

**Utlåtande 2005:11 RIII (Dnr 314-1245/2002)**

## **Inrättande av samåkningsstationer**

**Motion av Per Bolund (mp) (2002:20)**

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta följande  
Motion (2002:20) av Per Bolund (mp) om inrättande av samåkningsstationer anses vara besvarad med vad som anförs i utlåtandet.

**Föredragande borgarrådet Roger Mogert** anför följande.

### *Bakgrund*

Per Bolund (mp) har i en motion (2002:20), *bilaga*, föreslagit att samåkningsstationer inrättas centralt i alla större bostadsområden i staden, att de större arbetsplatser som finns i stadens regi inför system för att öka samåkningen till arbetet, att staden ska ta kontakt med större arbetsgivare i kommunen för att uppmuntra dem att införa liknande system samt att en internetdatabas läggs upp på Stockholms stads hemsida där intresserade kan samordna sina resor. Per Bolund anser att samåkning är ett mycket effektivt sätt att minska köproblemen i Stockholms rusningstrafik och därför bör gynnas av staden.

### *Remisser*

Motionen har för synpunkter remitterats till gatu- och fastighetsnämnden, näringslivsnämnden och miljö- och hälsoskyddsnämnden.

*Gatu- och fastighetsnämnden* anser att samåkningssatsningar i stockholmsområdet bör ske på regional nivå i första hand. Något beslut bör sålunda inte

fattas om att staden ska göra några egna samåkningssatsningar i enlighet med motionens förslag.

*Näringslivsnämnden* anser att samåkning kan alstra ännu mer trafik om personer som annars färdas kollektivt väljer samåkning. Nämnden påpekar också att SL är mycket kritiskt till att släppa in annan trafik än bussar i linjetrafik i kollektivtrafikkörfälten, främst på grund av att SL:s bussar redan idag har problem med trafikträngseln.

*Miljö- och hälsoskyddsnämnden* anser att upprättande av samåkningsstationer i större bostadsområden inom staden inte skulle vara något effektivt sätt att minska biltrafiken. Ett sätt att underlätta samåkning vore att inrätta en databas på [www.trafiken.nu](http://www.trafiken.nu) med möjlighet att samordna resor. Nämnden anser att frågan skall studeras vidare.

### *Mina synpunkter*

Jag instämmer med motionären i att det vore positivt om biltrafikanter i staden kan fås att i ökad utsträckning åka tillsammans istället för i varsin bil. Det vore bra både ur framkomlighets- och miljösynpunkt om trängseln på vägnätet minskade. Samåkningsförsök har tidigare provats i Stockholm, under 70- och 80-talet, men intresset var då minimalt. Vägverket har sedan år 2000 bedrivit ett försök där samåkningsbilister från Ekerö till Brommaplan i rusningstrafik får köra i busskörfältet vilket har medfört att 4 procent av bilisterna har börjat samåka. Utifrån de försök som har bedrivits ute i landet för att få människor att samåka kan slutsatsen dras att det är svårt att locka bilister att samåka. Studier har visat att det är viktigt att de resande har samma arbetsplats, regelbundna arbetstider och relativt långt till arbetet för att de ekonomiska fördelarna med samåkningen ska bli betydelsefulla.

Jag instämmer med gatu- och fastighetsnämndens synpunkt att samåkningssatsningar har störst förutsättningar att bli framgångsrika när det handlar om längre körsträckor, då samåkarna kan vinna både tid och pengar. Samåkning mellan olika bostadsområden och arbetsområden inom Stockholm skulle troligtvis inte ha särskilt goda förutsättningar att vinna många anhängare. Staden bör därför inte göra egna samåkningssatsningar utan dessa bör, om underlag finns, drivas av Vägverket på regional nivå.

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Kommunstyrelsen** delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår kommunfullmäktige besluta följande

Motion (2002:20) av Per Bolund (mp) om inrättande av samåkningsstationer anses vara besvarad med vad som anförs i utlåtandet.

