

**Utlåtande 2003:167 RIII (Dnr 314-83/2001)**

## **Aktivera stadens godsspår**

**Motion av Per Ohlin (v) (2001:4)**

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta följande  
Motion 2001:4 av Per Ohlin (v) anses besvarad med vad  
föredragande borgarråd anför i utlåtandet.

**Föredragande borgarrådet Roger Mogert** anför följande.

### *Bakgrund*

I en motion (2001:11) föreslår Per Ohlin (v), *bilaga 2*, att en inventering av stadens befintliga godsspår genomförs med avseende på ägarförhållanden, nyttjande, godsslag och spårets tekniska standard. Dessutom föreslås instiftande av ett miljöpris till företag med spåranslutning som använder järnvägen för sina transporter.

### *Remisser*

Motionen har remitterats till gatu- och fatighetsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden samt näringslivsnämnden.

Gatu- och fastighetsnämnden ger en kort redovisning av stadens spårvägar och anser att mot redovisad bakgrund att förslaget om att ett miljöpris skall instiftas är tveksamt, men att det torde vara miljöförvaltningen som får bedöma detta. Någon ytterligare inventering utöver denna redovisning anser kontoret inte att man för närvarande bör göra.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden tillstyrker en inventering av stadens befintliga godsspår, samt avstyrker instiftandet av ett årligt miljöpris.

Näringslivsnämnden anser att motionen inte föranleder någon särskild åtgärd utöver de initiativ som gatu- och fastighetsnämnden redan tagit men poängterar att det är angeläget att det inom ramen för pågående utredning om transportintensiva företags behov sker en kartläggning av befintliga industrispår.

### *Mina synpunkter*

Jag delar motionärens principiella ställningstagande att så mycket gods som möjligt bör transporteras på järnväg. Detta självklart i avvägning mot andra förhållanden, såsom marktillgång och ekonomiska kostnader. Genom medverkan i Eurokorridoren bidrar Stockholm, i den mån det är möjligt för staden, till att försöka skapa förutsättningar för att öka järnvägens konkurrenskraft mot lastbilen för långväga transporter. Europakorridorens bansystem skulle avlasta nuvarande järnvägsnät och skapa mer utrymme för gods. För att Stockholm ska fungera och tillväxten främjas måste godset komma fram så smidigt som möjligt. Om kapaciteten i infrastrukturnätet överskrids skapas flaskhalsar och förseningar i transportsystemet. Flaskhalsar i vägnätet leder också till ökade koldioxidutsläpp. I arbetet att förbättra godstransporter på järnväg är satsningen på citybanan av största vikt.

Jag delar emellertid gatu- och fastighetsnämndens åsikt att man redan idag, genom gatu- och fastighetskontoret, har relativt god kännedom om järnvägskapaciteten i staden. En översiktlig redogörelse ges i gatu- och fastighetsnämndens tjänsteutlåtande. Liksom näringslivsnämnden tar upp i sitt utlåtande, pågår det också utredningar av det slag som motionären föreslår.

Staden bör i de fall det är möjligt försöka bidra till att godsspår som är i bruk kan fortsätta användas och i möjligaste mån vidareutvecklas. Givetvis måste detta i varje enskilt fall vägas mot andra möjliga användningar av marken. Det står dock klart att målet att tillskapa ett ekologiskt uthålligt transportsystem inte kan ske utan stadens aktiva medverkan och inte heller utan en ambition att nyttja de resurser som står till buds. Möjligheten att använda befintliga spår för kollektivtrafik bör också övervägas.

Däremot anser jag inte att staden bör inrätta ett miljöpris till de företag med spåranslutning som också verkligen använder sig av järnväg för någon del av sina transporter. Jag delar miljö- och hälsoskyddsnämndens ställningstagande att det redan idag finns många miljöpriser och utmärkelser som i sig knappast motiverar till ökat miljötankande. Ett företag kan använda järnvägsanslutning i

stor utsträckning och samtidigt bedriva verksamheten i övrigt utan miljöhänsyn. Ett eventuellt miljöpris bör därför ha en bredare utgångspunkt.

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Särskilt uttalande** gjordes av borgarråden *Kristina Axén Olin*, *Sten Nordin* och *Mikael Söderlund* (alla m) och *Jan Björklund* (fp) enligt följande.

