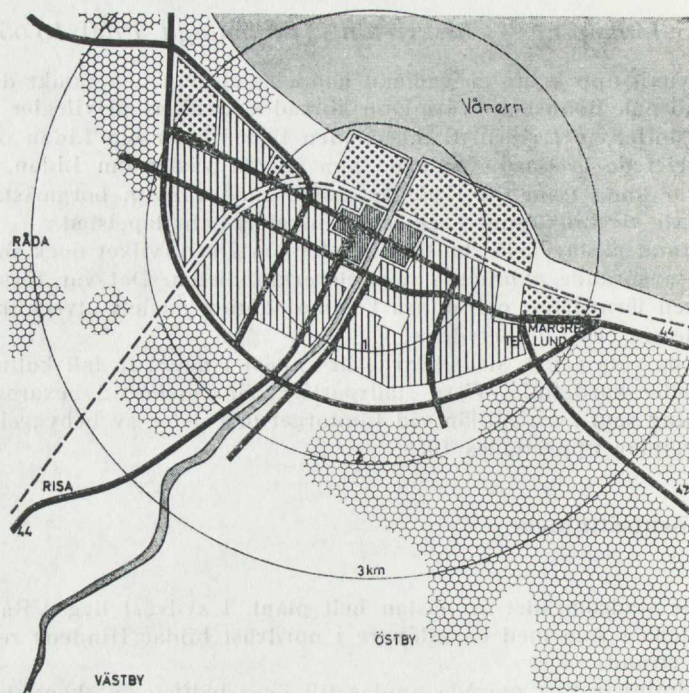
Sydvästliga vindar dominerar såväl allmänt som för starkare vindar. Deras verkan försvagas emellertid av höjdförhållandena och av vegetationsområdena. I stället är de östliga och nordliga vindarna besvärande, då dessa pressas samman genom Kinnevikens och når staden, som är oskyddad åt detta håll.

##### Marköföförhållanden

Marken kring det bebyggda stadsområdet ägs till stor del av staden med undantag för vissa områden i öster. I stadsområdets inre delar, d. v. s. områden som kan komma ifråga för sanering, äger staden däremot få fastigheter.

Generalplanens intentioner vad det gäller Lidköpings framtida utbyggnad kan sammanfattas på följande sätt:

Önskemålet att staden skall behålla kontakten med Vänern sammanfaller med synpunkten att bebyggelsen bör ske inom en remsa parallell med stranden, där man får tillräcklig bärighet genom ett tjockt sandlager. Redan ca 2 km från



## LIDKÖPING GPL.

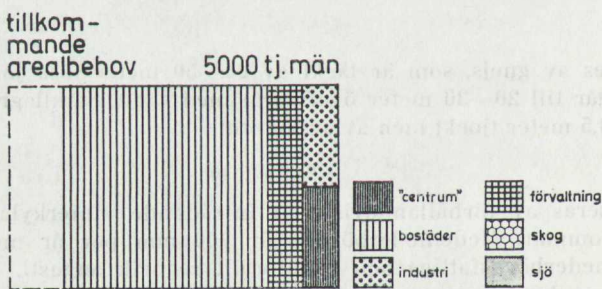


Fig. 11.

stranden har detta lager avtagit så att grunden blivit olämplig för tyngre bebyggelse. Till detta bidrar att den svaga marklutningen ger svårigheter att ordna avlopp på längre avstånd från stranden.

Denna strävan att bygga utmed stranden motarbetas av det förhållandet att hamnen med industri- och spårrområden är bunden till sitt nuvarande läge vid Lidans mynning. Det är endast väster om industriområdet som ett sammanhängande rekreationsområde med vacker skog ligger helt utmed vattnet.

Där ligger också Folkets park och Framnäsbadet. Först väster därom kan nya bostadsområden få denna kontakt med vattnet. Vidare har hänsynen till skogsområden påtalats. Dessa hänsyn gäller framförallt skogens betydelse som rekrea-



tionsområde och som skydd mot vindar och mot vinderosion. Generalplanen anvisar inte heller skogsmark för bebyggelse i nämnvärd omfattning. Planens markområden för bostadsändamål ger utrymme för 25 700 personer.

### *Cityområdet*

Det nuvarande cityområdet, som karaktäriseras av en koncentration av butiker och allmänna byggnader begränsas till Nya Torget och dess närmaste omgivningar samt från Gamla Stadens Torg utefter Skaragatan. Inom Nya staden, väster om Lidan, har butiksfrekvensen inte undergått större förändringar under senare tid. Däremot kan en tendens till utvidgning förmärkas inom Gamla staden med en förskjutning av tyngdpunkten österut. Detta beror i första hand på att den nya bostadsbebyggelsen huvudsakligen tillkommit på öster. Skaragatan, som är infartsgata, är olämplig som butiksstråk.

Nya staden är med sin nuvarande kvartersindelning svår att bebygga rationellt. Generalplanen föreslås därför att kvarteren sammanslås två och två inom vissa områden, vilket skulle underlättas av att tomterna i de flesta fall är genomgående från gata till gata och således även efter sammanläggning skulle behålla gatufasad. Om kvarteren sammanläggs på detta sätt skulle de få sådana mått att gårdarna kunde rymma såväl bilplatser som solbelysta lekplatser. Det skulle alltså från den synpunkten vara funktionellt möjligt att här blanda bostäder och kommersiell verksamhet. Exploateringsgraden skulle enligt detta saneringsschema bli omkring 1,0—1,2 om man räknade genomgående 3-våningsbebyggelse. En fullständig sanering av Nya staden skulle ge bostadsutrymme för 2 000 personer. Motsvarande tal för Gamla staden ger 1 000 personer. Denna reservvolym kan givetvis i stället utnyttjas för kontorsverksamhet. Beräkningen förutsatte att stadens behov av ökad butiksytta och kontorsytta tillgodosetts inom saneringsområdet.

### *Industriområden*

Hamnområdet i Lidköping är på ett naturligt sätt bundet till Lidans utlopp i Väneren. Själva hamnen ligger utefter Lidans båda stränder från mynningen ända till körbron vid torget. Hamndjupet är 4,6 m.

Själva industriområdet ligger på ömse sidor om Lidan i nära samband med hamnen. Hela den östra sidan upptages av två stora industriföretag, AB Rörstrands Porslinsfabriker och AB Vänerens Träförädlingsfabrik, som liksom Rörstrand sträcker sig ända till vattnet.

Väster om Lidan ligger Lidköpings Mekaniska Verkstad, vars område är splittat i två delar och Rörstrands huvudanläggning, som också är kluven. Inom detta industriområde ligger även några medelstora och mindre industrier, grosshandelslager och upplag. Industriområdets och hamnområdets expansionsmöjligheter är goda men de större företagens behov av utvidgning i anslutning till nuvarande anläggningar är svåra att tillgodose på annat sätt än genom utfyllnad.

Övriga industriområden ligger dels söder om järnvägslinjens östra sträckning, dels norr om dess västra. På östra sidan ligger tändsticksfabriken, en större bilindustri och några mindre företag. På västra sidan ligger en del mindre industriföretag. Det i generalplanen beräknade maximala arealbehovet av ca 24 ha motsvaras i planen av 36 ha.

Småindustri och hantverk förekommer i stor utsträckning i det äldre stadsområdet på bägge sidor om Lidan. En del av dessa områden föreslås bevarade, i synnerhet där den äldre omgivande bostadsbebyggelsen är bullerstörd eller på annat sätt olämplig och helst bör omvandlas till industriområden.



### Trafik

Lidköping har normalspårsförbindelse genom västra stambanan över dels Herrljunga, dels Mariestad—Gårdsjö.

Staden berörs av länsväg 44, Götene—Grästorp, som vid Götene har anslutning till E 3 från Mariestad och i Grästorp till länsvägen mot Vänersborg. Länsväg 47 från Skara ansluter sig till vägen från Mariestad vid den östra stadsgränsen ca 4,5 km från torget. Infarten från öster visar de största trafikmängderna. Innerstadstrafikens problem i en stad som delas av ett vattendrag har tidigare varit utpräglade innan mer än en bro fanns. Genom den nya bron i Wennerbergsgatan avlastas centrumområdet från genomgående trafik.

Den sydöstra förbifartsleden är avsedd att ytterligare avlasta centrumområdet och den nya bron från dels viss industritrafik, dels genomfartstrafik från Skara till Källandsö, ett område som väntas få ökad betydelse som rekreationsort även för Skara och därför betydligt ökad sommartrafik.

### Rekreation

Väster, öster och söder om staden finns vackra skogar, som det är angeläget att bibehålla inte minst som vindskydd. Skogsområdet mellan Läckövägen och Väners strand hyser en del rekreationsanläggningar, Framnäsbadet och Folkets park. Även strandremsan öster om industriområdena utnyttjas för camping och friluftsliv. Stadens läge vid Kinnevik och närheten till Källandsö och Kinnekulle gör att den är ovanligt gynnad från dessa synpunkter.

## 3.4 Motala – Vadstena

Städerna Motala och Vadstena illustreras i det följande som exempel på lokalisering till ett östsvenskt område, Östergötlands län. Avståndet mellan dessa städer, som har attraktiva lägen vid Vättern är endast 16 km. Vid sidan om dessa stadsbyggnadsmässiga förutsättningar ger denna modell exempel på anknypningen till en landsdel, som karakteriseras av en tvåkärnig regionstruktur med Linköping—Norrköping som huvudcentra. Med en befolkningsmässigt omfattande utbyggnad av Motala—Vadstena, som vid årsskiftet 1960/61 sammanlagt hade folkmängden 31.600 personer torde bl. a. följa den effekten i regionalt avseende att i denna landsdel utvecklades en trekärnig regionstruktur.

Vad gäller förhållanden och utvecklingstendenser inom Östergötlands län kan framhållas att det i slutskedet av arbetsgruppens arbete utförts en lokaliseringstudning för länet inom arbetsmarknadsstyrelsen. Här skall endast nämnas att länet efter att tidigare ha varit i en jämförelsevis stark tillväxt under 1950-talet, visat tendenser till en viss stagnation såtillvida att ökningen varit betingad av födelseöverskottens dominans över flyttningsförluster till andra landsdelar. Av följande tabell framgår länets folkmängd 1930—1960 och den relativa utvecklingen under perioden:

År	Folkmängd	Reg. förändr. 1930 års folkmängd = 100
1930	309900	100
1940	317000	102
1950	347000	112
1960	357800	115

Enligt Godlunds prognos kan länsbefolkningen 1975 beräknas uppgå till 374.000—388.000 personer. Detta skulle innebära en ökning med mellan 4 och 8 % från 1960 till skillnad mot riksbefolkningens beräknade ökning med 10 %.