Stockholm den 12 januari 2005

På kommunstyrelsens vägnar:  
ANNIKA BILLSTRÖM

Roger Mogert

*Anette Otteborn*

## ÄRENDET

Per Bolund (mp) har i en motion (2002:20), bilaga, föreslagit att samåkningsstationer inrättas centralt i alla större bostadsområden i staden samt att de större arbetsplatser som finns i stadens regi inför system för att öka samåkningen till arbetet.

## REMISSER

Motionen har för synpunkter remitterats till gatu- och fastighetsnämnden, näringslivsnämnden och miljö- och hälsoskyddsnämnden.

**Gatu- och fastighetsnämnden** beslutade den 10 september 2002 att besvara remissen med kontorets tjänsteutlåtande.

*Reservation* anfördes av *Per Bolund* (mp) enligt följande.

Nämnden beslutar att för sin del bifalla motionen, förorda att fullmäktige bifaller motionen samt att därutöver anföras: Ett sätt att minska bilköerna i Stockholm kan vara att öka antalet personer med bil under rusningstid. I motionen föreslås en mängd åtgärder som till mycket låg kostnad skulle kunna öka samåkningen i bilar. Med ett konsekvent och medvetet arbete från stadens sida kan beläggningen i bilparken höjas avsevärt.

*Reservation* anfördes av *Svante Linusson* (sp) enligt följande.

Nämnden beslutar att avslå kontorets förslag till beslut, bifalla motionen, samt att därutöver anföras följande: Stockholm har behov av alla kreativa idéer för att råda bot på trängselproblemen. Förslaget i motionen kan mycket väl slå väl ut och alla sätt för att få personer att hitta samåkningspartners bör stimuleras. Det är slående hur tomma bilar är på passagerare på våra infartsleder om morgnarna. Jag har själv med framgång använt ett sådant system i för att åka mellan Berkeley och San Francisco i USA. En samåkningsstation behöver inte vara mer än en liten skylt.

*Särskilt uttalande* gjordes av *Börje Vestlund* (s), *Teres Lindberg* (s) och *Karin Wanngård* (s) enligt följande.

Kontoret ska i framtiden följa denna fråga. Det bör övervägas om den internet- databas som föreslås kan införas.

**Gatu- och fastighetskontorets** tjänsteutlåtande av den 15 augusti 2002 är av i huvudsak följande lydelse.

#### Sammanfattning

I motionen föreslås att staden bör gynna samåkning genom att bli inrätta samåkningsstationer i alla större bostadsområden och lägga upp en internetdatabas på stadens hemsida där samåkare kan samordna sina resor.

Det är med hänsyn till trafiksituationen i staden positivt om de trafikanter som åker bil kan fås att i ökad utsträckning åka tillsammans i stället för i var sin bil.

Gatu- och fastighetskontoret bedömer att samåkningssatsningar har störst förutsättningar att bli framgångsrika när det handlar om längre körsträckor, då samåkarna kan vinna både tid och pengar. Det är därför naturligt att, som Vägverket redan gör, testa samåkningssystem på vissa infartsleder till Stockholm. Samåkning mellan olika bostadsområden och olika arbetsområden inom Stockholm, som föreslås i motionen, kommer knappast att ha särskilt stora förutsättningar att vinna många anhängare.

Samåkningssatsningar i Stockholmsområdet bör ske på regional nivå i första hand i samarbete med berörda kranskommuner. Huvudman bör vara Vägverket.

Något beslut bör sålunda inte fattas om att staden ska göra några egna samåkningssatsningar i enlighet med motionens förslag.

#### Remissen

Motionen har remitterats till, förutom gatu- och fastighetsnämnden, näringslivsnämnden och miljö- och hälsoskyddsnämnden för yttrande senast 2002-08-31.

#### Motionen

I motionen sägs att samåkning, där människor åker bil tillsammans istället för att åka i var sin bil, kan vara mycket effektivt för att minska köproblemen i Stockholms rusningstrafik. Motionären erinrar om Vägverkets samåkningsförsök i busskörfältet från Tappström på Ekerö till Brommaplan.

