



STOCKHOLMS KOMMUN

Kommunfullmäktige

Motioner

1977:43

1977:43

Motion av Carl Cederschiöld m. fl. (m) angående åtgärder för att förbättra trafikmiljön i Stockholms innerstad

Trafikmiljön i Stockholms innerstad har under de senaste åren inte förbättrats i nämnvärd grad trots de åtgärder som satts in i form av en kontinuerlig utbyggnad av kollektivtrafiken, införande av prisbilliga månadskort, en fortsatt om än för långsam utbyggnad av kringfartsleder samt försök med trafiksanereringar av vissa stadsdelar. Tvärtom har problemen i vissa avseenden förvärrats. I det sammanhanget är inte minst de nyligen publicerade rapporterna om att luftföroreningarna från motorfordon i flera centrala områden avsevärt överstiger rekommenderade värden oroande.

Svårigheterna med att komma tillrätta med trafikens miljöproblem har åter aktualiserat krav på att biltrafik i innerstaden i stort sett skall förbjudas. En sådan lösning är lika lite i dag som tidigare realistisk eftersom den skulle få allvarliga konsekvenser vilka av sysselsättningsskäl, trafikpolitiska skäl och för näringslivets och den offentliga förvaltningens möjligheter att fungera inte kan accepteras. Vårt moderna samhälle bygger i avgörande grad på bilismen både vad gäller resor i tjänsten och privata resor för olika ändamål. Mycket stora grupper i samhället har berättigade behov av att äga och använda bil i sitt dagliga liv.

Ansträngningarna för att komma tillrätta med problemen i trafikmiljön måste mot denna bakgrund bygga på att begränsa icke nödvändig biltrafik i de områden på de tider då den samhällsekonomiska kostnaden jämte miljökonsekvenserna för att utnyttja bilen överstiger nyttan av detta utnyttjande. Med utgångspunkt från de konstaterade trafikproblemen i Stockholm innebär detta synsätt att åtgärderna bör koncentreras på att påtagligt begränsa arbetsresorna med bil till stadens centrala delar. Det bilåkande som faller utanför denna kategori skapar däremot inte problem som kräver speciella insatser.

I dagens läge torde åtgärder för att uppnå en både från miljömässiga och andra utgångspunkter väl avpassad trafikstruktur i innerstaden i huvudsak få bygga på parkeringspolitiken, ökad framkomlighet för kollektivtrafiken samt en smidig men direktverkande reglering av arbetsresorna med bil över tullsnitten.

I och med att den nya parkeringslagstiftningen trätt i kraft den 1 april har det skapats förutsättningar för att via en samlad parkeringspolitik förbättra trafikmiljön. Förbättrad övervakning med åtföljande påföljd med överträdelse av parkeringsreglerna ökar framkomligheten för kollektivtrafiken och distributionen samt bör indirekt öka benägenheten att förhyra garageplatser i stället för att tillämpa olaglig gatuuppställning.

I detta sammanhang vill vi erinra om de moderata initiativ som under den förra perioden tagits i gatunämnden för att ge innerstadens bilnehavare företrädesrätt till långtidsparkering på gatumark. Vi krävde försök med ett parkeringsmånadskort inom vissa stadsdelar. Tyvärr har systemet ännu inte börjat provas vilket vi anser borde ha skett senast i samband med den nya parkeringslagens ikraftträdande. Det är angeläget att försök i större skala snarast kommer till stånd.

Framkomligheten för kollektivtrafiken kan ökas på flera sätt. En tillräckligt frekvent busstrafik bör kunna motivera fler reserverade körfält eller särskilda bussgator. Vid tillräckligt breda gator bör bussarna liksom spårvagnarna på sin tid framföras i körbanans mittfält. Härigenom skapas mindre problem för distributionstrafiken och den angöringstrafik som är nödvändig till fastigheterna vid en gata.

Svenska och internationella undersökningar visar emellertid att av kollektivtrafiken styrda trafiksignaler betyder mer för ökad medelhastighet för bussar än ett och annat reserverat körfält. Prov i liten skala pågår. Vi anser dock att man bör bygga ut systemet snabbare och på fler linjer. Vid uppförandet av nya trafiksignaler bör man redan från början göra signalerna busstyrda.