Den i arbetsmarknadsstyrelsens lokaliseringstudning redovisade befolknings-



prognosen för länet ger ett resultat för år 1975, som nära ansluter till det av Godlund beräknade lägre alternativet. Utredningen gör den allmänna bedömningen att förutsättningarna för en gynnsam utveckling under den närmaste framtiden kan anses vara goda. Sysselsättningen inom det egentliga jordbruket kan väntas minska rätt väsentligt medan minskningen inom skogsbruket kan antas bli förhållandevis måttlig. Inom massa- och pappersindustrin pågår en utbyggnad och likaså är betydande investeringar på gång eller planeras inom framförallt massa-industrin. En mera begränsad minskning av sysselsättningen inom textil- och beklädnadsindustrin anses inte utesluten. I takt med samhällsutvecklingen kommer också servicenäringarna att expandera. Det framhålles att länet har ett fördelaktigt läge från industrilokaliseringssynpunkt med hänsyn bl. a. till att kommunikationerna är goda och har nära anslutning till en rad välutvecklade tätorter.

Centra för länets A-regioner enligt arbetsmarknadsstyrelsens regionindelning är Norrköping, Linköping, Motala och Mjölby. Vadstena har klassificerats som s. k. C-centrum inom Motala A-region. Av följande tabell framgår A-regionernas befolkningsutveckling 1950—1960 och den beräknade utvecklingen enligt lokaliseringsutredningen:

	1950	1975	1960
Norrköpingsregionen	149800	152900	161400
Linköpingsregionen	107900	116400	125700
Motalaregionen	48300	48600	50600
Mjölbyregionen	34800	34000	33000

Motala har under efterkrigstiden utvecklats snabbt med undantag för de senaste åren, som medfört tendenser till en mer återhållsam expansion. Befolkningen uppgick vid årsskiftet 1960/61 till 27 100 och har under 1950-talet ökat med 2 400 inv. Till sin näringsgeografiska karaktär är Motala en ensidig industriort med 2/3 av de förvärvsarbetande inom industrin och som sådan en av de mest utpräglade bland de större tätorterna i Östergötland. Servicenäringarna och då främst handeln kännetecknas av en påtaglig underdimensionering och detta särskilt med tanke på stadens betydelse som kommersiellt centrum i en tätbefolkad bygd. I överensstämmelse med stadens ekonomiska struktur är sysselsättningsgraden för kvinnor låg — 32 % år 1950.

Som kontrast till Motala och dess struktur är Vadstena enastående i många avseenden genom att här finns den historiska traditionen, de lugna förändringsförloppen och en blygsam industriell aktivitet. I sin huvudsakliga funktion som sjukhusstad och turistort och i viss mån också som inköpscentrum fastän med begränsad regional betydelse har Vadstena utvecklats till en av rikets mest utpräglade serviceorter med mer än två tredjedelar av sysselsättningen inom servicenäringarna. I överensstämmelse härmed är yrkesverksamheten för kvinnornas del mycket hög — 47 % år 1950. 1950-talet medförde en folkmängdsökning med 12 % och befolkningen var vid årsskiftet 1960/61 4 500 personer.

Befolkningsutvecklingen under perioden 1950—1960 jämte beräknad folkmängd 1975 för Motala och Vadstena framgår av följande tabell:

	Motala		Vadstena	
	abs.	index	abs.	index
1950	24723	100	3971	100
1955	26043	105,3	4210	106
1960	27148	109,8	4462	112,4
1975	31100	125,8	5300	133,5



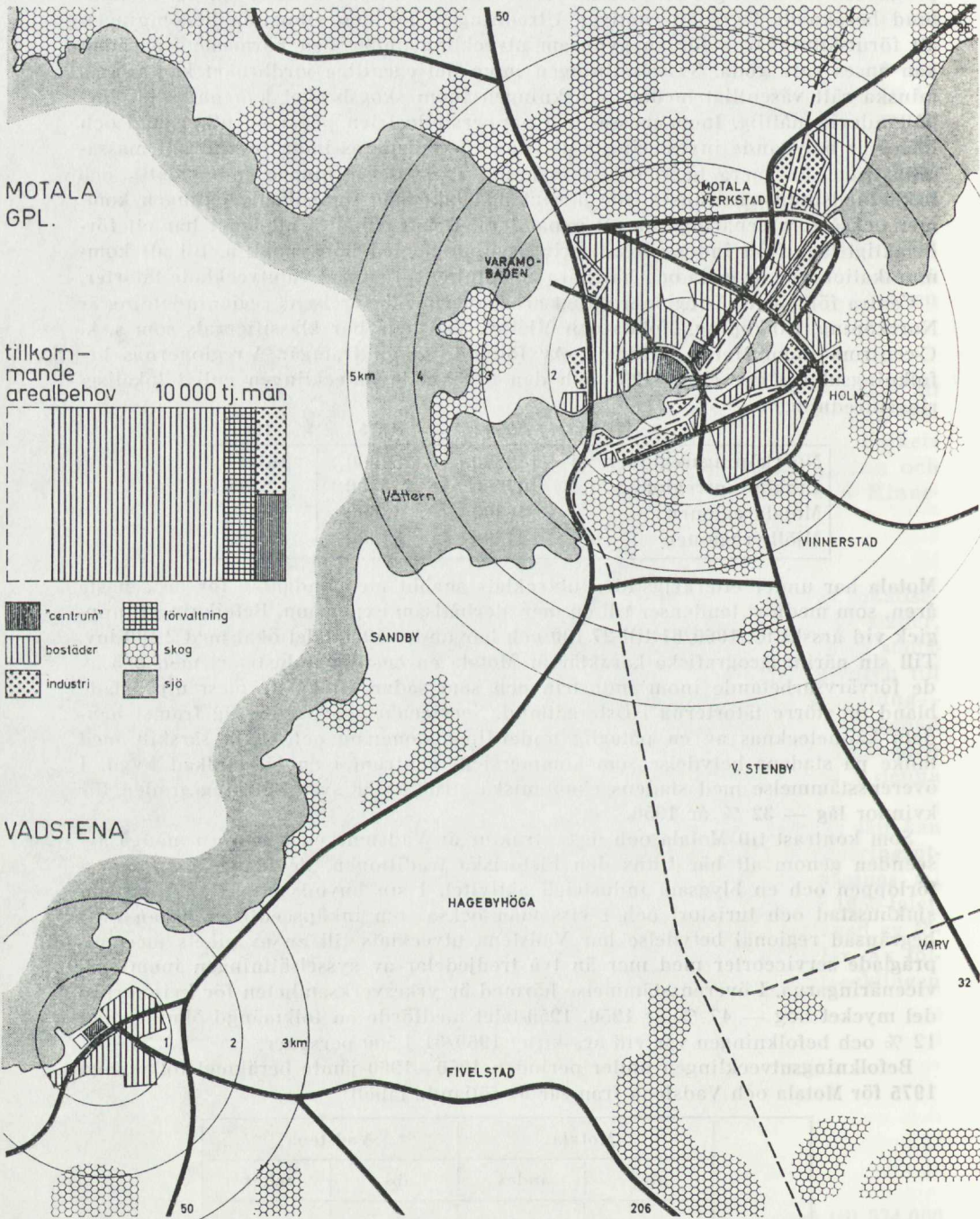


Fig. 12.



## Planeringsförutsättningar

Någon generalplan för Motala och Vadstena finns inte utförd, men vissa förarbeten för en sådan för Motala har lagts till grund för denna redogörelse. Av dessa kan främst nämnas en ekonomisk-geografisk undersökning från 1953 av prof. Sven Dahl. Enligt denna utgör Motala centralort för ett omland med ungefär 35 000 invånare. Denna siffra stämmer tämligen väl med befolkningen i det område, som har kortare avstånd fågelvägen till Motala än till närmaste centralort. Som andra centralorter har då valts Vadstena (4 300 inv.), Skänninge (4 000 inv.), Linköping (65 000 inv.), Finspång (15 000 inv.) och Askersund (4 300 inv.).

Förändringarna i näringsstrukturen i Motala och Vadstena i jämförelse med länet i sin helhet återspeglas i följande uppgifter om sysselsättningen i % beträffande 1950 och 1960:

	Motala		Vadstena		Länet	
	1950	1960	1950	1960	1960	1960
Jordbruk mm	4,4	2,8	7,9	5,0	19,9	13,7
Industri	60,3	62,4	18,9	23,0	38,8	42,0
Byggnadsverksamhet	6,7	5,6	10,3	9,7	7,2	8,3
Handel	11,3	11,2	14,5	12,2	12,0	12,0
Samfärdsel	5,2	4,2	6,3	3,4	6,4	6,0
Off. tjänst	11,9	13,6	41,9	46,7	15,2	17,9
Ej spec.	0,2	0,2	0,2	—	0,5	0,1
	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Motalas industrier, som utbyggdes i snabb takt under 30- och 40-talen domineras av metall- och textilindustri. Verkstadsindustriens konjunkturkänslighet motverkas av en viss elasticitet i tillverkningsprogrammet för Motala Verkstad eller genom exportindustriens möjligheter att byta marknad som Elektrolux. Centrala Torpedverkstaden har även möjligheter att variera sitt tillverkningsprogram genom civil produktion.

Textilindustrien, som däremot är avhängig av den inhemska konsumtionen, har efter några svåra år återigen börjat expandera något.

Under 30- och 40-talen var den procentuella ökningen inom handel och samfärdsel ungefär lika stor eller omkring 30 % per tioårsperiod, medan gruppen allmän tjänst och fria yrken visade den ojämförligt starkaste ökningen, nämligen en fördubbling under vardera tioårsperioden. Genom det nya lasarettet ökar siffrorna för de yrkesverksamma inom socialvården avsevärt.

### Industrierna

De dominerande företagen i staden är Motala Verkstad och Elektrolux. Motala Verkstad som tillverkar fartygsmaterial, lokomotiv, broar, kranar, ångpannor, pressar, rostfria inredningar m. m. försörjs med råvaror i form av tackjän och skrot samt kol och olja. Tackjärnet kommer från Sverige men cirka 25 % av skrotet importeras. Dessa infrakter kommer på bil, järnväg och på båt via kanalen. För utfrakterna är Motala Verkstad emellertid helt beroende av järnväg, endast inredningsenheter fraktas per bil. Även för transporter mellan fabriksenheter utnyttjas industrispår.