Det finns enligt motionen en stor potential för att samåkningen kan öka. Samåkning bör därför gynnas av staden. Det föreslås att kommunfullmäktige beslutar att samåkningsstationer inrättas centralt i alla större bostadsområden i staden de större arbetsplatser som finns i stadens regi inför system för att öka samåkningen till arbetet staden ska ta kontakt med större arbetsgivare i kommunen för att uppmuntra dem att införa liknande system en internetdatabas läggs upp på Stockholms stads hemsida där samåkare kan samordna sina resor.

## Gatu- och fastighetskontorets synpunkter

Det är med hänsyn till trafiksituationen i staden – framkomlighet, miljö och trafiksäkerhet - naturligtvis positivt om de trafikanter som åker bil kan få att i ökad utsträckning åka tillsammans i stället för i var sin bil. Tanken att stimulera sådant beteende är inte ny. Tidigare samåkningsförsök i Stockholms under 1970/80-talen ledde dock inte till några nämnvärda effekter; trafikanternas intresse var minimalt.

Det försök som nu bedrivs i busskörfältet från Tappström på Ekerö till Brommaplan startade hösten 2000 i Vägverkets regi. Försöket innebär att personbilar med minst tre personer får färdas i busskörfältet vardagar kl 07.00 – 09.00. Gatu- och fastighetskontoret medverkar endast perifert i försöket som utfärdare av erforderlig lokal trafikföreskrift.

Hösten 2001 lanserade Vägverket Region Stockholm webbtjänsten SAM-ÅKE, på Internetadressen [www.ekero.se/samak](http://www.ekero.se/samak). Med hjälp av SAM-ÅKE skapas möjlighet för fler Ekeröbor att på ett enkelt sätt komma i kontakt med andra som vill samåka.

Innan projektet började var andelen fordon med tre eller fler personer cirka två procent av personbilsflödet in mot Stockholm i rusningstrafik. Målet under projektets första år var att fyra procent skulle samåka och Vägverkets mätningar visar att målet uppnåddes. I samband med att den internetbaserade kontakttjänsten infördes höjde Vägverket målet till att åtta procent ska samåka hösten 2002.

Vägverket har under våren 2002 utvärderat hela försöket och därvid genomfört en omfattande trafikantundersökning. En slutrapport kommer att publiceras inom kort. Enligt uppgift har, trots webbtjänsten SAM-ÅKE, andelen samåkare inte ökat utan ligger kvar på fyra procent. Det har också visat sig att den dominerande delen av samåkningen sker inom familjen. Enligt trafikantundersökningen är tidsvinsten viktigast för samåkarna medan ekonomi och miljö har mindre betydelse. Andelen samåkare bedöms därför kunna öka om tidsvinsten blir större.

Vägverket bedriver sedan en tid också en förstudie som ska klarlägga om det finns förutsättningar att genomföra samåkning på samma sätt som på Ekerö på väg 222 Nacka-Slussen. Gatu- och fastighetskontoret m fl trafikaktörer kommer att delta i diskussioner med Vägverket om ett eventuellt sådant ytterligare samåkningsförsök.

Internetbaserade system som hjälper trafikanter att hitta varandra för samåkning finns även på andra håll. Enligt uppgift på Jönköpings kommuns hemsida är Jönköping först i landet med ett nytt internetbaserat system som hjälper bilister att hitta varandra. Samåkningstjänst, som satsningen benämns, är ett samarbete mellan Jönköpings kommun, Vägverket Region Sydöst och företaget Datessa. Bara anställda på företag som abbonnerar på tjänsten får tillgång till den. Personal hos Jönköpings landsting och kommun och de största företagen kan använda tjänsten sedan slutet av 2001.

Gatu- och fastighetskontoret bedömer att samåkningssatsningar har störst förutsättningar att bli framgångsrika när det handlar om längre körsträckor, då samåkarna kan vinna både tid och pengar. Det är därför naturligt att, som Vägverket redan gör, testa samåkningssystem på vissa infartsleder till Stockholm. Samåkning mellan olika bostadsområden och olika arbetsområden inom Stockholm, som föreslås i den remittera-

de motionen, kommer knappast att ha särskilt stora förutsättningar att vinna många anhängare. Förutsättningarna är annorlunda än i Jönköping eller på andra mindre orter som erbjuder olika mer eller mindre avancerade kontakttjänster för samåkare. Den arbetsplatskopplade samåkningstjänst som nu erbjuds i Jönköping har följaktligen inte varit aktuell för Vägverket att testa i Stockholmsregionen.

