

**Utlåtande 2003: RIII (Dnr 314-2965/2002)**

## **Att använda tunnelbanan för godstransporter**

**Motion av Margareta Olofsson och Dick Urban Vestbro (båda v)  
(2002:50)**

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta följande  
Motion 2002:50 av Margareta Olofsson och Dick Urban Vestbro  
(båda v) anses besvarad med vad föredragande borgarråd anför i  
utlåtandet.

**Föredragande borgarrådet Roger Mogert** anför följande.

### *Bakgrund*

I motion (2002:50) av Margareta Olofsson och Dick Urban Vestbro (båda v), *bilaga 2*, påpekas att trafiken och trängseln på Stockholms innerstadsgator har ökat markant de senaste åren. En stor del av ökningen består av varubilar och budbilar. Därför anser motionären att det vore önskvärt att finna alternativa former för godstransporter i stadsmiljö. En möjlighet är då att använda tunnelbana eller spårväg för dessa transporter. En omlastningsstation skulle kunna inrättas någonstans längs linjens norra del, till exempel där tunnelbanan korsar Kymplingelänken.

Motionärerna föreslår därför att kommunfullmäktige beslutar att

1. utreda möjligheterna och lämpligheten av ett försöksprojekt enligt ovan skisserade riktlinjer och med deltagande av Gallerian, Fältöversten eller annat lämpligt köpcentrum

2. utreda kostnaderna för en permanent anläggning med i berget utsprängd lastkaj och särskilda varuhissar till resp. köpcentrum
3. utreda förväntade miljövinster.

### *Remisser*

Motionen har remitterats till gatu- och fastighetsnämnden (GFN) och stadsbyggnadsnämnden (SbN).

GFN och SbN konstaterar att 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 direkttransport med lastbil. Bihansiering 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 osv. Det förefaller mindre sannolikt att tunnelbanetransport därvid är ett konkurrenskraftigt alternativ.

### *Mina synpunkter*

Att få transporter av gods i stadsmiljö att flyta på ett smidigt och miljömässigt sätt är en komplicerad fråga. Emellertid håller jag med gatu- och fastighetsnämnden och stadsbyggnadsnämnden om att det finns för många hinder i att transportera gods i tunnelbanan för att det ska vara realistiskt att genomföra. Jag anser att SL samt gatu- och fastighetsnämnden, genom gatu- och fastighetskontoret, redan idag har tillräcklig kunskap om tunnelbanesystemets möjligheter.

Tunnelbanan är en hårt utnyttjad kollektivtrafikgren där turtätheten även under lågtrafiktid sker med i stort sett 3-5 minuters intervall. Utrymmet för annan trafik är därför mycket begränsat. Eftersom det pågår så mycket underhållsarbete nattetid skulle det också mycket svårt att köra godstrafik på nätterna. Varustransporter i tunnelbanesystemet skulle dessutom kräva en

na. Varutransporter i tunnelbanesystemet skulle dessutom kräva en omfattande analys för att utröna om det över huvud taget är genomförbart med varutransporter av säkerhetsskäl.

Eftersom tunnelbanan inte byggdes för varutransporter har den inte heller någon lämplig nätutformning ur logistisk synvinkel. Det finns exempelvis inga bra möjligheter att transportera gods i vertikalled mellan markplanet och underjorden. Jag anser att kostnaderna som det skulle medföra att ändra tunnelbanan så att den passar för godstransport är för stora. Det finns idag fungerande godsspår ovan jord till flera företagsområden i Stockholm, vilka kan användas och kompletteras om behovet uppstår.

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

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

Motion 2002:50 av Margareta Olofsson och Dick Urban Vestbro (båda v) anses besvarad med vad föredragande borgarråd anför i utlåtandet.

Stockholm den

På kommunstyrelsens vägnar:  
ANNIKA BILLSTRÖM

Roger Mogert

*Anette Otteborn*

## ÄRENDET

I motion (2002:50) av Margareta Olofsson och Dick Urban Vestbro (båda v), bilaga 2, påpekas att trafiken och trängseln på Stockholms innerstadsgator har ökat markant de senaste åren. En stor del av ökningen består av varubilar och budbilar. Därför anser motionären att det vore önskvärt att finna alternativa former för godstransporter i stadsmiljö. En möjlighet är då att använda tunnelbana eller spårväg för dessa transporter.

## REMISSER

Motionen har remitterats till gatu- och fastighetsnämnden (GFN) och stadsbyggnadsnämnden (SbN).

**Gatu- och fastighetsnämnden** beslutade den 4 februari 2003 att överlämna och åberopa gatu- och fastighetskontorets och stadsbyggnadskontorets gemensamma tjänsteutlåtandet som yttrande över motionen.

*Särskilt uttalande* gjordes av *Ann-Marie Strömberg* (v) och *Per Bolund* (mp), bilaga 1.

**Stadsbyggnadsnämnden** beslutade den 6 februari 2003 att som svar på remissen överlämna och åberopa gatu- och fastighetskontorets och stadsbyggnadskontorets gemensamma tjänsteutlåtandet som yttrande över motionen.

*Särskilt uttalande* gjordes av *Torsten Sandgren* (v) och *Cecilia Obermüller* (mp), bilaga 1.