Det är viktigt att staden har en generellt positiv inställning till att transporter sker på järnväg, samtidigt som det också är viktigt att vara medveten om den strukturomvandling som skett under senare år. Faktum är 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 tågfarjor som bilfarjor. Detta medför också att vissa industrispår som tidigare hade betydelse inte längre är behövliga och därmed kan tas bort. Det kan också innebära att spår som idag finns i stadens ägo kan användas i stadens framtida kollektivtrafiknät.

I dagsläget finns dock ingen anledning att genomföra någon stor inventering kring stadens befintliga godsspår, då gatu- och fastighetskontoret redan meddelat att kunskapen kring detta är stor. Däremot finns anledning att staden agerar för att komma tillrätta med de stora problem som idag finns i infrastrukturnätet i Stockholm. Föredragande borgarråd poängterar med rätta de problem som uppstår idag när flaskhalsar i transportsystemet orsakar förseningar och föroreningar. När det gäller flaskhalsar i vägnätet kommer försöket med biltullar som majoriteten ämnar forcera fram dessutom att ytterligare förvärra problemen och på flera håll medföra ökade kostnader. För att staden ska kunna hantera de problem som finns i trafikinfrastrukturen kommer det att krävas kraftfulla satsningar de kommande åren. En utbyggnad av Ringen och Förbifart Stockholm måste kombineras med ökad kapacitet för tågtrafiken genom att Mälartunneln byggs. Dessa satsningar är av stort intresse för hela landet och det är därför självskrivet att staten tar sitt ekonomiska ansvar gällande finansieringen.

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

Motion 2001:4 av Per Ohlin (v) anses besvarad med vad föredragande borgarråd anför i utlåtandet.

Stockholm den 3 december 2003

På kommunstyrelsens vägnar:  
ANNIKA BILLSTRÖM

Roger Mogert

*Anette Otteborn*

**Särskilt uttalande** gjordes av *Kristina Axén Olin*, *Sten Nordin* och *Kristina Alvendal* (alla m) och *Lotta Edholm* och *Ulf Fridebäck* (båda fp) med hänvisning till det särskilda uttalandet av (m) och (fp) i borgarrådsberedningen.

**Särskilt uttalande** gjordes av *Ewa Samuelsson* (kd) enligt följande.

Stockholms stad skall ha en generellt positiv inställning till att transporter sker på järnväg. Under årens lopp har det dock skett en strukturomvandling så att industrianläggningarna i Stockholm har blivit allt mindre inriktade på tunga transporter, samtidigt som t.ex. 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 obehövliga och de kan därför tas bort. Andra spår som finns i stadens ägo kan komma att utnyttjas för godstransporter eller kan komma att ingå i ett nät av spårburen kollektivtrafik i staden.

Det finns dock inte någon anledning att i dagsläget göra en inventering av stadens befintliga spår eftersom det inom Gatu- och fastighetsnämnden finns den kunskap som kan anses vara nödvändig för staden.

Frågan om en god infrastruktur är väsentlig för Stockholms framtida utveckling. Detta gäller både person- och godstrafik som måste förbättras för att staden ska kunna utvecklas. Staten måste ta sitt ansvar och krav ställas på dess sätt att fördela resurser så att de trafikknutar som finns i regionen och som påverkar hela landet kan få sin lösning.

## ÄRENDET

I en motion (2001:11) föreslår Per Ohlin (v), *bilaga 2*, att en inventering av stadens befintliga godsspår genomförs med avseende på ägarförhållanden, nyttjande, godsslag och spårets tekniska standard. Dessutom föreslås instiftande av ett miljöpris till företag med spåranslutning som använder järnvägen för sina transporter.

## REMISSER

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

**Gatu- och fastighetsnämnden** beslutade den 12 juni 2001 att överlämna och åberopa kontorets utlåtande som svar på remissen av motionen.