Samåkningsåtgärder i Stockholmsområdet bör enligt vår uppfattning ske på regional nivå i första hand i samarbete med berörda kranskommuner. Huvudman bör vara Vägverket som med sina olika försök får erfarenheter från olika system och geografiska miljöer förutsättningar. Gatu- och fastighetskontoret medverkar även fortsättningsvis gärna i diskussioner med Vägverket om eventuella ytterligare sådana försök.

Något beslut bör sålunda inte fattas om att staden ska göra några egna samåkningsåtgärder i enlighet med motionens förslag.

**Näringslivsnämnden** beslutade den 28 maj 2002 att överlämna och återropa kontorets yttrande som svar på remissen.

*Reservation* anfördes av *Claes-Göran Jacobson m.fl.* (v) enligt följande.

Nämnden beslutar att 1. som svar på remissen överlämna och i huvudsak återropa förvaltningens tjänsteutlåtande, 2. därutöver anför följande: Det är viktigt att inte vidta åtgärder som på något sätt inkräktar på kollektivtrafikens möjligheter att ta sig fram i staden. Samåkning är ändå en möjlighet bland många andra att få ned antalet personbilar i Stockholm och olika sätt att underlätta samåkning bör därför prövas.

*Ersättaryttrande* gjordes av *Christopher Ödmann* (mp) enligt följande.

Om jag hade haft yrkanderätt hade jag föreslagit näringslivsnämnden besluta att 1. Tillstyrka motionen 2. I övrigt anför följande: Om 20 % av bilisterna tror att de kommer att utnyttja möjligheten till samåkning i framtiden så bör denna möjlighet självklart utvecklas i Stockholm. Staden kan enkelt underlätta denna vilja genom att t.ex. skapa "hållplatser" centralt i bostadsområdena där bilister kan plocka upp sina samåkningskollegor.

Hur än Stockholms framtidsplanering ser ut kommer utrymmesbrist att ge en hämmande inverkan på den ekonomiska utvecklingen och på näringslivet i Stockholm. Inga förslag på att effektivisera biltrafiken i Stockholm borde därför lämnas oprövade.

**Näringslivskontorets** tjänsteutlåtande av den 23 april 2002 är av i huvudsak följande lydelse.

#### Sammanfattning

Ökad samåkning kan leda till minskad trängsel om personer som färdas ensamma går ihop och delar på en bil. Men samåkning kan också alstra ännu mer trafik om personer som annars färdas kollektivt väljer samåkning. Ett hinder mot samåkning är att de flesta som åker bil till arbetet använder bilen i tjänsten. Motionären nämner busskörfälten och att samåkningsbilarna skulle kunna färdas där. Det är många som vill trafikera dessa körfält, bl. a. uppvaktas staden ideligen av taxi som vill framföra sina fordon i busskörfälten. På några ställen har taxi också släppts in i körfälten. Men på de flesta platser är - först och främst - SL mycket kritiska till att släppa in annan trafik än bussar i linjetrafik, främst p g a att SL:s bussar redan idag lider av trafikträngseln. Det bör också påpekas att frågan diskuteras löpande i Stockholms stads Småföretagsdelegation, som tillsattes hösten 2000.

En av Stockholmsregionens stora utmaningar är att ständigt modernisera infrastrukturen. Det handlar dels om biltrafiken i Stockholm, dels om tågförbindelserna inom hela regionen, inte minst mellan Stockholm och städerna i Mälardalen. Dock bör understrykas att regionens väg- och gatunät upplevs som fungerande i en internationell jämförelse. Men behovet av kringfartsleder kvarstår eftersom det är den grundläggande åtgärden för att möta upp den växande stadens behov av framkomlighet.

Om det går att få ner restiden mellan orterna i regionen ökar valfriheten. Då kan regionens invånare lika gärna bo i Enköping och arbeta i Farsta, som att bo i Enskede och arbeta i Kista. Det är restiden som är avgörande, inte sträckan i sig.

