



Handläggare: Anders Pettersson 2002-12-16  
Stadsbyggnadskontoret  
Strategiska avdelningen  
Tel: 508 27 311  
anders.pettersson@sbk.stockholm.se  
Dnr 2002-15074-32

Handläggare: Göran Westberg  
Gatu- och fastighetskontoret  
Avdelningen för Strategisk Trafikplanering  
Strategisk Trafikplanering  
Tel: 508 273 61  
goran.westberg@gfk.stockholm.se

Dnr 02-330-3351

Till  
Stadsbyggnadsnämnden

Gatu- och fastighetsnämnden

**Motion nr 2002:50 av Margareta Olofsson (v) och Dick Urban Vestbro (v) om att använda tunnelbanan för godstransporter**

**FÖRSLAG TILL BESLUT**

Som yttrande över motionen överlämnas och åberopas detta utlåtande.

Ingela Lindh

Olle Zetterberg

**SAMMANFATTNING**

I motionen föreslås att tunnelbanan används för godstransporter för att på så sätt minska antalet varubilar i innerstaden och därigenom minska trängseln och förbättra miljön. Med hänvisning till vad som anförs i motionen yrkar motionärerna att kommunfullmäktige beslutar utreda möjligheterna och lämpligheten av ett försöksprojekt, kostnaderna och eventuella miljövinster. Kontoren har vid samråd med SL informerats om att det föreligger såväl betydande logistiska, tekniska som säkerhetsmässiga skäl mot att ha godstrafik i tunnelbanan. Kontoren instämmer i SL:s bedömning och konstaterar även att finansieringsfrågan för denna trafik inte blir enkel då marknaden bestämmer val av transportsätt. Något

känt system i världen finns inte med godstrafik i tunnelbanan. Motionsförslaget bör inte utredas vidare.

## **UTLÅTANDE**

### **Bakgrund**

Kommunstyrelsen har för yttrande till gatu- och fastighetsnämnden och till stadsbyggnadsnämnden översänt en motion av Margareta Olofsson och Dick Urban Vestbro båda (v) om att använda tunnelbanan för godstransporter. Remisstiden har utsatts till 2003-01-31. Stadsbyggnadskontoret och gatu- och fastighetskontoret har vid beredning av yttrandet enats om att avge ett gemensamt svar.

### **Motionen**

Till följd av ökad trafik och trängsel på Stockholms innerstadsgator föreslås i motionen att alternativa former för godstransporter utvecklas. En möjlighet är då att använda tunnelbana eller spårväg för godstransporter i stadsmiljö. Att använda tunnelbanan för godstransporter skulle avlasta stadens centrala gator och minska olyckor, trängsel och skadliga utsläpp. Ett tänkbart scenario är att varuförsörja köpcentra längs tunnelbanelinjerna på detta sätt. Som försöksobjekt föreslås Gallerian vid Hamngatan i Stockholms city. Godstrafiken till Gallerian skulle transporteras via den blå linjen från en tänkt omlastningsstation vid Kymlingelänken på Norra Järvafältet.

Kommunfullmäktige föreslås därför besluta att

1. Utredda möjligheterna och lämpligheten av ett försöksprojekt enligt ovan skisserade riktlinjer och med deltagande av Gallerian, Fältöversten eller annat lämpligt köpcentrum.
2. Utredda kostnaderna för en permanent anläggning i berget utsprängd lastkaj och särskilda varuhissar till respektive köpcentrum.
3. Utredda förväntade miljövinster.

### **Samråd**

Kontoren har i detta ärende haft samråd med SL Infrateknik AB. Bolaget har inom SL-koncernen ansvar för bland annat tunnelbanesystemets infrastruktur.

Tunnelbanan är en hårt utnyttjad kollektivtrafikgren där trafik även under lågtrafiktid sker med i stort sett 3-5 minuters intervall. Utrymmet för annan trafik är därför mycket begränsat om än inte teoretiskt omöjligt. Inte heller föreligger förutsättningar för godstrafik under nattetid med hänsyn till det mycket arbetskrävande underhållsarbete som då pågår.

SL har av säkerhetsskäl utrustat inredningen i tunnelbanevagnar med brandsäkra material för att uppnå en god säkerhetsstandard. Förslaget om varustransporter i tunnelbanesystemet kommer att kräva en omfattande

säkerhetsanalys för att utröna om det över huvud taget är genomförbart med varustransporter.

Ett viktig fråga är lastbärarna eller som motionären föreslår ombyggda tunnelbanevagnar. Befintliga vagnar är av fribärande konstruktion, vilket innebär att frågan om en ombyggnad blir en omfattande åtgärd, särskilt som vagnarna måste anpassas efter rationella metoder med truckar och andra anordningar. SL har, inte minst av kostnadsskäl, för sin del förkastat tanken på att använda ombyggda vagnar för sin egen underhållsverksamhet.

### **Kontorets synpunkter**

Förslaget att nyttja tunnelbanan även för godstransporter har tidigare framförts men har inte kunnat realiserats eftersom svårigheterna varit för stora. Tunnelbanan planerades och byggdes enbart för persontransporter. Någon tanke att frakta gods fanns inte och tunnelbanan är därför inte förberedd för att köra godstransporter i. Den har inte heller någon lämplig nätutformning ur logistisk synvinkel. Med nuvarande linjesträckning finns det således inte några bra möjligheter att transportera gods i vertikalled mellan markplanet och underjorden. Svårigheterna att i efterhand ordna detta är betydande och kan bara ske till stora kostnader som varierar från plats till plats. På de i motionen föreslagna ställena är det svårt att ordna bra omlastningsförhållanden till rimliga kostnader. Omlastning från bil till tunnelbana och sedan till ett annat distributionssystem innan godset når mottagaren medför även höga kostnader jämfört med direktransport med lastbil.

Finansiering av investeringar och drift av godstrafik i tunnelbanan blir inte en lätt fråga då marknaden väljer det transportsystem som uppfattas som bäst när det gäller kostnad, pålitlighet o s v. Det förefaller mindre sannolikt att tunnelbanetransport därvid är ett konkurranskraftigt alternativ.

Slutligen kan noteras att det inte finns någon plats i världen där tunnelbanan används för godstransporter. Det är således inte bara i Stockholm som svårigheterna bedömts som för stora för att det skulle gå att lösa.

Kontoren anser mot bakgrund av vad ovan redovisats att förslaget om godstrafik i tunnelbanan inte skall utredas vidare.

SLUT