*Reservation* anfördes av *Börje Vestlund m.fl. (s), bilaga 1.*

*Reservation* anfördes av *Ann-Marie Strömberg m.fl. (v), bilaga 1.*

*Reservation* anfördes av *Per Bolund (mp), bilaga 1.*

*Särskilt uttalande* gjordes av *Sten Nordin m.fl. (m), Inge-Britt Lundin (fp), Mats Rosén (kd) och Kurt Hultgren (sp), bilaga 1.*

**Gatu- och fastighetskontorets** tjänsteutlåtande, daterat den 29 maj 2001, har i huvudsak följande lydelse.

### *Industrispåren*

Inom staden finns eller fanns järnvägsspår till industriområdena i Västberga, Årstadal, Älvsjö, östra Årstafältet, Slakthusområdet, Ulvsunda och Lunda samt till Liljeholmshamnen. Spåren och marken ägs av staden och förvaltas av gatu- och fastighetskontoret. Därutöver finns eller fanns spår till Södra och Norra Hammarbyhamnen, Värtahamnen, Frihamnen, Loudden och Stadsgården. Spåren ägs och förvaltas Stockholms Hamn AB men ligger på stadens mark och nyttjas av Stockholms Hamn enligt särskilt avtal med staden. Dessutom finns spår mellan Norra Station och Värtan samt inom Norra Stationsområdet. Dessa spår ägs och förvaltas av Banverket.

#### *Västberga*

Spåren till Västberga industriområde ansluter till Banverkets spår som från stambanan går vidare norrut till Årstadal och Liljeholmen. Spåren och marken inom industriområdet ägs av staden och förvaltas av gatu- och fastighetskontoret. SJ/GreenCargo levererar dagligen 1-2 vagnar med mjöl till San Remos bageri i kv Arbetsdomstolen. San Remo har dock aviserat att man avser upphöra med dessa leveranser på järnväg redan under maj månad i år. Därutöver körs papper för återvinning från H A Industriens anläggning i fastigheten Dagskiftet 5. Inga andra leveranser till företagen i området sker med järnväg. Tvärtom finns ett stort intresse att få bort spåren så att marken kan införlivas med respektive fastighet och marken användas för annat ändamål. Idag arrenderas marken på flera ställen i området ut till företagen i området. Spåren är generellt sett i behov av årligt underhåll.

#### *Årstadal*

Spåren till Årstadalshamnen togs bort i samband med att de industrier som hade behov av spåren flyttade ut och JM köpte marken. Idag pågår planarbete för bostäder och kontor. Fastigheten Sjövik 6 ägdes tidigare av Vin & Spritcentralen, som numera har ett mellanlager i Lunda.

#### *Liljeholmshamnen*

Spåret ägs av Banverket och staden. Stadens spår arrenderar kontoret ut till Cementa. Spåret nyttjas av Cementa för leverans av varor i genomsnitt tre gånger per vecka. Spåren är i bra skick.

#### *Älvsjö*

Spåren inom Älvsjö industriområde ansluter till Banverkets spår söder om Magelugnsvägen. Spåren och marken inom industriområdet ägs av staden och förvaltas av gatu- och fastighetskontoret. I området finns en intressent som har nyttjat spåret. Det är IL Returpapper AB som idag kör returpapper på lastbil. Därutöver har SL en avisningsanläggning för pendeltågets vagnar i kv Varubudet på eget spår.

#### *Östra Årstafältet och Slakthusområdet*

Tidigare industrispår från Banverkets spår vid Årsta partihandelscentral till tomtgräns vid slakthusområdet samt anslutande spår till Östra Årstafältet har rivits i samband med utbyggnaden av snabbspårvägen. I Östra Årstafältet har marken till större delen lagts till angränsande fastigheter. Till Slakthusområdet sker inga transporter fränsett ett "transportspår" till SL:s tomt i området.

#### *Ulvsunda industriområde*

Spåren som ansluter till Banverkets spår i Sundbyberg ägs liksom marken av staden och förvaltas av gatu- och fastighetskontoret. Pga. dåligt nyttjande har sedan flera år mer än hälften av spåren inom industriområdet lagts ner. Spåren nyttjades fram till årsskiftet 2000/2001 för godstransporter till Pripss anläggning i kv. Gjutmästaren.

Därutöver nyttjades spåren av Nordwaggon som kör tomma vagnar avsedda för teknisk genomgång, kunddemonstration, utvecklig, säkerhetsprov och skadeutredning.

Kontoret förhandlar med Pripps och Nordwaggon om förutsättningarna för att rusta upp och under en begränsad tid av ca fem år fortsätta driva spåranläggningen, som är i mycket dåligt skick. Till Pripps levererar SJ/GreenCargo tomburkar, lut och sockerlösning.