#### Ärendets beredning

Per Bolund (mp) har i en motion ställt till kommunstyrelsen väckt frågan om inrättande av samåkningsstationer i Stockholm (dnr 314-1245/2002). Ärendet har remitterats till näringslivskontoret, gatu- och fastighetsnämnden och miljö- och hälsoskyddsnämnden.

#### Bakgrund

Enligt motionen kan, där människor åker bil tillsammans istället för att åka i var sin bil, vara mycket effektivt för att minska köproblemen i Stockholms rusningstrafik. Samåkning bör därför gynnas av staden. Idag har Stockholm och Vägverket ett samåkningsförsök i busskörfältet från Tappström på Ekerö till Brommaplan. Personbilar med minst tre personer får nu färdas i busskörfältet på vardagar mellan kl 07.00 - 09.00.

Vidare hävdar motionären att det finns stor potential för att samåkningen kan öka eftersom en av fem som ännu inte har utnyttjat möjligheten med samåkning tror att de



kommer att göra det i framtiden. Ett problem för samåkarna har i studien visat sig vara att det är svårt att boka tid med och hämta andra resenärer. Staden kan underlätta detta problem genom ett antal enkla åtgärder. Ett sätt kan vara att skapa "hållplatser" centralt i alla bostadsområden där bilister kan plocka upp resenärer. Det är mycket viktigt att dessa platser ligger nära bostäderna och är bekväma och klimatskyddade. Platserna måste vara avskilda från busshållplatser. Ett annat sätt kan vara att på alla större arbetsplatser ha intranätssidor eller sätta upp listor där boende i samma område kan hitta varandra för samåkning. Man kan även som i Vellinge kommun upprätta en databas som nås via Internet. Den som vill ha medpassagerare skriver in sin rutt på Internet.

Med anledning av ovanstående föreslår mp kommunfullmäktige att:

1. samåkningsstationer inrättas centralt i alla större bostadsområden i staden.

2. de större arbetsplatser som finns i stadens regi inför system för att öka samåkning-  
en till arbetet.

3. staden ska ta kontakt med större arbetsgivare i kommunen för att uppmuntra dem  
att införa liknande system.

4. en Internetdatabas läggs upp på Stockholms stads hemsida där samåkare kan sam-  
ordna sina resor.

#### Förvaltningens förslag

För att Stockholm-Mälardalen skall fungera måste medborgarna kunna ta sig till och från jobbet med kollektivtrafik eller bil, utan att bli stående på perrongen eller sittande i långa köer. Även nyttotrafiken måste kunna komma fram med varor. För nyttotrafiken är god framkomlighet och optimal lokalisering en viktig aspekt ur miljö- och transportekonomisk synpunkt. Den ökade trängseln i vägnätet belastar nyttotrafiken med ökade kostnader. Dessutom skapas en större osäkerhet när det gäller transporttiderna.

Ökad samåkning kan leda till minskad trängsel om personer som färdas ensamma går ihop och delar på en bil. Men samåkning kan också alstra ännu mer trafik om personer som annars färdas kollektivt väljer samåkning. Ett hinder mot samåkning är att de flesta som åker bil till arbetet använder bilen i tjänsten. Motionären nämner busskörfälten och att samåkningsbilarna skulle kunna färdas där. Det är många som vill trafikera dessa körfält, bli uppvaktas staden ideligen av taxi som vill framföra sina fordon i busskörfälten. På några ställen har taxi också släppts in i körfälten. Men på de flesta platser är - först och främst - SL mycket kritiska till att släppa in annan trafik än bussar i linjetrafik, främst pga att SLs bussar redan idag lider av trafikträngseln. Det bör också påpekas att frågan diskuteras löpande i Stockholms stads Småföretagsdelegation, som tillsattes hösten 2000.

En av Stockholmsregionens stora utmaningar är att ständigt modernisera infrastrukturen. Det handlar dels om biltrafiken i Stockholm, dels om tågförbindelserna inom hela regionen, inte minst mellan Stockholm och städerna i Mälardalen. Dock bör understrykas att regionens väg- och gatunät upplevs som fungerande i en internationell jämförelse. Men behovet av kringfartsleder kvarstår eftersom det är den grundläggande åtgärden för att möta upp den växande stadens behov av framkomlighet.

