



## STADSBYGGNADSKONTORET

GATU- OCH  
FASTIGHETSKONTORET

**GEMENSAMT**  
TJÄNSTEUTLÅTANDE  
SBN 2002-12-12  
GFN 2002-12-17

Stadsbyggnadskontoret  
Strategiska avdelningen  
Stig Holmstedt  
Tel. 08-508 27 304  
stig.holmstedt@sbk.stockholm.se  
Dnr 2002-09742-32

2002-11-27

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

Dnr 2002-334-02118

Till  
Stadsbyggnadsnämnden

Gatu- och fastighetsnämnden

### **Yttrande över motion 2002:41 av Per Ohlin (v) om inrättande av ett oberoende godstrafikkontor**

#### **FÖRSLAG TILL BESLUT**

Som yttrande över motionen överlämnas och åberopas detta utlåtande.

Ingela Lindh

Olle Zetterberg

#### **SAMMANFATTNING**

Järnvägstransporter har störst konkurrenskraft mot vägtransporter på längre sträckor. Staden kan dock i mycket liten utsträckning påverka fördelningen mellan färdmedel för de godstransporter som kommer till eller lämnar staden. Genom sin medverkan i Europakorridoren- ett projekt som innebär en höghastighetsbana mellan Stockholm och Göteborg respektive Helsingborg/Köpenhamn/Hamburg – bidrar dock staden till att eventuellt

---

\\web01\inetpub\gfk.yourvoice.se\work\2003-01-21\Tjut\36.doc

Bilaga 1: Motionen

skapa förutsättningar för att öka järnvägens konkurrenskraft mot lastbilen för långväga transporter.

En omstrukturering sker av verksamheter inom de områden som har eller har haft järnvägsspår. Tung industri avvecklas och kontor och lättare industri tar över mark och byggnader. Större samtida godsmängder, vilket är en förutsättning för godstrafik på järnväg, minskar. Kommunerna äger bostadsföretag, värmeverk m.m. vars verksamheter finansieras med avgifter eller motsvarande inkomster. Flertalet av verksamheterna har stöd i kommunallagens allmänna kompetensregel som bl a ger uttryck för att kommunala angelägenheter skall motiveras av ett allmänintresse och ha anknytning till kommunens område och invånare (lokaliseringsprincipen.) Kommunen får sålunda inte ha hand om sådana angelägenheter som det ankommer enbart på staten, annan kommun eller någon annan att sköta. Om ett godstrafikkontor skapas kan staden uppfattas som utövare av någon form av speditörsverksamhet och agerande inom näringslivet i konkurrens med övriga aktörer inom området. Om verksamheten skall finansieras med kommunala medel är det mycket tveksamt om den är förenlig med kommunallagens bestämmelser. Kontoren anser därför att staden inte skall engagera sig i föreslaget godstrafikkontor.

## UTLÅTANDE

### Motionen

I motionen påtalas bilismens skadliga inflytande på miljön samt dess effekter med trafikolyckor. I EU pågår ett arbete med att höja järnvägens konkurrenskraft och attraktivitet för transporter såväl inom som mellan medlemsländerna. Mycket av det gods som kommer till Stockholm med järnväg lastas idag om till bil vid godsterminalen i Årsta, vilket är dyrt och alstrar tung och miljöfarlig vägtrafik. Omlastning bör om möjligt undvikas och godset bör istället föras fram till mottagaren med järnväg. Stadens industrispår bör därvid få ett ökat utnyttjande. Stadens industrispår sägs med nuvarande policy främst vara markreserv för annat ändamål än järnvägstransporter.

Fullmäktige föreslås mot denna bakgrund besluta att inrätta ett fristående godstrafikkontor med följande uppgifter.

1. att föra över så mycket godstrafik som möjligt till järnväg
2. att ansvara för upprustning och istandsättning av existerande industrispår
3. att verka för att nya spår byggs där det är lämpligt
4. att stimulera kontakterna mellan företag och trafikutövare så att miljövänliga och trafikmässigt sunda transportupplägg realiserats
5. att verka för att de godsterminaler som har spåranslutning ( det är nästan alla) använder sig av järnvägstransporter i så hög grad som möjligt
6. att tillsammans med näringslivet starta ett matarbolag "Stockholmsgods" som ökar användningen av industrispår och spåranslutna terminaler.

### **Tidigare ställningstagande till industrispåren i staden**

Gatu- och fastighetskontoret har i utlåtande 2001-04-24, som svar på en motion 2001:4 av Per Ohlin (v) om Stadens godsspår, redovisat de industrispår som kontoret har ansvar för och den trafik som förekommer på nämnda spår. Vid GFN:s behandling av ärendet fogades följande särskilda uttalande.

” Stockholms stad har en generellt positiv inställning till att transporter sker på järnväg. Under årens lopp har en strukturomvandling skett så att industrianläggningarna i Stockholm har blivit allt mindre inriktade på tunga transporter, samtidigt som hamnarna numera har ett allt mindre inslag av gods som ska lastas om från järnväg till båt. Istället sker transport numera med fordonsfärjor, såväl bilfärjor som tågfärjor. Vissa industrispår som tidigare hade en viss betydelse kan idag anses obehövlige och de kan tas bort. Andra spår som finns i stadens ägo kan komma att utnyttjas för andra godstransporter eller kan komma att ingå i det nät av spårburen kollektivtrafik som staden aktivt eftersträvar.