#### *Lunda industriområde*

Spåren som ansluter till Banverkets spår i Spånga ägs liksom marken av staden och förvaltas av gatu- och fastighetskontoret. Spåret nyttjas idag av H A Industrier i kv Skebo som kör returpapper och av Vin & Sprit som har ett mellanlager i kv Ullfors. Spårens standard är god och delvis elektrifierat men kräver årligt underhåll. Tidigare fanns ett spår till Bilspeditions anläggning i kv. Forsmark (Lundaterminalen).

#### *Södra och Norra Hammarbyhamnen*

Inom Södra Hammarbyhamnen som numera ingår i Hammarby Sjöstad finns inga industrispår kvar. Området har i huvudsak planlagts för bostäder.

Inom Norra Hammarbyhamnen som även det ingår i Hammarby Sjöstad finns ett av Stockholms Hamn AB ägt och förvaltad spår som från Södra station via Norra Hammarbyhamnen går genom Masthamnen (Vikingterminalen) fram till Stadsgården. Spåret nyttjas av Ångloksällskapet en gång om året enligt särskilt tillstånd från Järnvägsinspektionen. I övrigt nyttjas inte spåret för godstrafik.

#### *Norra stationsområdet, Värtan, Frihamnen, Loudden*

Från Norra Station kör SJ/GreenCargo till Frihamnen, Värtan och Loudden. Spåren inom Norra stationsområdet och fram till Värtan innehas av Banverket. Spåren i Värtan, Frihamnen och Loudden är Stockholm Hamns.

I Värtahamnen (Siljaterminalen) nyttjas ett spår för tåg som med färjan skall till Åbo. I Frihamnen används dagligen ett spår för leverans av styckegods till Magasin 6. Här finns också ett spår som arrenderas av Banankompaniet.

Hit levererar SJ/Green Cargo dagligen bananer på järnväg från Göteborg. Från Loudden går dagligen transporter med petroleumprodukter från Petrolia.

#### *Kontorets synpunkter*

Sammanfattningsvis konstaterar kontoret att användningen av stadens industrispår har minskat radikalt och i vissa fall helt upphört. Detta beror på företagens egna avgöranden av vilket transportslag som skall användas. Spårbunden trafik har ersatts av biltransporter utan att kontoret påverkat detta. Utvecklingen kommer antagligen att fortsätta i samma riktning och påverkas av företagsekonomiska aspekter, som kontoret inte kan påverka. Marken är en resurs som bör användas.

Kontoret anser mot redovisad bakgrund att förslaget om att ett miljöpris skall instiftas är tveksamt, men att det torde vara miljöförvaltningen som får bedöma detta.

Någon ytterligare inventering utöver denna redovisning anser kontoret inte att man för närvarande bör göra.

**Miljö- och hälsoskyddsnämnden** beslöt den 3 april 2001 att tillstyrka en inventering av stadens befintliga godsspår, samt avstyrka instiftandet av ett årligt miljöpris.

*Reservation* anfördes av *Peter Lundén-Welden m.fl.* (m), bilaga 1.

*Reservation* anfördes av *Margareta Olofsson* (v), bilaga 1.

**Miljöförvaltningens** tjänsteutlåtande, daterat den 2 mars 2001, har i huvudsak följande lydelse.

I ett projekt om transportintensiva verksamheter har stadsbyggnadskontoret nyligen genomfört en enkätundersökning till ca 170 företag. Preliminära resultat tyder på att det finns ett intresse från företagen att använda järnvägsspåren.

Det nyligen omdiskuterade Ulvsundaspårets framtid, som försörjer Prippts med varor, har givit Stockholms godsspår en förnyad uppmärksamhet. Om gods kan transporteras med tåg istället för lastbil ger det förbättrad miljö och minskade störningar. Därför bör möjligheterna att bibehålla och utveckla Stockholms godsspår till ~~Detta~~ <sup>Detta</sup> ~~stadens~~ industrispår som i stadens översiktsplan är utpekade som riksintresse är Värtabanan, dvs industrispåret från Karlberg till Värtahamnen/Frihamnen. Dessutom anges industrispåren till de två utpekade terminalområdena Lunda och Västberga som viktiga och avses bibehållas. Den avveckling som genomförts av industrispåret ned till Stadsgårdshamnen och till industriområdet invid Arla vid Årstafältet är exempel på en olycklig utveckling som inneburit ökade lastbilstransporter. Ett annat exempel där godsspårens framtid diskuteras är området vid Liljeholmen. Generellt finns en oroande trend att godsspårens framtid allt oftare handlar om att spåren tas bort med ökad miljöbelastning som följd, beroende på bl a tillkommande bostäder i spårområdets närhet och omvandling av industriområden.