Elektrolux tillverkar däremot endast en produkt, kylskåp. Huvuddelen av arbetsstyrkan är tempoarbetare och ungefär en tiondel är kvinnor. Denna andel skulle emellertid enligt uppgift utan olägenhet kunna vara ännu större.



Råvaran till industrien, plåt, kommer dels från Domnarvet dels från utlandet. Infrakterna sker till stor del med järnväg, men man gör stora fraktbesparingar genom kanalfrakt. Utfrakterna sker med bil och järnväg.

Centrala Torpedverkstaden flyttades från Karlskrona till Motala bl. a. därför att man av militära skäl ansåg läget mera skyddat och med hänsyn till tillgången på en yrkesarbetarstam. Fabriken ligger i fridlyst område och de anställda bor i stor utsträckning i Råsnäsområdet, som har bussförbindelse med staden.

Dahl kommer i sin analys av Motalas läge fram till att ytterligare tunga industrier knappast kan lockas av det dåliga inköpsläget medan däremot lätt metallindustri skulle ha goda utsikter vid etablering, framförallt med tanke på metallarbetarstammen och på närheten till goda avsättningsområden i en stad med så ringa differentierad industri som Motala har. Transportförhållandena kan emellertid komma att förändras avsevärt om den av Vätterdelegationen utredda utbyggnaden av Göta kanals västgötadel kommer till stånd (se sid. 177).

### *Bostadsförhållanden*

Tillgängliga uppgifter avser 1945, vilket i detta sammanhang kan anses vara helt intresselösa data. 42 % av lägenhetsbeståndet utgjordes då av smålägenheter om högst ett rum och kök. Från 1945 till 1950 minskade antalet invånare per 100 lägenheter från omkring 300 till omkring 290. Enligt en befolkningsprognos av Ralph Johansson antas att antalet hushåll ökar från 8 350 år 1950 till min. 9 900, max. 11 060 år 1975.

### *Cityområde*

De verksamheter som kan anses vara citybildande är koncentrerade till ett område mellan Kanalbron och Busstorget.

Stora Torget är helt omgivet av butiker och kontor.

Ett mindre delcentrum finns i Motala Verkstad, eljest är butikerna väl samlade till cityområdet.

### *Utbyggnadsmöjligheter*

Möjligheterna att ens ytligt bedöma de stadsbyggnadsmässiga förutsättningarna för en utbyggnad av Motala eller Vadstena är på grund av bristande planeringsmaterial små. Däremot kan av stadsmiljöskäl övervägas hur en större utbyggnad utmed Vätterstranden mellan de båda städerna skulle te sig. Här föreligger liksom i fallet Kumla—Hallsberg goda möjligheter att genom en kraftfull stadsbyggnadsinsats förena två samhällen till en helt ny stadsbyggnad, som radikalt anpassas till bilismens krav. Fördelarna skulle även i detta fall vara stora med tanke på städernas trafikproblem och cityexpansion. Möjligheterna att här åstadkomma ett välplanerat samhälle är mycket stora och lägesförutsättningarna med tanke på kontakten med vattnet och landskapets skönhet är utomordentligt gynnsamma.

Förutsättningarna för ett gott planeringsresultat är emellertid mycket kraftfulla initiativ, som tar sikte på att Motala endast under en kort utbyggnadstid fungerar som servicecentrum för att därefter överlåta dessa funktioner till en ny citybildning. Detta medför krav på en befolkningsmässigt omfattande utbyggnad och en kort och välorganiserad utbyggnadstid.



### 3.5 Sundsvallsregionen

#### *Sundsvallsregionen — beskrivning*

Genom beslut år 1948 förordnade Kungl. Maj:t att regionplan skulle upprättas för Sundsvallstrakten. I området ingår helt eller delvis 9 kommunala enheter enligt 1952 års kommunindelning, nämligen Sundsvalls stad, Sköns och Timrå köpingar samt Alnö, Attmars, Hässjö, Njurunda, Selångers och Tuna landskommuner. Regionplan upprättades 1953 av VBB avseende tiden fram till 1970. Samma firma har även upprättat generalplaner för Sundsvalls stad (1954), Skön (1953), Njurunda (1954) och Timrå (1951), samt dessutom redovisat en generalplan för trafikaneläggningar inom Stenstaden i Sundsvall, d. v. s. stadens centrala delar.

Regionplanen har i sin redovisning av de näringsgeografiska och demografiska förhållandena gjort en indelning av regionen i tre delområden, nämligen:

- a. Sundsvall (inklusive Skönsmon)
  - Tätorten Skönsberg i Skön
  - Tätorterna Nacksta och Granlo i Selånger
  - Detta delområde kallas *Stor-Sundsvall*
- b. Skön exklusive Skönsberg
  - Timrå
  - Njurunda
  - vilka tillsammans kallas *Industriområdet*, samt
- c. *Landsbygdsområdet*, d. v. s. övriga kommuner exklusive tätorterna Nacksta och Granlo i Selånger.

#### *Faktisk och antagen befolkningsutveckling*

Av följande tabell framgår att folkmängden inom regionplaneområdet under 1950-talet ökade med 9 500 personer d. v. s. snabbare än vad som förutsatts i alt U, som har varit grundläggande för regionplanen. Däremot anpassar sig alt Ö väl till totalfolkmängdens utveckling. Bedömningen av de olika delområdenas förändring har emellertid ej utfallit lika väl. Näringslivets expansion inom Sundsvalls stad och Sköns köping har varit betydande och medfört en stark befolkningstillväxt inom Stor-Sundsvall. Redan år 1960 har således folkmängdssiffran för detta området passerat den enligt alt U för år 1960 beräknade med 3 400 personer och den för år 1970 med 900. Även alt Ö för år 1960 har passerats.

För Industriområdet visar prognosalternativen en nära överensstämmelse med utvecklingen. Inom Landsbygdsområdet har däremot skett en fortsatt kraftig folkminskning under 1950-talet, som starkt avviker från båda alternativen.

#### *Faktisk och antagen befolkningsutveckling i Sundsvalls regionplaneområde*

Område	Faktisk utveckling				Antagen utveckling			
	1930	1940	1950	1960	Alt U		Alt Ö	
					1960	1970	1960	1970
Stor-Sundsvall	28 600	29 700	32 300	40 600	37 200	39 700	39 200	45 000
Industriområdet	25 300	25 000	25 600	28 300	28 000	29 700	28 900	32 200
Landsbygdsområdet	25 000	23 100	21 800	20 300	22 100	22 500	21 500	21 200
Sundsvallsregionen	78 800	76 000	79 700	89 200	37 300	91 900	89 600	98 400



Det bör framhållas att tätorten Sundsvall enligt tätortsavgränsningen i 1960 års folkräkning omfattar ett något större område än vad som i regionplanen avses med Stor-Sundsvall. Det område som i dagens läge funktionellt är att betrakta som Stor-Sundsvall har ett invånarantal på ca 42 000 personer. Folkmängden inom Industriområdet skulle därmed uppgå till 27 700 personer och inom Landsbygdsområdet till 19 500.

Till följd av den snabba sysselsättningsutvecklingen inom Stor-Sundsvall redovisar regionplanens båda prognosalternativ en betydande underskattning av områdets folkmängd i de förvärvsarbetande åldrarna. Underskattningen uppgår till 3 300 personer enligt alt U och till 1 800 enligt alt Ö. För övriga åldersgrupper är avvikelserna mindre framträdande.

I detta sammanhang bör också nämnas att pendlingen till arbetsplatser i Sundsvalls stad och Sköns köping från flertalet kommuner i Landsbygdsområdet har fördubblats mellan 1950 och 1960. Landsbygdsområdets befolkningsunderlag år 1960 består följaktligen i icke obetydlig omfattning av personer med arbetsplats inom Stor-Sundsvall. Antalet inpendlare till Sundsvalls stad var 1960 ca 6 950, varav från Skön 2 800, Selånger 1 300, Njurunda 700, Timrå 600, Alnö 550, Tuna 400 och från andra kommuner 600 personer. Antalet utpendlare från Sundsvalls stad uppgick samtidigt till ca 600 personer. I nuläget har man därför anledning räkna med ett tryck på bostadsmarknaden av pendlare som önskar egen bostad inom Stor-Sundsvall.

### *Historik*

Sundsvall fick sina stadsprivilegier 1621, men förblev under de första 100 åren en relativt blygsam anläggning. Fisket, trävaruhandeln och under 1700-talets senare hälft även skeppsbyggeriet bildade bakgrunden till en begynnande blomstring under 1800-talets första decennier. Först på 1850-talet med sågverksepoken började en exceptionellt snabb utveckling. Folkmängden ökade från 2 800 invånare år 1850 till mer än 13 000 år 1890, mer än en fyrdubbling på 40 år.

Efter den stora branden 1888 tillkom den för Sundsvall karaktäristiska stenhusbebyggelsen i den gamla stadsplanens rutnät, som skiljer sig från de övriga norrlandsstäderna där i stället gatorna breddats och träbebyggelsen bibehållits. Utvecklingen under 1900-talet blev för Sundsvall mindre dynamisk och under trettioalets depression som medförde befolkningsförluster för industridistriktet, stagnerade den nästan helt. Från 40-talet visar emellertid såväl staden som industridistriktet en snabb befolkningstillväxt.

Genom de stora trävaruindustriernas krav på arealer och kajer har de spritts ut över så gott som hela kuststräckan mellan Ljungans och Indalsälvens mynnigar. Bostadsbebyggelsen har i stor utsträckning lokaliserats till arbetsplatsernas närhet eller av andra skäl samlats till tätortsbildningar, av vilka de flesta har färre än 1 000 invånare. Sammanlagt finns inom regionen ett 30-tal tätorter.

1948 inkorporerades Skönsmon med Sundsvalls stad.

På initiativ av länsstyrelsen i Västernorrlands län pågår förhandlingar om ändring av den kommunala indelningen inom Sundsvallsområdet. Berörda kommuner är Sundsvalls stad, Sköns köping samt Alnö, Njurunda och Selångers landskommuner.