Om det går att få ner restiden mellan orterna i regionen ökar valfriheten. Då kan regionens invånare lika gärna bo i Enköping och arbeta i Farsta, som att bo i Enskede och arbeta i Kista. Det är restiden som är avgörande, inte sträckan i sig.

**Miljö- och hälsoskyddsnämnden** beslutade den 27 september 2002 att överlämna och återopa kontorets yttrande som svar på remissen.

**Miljöförvaltningens** tjänsteutlåtande av den 12 augusti 2002 är av i huvudsak följande lydelse.

#### Sammanfattning

Per Bolund (mp) vill att staden ska främja samåkning och föreslår därför i sin motion att:

Samåkningscentraler inrättas centralt i alla större bostadsområden i staden.

De större arbetsplatserna som finns i stadens regi inför system för att öka samåkningen till arbetet. Staden ska ta kontakt med större arbetsgivare i kommunen för att uppmuntra dem att införa liknande system. En Internetdatabas läggs upp på Stockholm stads hemsida där samåkare kan samordna sina resor. Vissa försök har bedrivits i landet för att främja samåkning. Det har dock visat sig svårt att locka bilister att samåka. Studier visar att det är viktigt att de resande har samma arbetsplats, regelbundna arbetstider (ej flexitid) och relativt långt till arbetet för att de ekonomiska fördelarna med samåkningen ska bli betydelsefulla. Miljöförvaltningen bedömer också att samåkning underlättas betydligt av att man känner den som man ska samåka med.

Ur miljösynpunkt bör samåkning ses som ett komplement snarare än som en konkurrent till kollektivtrafiksystemet. Att upprätta samåkningsstationer i större bostadsområden inom Stockholms stad bedömer förvaltningen inte vara något effektivt sätt att minska biltrafiken.

Som ett första steg behöver en studie göras om vilka målgrupper som kan finnas för ett samåkningsprojekt inom och utanför staden. Därefter bör intresset hos målgrupperna studeras – till exempel genom arbetsgivare. Ett sätt vore att underlätta samåkning vore att inrätta en databas på [www.trafiken.nu](http://www.trafiken.nu) med möjlighet att samordna resor. Miljöförvaltningen föreslår att frågan studeras vidare av Gatu- och fastighetskontoret, Näringslivskontoret och Miljöförvaltningen. Även Kommunförbundet Stockholms Län (KSL) och Vägverket bör inbjudas att delta i en arbetsgrupp

#### Bakgrund

Per Bolund (mp) har skrivit en motion om inrättande av samåkningsstationer i alla större bostadsområden i staden. Motionen inkom till Miljö- och hälsoskyddsnämnden 16 april 2002. Motionen har även remitterats till Gatu- och fastighetsnämnden och Näringslivsnämnden.

### Motionens innehåll

Per Bolund menar att samåkning är ett mycket effektivt sätt att minska köproblemen i Stockholms rusningstrafik, och bör därför gynnas av staden. Ett samåkningsförsök bedrivs i Stockholm av Vägverket i vilket personbilar med minst tre personer får färdas i busskörfältet mellan Tappström och Brommaplan. Enligt Bolund har busstrafiken flutit utan problem samtidigt som antalet bilar med mer än tre personer fördubblats. Bolund anser att det finns en stor potential att öka samåkningen.

Ett problem för samåkarna är att det har visat sig svårt att boka tid och hämta andra resenärer, menar Bolund. För att underlätta samåkning föreslår Bolund att:

Samåkningscentraler inrättas centralt i alla större bostadsområden i staden.

De större arbetsplatserna som finns i stadens regi inför system för att öka samåkningen till arbetet. Staden ska ta kontakt med större arbetsgivare i kommunen för att uppmuntra dem att införa liknande system. En Internetdatabas läggs upp på Stockholm stads hemsida där samåkare kan samordna sina resor.

### Motiv för och erfarenheter av samåkning

Medelbeläggningen i personbilar har sjunkit under de senaste årtiondena. Vid Stockholms innerstadssnitt beräknades medelbeläggningen till 1,49 personer per bil år 1965. Vid en räkning 1990 hade denna siffra minskat till 1,27 personer per bil.