I arbetet med en miljöanpassning av transportsystemet brukar en av de viktigare frågor som anges vara bättre utnyttjande av järnvägstrafiken. Likaså att det operativa arbetet för en miljöanpassning av transporter i högre grad än hittills bör inriktas mot näringslivet. Sammantaget talar detta för att motionens förslag om inventering av stadens godsspår är ett steg i rätt riktning.

I ett tidigt skede av utredningen om snabbspårvägens dragning inventerades ett antal godsspår med avsikt att använda spåren för snabbspårvägstrafik. Inventerade spår var belägna utmed den tänkta snabbspårvägens, "hästkons", sträckning. I övrigt saknas en fullständig inventering och överblick av godsspåren i Stockholm och en sådan inventering är angelägen och bör enligt förvaltningen genomföras. Det är rimligt att så långt möjligt bevara det kapital som finns nedlagt i befintlig infrastruktur,



långt möjligt bevara det kapital som finns nedlagt i befintlig infrastruktur, i synnerhet när det är angeläget av miljöskäl. I inventeringen bör även faktorer som behov och möjligheter till upprustning, utvecklingspotential (potentiella användare, finansiering och ev tänkbar utbyggnad) samt samverkan med andra transportslag studeras.

Förvaltningen ser inte på samma sätt nyttan i förslaget om att instifta ett miljöpris till de företag som använder spåren. Det finns redan idag många miljöpriser och utmärkelser som i sig knappast motiverar till ökat miljötänkande. Ett företag kan använda järnvägsanslutning i stor utsträckning och samtidigt bedriva verksamheten i övrigt utan miljöhänsyn. Ett eventuellt miljöpris bör därför ha en bredare utgångspunkt. Förslaget om inrättande av miljöpris bör vägas mot andra tänkbara insatser för att behålla och utveckla godsspåren.

**Näringslivsnämnden** beslutade den 15 februari 2001 att i huvudsak återropa och överlämna kontorets tjänsteutlåtande som yttrande över Per Ohlins (v) motion om stadens godsspår samt att därutöver anföra följande.

Det är angeläget att det inom ramen för pågående utredning om transportintensiva företags behov sker en kartläggning av befintliga industrispår.

*Reservation* anfördes av *Elisabeth Brandt* (s) med hänvisning till näringslivskontorets förslag, bilaga 1.

*Reservation* anfördes av *Claes-Göran Jacobson m fl* (v), bilaga 1.

*Ersättaryttrande* gjordes av *Kathleen Andersson* (sp) med instämmande i förslag från (m), (fp), (kd), se beslutet.

*Ersättaryttrande* gjordes av *Christopher Ödmann* (mp), bilaga 1.

**Näringslivskontorets** tjänsteutlåtande, daterat den 6 februari 2001, har i huvudsak följande lydelse.

Näringslivskontoret anser att de redan idag pågår utredningar/inventeringar av det slag som motionären föreslår. Utredningen om de transportintensiva företagens behov kommer att ge underlag för ställningstaganden i översiktsplanen eller i andra sammanhang. Gatu- och fastighetsnämnden har i sitt beslut tagit fasta på de möjligheter som föreligger att ta tillvara gjorda järnvägsinvesteringar vid Ulvsunda och hur dessa kan samordnas med tvärbanans framtida utbyggnad.

Näringslivskontoret föreslår att motionen inte föranleder någon särskild åtgärd utöver de initiativ som Gatu- och Fastighetsnämnden redan tagit.