### **Planeringsförutsättningar**

#### *Terräng*

Sundsvalls stad ligger i en knappt 1 km bred dalgång mellan höga bergspartier i norr och söder. Södra stadsbergen når en höjd av 240 m. ö. h. Nivåskillnaderna



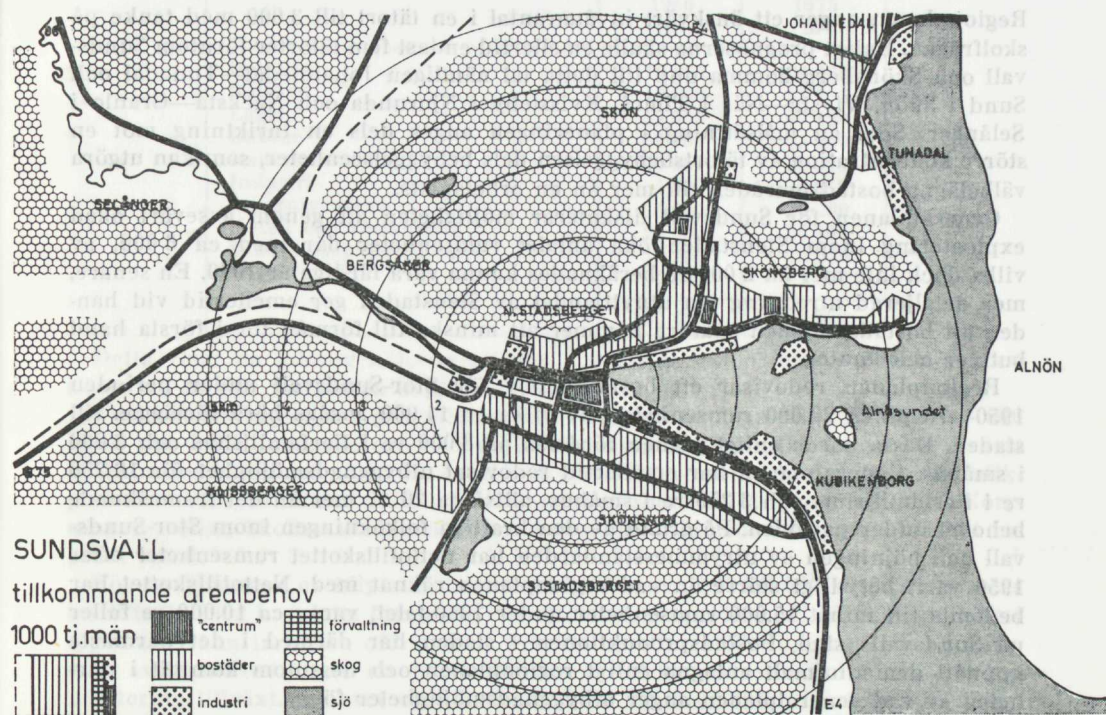


Fig. 13.

mellan stadens centrala delar och bebyggelseområdena högst upp på sluttningen uppgår till 60—70 meter, vilket i sin tur gör att gatorna på sina håll har mycket svåra lutningsförhållanden. Bebyggelsen på Södra stadsberget ligger dessutom i nordsluttning med ogynnsamma solbelysningsförhållanden.

#### Grund

Sluttningarna visar goda grundläggningsförhållanden medan däremot dalbotten till största delen kräver pålning för bebyggelse.

#### Klimat

Regionens medeltemperaturer varierar mellan  $-7^{\circ}\text{C}$  i januari och  $+16^{\circ}\text{C}$  i juli. Årsnederbörden är ca 500 mm. Antalet dagar med snötäcke är i medeltal per år ca 150 och antalet dagar med is på gatorna ca 180. Tjälldjupet kräver 1,7 m grundläggningsdjup för byggnader och 2,2 m djup för ledningar.

#### Bosättning

En fjärdedel av regionens befolkning var enligt 1945 års folkräkning bosatt utanför tätortsområdena och av dessa var ungefär hälften jordbruksbefolkning. Huvuddelen av återstoden antogs ha sin sysselsättning i eller invid en tätort och ha bytt arbete utan att samtidigt ha kunnat eller velat byta bostad.

Detta förhållande jämte det stora antalet tätorter med mindre än 1 000 invånare ger stora problem när det gäller lokaliseringen av lokala centra och skolor.



Regionplanen anger ett önskvärt invånarantal i en tätort till 3 000 med tanke på skolfrågan. Enligt prognoserna skulle emellertid endast fem tätorter förutom Sundsvall och Skönsberg komma upp till detta tal nämligen Johannedal—Tunadal och Sund i Skön, Vivsta—Näs i Timrå, Kvissleby i Njurunda och Nacksta—Granlo i Selånger. Som en målsättning i planeringen anges dels en inriktning mot en större koncentration av tätortsbebyggelsen dels bebyggelseenheter, som kan utgöra välbefästa bostadsområden till mer än en arbetsplats.

Generalplanen för Sundsvall diskuterar möjligheten att genom avsevärt ökad exploatering inom Stenstaden öka antalet rumsenheter där med ca 6 000, av vilka dock inte mer än 2 000 re beräknades kunna vara färdiga år 1970. En senare, mer detaljerad utredning om utnyttjandet av Stenstaden ger emellertid vid handen att bostadsvolymen snarare kommer att minska till förmån för i första hand butiker och kontor.

Regionplanen redovisar ett bostadsbehov för Stor-Sundsvall under perioden 1950—70 på ca 20 000 rumsenheter, av vilka ca 11 000 ansågs böra förläggas till staden. Dessa borde enligt planen fördelas på 8 000 re i flerfamiljshus och 3 000 i småhus. Generalplanen har emellertid redovisat utbyggnadsmöjlighet för 10 250 re i flerfamiljshus och 3 250 re i småhus, alltså ca 20 % mer än det framräknade behovet under perioden. På grund av den kraftiga folkökningen inom Stor-Sundsvall och höjningen av utrymmesstandarden har nettotillskottet rumsenheter efter 1950 varit betydligt större än vad regionplanen räknat med. Nettotillskottet har bedömts till minst 15.000 rumsenheter under 1950-talet, varav ca 10.000 re faller på Sundsvalls stad. Bostadsproduktionen i staden har därmed i det närmaste uppnått den minimalt antagna enligt regionplanen och dessutom kommit i närheten av vad generalplanen anger utbyggnadsmöjligheter för.

Fördelningen på hustyper beror på att en utbyggnad av villa- och radhusbebyggelse inte kunnat anvisas plats inom staden med mindre än att en helt ny samhällsbildning skapas söder om Sidsjön.

Totalt rymmer generalplanen, frånsett då spekulationen om ökat bostadsutnyttjande i Stenstaden, ca 20 000 re. Någon bedömning av befolkningsutvecklingen efter 1970 har inte gjorts, men reservområdena kan ses i relation till antagandet att staden år 2 000 har 33 000 invånare vilket legat till grund för övervägande om vatten- och avloppsfrågorna.

Byggnadsstyrelsen anför i sitt yttrande över generalplanen att grupperingen av bebyggelsen och fördelningen på olika hustyper och bostadsformer till väsentlig del har bestämts av redan befintliga förhållanden, vilket lett till en långt driven splittring och blandning av olika hustyper, särskilt inom området söder och öster om centrala staden. Såväl Byggnadsstyrelsen som Bostadsstyrelsen anser den stora andelen flerfamiljshus vara diskutabel. Andelen småhus under generalplaneperioden skulle bli 20 % av nyproduktionen.

### *Cityområdet*

År 1957 upprättades en preliminär dispositionsplan för Stenstaden, d. v. s. det område som begränsas av Selångerån, den planerade riksvägen genom Järnvägsparken, Parkgatan, Ostkustbanan och Skolhusallén. VBB:s planförslag har sedan bearbetats av stadsarkitektkontoret i Sundsvall. 1961 har VBB framlagt förslag till generalplan för trafikaneläggningar inom Stenstaden i anslutning till den bearbetade dispositionsplanen.

Fördelning av våningsytorna inom Stenstaden antas enligt detta förändras enligt följande:



	1960 m <sup>2</sup>	1975 m <sup>2</sup>
Bostäder	112 350	106 860
Butiker	40 200	51 700
Lager	52 500	47 420
Kontor	69 900	75 800
Hantverk	23 800	22 500
Industri	4 500	4 050
Administration	6 200	6 200
Hotell och restaurang	23 900	26 900
Samlingslokaler	19 200	18 040
Skolor	2 900	1 650
	355 450	360 920

Detta visar en måttlig höjning av den nuvarande exploateringsgraden och en sänkning av den fastställda byggnadsrätten totalt.

Trafikutredningen har genomförts med sikte på en framtida biltäthet av 500 bilar per 1 000 invånare och vid dimensioneringen av trafiklederna har krävts en kapacitetsmarginal på 20 %. Även med dessa krav anser utredningen att trafikplatserna kan ges tillfredsställande dimensioner som trafikplatser i ett plan. Korsningen mellan Skolhusallén och Ostkustbanan bör däremot utbyggas planskilt relativt snart.

För beräkningen av bilplatsbehovet vid biltätheten 500 b/1 000 inv, vilket antas inträffa år 2000 har detta förutsatts växa i direkt proportion till biltätheten, vilket alternativt kan innebära oförändrad befolkning efter 1975 eller en sådan minskning av bilanvändningen att den neutraliserar effekten av en befolknings- och exploateringsstillväxt. Behovet uppskattas år 2000 till 5—6 000 bilplatser, vilket kan jämföras med att en inventering år 1955 redovisade ungefär 950 tillgängliga platser på gatan och allmän mark.

Markreservat för bilplatser har endast redovisats för behovet fram till 1975. Detta behov har tillgodosetts på gator och allmän plats, parkeringsplatser på tomtmark och i garage.

Trafikutredningen innehåller även en diskussion om möjligheten att sänka Ostkustbanan på sträckan förbi Stenstaden, där den utgör ett besvärligt hinder för kontakten med stadens södra delar. Alternativt föreslås järnvägen sänkt sträckan Parkgatan—Dalgatan eller Esplanaden—Dalgatan. Anläggningskostnaden beräknas i första fallet till 8,0 miljoner kronor, i andra fallet till 5,0 miljoner kronor brutto. Tillgodoräknas kostnaderna för sänkning av Skolhusallén samt utvunna bilplatser på däck över järnvägen blir nettokostnaden 5,0 resp. 3,0 miljoner kronor.