Staden har aktivt drivit linjen att nyttiggöra nerlagda spår som kan bli effektiva transportleder. Här ska framhållas att industrispåret Ulvsundabanan enligt tidigare beslut kommer att rustas upp. En del av Ulvsundabanan kan också komma att ingå i den planerade förlängningen av spårvägen Tvärbanan från Alvik mot Solvalla och Kista. Redan idag förekommer godstrafik och spårvägstrafik på samma spår på en sträcka i Liljeholmen. Vidare undersöks i enlighet med tidigare beslut huruvida godsspåret från Södra station under Södersjukhuset, förbi Eriksdalsbadet till Hammarbyhamnen kan användas för spårvägstrafik. Detta undersöks inom ramen för pågående arbete med stamnät och Cityspår. Saltsjöbanans spårvagnar skulle då via Hammarby Sjöstad nå kontakt med innerstaden.

Gatu- och fastighetsnämnden är angeläget att se till att miljömålen enligt agenda 21 tillämpas i praktiken.”

### **Befintliga förhållanden på industrispåren**

Industrispår finns till åtta industriområden. Till tre av dessa har trafiken upphört helt och i övriga områden betjänas endast en eller två kunder. Stockholms hamn har järnvägsspår i Norra Hammarbyhamnen fram till Vikingterminalen i Stadsgården, men någon godstrafik framförs inte på denna del. Däremot transporteras gods på hamnens spår Värtan - Siljaterminalen, Värtan - Frihamnen respektive Värtan - Loudden. Järnvägsspåret mellan Värtan och Norra station ägs av Banverket.

Inom staden finns fyra styckegodsterminaler, Partihallarna i Årsta, Frihamnen - Värtan, Lunda, och Västberga. Järnvägsspår finns till alla terminalområdena utom till Lunda. Till Lunda och Västberga sker inga godstransporter medan så är fallet till Värtan och Partihallarna i Årsta. På järnvägen till Årsta levereras bara bananer och läskedrycker.

## Kontorens synpunkter

Av godstransportdelegationens slutbetänkande (SOU: 2001:61) framgår att järnvägstransporter har störst konkurrenskraft mot vägtransporter på längre sträckor (30-50 mil). Gods med lågt tekniskt innehåll som malm, timmer, foder m.m. transporteras med sjöfart och järnväg medan gods med högt tekniskt innehåll som elektronik, läkemedel och verkstadsprodukter ombesörjs av flyg och lastbilar. Delegationen anser att det finns en viss potential till överföring av högvärdigt gods till järnväg men att den inte skall överdrivas volymmässigt. I betänkandet framförs att kommunerna har en viktig uppgift att verka för en väl anpassad infrastruktur genom sitt planmonopol.

Staden kan i mycket liten utsträckning påverka fördelningen mellan färdmedel för de godstransporter som kommer till eller lämnar staden. Genom sin medverkan i Eurokorridoren- ett projekt som innebär en höghastighetsbana mellan Stockholm och Göteborg respektive Helsingborg/Köpenhamn/Hamburg – bidrar dock staden till att eventuellt skapa förutsättningar för att öka järnvägens konkurrenskraft mot lastbilen för långväga transporter. Europakorridorens bansystem skulle avlasta nuvarande järnvägsnät och skapa mer utrymme för godstransporter där. En höghastighetsbana skulle dessutom nattetid kunna trafikeras av snabba lättkombitransporter med mer högvärdigt gods.

Som redovisats ovan pågår en omstrukturering av verksamheterna inom de områden som har haft eller har järnvägsspår. Tung industri avvecklas och kontor och lättare produktion tar över mark och byggnader. De nya verksamheterna kräver snabba och flexibla transporter – ”just in time”. Större samtidiga godsmängder, vilket är en förutsättning för godstrafik via järnväg, minskar. Även inom regionens handel och varuförsörjning sker en omstrukturering där externhandeln utvecklas med stormarknader länge ut regionen. Vid etablering av nya verksamheter är önskemål om järnvägsanslutning för godstrafik inte en prioriterad fråga utan istället finns önskemål om god kollektivtrafik i form av buss- och spårtrafik.

Tillgången på mark är en begränsad resurs inom staden. Vid utbyggnad av väg- och järnvägstrafiken måste allt som oftast lösningar under mark komma till stånd. Även miljöskäl talar för denna typ av lösningar. Gatu- och fastighetskontoret har inga projekt där nya spår för godstrafik är aktuella. I de fall upprustning krävs av befintliga spår för nya eller ändrade verksamheter får detta prövas från fall till fall där miljöaspekten måste tillmätas stor betydelse.

Kommunerna är idag på olika sätt engagerade i verksamheter, som innebär att de mot betalning göra prestationer av varierande slag. Exempel av bostadsföretag, el-, gas- och värmeverk, slakthus, hamnar, flygplatser m.m. Några av dessa verksamheter har stöd i särskild lagstiftning. Flertalet av verksamheterna har stöd i kommunallagens allmänna kompetensregel som bl a ger uttryck för att kommunala angelägenheter skall motiveras av ett allmänintresse och ha anknytning till kommunens område och invånare

(lokaliseringsprincipen.) Vidare stadgar kommunallagen ett förbud mot att kommun ägnar sig åt spekulativ företagsamhet.

Det i motionen föreslagna godstrafikkontoret får tolkas att ha till uppgift att verka inom kommunikationsområdet tillsammans med näringslivet med inriktning mot företagssektorn för att få ökad godstrafik på järnväg. Hur verksamheten skall finansieras framgår inte av motionen liksom ej heller förvaltningsformen. Om förslaget i motionen skulle genomföras kan staden uppfattas som utövare av någon form av speditörsverksamhet och agera inom näringslivet i konkurrens med övriga aktörer inom området. Om verksamheten skall finansieras med kommunala medel är det mycket tveksamt om den är förenlig med kommunallagen. Om verksamheten å andra sidan skall finansieras med avgifter krävs stöd i lag härför, vilket inte finns. Kontoren anser mot denna bakgrund att staden inte skall engagera sig i förslaget godstrafikkontor.

**SLUT**