## RESERVATIONER M.M.

### **Gatu- och fastighetsnämnden**

Reservation anfördes av Börje Vestlund m.fl. (s) enligt följande.

att i huvudsak godkänna kontorets förslag till beslut  
samt att därutöver anförda följande

Staden bör i de fall det är möjligt försöka bidra till att godsspår som är i bruk kan fortsätta användas och i möjligaste mån vidareutvecklas. Givetvis måste detta i varje enskilt fall vägas mot andra möjliga användningar av marken. Det står dock klart att målet att tillskapa ett ekologiskt uthålligt transportsystem inte kan ske utan stadens aktiva medverkan och inte heller utan en ambition att nyttja de resurser som står till buds. Möjligheten att använda befintliga spår för kollektivtrafik bör också övervägas.

Reservation anfördes av Ann-Marie Strömberg m.fl. (v) enligt följande.

att till kommunstyrelsen överlämna kontorets tjänsteutlåtande,  
att föreslå att staden upprättar ett handlingsprogram för övergång till miljövänliga transporter,  
att tillstyrka att staden inrättar ett miljöpris att årligen utdelas till ett företag som genom miljövänliga transporter bidrar till att skona stadens miljö  
samt att anförda följande:

Kontoret har rätt i att ”det är företagens egna avgöranden som avgör vilka transportslag som skall användas”. Denna utveckling har medfört att spårbunden trafik har ersatts av biltransporter utan att staden påverkat detta. Kontorets redovisning visar att staden har och har haft ett betydande inslag av spårbundna transporter. Det finns också ytterligare användbara spår som inte redovisats i kontorets tjänsteutlåtande, nämligen i anslutning till järnvägs- och pendeltågsstationerna i staden. De tunga transporter och transporter med farligt gods som nu förekommer på våra gator är miljöskadliga, farliga för trafiksäkerheten och korkar igen våra gator.

Stadens miljö är för viktig för att överlämnas åt marknadskrafterna. Biltrafiken är stadens största miljöproblem. Biltrafiken i staden kan inte tillåtas öka. Staden måste kunna ge incitament till att minska bilkörningen i staden och premiera de företag som bidrar till att skona miljön genom att använda miljövänliga transporter. Förutom ökat användande av spårbundna transporter bör också staden i högre grad använda sig av sina vattenvägar för transporter sjövägen.

Staden bör verka för att de godsspår som finns kvar används och utökas. Möjligheten att använda samma spår för både gods- och persontrafik bör också utredas. Det finns i Europa flera goda exempel på hur samma spår kan användas av olika slags fordon och också på hur spårvägar kan knytas ihop till sammanhängande spår. Staden bör med utgångspunkt från ovanstående utarbeta ett handlingsprogram för övergång till miljövänliga transporter och i samband därmed utreda hur staden genom lämpliga incitament kan stimulera till en övergång från biltransporter till spårtransporter och sjötransporter. I uppdraget ingår att verka för ett bevarande och användande av de kvarvarande befintliga godsspåren i staden och möjligheterna att bygga ut godsspår ytterligare. Förslaget att inrätta ett årligt miljöpris tillstyrks.

Reservation anfördes av Per Bolund (mp) enligt följande.

1. att bifalla motionen.
2. att resterande spår i Stockholm bevaras och rustas upp.
3. att godsspår ska byggas ut till alla stadens industriområden.
4. att i övrigt anföras följande:

För att uppfylla stadens och landets miljömål måste transporter överföras från väg till järnväg.

Många företag har genom ett aktivt miljöarbete blivit mer och mer intresserade av att minska miljöbelastningen av sina transporter men finner att detta inte går på grund av bristande spårutbyggnad till industriområden. Stockholm måste därför ta sitt ansvar och se till att ett fungerande spårssystem finns för att godstransporter ska kunna föras över till järnväg. De spår som redan finns måste bevaras och upprustas till fungerande skick, och de industriområden som ännu inte har spår måste snarast få spår utbyggt.

Särskilt uttalande gjordes av Sten Nordin m.fl. (m), Inge-Britt Lundin (fp), Mats Rosén (kd) och Kurt Hultgren (sp), enligt följande.

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 tågfarjor. Vissa industrispår som tidigare hade en viss betydelse kan idag anses obehövliga 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 stadens 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 stornätet 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.

## **Miljö- och hälsoskyddsnämnden**

Reservation anfördes av Peter Lundén-Welden m.fl. (m), med hänvisning till sitt yrkande enligt följande.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden ska besluta

- att avstyra en inventering av stadens befintliga godsspår, samt instiftande av ett årligt miljöpris samt
- att därutöver anförda följande.

