

**Utlåtande 2003:168 RIII (Dnr 314-2018/2002)**

## **Inrättande av ett oberoende godstrafikkontor**

**Motion av Per Ohlin (v) (2002:41)**

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta följande  
Motion 2002:41 av Per Ohlin (v) anses besvarad med vad  
föredragande borgarråd anför i utlåtandet.

**Föredragande borgarrådet Roger Mogert** anför följande.

### *Bakgrund*

I motion (2002:41) av Per Ohlin (v), *bilaga 2*, 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 realiseras,
5. att verka för att de godsterminaler som har spåranslutning (det är nästan alla) använder sig av järnvägstransporter i så hög grad som möjligt samt
6. att tillsammans med näringslivet starta ett matarbolag "Stockholmsgods" som ökar användningen av industrispår och spåranslutna terminaler.

#### *Remisser*

Motionen har remitterats till gatu- och fastighetsnämnden, näringslivsnämnden samt stadsbyggnadsnämnden. Stadsbyggnadskontoret och gatu- och fastighetskontoret har svarat i ett gemensamt tjänsteutlåtande.

Gatu- och fastighetsnämnden samt stadsbyggnadsnämnden anser att staden inte skall engagera sig i förslaget godstrafikkontor.

Näringslivsnämnden anser inte att ett speciellt godstrafikkontor och matarbolag behöver inrättas i Stockholm. Motionärens fråga om järnvägsspår och godstrafik bevakas redan idag av gatu- och fastighetskontoret.

#### *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 i 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 gatu- och fastighetsnämndens åsikt att upprustning av befintliga spår, i de fall det krävs av för nya eller ändrade verksamheter, bör prövas från fall till fall. I sådana prövningar måste också miljöaspekten tillmätas stor betydelse. Jag är inte främmande för att bygga nya godsspår i staden om det passar verksamheten, området och leder till positiva miljöeffekter. Emellertid anser jag att spårbundna dragningar som leder till bättre kollektivtrafikförsörjning ska prioriteras. Även dessa spårdragningar bör prövas från fall till fall.

Däremot anser jag inte att staden ska engagera sig i att driva ett godstrafikkontor. Liksom argumenteras i gatu- och fastighetsnämnden och stadsbyggnadsnämndens utlåtanden skulle det vara tveksamt både juridiskt och ekonomiskt. Motionärens fråga om järnvägsspår och godstrafik bevakas redan idag av gatu- och fastighetskontoret.

Jag vill inte heller ställa ett vägtrafikintresse mot spårbundna transporter. Båda behövs för ett fungerande trafiksystem. Eftersom tillgången på mark är en begränsad resurs inom staden måste emellertid varje användning av mark studeras separat där olika alternativ utreds.

**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.

Det finns dock ingen som helst anledning att staden skall driva ett godstrafikkontor. 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 flaskhalar i vägnätet kommer försöket med biltullar som majoriteten ämnar forcera fram dessutom att ytterligare förvärra problemen och på flera håll medföra ökade koldioxidutsläpp.

För att i grunden 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 2002:41 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.

Det är viktigt att Stockholm har 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. Samtidigt kan det innebära att spår som finns i stadens ägo kan komma att utnyttjas för andra godstransporter eller kan komma att ingå i det nät av spårburen kollektivtrafik i staden.

Det finns dock inte någon anledning för stadens att driva ett godstrafikkontor. Frågan om en god infrastruktur är dock väsentlig för Stockholms framtida utveckling. Detta gäller både person- och godstrafik som måste förbättras för att stadens ska kunna utvecklas. Här måste staten ta sitt ansvar och fördela resurser för att lösa de trafikknutar som finns i stockholmsregionen vilka påverkar hela landet.

## ÄRENDET

I motion (2002:41) av Per Ohlin (v), bilaga 2, 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 realiserar,
5. att verka för att de godsterminaler som har spåranslutning (det är nästan alla) använder sig av järnvägstransporter i så hög grad som möjligt samt
6. att tillsammans med näringslivet starta ett matarbolag "Stockholmsgods" som ökar användningen av industrispår och spåranslutna terminaler.

## REMISSER

Motionen har för synpunkter remitterats till gatu- och fatighetsnämnden, näringslivsnämnden samt stadsbyggnadsnämnden.

**Gatu- och fastighetsnämnden** beslutade den 18 februari 2003 överlämna och åberopa gatu- och fastighetskontorets och stadsbyggnadskontorets gemensamma tjänsteutlåtande som yttrande över motionen.

*Reservation* anfördes 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 tjänsteutlåtande som yttrande över motionen.

**Gatu- och fastighetskontorets och stadsbyggnadskontorets** gemensamma tjänsteutlåtande, daterat den 27 november 2002, har i huvudsak följande lydelse.

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 ~~Staden~~<sup>Staden och</sup> 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 trafikerats 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 föreslaget godstrafikkontor.

**Näringslivsnämnden** beslutade den 18 februari 2003 att överlämna och åberopa näringslivskontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.

*Särskilt uttalande* gjordes av *Torsten Sandgren m.fl.* (v), bilaga 1.