### *Industri*

Regionplanen anvisar sammanlagt industriområden till en bruttoareal av ca 950 ha, varav ca 550 ha redan är disponerade. Av den disponibla arealen 400 ha kan ca 350 ha förses med spåranslutning och knappt 200 ha kan dessutom ges möjligheter till direkta sjötransporter. Av dessa 400 ha kan ca hälften utnyttjas för nyetablering medan återstoden i huvudsak reserveras för redan befintliga företags utvidgning. Behovet av industrimark kan sättas i relation till det antagna befolkningstillskottet. Om man nämligen räknar med att hälften av det antagna tillskottet skulle utgöras av industrisysselsatta och om man tillämpar en genomsnittlig norm om 400 m<sup>2</sup> per sysselsatt så skulle markbehovet uppgå till ca 100 ha. Industrireservaten är alltså totalt beräknade med avsevärd marginal. För Sundsvalls stad begränsas möjligheterna att anvisa nya större industriområden av de topografiska förhållandena. De befintliga industriområdena är i huvudsak belägna dels utmed Sundsvallsfjärdens södra strand, dels invid järnvägen i stadens

västra del (det s. k. Nackstaområdet) samt dels ett område norr om Selångerån, som saknar direkt anknötning till såväl hamn som järnväg. Några helt nya industriområden har generalplanen inte kunnat anvisa, däremot har vissa utvidgningar av befintliga områden anvisats. Handelns behov av upplag, förråd och liknande kommer säkerligen att ta de tillgängliga industriarealerna i anspråk, varför något plats för ny industri inom Sundsvalls stad inte finns. Däremot erbjuder de stora markområdena söder om Selånger på båda sidor om Ostkustbanan och järnvägslinjen Sundsvall—Ånge goda möjligheter för industrier i ett centralt läge inom regionen. Alnön, som en gång haft ett 20-tal sågverk, erbjuder i och för sig goda industriområden, som dock kan anses mindre lockande på grund av svårigheten att förse dem med järnvägsspår.

### Trafik

Motorfordonstrafiken inom Sundsvallsregionen karaktäriseras främst av de stora trafikmängderna mellan centralorten Sundsvall och regionens ytterområden. Även den interregionala inkommande trafiken är till övervägande del riktad mot Sundsvall. Den interregionala genomgående trafiken är förhållandevis liten. Den norra infartsleden till Sundsvall uppvisar en av de största uppmätta trafikmängderna i Norrland. Lastbilstrafiken inom regionen är betydande. Särskilt måste stor betydelse tillmätas virkestransporterna med lastbil. Dessa som på senare tid har ökat på bekostnad av flottningen, besväras av vägarnas och broarnas låga bärighet, vilket begränsar möjligheterna att utnyttja stora fordonstyper. Genomfartstrafiken norr—söder kan av topografiska skäl inte anvisas någon förbifartsled utanför Sundsvall utan får hänvisas till infartslederna och genomfarten genom staden. Den nord-västliga och syd-västliga genomfartstrafiken föreslås däremot få diagonala förbifartsleder genom att befintliga vägar utbyggs till tillräcklig kapacitet. Därigenom kan Sundsvall befrias från timmertransporter från inlandet till industrierna norr och söder om staden.

Staden berörs av Europaväg 4 mot Härnösand i norr och mot Hudiksvall i söder, E 75 mot Brunflo och länshuvudväg 86 mot Indal. Samtliga trafikleder besväras för närvarande av bristande differentiering, fastighetsutsläpp och en mångfald korsningar ofta med dålig sikt.

### Fritidsområden

Den nuvarande fritidsbebyggelsen är till 65 % belägen vid kusten, resten i huvudsak vid de många insjöarna. Regionplanen antar att sommarstugebebyggelsen inom regionen ökar från ca 1 400 år 1950 till högst 4 500 år 1970. Därvid har förutsatts att behovet av anvisade tätortsområden för fritidsstugor kommer att uppstå längs kusten medan fritidsbebyggelsen i inlandet beräknas ske i form av glesbebyggelse.

Dessutom har betydande områden av terräng invid Stor-Sundsvalls bebyggelseområde avsatts till fritidsområden. De båda stadsbergen i Sundsvall, Korstahalvön i Skön samt området mellan Vivsta och Indalsälven är exempel på sådana reservat.

### Vattenförsörjning och avlopp

Sundsvallsområdet d. v. s. Sundsvall, Skön, Timrå, Alnö och Selånger bildar ett sammanhängande vattenförbrukningsområde. Vattenförsörjningen sker för närvarande med ytvatten från Sidsjön, grundvatten från Bergsåker i kombination med ytvatten från Selånger samt grundvatten från Svedje vid Indalsälven. Timrå förses därjämte med ytvatten från Indalsälven.



Den framtida vattenförsörjningen synes på lång sikt kunna baseras på grundvattentillgångarna i rullstensstråken längs Indalsälven, Ljungan och i någon mån Selångerån samt på ytvatten från dessa vattendrag.

Regionens avloppsfrågor har i allmänhet lösts så att avloppen dragits kortaste vägen till stranden, vilket resulterat i ett mycket stort antal kloakutsläpp. Några interkommunala anläggningar har inte kommit till stånd men utredningar om gemensamma åtgärder för sanering av Selångerån och Sundsvallsfjärden har nu resulterat i ett förslag till lösning. Dessa vatten är nu starkt bakteriellt förorenade.

De stora träindustriernas vattenbehov är av sådan storleksordning att de endast i ringa del kan tillgodoses från kommunala vattenverk. Detta vatten behöver heller inte uppfylla samma krav på renhet. Genom sin belägenhet vid fjärdarna har industrierna varit hänvisade till bräckt vatten, vilket emellertid är mindre lämpligt för fabrikationen. En övergång till sötvattnsansvändning främst från älvarna har därför projekterats. Det industriella avloppet är helt dominerande med hänsyn till föroeningen av recipienterna, men medför ingen bakteriell föroening. Den svåraste industriella avfallsprodukten är sulfidlut, som emellertid kan indunstas och förbrännas och de organiska avfallssubstanserna kan minskas, vilket innebär betydande investeringar och därför kan sägas vara en lösning på lång sikt.

#### 4. Diskussion om relationer mellan ortens och inflyttningsgruppens storlek

De stadsbyggnadsmässiga konsekvenserna uppträder på skilda nivåer vid olika storleksrelationer mellan den på grund av lokaliseringen inflyttande befolkningen till en ort och den där bosatta. För att något belysa detta kan man dels genom direkt skissning studera konsekvenserna på plansidan, dels föra ett mera teoretiskt resonemang om effekten på den administrativa och lokalekonomiska sidan.

Erfarenhetsmaterialet är här av naturliga skäl ytterst bristfälligt. Den »normala» expansionsutvecklingen är redan den relativt ostuderad från dessa synpunkter och av de samhällen, som under senare tid undergått en »trappstegsexpansion» av det slag som en lokalisering ger upphov till har ännu endast Oxelösund varit föremål för mera systematiska utvecklingsstudier.

Beträffande den av industrietableringen i Stenungsund föranledda utbyggnaden av samhället kan följande från generalplane författarens första PM citeras:

»Stenungsunds samhälle står inför en utbyggnad, som sett ur svenska förhållanden måste betraktas som exceptionell och som väl torde kunna jämföras med exempelvis den utbyggnad, som nu sker i Oxelösund. Såvitt man nu kan bedöma kommer nämligen Stenungsunds samhälle med sina knappt 2 000 invånare att inom en femtonårsperiod växa ut till ett samhälle, kanske en stad, med 10 000 å 20 000 invånare.

Generalplanarbetet i Stenungsund, som igångsattes i december 1960, har till syfte att dra upp riktlinjerna för utbyggnaden av denna så gott som helt nya samhällsbildning. Det förhållandet, att utformningen av det blivande Stenungsund endast i mindre utsträckning är bunden av ett redan utbyggt samhälle, innebär goda förutsättningar för att kraven på effektivitet, standard, säkerhet och trivsel



i samhället skall kunna tillgodoses. Det är en i nutida svenskt stadsbyggande ganska enastående förutsättning, som givetvis på allt sätt skall tillvaratas.»

Denna aspekt att de friare planeringsförutsättningarna ökar möjligheterna till att genom god planering åstadkomma ett från stadsbyggnadssynpunkt idealt samhälle, förenas med vissa villkor som författaren uppställer för den kommunala politiken: »Berörda myndigheter bör se till att väldisponerade industriområden planläggs och att trivsamma bostadsområden ställs i ordning i erforderlig omfattning i tätorten. Om så inte sker bromsas sannolikt centraliseringen upp, vilket kan leda till försämrad utveckling i hela trakten.»

Vidare antages att: »Om inte tätorten kan anvisa bostadsområden med önskad standard och eftersökt trivsamhet, kommer sannolikt många — trots önskemål om centralt boende — att söka sig ut till områden utanför tätorten, där ofta en rymligare och generösare om än inte en tekniskt lika välordnad bostadsmiljö kan uppletas.»

I generalplaneförslaget till Märsta framförs på samma sätt dessa tankegångar att samhällsexpansionen är direkt beroende av den attraktivitet som samhället kan bjuda. Av de faktorer som särskilt påverkar denna attraktivitet nämns:

God kulturell och kommersiell service, vilket endast kan åstadkommas om befolkningsunderlaget är tillräckligt stort och om samhällets verksamheter och sociala struktur har en mångsidig sammansättning.

Relationerna mellan skilda verksamhetsområden och trafikens funktionsduglighet.

Stadens skönhetsvärden, dess disposition och gestaltning.

Korta arbetsresor.

Goda kommunikationer.

Beträffande anslutningen till det existerande samhället sägs att »anknytningen till Märsta samhälle ger erforderligt stöd under ett första byggnadsskede, men det blivande stadscentrum och huvudparten av nybebyggelsen i övrigt kan läggas söder därom och formas efter en ny tids krav utan bundenhet av äldre investeringar».

Författaren betonar också som villkor för ett gott stadsbyggnadsresultat att: »om staden skall få den höga kvalitet som satts som mål är det en oeftergivlig fordran att tankarna bakom generalplanens utformning respekteras och förs vidare».

I samband med befolkningsprognosen för Märsta lämnar E. Hamrin följande synpunkter på hur generalplanarbetet bör fortsättas genom kommunala åtgärder: »Då mångsidiga orter har en mera stabil ekonomi än specialorter, är ett mångsidigt näringsliv en av målsättningarna för generalplanen. För att förverkligas kräver den ett kommunalt handlingsprogram i överensstämmelse med planens intentioner.

... Man bör eftersträva en boendebefolkning, som har den rika och varierande sammansättning, som kännetecknar en självständig stad. Denna form av mångsidighet är en förutsättning för servicenäringarna, dels som kundunderlag, dels för rekrytering av arbetskraft. Mångsidigheten främjas bäst genom en differentierad bostadsproduktion.»