Vi delar motionärens uppfattning att järnvägskapaciteten i Stockholmsregionen är viktig. Det finns dock ingen anledning att genomföra en inventering av stadens befintliga godsspår. Staden har redan god kunskap om godsspåren. Vi förordar istället att motionärens partikamrater i riksdagen ställer krav på sin samarbetspartner, regeringen, att öka spårkapaciteten mellan Södra station och Stockholms central, d v s att bygga tredje spåret.

Reservation anfördes av Margareta Olofsson (v) med hänvisning till sitt yrkande enligt följande.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden skulle besluta

- att tillstyrka motionen samt
- att därutöver anförda följande

Godstransporterna i Stockholm ger upphov till flera allvarliga miljöstörningar. Dessa miljöstörningar skulle kunna minskas om en större andel av transporterna styrs över till mer miljövänliga trafikslag, exempelvis spårbunden tågtrafik. Ett sätt att stimulera en övergång till tågtrafik kan vara att positivt uppmärksamma företag som genomför medvetna satsningar på miljöriktig logistik. Ett miljöpris är ett förslag som på ett enkelt sätt kan sätta fokus på alternativa lösningar och därmed motivera till ökat miljötänkande.

## Näringslivsnämnden

Reservation anfördes av Elisabeth Brandt (s) med hänvisning till näringslivskontorets förslag enligt följande.

Näringslivsnämnden beslutar att återropa och överlämna kontorets tjänsteutlåtande som yttrande över Per Ohlin (V) motion om stadens godspår till kommunstyrelsen.

Reservation anfördes av Claes-Göran Jacobson m fl (v) med hänvisning till eget yrkande enligt följande.

Näringslivsnämnden beslutar

- att i första hand återremittera ärendet,
- att i andra hand bifalla motionen samt
- att därutöver anförda följande.

För att Stockholm ska kunna uppfylla miljömålen, krävs att en större andel av godstransporterna kan göras med andra fordonsslag än lastbil. Därför är det av stor vikt att staden kan behålla en tillgång till sidospår inom staden. Även den allmänna trafiksituationen i Stockholm idag visar på nödvändigheten av att styra över godstransporter från väg till spår. Ett miljöpris som belyser möjligheten och stimulerar goda exempel är en åtgärd för att uppmuntra ökad godstrafik med järnväg.

Ersättaryttrande gjordes av Kathleen Andersson (sp) med instämmande i förslag från (m), (fp), (kd).

Ersättaryttrande gjordes av Christopher Ödmann (mp) enligt följande.

Om jag hade haft yrkanderätt hade jag föreslagit nämnden besluta att lämna detta ärende utan eget ställningstagande.



## KOMMUNFULLMÄKTIGE

### Motioner

2001:4

---

#### 2001:4      Motion av Per Ohlin (v) om att aktivera stadens godsspår

I debatten om trafikolyckorna och bilismens skadliga inflytande på miljön framhålls det ofta att tunga transporter måste flyttas bort från vägarna. Inte minst inom EU pågår också ett intensivt arbete med att höja järnvägens konkurrenskraft och attraktivitet för transporter såväl inom som mellan medlemsländerna. Byråkratiska och tekniska hinder i samband med gränspassage håller på att tas bort. Transporttiderna minskar och leveranssäkerheten höjs. Med all säkerhet kommer järnvägen att kunna komma igen åtminstone för längre avstånd och större volymer.

Mycket av det gods som kommer till Stockholm på järnväg lastas idag om till bil vid godsterminalen i Årsta. Detta är dyrt och tidskrävande för företagen samtidigt som det alstrar tung och miljöfarlig vägtrafik. Målet för ett uthålligt transportsystem måste vara att järnvägen når ända fram till godsmottagaren i så stor utsträckning som möjligt. Stockholms stad bör därför slå vakt om det kvarvarande industrispårnätet med sikte på ett ökat utnyttjande i framtiden.

Jag föreslår därför att kommunfullmäktige beslutar som ett första steg att

1. genomföra en inventering av inom kommunen befintliga godsspår vad avser ägarförhållanden, nyttjande företag, godsslag och spårets tekniska standard
2. instifta ett miljöpris att årligen utdelas till de företag med spåranslutning som också verkligen använder sig av järnväg för någon del av sina transporter.

Stockholm den 22 januari 2001

*Per Ohlin*