



Christer Lundin
Strategisk trafikplanering
Tel: 508 263 71
christer.lundin@gfk.stockholm.se

2001-07-03

Dnr 01-300-340:1

Till
Gatu- och fastighetsnämnden

Varutransporter i kulvert. Skrivelse av Ann-Marie Strömberg (v)

FÖRSLAG TILL BESLUT

GFN överlämnar tjänsteutlåtandet som svar på skrivelsen

Olle Zetterberg

Monica Hildingson

SAMMANFATTNING

I en skrivelse har Ann-Marie Strömberg (v) begärt kontorets synpunkter på ett förslag till ett system för distribution av varor i staden. Systemet, som lagts fram av en privatperson, innebär att varorna distribueras med små, förarlösa vagnar i ett omfattande kulvertsystem under mark. Kontoret skall också undersöka möjligheterna att pröva förslaget inom ett begränsat område.

Enligt kontorets uppfattning är förslaget till varudistribution i kulvertar under mark orealistiskt. Kontoret anser inte heller att det finns förutsättningar att pröva systemet inom ett begränsat område.

UTLÅTANDE

Bakgrund

I en skrivelse till gatu- och fastighetsnämnden hänvisar Ann-Marie Strömberg (v) till ett system för transporter av varor i kulvert som har varit utställt i Tekniska nämndhusets entréhall i december förra året.

Systemet, som föreslagits av en privatperson, innebär att varor på såväl längre som kortare distanser förflyttas med relativt sett små, förarlösa och automatiskt styrda vagnar i ett omfattande kulvertsystem under jord. Systemet skulle enligt förslagsställaren kunna ersätta huvudparten av den konventionella distributionstrafiken med lastbil.

I sin skrivelse önskar Ann-Marie Strömberg en redovisning av kontorets synpunkter på förslaget och för möjligheterna att i projektform pröva förslaget inom ett begränsat område, till exempel inom ett arbetsplatsområde i staden.

Skrivelsen tillsammans med förslagsställarens beskrivning av systemet bifogas.

Analys

Dagens system för varudistribution i Stockholm innebär att relativt sett stora lastbilar distribuerar varor till butiker, kontor och i viss mån även till bostäder. Begränsningen i lastbilsstorlek utgörs av en bestämmelse om maximalt 12 meters fordonslängd. Lastbilarna utgör en del av den biltrafik som använder stadens gatunät.

Det är önskvärt att lastning och lossning av distributionsbilarna sker på kvartersmark, d.v.s. inom en fastighet. Detta är inte möjligt för flertalet fastigheter i innerstaden. Vid ny bebyggelse kan det vara möjligt att ställa krav på att lossning och lastning kan ske inom fastigheten. En rationell varuhantering kräver dock oftast att flera fastigheter får gemensam varuförsörjning genom särskild lastgata med lastkajer.

En stor del av varudistributionen i innerstaden måste ske via de lastzoner som ordnas för att lastbilarna skall någorlunda smidigt kunna lastas och lossas. Lastzoner kan dock inte ordnas överallt, de som finns kan redan vara upptagna av andra lastbilar eller av felparkerade personbilar. Dessa förhållanden ställer till svårigheter för varudistributionen, bl.a. med dubbelparkeringar som följd.

Ytterligare en svårighet med dagens varudistribution är den ökande trängseln i trafiken. Den medför att distributionsbilarna inte kan utnyttjas så effektivt som önskvärt, vilket innebär ökade kostnader för distributionen.

Varudistributionen har studerats i olika sammanhang för att få ett bättre system än dagens. Några radikalt nya lösningar för varudistribution har inte kommit fram. De åtgärder och förändringar som gjorts under senare år

innebär att nuvarande system har successivt förbättrats och att en del av nackdelarna med ökande trafik etc. delvis har kompenseras. Det gäller till exempel bättre hjälpmedel för snabbare lastning och lossning, mer miljövänliga fordon, och mindre distributionsfordon i vissa miljöer som i Gamla stan.

Ann-Marie Strömgren har i en skrivelse bett kontoret om synpunkter på ett förslag till ett helt nytt distributionssystem för varor som framlagts av en privatperson. Kontoret skall också undersöka möjligheterna att pröva förslaget inom ett begränsat område.

Det föreslagna distributionssystemet består av förarlösa vagnar som skulle rulla i tvåfältiga kulvertar under mark och försörja innerstadens fastigheter. Systemet skulle även kunna anordnas utanför innerstaden och kan i modifierad form även svara för varudistributionen i småhusområden. Vagnarna, som lastar 300 kilogram och som går på gummihjul, är eldrivna med släpkontakt, automatiskt styrda och avses adresseras med kod ungefär som man slår ett telefonnummer.

I förslaget redovisas en del kostnadsuppgifter och systemet anges vara mycket kostnadseffektivt.

Kontorets förslag/synpunkter

Enligt kontorets uppfattning är förslaget till distributionssystem inte realistiskt. I och för sig skulle det vara en stor vinst om huvuddelen av stadens varudistribution kunde ske i kulvertar under mark.

Redan att anlägga kulvertar i gator stöter på stora problem med hänsyn till alla ledningar av olika typer som finns där. Kulverten skulle ha ett invändigt mått om 1,2 meter i bredd och 0,6 meter i höjd och ovanifrån öppningsbara, låsbara lock. Investeringskostnaderna skulle bli mycket stora.

Att utveckla vagnarna och få de att gå dit de ska med sin last torde också stöta på mycket stora problem. Detta problem påminner något om bagagehanteringen på en stor flygplats.

Det förhållandet att man inte någonstans utomlands funderar på liknande system för varudistribution stöder uppfattningen att förslaget är av "science fiction"-karaktär och inte användbart i verkligheten.

Skall man pröva systemet inom ett begränsat område måste man ha en huvudman som kan satsa det erforderliga kapitalet. Den enda huvudman som torde vara aktuell för ett sådant försök är staden. Ett sådant projekt torde dock inte kunna ges någon särskilt hög prioritet inom staden. Kontoret anser därför att det inte heller finns förutsättningar att pröva systemet inom ett begränsat område.

SLUT