Sedd från mottagningsortens synpunkt bjuder lokaliseringen av specialiserad verksamhet på problem av mycket sammansatt slag. Tidsfaktorn spelar här en mycket stor roll för bedömning av konsekvenserna, men om man utgår ifrån att lokaliseringen avses bli genomförd under en tidrymd av säg 10 år som en kontinuerlig överflyttning kan i stort sett följande frågeställningar anses vara meningsfulla:



1. Vilken betydelse har ortens planeringsberedskap, serviceutrustning, bostadssituation, kommunikationsläge och tekniska utrustning för lokaliseringssvalet?
2. Kommer ortens »egna» aktuella stadsbyggnadsproblem att lösas på ett radikallare och bättre sätt genom lokaliseringen? Hur kommer dess sociala och fysiska miljö att förändras?
3. Vilka tekniska svårigheter kan tänkas uppstå vid en större eller mindre expansion?
4. Hur påverkas den lokala ekonomin och utdebiteringen?
5. Hur kan ortens administration tänkas bemästra utbyggnadsproblemen?

Som utgångspunkt för en diskussion om dessa frågor kan följande uppställning tjäna:

En i utredningen behandlad serie samhällen kan grupperas i fyra storleksklasser om

orter större än 65 000 inv.

Ex. Norrköping	91 000	} a ~ 75 000
Örebro	75 000	
Linköping	65 000	

orter mellan 20 och 30 000 inv.

Ex. Sundsvall	29 000	} b ~ 30 000
Motala	27 000	
Skövde	23 000	

orter mellan 10 och 20 000 inv.

Ex. Lidköping	17 000	} c ~ 15 000
Falköping	14 000	
Mariestad	11 000	
Kumla	10 000	

orter mindre än 10 000 inv.

Ex. Skara	9 000	} d ~ 5 000
Lindesberg	6 000	
Hallsberg	6 000	
Nora	4 000	
Vadstena	4 000	

På samma sätt kan utflyttningsgrupperna, dvs. lokaliseringsblocken, omräknade till totalt befolkningstillskott enligt det tidigare redovisade multiplikatorantagandet, grupperas i 6 storleksklasser:

- 1 = 120 000 pers.
- 2 = 60—70 000 (65 000) pers.
- 3 = 40—50 000 (45 000) »
- 4 = 20—40 000 (30 000) »
- 5 = 10—20 000 (15 000) »
- 6 = 3—6 000 (5 000) »

Den procentuella befolkningsökningen blir då räknat i relation till ursprungs- ortens storlek:

Den mottagande ortens ursprungsstorlek i 1 000-tal pers.	Utflyttningsgruppen i storlek i 1000-tal pers.											
	1		2		3		4		5		6	
	120		65		45		30		15		5	
	S:a	%	S:a	%	S:a	%	S:a	%	S:a	%	S:a	%
75 a	195	160	140	87	120	60	105	40	90	20	80	6,5
30 b	150	400	95	215	75	150	60	100	45	50	35	16,5
15 c			80	435	60	300	45	200	20	100	20	33
6 d									21	250	11	84

Se även diagram Fig. 14.

Den normala befolkningstillväxten för en expansiv tätort under en generalplanperiod om 15—20 år kan uppskattas till 20—25 %, varvid planeringen kanske arbetar med marginaler på upp till 30 %. Några kombinationsalternativ utöver a6 och ev a5 och b6 torde knappast finnas förberedda i form av färdiga utbyggnadsplaner, varför planeringsberedskapen i övriga kombinationer ej kan antagas ge några synpunkter på hur utbyggnaden skulle kunna lösas.

Med hänsyn till storleksökningen kan kombinationsalternativen grupperas enligt följande:

- A. Tillskottet mindre än 30 % av nuv. befolkningsstorlek.
- B. Ökning av 30—100 % » » »
- C. » » 100—200 % » » »
- D. » » mer än 200 % » » »

Stadsbyggnadskonsekvenserna kan för varje grupp väntas uppträda på helt skilda nivåer enligt följande:

A. Kombinationerna a5, a6 och b6, dvs. det minsta utflyttningsalternativet lokaliserat till de största valda städerna i exemplet. Som redan nämnts kan en sådan utveckling tänkas vara planmässigt förberedd redan genom en antagen egenutveckling. Här blir alltså tidsfaktorn i genomförandet förskjutet. Städer med en sådan expansionstakt och storlek, som det här är frågan om står mitt uppe i försöken att anpassa samhället till den växande bilismen. Trycket mot centrumområdet är för närvarande stort därigenom att investeringstakten i de centrala områdena är forcerad, vilket i sin tur medför en kumulativ effekt på trafikallsträngen. Varje ökning av den ekonomiska aktiviteten i stadscentrum innebär på grund av ökat krav på utrymme för trafik och rationalisering att arealbehovet av såväl lokal- som markyta ökar mångdubbelt mera.

Samtidigt återverkar aktivitetsökningen automatiskt på markvärdena genom den utpräglade lägeskonkurrens, som är en följd av citykärnans koncentration och mångsidighet. De stadsbyggnadsmässiga problemen kan här karaktäriseras som ett ökat tryck på alla de punkter, som för närvarande utgör dessa städers stora och ytterligt svårlösta stadsbyggnadsproblem. Däremot torde det perifera bostadsbyggnandet i och för sig inte bjuda några oöverstigliga problem under förutsättning att



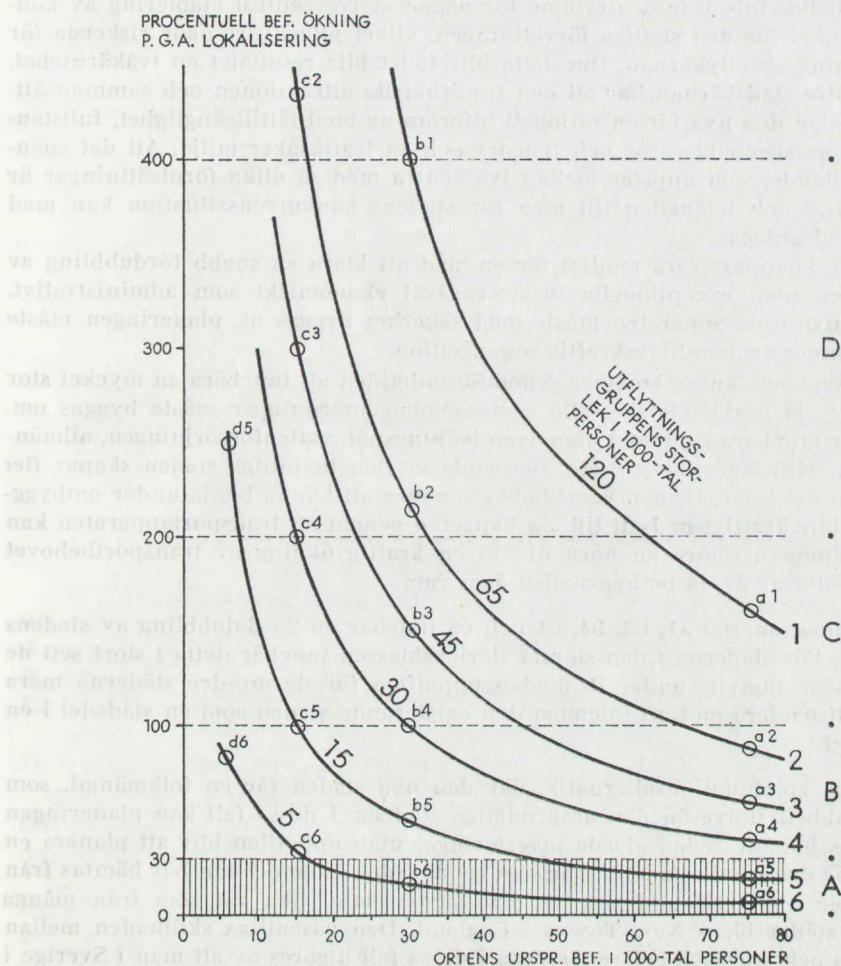


Fig. 14.

markttillgången kan lösas och den samhällstekniska utrustningen klarar kapacitetskraven.

Den administrativa sektorn får här bära de största påfrestningarna och den kommunala ekonomin blir under utbyggnadstiden hårt ansträngd.

B. Kombinationerna a2, a3, a4, b5, c6 och d6 innebär en knapp fördubbling av stadens folkmängd. En sådan utveckling finns knappast någon anledning att förvänta under normala omständigheter utan kan räknas som helt exceptionell.

Här uppträder svårigheterna på alla nivåer. Det gäller såväl att finna en väg att utveckla och så långt möjligt nyttja existerande anläggningar för trafik och teknisk service som att omforma samhället till en helt ny typ av stadsbyggnad. Den koncentriskt uppbyggda staden bjuder här stora svårigheter, därför att expansionstrycket i de centrala delarna blir så stort till följd av omstruktureringen att trafikfunktionerna lätt kvävs. Risken för att många normala cityverksamheter under sådana omständigheter föredrar en decentraliserad etablering är uppenbar.

Det torde heller inte finnas utrymme för någon större central etablering av konforsverksamhet för den statliga förvaltningen, vilket ytterligare ökar riskerna för en sprängning av citykärnan. Om detta blir fallet blir resultatet en tvåkärnighet, där den äldre stadskärnan har all den traditionella attraktionen och sammansättningen, medan den nya får en rationell utformning med lättillgänglighet, fullständigt utbud av speciella varor och tjänster och en trafiksäker miljö. Att det spänningsförhållande, som uppstår mellan två centra med så olika förutsättningar är svårbedömt och i längden till men för stadens konkurrenssituation kan med viss säkerhet antagas.

Det torde knappast vara möjligt för en stad att klara en snabb fördubbling av folkmängden utan exceptionella insatser såväl ekonomiskt som administrativt. Den administrativa apparaten måste med säkerhet byggas ut, planeringen måste inordnas under en handlingskraftig organisation.

För stadens befolkning kommer genomförandetiden att innebära en mycket stor påfrestning, då praktiskt taget alla gemensamma anordningar måste byggas om. Detta gäller inte bara gatunätet utan även ledningsnät, vattenförsörjningen, allmänna lokaler, fritidsanordningar etc. Beroende av den befintliga staden skapar fler problem än det löser. Den service staden kommer att kunna bjuda under ombyggnadstiden blir kraftigt nedsatt till sin kapacitet genom att transportapparaten kan förväntas fungera sämre än normalt vid en kraftig ökning av transportbehovet under en följd av år då ombyggnaden äger rum.

C. Kombinationerna a1, b3, b4, c4 och c5 innebär en 2—3-dubbling av stadens folkmängd. För städerna i den största storleksklassen innebär detta i stort sett de problem, som angivits under B, medan uppgiften för de mindre städerna mera kommer att tendera mot att inlemma den existerande staden som en stadsdel i en helt ny stad.