Vissa försök har bedrivits i Stockholm och andra platser i landet för att främja samåkning. På 1980-talet genomfördes ett projekt med samåkning i Stockholm i vilket bilar med samåkare fick nyttja busskörfält på infarterna till regioncentrum. Intresset för samåkning visade sig då vara litet och projektet lades ner efter kort tid.

För närvarande bedriver Vägverket ett samåkningsförsök i busskörfältet från Tappström på Ekerö till Brommaplan. Försöket innebär att personbilar med minst tre personer får färdas i busskörfältet vardagar, kl 07 – 09, utöver de som redan får färdas i busskörfältet denna tid – det vill säga buss, motorcyklar och taxi. Polisen övervakar att personbilar som färdas i busskörfältet har minst tre personer i bilen. Personbilar som inte följer detta bötfälls. Under morgonrusningen är det tidvis långa köer från Ekerö in mot Stockholm. De som samåker i personbil i busskörfältet under denna tid kan förkorta sin bilresa med ca 5 – 10 minuter. Försöket är en del i Vägverket Region Stockholms miljöprogram inom området "Res miljövänligt". Syftet är att skapa en effektivare och mer miljöanpassad trafik i Stockholmsområdet. Försöket är ett sätt att "trimma" det befintliga vägnätet så att samma mängd människor ska kunna förflytta sig med färre antal fordon. Samåkningsförsöket på Ekerö ska också minska det totala antalet bilar på vägsträckan och därmed restiden under morgonrusningen.

I Vellinge kommun startades i början av 1998 en databas för samåkning. Den som ville ha en medpassagerare kunde skriva in sin pendlingsrutt i databasen, inklusive tid för avgång och ankomst. Det fanns även samåkningstavlor uppsatta vid flera parkeringar i kommunen. Enligt Agenda 21-samordnaren i kommunen har dock intresset för samåkning varit litet.

I Jönköping har ett Internetbaserat system lanserats som hjälper bilister att hitta varandra. Drygt 16 000 anställda hos kommunens största företag kan med detta sam-

åka. Samåkningstjänst fungerar så att företag ansluter sig och sedan får de anställda nyttja tjänsten. Det innebär att det är kända personer man samåker med. Man kan också välja att bara samåka med personer från det egna företaget, eller personer av samma kön. Dolda bokningar gör att obehöriga inte kan se vilka som reser och när de reser. Samåkningstjänst är ett samarbete mellan Jönköpings kommun, Vägverket Region Sydöst och Södertäljeföretaget Datessa.

#### Förvaltningens synpunkter

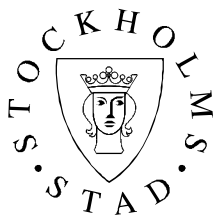
Förvaltningen anser att det vore mycket bra ur miljösynpunkt om man kunde locka människor att samåka istället för att åka med varsin bil. Detta skulle öka medelbeläggningen i personbilarna och minska olika miljöstörningar från trafiken, bland annat utsläppen av klimatpåverkande växthusgaser. Om samåkning skulle bli populärt skulle även trängseln på vägnätet kunna minskas.

Vid de samåkningsprojekt som bedrivits i landet har det dock visat sig svårt att locka bilister att samåka. Studier av samåkning visar att det är viktigt att de resande har samma arbetsplats, regelbundna arbetstider (ej flexitid) och relativt långt till arbetet för att de ekonomiska fördelarna med samåkning ska bli betydelsefulla. Förvaltningen bedömer också att trygghetsaspekten är viktig – samåkning underlättas betydligt av att man känner den som man ska samåka med. Förvaltningen tror också att det i många fall kan behövas mer än miljö- och ekonomiska argument för att locka bilister att samåka. Det bör därför undersökas om samåkare kan beredas tillfälle att nyttja busskörfält även på andra vägsträckor än mellan Tappström och Brommaplan.