**Gatu- och fastighetskontorets och stadsbyggnadskontorets** gemensamma tjänsteutlåtande, daterat den 16 december 2002, har i huvudsak följande lydelse.

### 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 varutransporter i tunnelbanesystemet kommer att kräva en omfattande säkerhetsanalys för att utröna om det över huvud taget är genomförbart med varutransporter.

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 direkttransport 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 konkurrenskraftigt 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.

## RESERVATIONER M.M.

### **Gatu- och fastighetsnämnden**

Särskilt uttalande gjordes av Ann-Marie Strömberg (v) och Per Bolund (mp) enligt följande.

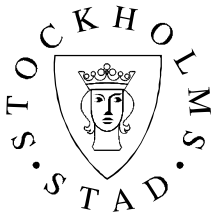
Staden har ett ansvar för trafikmiljön och därmed också för att godstransporterna i staden kan skötas så säkert och så miljövänligt som möjligt. Spårbunden trafik har stora fördelar, både för personaltransporter och för godstransporter. Spårbunden trafik har stor kapacitet och är miljövänlig. Det är inte så självklart att "marknaden" ensidigt skall kunna bestämma valet av transportsätt. Staden bör stimulera till miljövänligare transporter genom att erbjuda alternativ, till exempel genom att verka för utökat användande av de industrispår som finns i staden för transporter av olika slag.

Beträffande motionärens förslag delar vi dock kontorets och SL:s bedömning att det finns alltför stora logistiska, tekniska och säkerhetsmässiga svårigheter för det för närvarande skall vara realistiskt att använda tunnelbanan för godstransporter.

### **Stadsbyggnadsnämnden**

Särskilt uttalande gjordes av Torsten Sandgren (v) och Cecilia Obermüller (mp) enligt följande.

Staden har ett ansvar för trafikmiljön och därmed också för att godstransporterna i staden kan skötas så säkert och så miljövänligt som möjligt. Spårbunden trafik har stora fördelar, både för personaltransporter och för godstransporter. Spårbunden trafik har stor kapacitet och är miljövänlig. Det är inte så självklart att "marknaden" ensidigt skall kunna bestämma valet av transportsätt. Staden bör stimulera till miljövänligare transporter genom att erbjuda alternativ, till exempel genom att verka för utökat användande av de industrispår som finns i staden för transporter av olika slag.



## KOMMUNFULLMÄKTIGE

### Motioner

2002:50

**2002:50**

#### **Motion av Margareta Olofsson och Dick Urban Vestbro (båda v) om att använda tunnelbanan för godstransporter**

Trafiken och trängseln på Stockholms innerstadsgator har de senaste åren ökat markant. En stor del av ökningen består av varubilar och budbilar. Varubilarna blir för vart år allt större och har ofta svårt att ta sig fram i trafikmiljön och trots att varubilarna går på så kallat miljödieselbränsle utgör dieselavgaserna ett stort miljöproblem i staden. Det vore önskvärt att finna alternativa former för godstransporter i stadsmiljö. En möjlighet är då att använda tunnelbana eller spårväg för dessa transporter. Ett tänkbart scenario är att varuförsörja större köpcentra längs tunnelbanelinjerna på detta sätt. Som exempel på ett sådant köpcentrum som är lämpligt för ett försöksprojekt anför vi här Gallerian vid Hamngatan som ligger vid den blå tunnelbanelinjens ena ändpunkt.

Gallerian består av c:a 60 butiker med en årlig omsättning av 15 miljarder kr. Transporterna till/från Gallerian sker via en infartsramp mot Regeringsgatan. Hit kan bilarna ta sig genom Norrmalmstunneln om dom kommer söder ifrån, norrifrån kan man ta Sveavägen eller kanske Birger Jarlsgatan. En vanlig vardag kommer c:a 30 tunga lastbilar från t ex Schenker och Posten samt ett antal mindre budbilar. Företagen svarar själva för inleverans av varorna till resp. butik. Huvuddelen av dessa transporter sker på morgonen och förmiddagen, mellan 6.30 och 12.00.

Måndag, onsdag och fredag hämtas returpapper, kartonger (wellpapp) och hushållssopor av olika bilar. Dessutom hämtas mat- och restaurangavfall med kylbil ett par gånger i veckan. Det är alltså mycket omfattande transporter, enbart Clas Ohlson får enligt uppgift c:a 50 lastpallar varor per vecka. Vid jultid ökar mängden till 50 pallar per dag!

Att använda tunnelbanans blå linje för dessa transporter skulle avlasta stadens centrala gator och minska olyckor, trängsel och skadliga dieselutsläpp. En omlastningsstation kan inrättas någonstans längs linjens norra del, till exempel där tunnelbanan korsar Kymplingelänken. Här finns också närheten till E4. Under försöksperioden kan transporterna ske med utrangerade tunnelbanevagnar som rensats från inredning.

Ett liknande projekt som redan är i drift är Volkswagens bilfabrik i Dresden, Tyskland, där motorer, karosdelar, säten etc. transporteras med spårvagn till den centralt belägna fabriken. Sextio meter långa godsspårvagnar går på stadens spårvägsnät från en omlastningsstation i stadens utkant. (Ny teknik nr 33 2002)

Vi föreslår därför att kommunfullmäktige beslutar att

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

Stockholm den 7 oktober 2002

*Margareta Olofsson*

*Dick Urban Vestbro*