De ovan redovisade åtgärderna kommer emellertid sannolikt inte att bli tillräckligt verksamma för sitt syfte även om de genomförs med stor effektivitet. En direkt styrning av arbetsresorna med bil till innerstaden måste därför övervägas och åtgärderna förberedas för att vid behov kunna sättas in snabbt. I den mer teoretiska debatten på detta område har man länge diskuterat olika former av trängselavgifter eller licenser för biltrafik antingen dygnet om eller under högt trafik i storstädernas centrala delar. Svårigheten har varit och är emellertid att hitta ett system som inte stryper motiverad trafik och som går att tillämpa i praktiken.

Mot den bakgrunden är det system med licenser för trafik under morgonrusningen som tillämpas för biltrafiken i de centrala delarna av Singapore sedan augusti 1975 intressant. I korthet innebär detta att privat-bilister mellan 07.30 och 10.15 är skyldiga att erlægga licens för att få köra in i de centrala delarna av staden. Licensen kostar ca 100 kronor per månad eller ca 6 kronor per dag. Den kan inhandlas i bensinstationer, tobaksaffärer och liknande försäljningsställen och skall fästas på bilrutan. De bilister som ordnar samåkning - dvs. är fyra i bilen får passera de s. k. entry-points fritt. (Självfallet skulle det betyda mycket för framkomligheten om man kunde få bilisterna att åka fler än en i varje bil till jobbet. Detta framgår bl. a. av artikeln "Den dyra och farliga bilresan till jobbet" av Bengt Edman i Tidningen Motor nr 4 den 17 februari 1977.) Kontrollen sker genom att trafikpoliser i tullsnitten där nedsatt hastighet är påbjuden noterar de bilar som ej har licenskort anbringat på bilrutan och vederbörande får böta ca 80 kronor. Bötes- eller straffavgiftssystemet administreras på likartat sätt som parkeringsavgifterna i Stockholm.

Enligt de preliminära undersökningar som gjorts bl. a. i samarbete med FN och Världsbanken framgår att biltrafiken i de centrala delarna synes ha gått ned med ca 40 %. Inte minst genom att den tidigare genomfartstrafiken i mycket hög utsträckning valt att utnyttja befintliga och utbyggda kringfartsleder. Samtidigt med att systemet infördes har det vidare skett en kraftig utbyggnad av busstrafiken både vad gäller turtäthet och linjenät. I huvudsak är erfarenheterna av systemet positiva. Det är enkelt att administrera, kräver inga stora investeringar och har inte lett till negativa effekter i andra avseenden för stadens ekonomiska liv. Luft-

föreningarna har gått ned markant och kollektivtrafikens framkomlighet och därmed snabbhet och regularitet har ökat märkbart. Systemet kräver dock ett sammanhängande nät av kringfartsleder med god kapacitet vilket utgör ett memento om man snabbt skulle vilja tillämpa systemet i Stockholm.

Resultatet av de åtgärder som vidtagits i Singapore är så intressanta att de bör föranleda ett ingående studium från svensk sida. Inte minst bör den planmässiga inriktningen på en kombination av åtgärder vad gäller parkeringspolitik, trafiksaneringar, utbyggnad av kollektivtrafiken, investeringar i kringfartsleder samt licenssystem för arbetsresor med privatbil som kännetecknar stadens trafikpolitik kunna ge värdefulla impulser för att förbättra både trafikmiljön och trafikens effektivitet i Stockholm.

Med hänvisning till ovanstående vill vi hemställa att kommunfullmäktige måtte ge gatunämnden i uppdrag

- att* snarast praktiskt pröva ett månadskort vad avser gatuparkering för innerstadens bilägare
- att* uppta förhandlingar med SL angående utläggning av ytterligare kollektiva körfält gärna mitt i gatan och en plan för snabb utbyggnad av busstyrda trafiksignaler varvid gällande signalutbyggnadsprogram om-prioriteras
- att* göra en utvärdering av hur ett licenssystem för arbetsresor med bil av det slag som tillämpas i Singapore skulle kunna tillämpas i Stockholm samt i det sammanhanget föreslå vilka kompletterande åtgärder som bör genomföras för att ett sådant system skall fungera smidigt.

Stockholm den 18 april 1977

*Carl Cederschiöld
Kerstin Wijkman
Nils Edfeldt*

*Erik Trägårdh
Barbro Ekdahl
Anders Guståv*