D. Övriga kombinationsalternativ, där den nya staden får en folkmängd, som är mångdubbelt större än den ursprungliga stadens. I dessa fall kan planeringen inte bindas hårt av redan gjorda investeringar utan uppgiften blir att planera en ny stad, där den gamla staden ingår som en stadsdel. Exempel kan här hämtas från utbyggnaden av Oxelösund, Märsta och Stenungsund lika väl som från många utländska städer bl. a. New Towns i England. Den väsentliga skillnaden mellan de svenska och engelska erfarenheterna i dessa fall utgöres av att man i Sverige i stort sett överlåtit åt ursprungskommunerna att föranstalta om och administrera utbyggnaden, medan man i England byggt upp en central administration, som säkrat genomförandet enligt planerna. De svenska erfarenheterna kan inte anses vara gynnsamma jämförda med de engelska, även om inget av våra svenska stadsbyggnadsexempel ännu nått sin fullbordan. Det torde stå utom allt tvivel att resultaten står i direkt proportion till det nedlagda planeringsarbetet och att all planering är beroende av en stark förankring i de beslutande organens målsättning. På det kommunala planet kan varje planeringsfråga tas upp till politisk bedömning oavsett om den tidigare fastslagits i ett principiellt handlingsprogram, som ju en utbyggnadsplan utgör. Detta ökar antalet osäkerhetspunkter i utbyggnadsprogrammet på ett helt annat sätt än vad som skulle kunna vara fallet vid en centralt styrd administration av stadsbyggnadet.

Fil. lic. P. Holm har studerat »Den kommunala ekonomin i ett expanderande samhälle» med utgångspunkt från Oxelösund. Ur detta ännu ej publicerade arbete hämtas följande sammanställning, som visar den procentuella utvecklingen hos 131 städer och 160 landskommuner i alla län utom Stockholm, fördelade efter folkmängdsförändringarna åren 1951—1959.



*Rikets städer och ett urval av 160 landskommuner fördelade efter procentuell utvecklingstakt åren 1951—1959*

Indexklasser 1959 (Index folkmängden 1950=100)	Antal kommuner med vidstående utvecklingstakt			
	Städer		Landskommuner	
	antal	%	antal	%
— 74	—	—	1	1
75— 84	—	—	19	12
85— 94	3	2	73	46
95—104	13	10	43	27
105—114	46	35	16	10
115—124	42	32	4	2
125—134	17	13	—	—
135—144	6	5	—	—
145—154	1	1	4	2
155—	3	2	—	—
Summa	131	100	160	100

De i tabellen redovisade kommunerna sammanslås till 4 huvudgrupper ifråga om utvecklingstakt enligt följande:

- Städer vilkas folkmängd under åren 1951—1960 ökat med mer än 35 %.
- Städer och landskommuner där ökningstakten legat mellan 15 och 24 %.
- Städer och landskommuner som i det närmaste stagnerat, dvs. med en befolkningsförändring av mellan —5 och +5 %.
- Landskommuner där befolkningen minskat med mer än 15 %.

Ur var och en av dessa grupper har Holm valt ut 5 städer resp. landskommuner för vilka sedan 1960 års folkmängd fördelats procentuellt efter ålder. Resultatet redovisas i tabell:

*Befolkningens åldersstruktur 1960 samt relativ förändring inom olika åldersgrupper 1951—1960 för kommuner med olika utvecklingstakt.*

Grupp	Index över folkmängdsförändringen 1950—60 (1950=100)	Procentuell andel av folkmängden i åldern				Procentuell ökning (index 1950=100) av folkmängden sedan 1950 i åldern			
		0—15	15—65	65 $\omega$	S:a	0—15	15—65	65 $\omega$	S:a
A. Starkt ökande städer	135—	27	67	6	100	148	144	146	145
B. Ökande städer o. landskommuner	115—124	22	67	11	100	114	115	132	116
C. Stagnerande städer o. landskommuner	95—104	21	66	13	100	87	102	121	100
D. Tillbakagående landskommuner	— 84	20	63	17	100	65	82	109	83

Tabellen visar hur en stadsexpansion huvudsakligen förändrar relationen barn—åldringar med effekt på de utgiftsposter som är direkt avhängiga av dessa grupper, nämligen utgifter för skolor och åldringvård.

Med ledning av inkomsten per inkomstagare inom olika åldersgrupper beräknas sedan hur en kommuns inkomster kan tänkas variera vid olika åldersstrukturer. På detta sätt beräknade inkomster respektive driftutgifter för de olika alternativen redovisas nedan:

Alternativen avser här följande antaganden rörande åldersstrukturen:

Alt. I. En expanderande kommun, där man har både en relativt stor andel barn (fler än i grupp A) och en stor andel åldringar (som i grupp B).

Alt. II. En expanderande kommun med andelen barn och åldringar motsvarande den som redovisas för en kommun i grupp B.

Alt. III. En tillbakagående kommun. Både andelen barn och andelen åldringar motsvarar den för en kommun i grupp D redovisade andelen.

Alt. IV. avser endast att belysa utgifter och inkomster i här berörda avseenden för till en kommun inflyttade personer. Åldersfördelningen har antagits vara densamma som för inflyttningen till Oxelösund 1957—1959.

*Invánarnas inkomster, kommunens driftutgifter samt utdebitering per skattekrona i Oxelösund år 1959 respektive beräknad för kommuner med olika åldersstruktur. Tusental kronor respektive index.*

Kommuner	Antagen andel personer i åldern			1 000 kronor		Utdeb. per skattekrona	Index (Oxelösund 1959=100)		
	0—14	15—66	67—	Invånarnas totala inkomster	Kommunens totala driftutgifterna netto		Invånarnas totala inkomster	Kommunens totala driftutgifter	Utdeb. per skattekrona
Oxelösund 1959	27	66	7	39 760	3 330	8:38	100	100	100
Alt. I	31	59	10	26 680	3 700	10:09	92	111	120
Alt. II	22	68	10	42 590	3 470	8:15	107	104	97
Alt. III	20	66	14	42 920	3 680	8:57	108	111	102
Alt. IV	31	69	0	39 080	3 050	7:80	98	92	93

<sup>1</sup> Ett hypotetiskt belopp som beräknats som kvoten mellan utgifter och inkomster. Eftersom vi här endast är intresserade av en jämförelse mellan de olika värdena har den faktiska utdebiteringen i detta sammanhang ingen betydelse.

Som framgår erhålles den mest ogynnsamma relationen inkomster—utgifter vid alternativ I, där andelen barn och åldringar är högst. I alternativ IV, som motsvarar åldersstrukturen för befolkningstillskottet vid stor inflyttning blir utgifterna lägre eftersom åldringar helt saknas. Ett sådant befolkningstillskott medför emellertid stora investeringsutgifter och därigenom stora driftutgifter, som icke beaktats i denna kalkyl. Erfarenheterna från Oxelösund, vars befolkningstillväxt framgår av nedanstående tabell, visar att folkökningen framförallt skett i åldern 20—50 år, vilket medfört ett stort tillskott även av barn och ungdomar. Detta är karakteristiskt för ett samhälle i snabb expansion.



Åldersgrupp	Antal personer i %		
	Ökning		
	1956	1957—60	1960
0—4	8	13	10
5—14	18	18	18
15—19	6	11	8
20—34	19	28	22
35—49	23	21	22
50—64	16	8	13
65—∞	10	1	7
Summa Antal personer	100 6 273	100 3 899	100 10 172 <sup>1</sup>

<sup>1</sup> Officiell siffra 10 007.

Driftutgifterna brutto och netto för stadens samtliga förvaltningar exklusive industriell verksamhet och finansförvaltning illustreras av följande sammandrag, som visar de relativa storleksordningarna av utgifterna vid periodens början och slut:

Förvaltning	Utgifter i %			
	Brutto		Netto	
	1955	1960	1955	1960
Central förvaltning	15,2	17,8	19,5	22,6
Stadsbyggnad	10,2	16,4	14,5	21,7
Undervisning	39,6	36,3	34,5 <sup>1</sup>	27,6
Socialvård	29,2	24,7	24,8	24,4
Övrigt	5,8	4,8	6,7	3,7
Summa	100	100	100	100

<sup>1</sup> 1956=27,8. Stadsbidragen höjdes avsevärt 1956, vilket ledde till lägre nettokostnader.

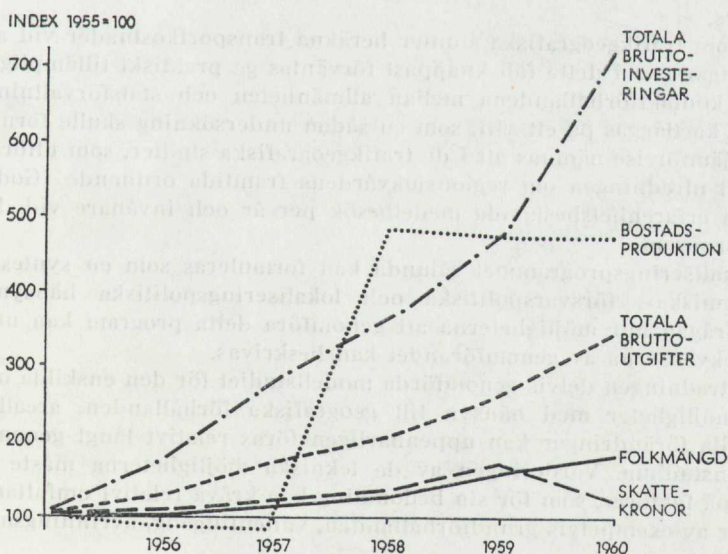


Fig. 15. Oxelösund. Förändringar av kommunalekonomiska faktorer 1955—1960. Efter P. Holm.

Bortses från tillfälliga variationer i relativtalen konstaterar Holm att utgifterna redovisade under rubriken stadsbyggnad har ökat mest relativt sett. Härutöver har även de utgifter, som redovisas under central förvaltning — dit polisväsendet och brandväsendet förts — ökat relativt sett, dock mindre entydigt när det gäller nettoutgifterna.