Ur miljösynpunkt bör samåkning ses som ett komplement snarare än som en konkurrent till kollektivtrafiksystemet. Med tanke på att kollektivtrafikförsörjningen är relativt god inom Stockholms stad torde nyttan med samåkning vara störst för personer som bor i andra kommuner, och främst i områden som inte har direkta kollektiva förbindelser till regioncentrum. Att upprätta samåkningsstationer i större bostadsområden inom Stockholms stad bedöms därför inte vara något effektivt sätt att minska biltrafiken.

Som ett första steg för att främja samåkning behöver en studie göras av vilka målgrupper som kan finnas för ett samåkningsprojekt inom och utanför staden. Därefter bör intresset hos målgrupperna studeras – till exempel genom arbetsgivare. Ett sätt vore att underlätta samåkning vore att ha en databas för samåkning på webbtjänstsidan [www.trafiken.nu](http://www.trafiken.nu). Vägverket Region Stockholm, Stockholms gatu- och fastighetskontor samt AB Storstockholms Lokaltrafik är ansvariga för sidan i fråga som syftar till att ge en aktuell bild av trafikläget och därigenom underlätta resplanering. En länk till samåkningsdatabasen kunde även läggas in på stadens hemsida. Förvaltningen bedömer att det inte skulle medföra någon större resursinsats att lägga in databasen.

Miljöförvaltningen anser att frågan kan studeras vidare av förvaltningen tillsammans med Gatu- och fastighetskontoret och Näringslivskontoret, samt Vägverket som redan bedriver ett samåkningsprojekt. I och med att potentialen för samåkning är relativt stor i andra kommuner i länet bör även Kommunförbundet Stockholms Län (KSL) inbjudas att delta i arbetsgruppen.



## KOMMUNFULLMÄKTIGE

### Motioner

2002:20

2002:20

#### **Motion av Per Bolund (mp) om inrättande av samåkningsstationer**

Samåkning, där människor åker bil tillsammans istället för att åka i var sin bil, kan vara mycket effektivt för att minska köproblemen i Stockholms rusningstrafik. Samåkning bör därför gynnas av staden. Idag Stockholm har Vägverket ett samåkningsförsök i busskör-fältet från Tappström på Ekerö till Brommaplan. Personbilar med minst tre personer får nu färdas i busskör-fältet på vardagar mellan kl 07.00 - 09.00. Hittills kan både polisen och företrädare för kollektivtrafiken meddela att trafiken har flutit utan problem och att försöket inte inneburit några förseningar för kollektivtrafiken. Antalet bilar med mer än tre personer har fördubblats under perioden.

Det finns en stor potential för att samåkningen kan öka eftersom en av fem som ännu inte har utnyttjat möjligheten med samåkning tror att de kommer att göra det i framtiden. Ett problem för samåkarna har i studien visat sig vara att det är svårt att boka tid med och hämta andra resenärer. Staden kan underlätta detta problem genom ett antal enkla åtgärder. Ett sätt kan vara att skapa "hållplatser" centralt i alla bostadsområden där bilister kan plocka upp sina samåkningskollegor. Det är mycket viktigt att dessa platser ligger nära bostäderna och är bekväma och klimatskyddade så att det inte innebär en minskad komfort att samåka. Det är av detta skäl svårt att utnyttja t.ex. busshållplatser som samåkningsstationer. Ett annat sätt kan vara att på alla större arbetsplatser ha intranätsidor eller sätta upp listor där boende i samma område kan hitta varandra för samåkning. Man kan även, som i Vellinge kommun, upprätta en databas vilken kan nås av alla med tillgång till Internet där målgruppen är potentiella samåkare. Den som vill ha en medpassagerare skriver in sin pend-

lingsrutt i databasen, inklusive tid för avgång och ankomst. Det finns även samåkningstavlor uppsatta vid flera parkeringar i kommunen.

Med anledning av ovanstående föreslår jag kommunfullmäktige besluta att

1. samåkningsstationer inrättas centralt i alla större bostadsområden i staden
2. de större arbetsplatser som finns i stadens regi inför system för att öka samåkningen till arbetet
3. staden ska ta kontakt med större arbetsgivare i kommunen för att uppmuntra dem att införa liknande system
4. en internetdatabas läggs upp på Stockholms stads hemsida där samåkare kan samordna sina resor.

Stockholm den 8 april 2002

*Per Bolund*