## 5. Sammanfattande synpunkter på metodproblemen

I det föregående har diskuterats en metod att undersöka de stadsbyggnadsmässiga konsekvenserna av en större eller mindre, samlad inflyttning till en ort av en befolkningsgrupp, baserad på lokalisering av primär verksamhet. Som framgår av tabblån på sid. 127 (Kap. I. 3) har endast en del av de samhällsmässiga konsekvenserna blivit belysta. Avslutningsvis skall därför diskuteras i vad mån undersökningsmetoden kan utvecklas för att medge studier av flera sektorer än enbart de stadsbyggnadsmässiga. Vad det gäller valet av utflyttningsområde för statsförvaltningen har tidigare framhållits att lokaliseringseffekten inte kan förväntas bli av annorlunda art än den varje annan sammansatt primär verksamhet ger upphov till. Generella kvalifikationsgrunder kan uppställas av typen kommunikationsförhållanden och serviceutrustning, dvs. funktionsfrågor, som svarar mot statsförvaltningens önskemål och krav lika väl som mot den flyttande personalens. Till detta kommer den målsättning, som totalförsvaret uppställer, nämligen att under krigstid upprätthålla statsverksamhetens funktion, vilket gör vissa grupperingar inom landet mindre önskvärda. Vidare kan allmänt lokaliseringspolitiska strävanden att främja en ökad ekonomisk aktivitet inom sysselsättningsvaga delar av landet ge anledning till särskilda överväganden om lämpligt val av lokaliseringssområde. Alla dessa aspekter på valet förutsätter en vägning mellan olika och delvis kontroversiella intressen, som gör frågan svåråtkomlig för systematisk analys.

Att genom trafikgeografiska studier beräkna transportkostnader vid alternativa förläggningar kan i detta fall knappast förväntas ge praktiskt tillämpliga resultat, eftersom kontaktförhållandena mellan allmänheten och statsförvaltningen svårigen kan kartläggas på ett sätt, som en sådan undersökning skulle förutsätta. Det kan som jämförelse nämnas att i de trafikgeografiska studier, som utfördes i samband med utredningen om regionsjukvårdens framtida ordnande (Godlund) antogs vissa erfarenhetsbestämda medelbesök per år och invånare vid de aktuella sjukhusformerna.

Om lokaliseringsprogrammet sålunda kan formuleras som en syntes av »företagsekonomiska», försvarspolitiska och lokaliseringspolitiska hänsynstaganden uppstår frågan hur möjligheterna att genomföra detta program kan utredas och om konsekvenserna av genomförandet kan beskrivas.

Det i utredningen delvis genomförda modellstudiet för den enskilda ortens mot-tagningsmöjligheter med hänsyn till geografiska förhållanden, arealbehov och strukturella förändringar kan uppenbarligen föras relativt långt genom ett ingående planstudium. Värderingen av de tekniska möjligheterna måste emellertid grundas på faktorer, som för sin bedömning kan kräva relativt omfattande undersökningar av exempelvis grundförhållanden, vattentillgång, avrinningsmöjligheter, mikroklimat.



Vad gäller konsekvenserna för orten blir emellertid bedömningssvårigheterna betydande. Kunskaperna om dynamiska expansionsförlopp är begränsade huvudsakligen beroende på svårigheterna att beskriva komplicerade händelsesamband. Likaså är den sociologiska effekten av djupgående strukturförändringar tämligen ostuderad. Även om erfarenhetsmaterialet beträffande de ekonomiska konsekvenserna för en ort under snabb expansion är begränsat, förfaller det dock rimligt att antaga att dessa frågor kan belysas tämligen väl genom ett modellstudium. Likaså kan man därigenom skaffa sig en god uppfattning av den kommunala förvaltningens behov av upprustning vad det gäller allmän organisation och expertis.

Svårigheterna att genomföra en systematisk värdering av mottagningsortens möjligheter att efter genomförd inflyttning av statlig verksamhet fungera på ett tillfredsställande sätt, får sin belysning i diskussionen om relationen mellan ortens och inflyttningsgruppens storlek. En liten ort eller ett system av mindre orter kan i vissa fall relativt lätt anpassas till en helt ny planstruktur förutsatt att inflyttningsgruppen är tillräckligt stor. En större stad kan endast successivt anpassas till en ändrad strukturutveckling, främst beroende på den omställningströghet som ligger i cityområdet och trafikapparatusens utformning. Med tanke på trafikutvecklingen och varudistributionens snabba rationalisering kan det till och med synas omöjligt att överblicka konsekvenserna av dessa städernas egenutveckling. Möjligheterna att planmässigt avlasta citykärnan från det tryck som en samtidigt pågående ökning av de trafikalkstrande funktionerna och den totala trafikvolymen ger, har ej studerats i hittills gjorda generalplaner. De trafikproblem, som tidigare ansetts känneteckna storstaden, kommer att uppträda i även de medelstora, expansiva städerna, där möjligheterna att bygga upp ett attraktivt nät av kollektiva transporter är relativt små. Generella synpunkter på dessa problem, som hör ihop med egenutvecklingen, kan knappast formuleras. Risken för en okontrollerad sortering av citykärnans funktioner på grund av bristande tillgänglighet för bilism är emellertid uppenbar och denna risk ökar även vid relativt små förändringar av de medelstora städernas expansionsförlopp.

För att denna fråga skall få full belysning krävs ett mycket ingående planstudium med hänsynstagande till främst förhållandet mellan markanvändning och trafikalkstring samt en ekonomisk bedömning av de åtgärder, som måste finansieras med allmänna medel. Givetvis kan även ett mera konstruktivt betraktelsesätt läggas på denna frågeställning. Utgångspunkten för ett sådant skulle vara att man inte betraktar centralortens citykärna som den självklara lokaliseringsplatsen för en regional serviceförsörjning utan konstruerade ett samverkande system av tätorter, så att tillgängligheten från alla delar i den nya »stadsbygden» blev maximal. Teoretiska försök har gjorts att konstruera sådana modeller men några försök till praktisk tillämpning finns ej, med undantag för vissa studier av återvinningsområdena i norra Nederländerna.

Modellstudiet har endast tagit sikte på existerande orter som mottagningsområden. Ingenting hindrar att studiet byggs ut till att omfatta även radikala nyanläggningar. En helt nybyggd stad för praktiskt taget enbart statlig verksamhet förefaller kanske i och för sig mindre lockande med tanke på ensidigheten i näringslivsstrukturen. En kombination av lokalisering till befintliga och nyanlagda tätorter kan däremot visa sig vara en rationell lösning av strukturproblemet. Ett planmässigt studium av sådana alternativ måste emellertid baseras på resvaneundersökningar och sociologiska studier av ett slag som ännu ej utförts.

Bedömningen av regionala strukturförändringar måste av flera skäl bli mycket allmän. Kunskaperna om regionala interdependensförhållanden är begränsade





## NORDISK UDREDNINGSSERIE (NU) 1963

1. Øresunds-forbindelsen. 1. del.
2. Fiske och flottning i gränsvattnen mellan Finland och Sverige.
3. Opprettelse av »Nordens Hus» i Reykjavik.

# STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1963

## Systematisk förteckning

(Siffrorna inom klammer beteckna utredningarnas nummer i den kronologiska förteckningen)

### Justitiedepartementet

Utlännings tillträde till offentlig tjänst. [7]  
Författningsutredningen VI. Sveriges statsskick.  
Del 1. Lagförslag. [16] Del 2. Motiv. [17] Del 3.  
Motiv. Förslag till riksdagsordning. [18] Del 4. Bilagor. [19]  
Bärgarlönens fördelning, sjöförklaring m. m. [20]  
Förslag till lag om vissa gemensamhetsanläggningar m. m. [23]  
Trafikmål. [27]  
Utsökningsrätt II. [28]  
Skadestånd I. [33]  
Några valfrågor. [54]  
Reviderat förslag till jordabalk m. m. [55]  
Domstolsväsendet I. Rådhusrätternas förstättande. [56]

### Utrikesdepartementet

Utrikesförvaltningens organisation och personalbehov. [3]  
Administrativ organisation inom utrikesförvaltningen. [4]  
U-länder och utbildning. [34]  
Kommersiellt och handelspolitiskt utvecklingsbistånd. [37]

### Försvarsdepartementet

Försvarskostnaderna budgetåren 1963/67. [5]  
Försvar och fiskerinäring. [31]

### Socialdepartementet

Den statliga konsulentverksamheten på socialvårdens område. [30]  
Arbetsföreläggande. [38]  
Aldringsvårdens läge. [47]

### Finansdepartementet

Preliminär nationalbudget för år 1963. [8]  
Undersökning av taxeringsutfallet. [14]  
Om åtgärder mot skatteflykt. [52]

### Ecklesiastikdepartementet

En teknisk institution inom Stockholms universitet. [1]  
1955 års universitetsutredning VII. 1. Universitetens och högskolornas organisation och förvaltning. [9]  
2. Universitetsväsendets organisation. [10]

Utbildning av lärare för jordbruk och skogsbruk samt fortbildning av lärare i yrkesämnen. [13]  
1960 års gymnasieutredning. 1. Vägen genom gymnasiet. [15] 2. Kraven på gymnasiet. [22] 3. Socialutredningar om gymnasiet. [41] 4. Ett nytt gymnasium. [42] 5. Läroplan för gymnasiet. 1958 års utredning kyrka—stat. 1. Religionens betydelse som samhällsfaktor. [26] 2. Kyrkor och samfund i Sverige. [39]  
Lärare på grundskolans mellanstadium. [35]  
Bättre studiehjälp. [48]  
Fackskolan. [50]  
Studiesociala utredningen. 2. Studentrekrytering och studentekonomi. [53]

### Jordbruksdepartementet

Listerlandets ålfisken. [32]

### Handelsdepartementet

Översättning av fördrag angående upprättandet av Europeiska ekonomiska gemenskapen och tillhörande dokument. [12]  
Papper och annan skrivmateriel. [25]  
Malmen i Norrbotten. [36]  
Översättning av fördrag angående upprättandet av Europeiska kol- och stålgemenskapen. [57]

### Inrikesdepartementet

Kommunalrättskommittén IV. Kommunalförbunds lånerätt. [2] V. Kommunala renhållningsgifter. [29]  
Indelnings- och samarbetsfrågor i Göteborgs- och Malmöområdena. [6]  
Upphållstillstånd m. m. för utländska studerande. [11]  
Sjukhus och öppen vård. [21]  
Mentalsjukhusens personalorganisation. Del I. Intervju- och frekvensundersökningar m. m. [24]  
Arbetslöshetsförsäkringen. [40]  
Befolkningsutveckling och näringsliv i Jämtlands län. [45]  
Yrkesmedicinska sjukhusenheter — behov och organisation. [46]  
Kommittén för näringslivets lokalisering. 1. Allmän lokaliseringspolitik. Bilaga I. [49] 2. Aktiv lokaliseringspolitik. Betänkande. [58]

### Civildepartementet

De offentliga tjänstemännens förhandlingsrätt.