**Näringslivskontorets** tjänsteutlåtande, daterat den 13 november 2002, har i huvudsak följande lydelse.

Stockholm är en konsumtionsstad. Det kan avläsas i näringslivets transporter. Varje år transporteras drygt 15 miljoner ton gods till Stockholm och nästan 10 miljoner ton gods från staden. De tunga godstransporterna utgörs av väg-, järnvägs samt sjötransporter. De lätta transporterna består av distributionstrafik från omlastningsterminaler till detaljister samt av varu- och tjänstetransporter. I de centrala delarna av regionen där konkurrensen är som störst kan näringslivets transporter utgöra hälften av gatutrafiken.

Idag överträffar lastbilen järnvägen som det mest flexibla transportmedlet. Enligt rapporten Näringslivets transporter i Stockholms län (SIKA 2000:9) uppges att drygt hälften av företagens transporter utgörs av mindre lastbilar. De tunga lastbilarna står för 30 procent av trafikarbetet samtidigt som de står för 95 procent av transportarbetet. Godstransporter på järnväg spelar en mindre betydelse och förlorar årligen marknadsandelar till lastbilstrafiken.

#### *Framkomlighetsproblematiken*

För att Stockholm ska fungera måste godset komma fram. Om kapaciteten i infrastrukturnätet överskrids uppstår hinder och en sk flaskhals skapas. En flaskhals leder till att det vid bestämda tidpunkter och platser finns framkomlighetsproblem som leder till att godset inte kommer fram i tid. Det hämmar Stockholms tillväxt.

till att godset inte kommer fram i tid. Det hämmar Stockholms tillväxt. Flaskhalsar i vägnätet leder också till ökade koldioxidutsläpp.

#### *Näringslivets effektivitet och logistiska förändring*

Transportlogistik är ett begrepp som ser flöden av gods, resurser och information som en integrerad process. Godsflödet går från en avsändare till en mottagare. Logistik förverkligas således genom företag som genererar varuflöden, dvs ett transportbehov och företag som tillhandahåller tjänster, framförallt transporter.

Transportutbudet på marknaden har under de senaste åren varit utsatt för ett stort konkurrenstryck. Nya förutsättningar har resulterat i strukturella förändringar. En förbättrad infrastruktur har gjort godstransporter snabbare och säkrare. Utvecklingen inom IT-området har gjort det möjligt att leda stora transportföretag på ett effektivare sätt samtidigt som kostnaderna för transporter minskat. Utvecklingen har dessutom drivits på av kraftiga omdaningar på varumarknaden. För att tillgodose detta har varuproduktionen till stora delar lagts om. Produktionen har inriktats på ett kundorienterat system med leveranser "just in time".

Med anledning av ovanstående anser kontoret inte att ett speciellt godstrafikkontor matarbolag behöver inrättas i Stockholm. Motionärens fråga om järnvägsspår och godstrafik bevakas redan idag av gatu- och fastighetskontoret.



## RESERVATIONER M.M.

### **Gatu- och fastighetsnämnden**

Reservation anfördes av Ann-Marie Strömberg (v) och Per Bolund (mp) enligt följande.

Att som svar på remissen överlämna kontorets tjänsteutlåtande samt att för sin del besvara motionen enligt följande:

Det gods som transporteras till, i och från staden innehåller allt mindre tungt gods med lågt tekniskt innehåll och alltmåra gods med högt tekniskt innehåll, mindre av skrymmande gods och mera av mindre skrymmande gods. Detta innebär inte med nödvändighet att godstransporter "måste" ske på vägarna, inte heller att staden är helt utlämnad åt "marknadskrafterna" när det gäller att välja transportsätt.

Spårbunden trafik har fördelar. Den är miljövänlig och har större kapacitet än vägburen och innebär därför ett bättre resursutnyttjande. Samma spår kan med fördel användas både för gods- och persontransporter. Flera av stadens industriområden och terminalområden är försedda med industrispår.

Staden bör värna om de kvarvarande industrispåren i staden. Nyttjandegraden bör kunna utökas såväl genom att de i större utsträckning används för godstransporter som genom att de också används för persontransporter.

Staden skall inte helt överlämna till "marknadskrafterna" att välja transportsätt för gods. Även "marknaden" är påverkbar. Staden har ett ansvar för miljön och därmed också ett ansvar för att stimulera till ökat användande av spårburna transporter genom att tillhandahålla goda alternativ till vägburen trafik (såväl per spår som till sjöss) och genom information och dialog med inblandade parter verka för att godstransporterna i staden sker på bästa sätt.

Motionärens förslag om "godskontor" skall inte tolkas som att staden skall bedriva egen expeditionsverksamhet, utan mera som en samordnings- och informationscentral.

Gatu- och fastighetsnämnden instämmer med motionärens intentioner och anser att kommunfullmäktige bör besluta att uppdra åt gatu- och fastighetsnämnden att verka enligt dessa intentioner.

## Näringslivsnämnden

Särskilt uttalande gjordes av Torsten Sandgren m.fl. (v) enligt följande.

Det gods som transporteras till och från staden innehåller allt mindre tungt gods med lågt tekniskt innehåll och alltmera gods med högt tekniskt innehåll, mindre av skrymmande gods och mer mindre skrymmande gods. Detta innebär inte med nödvändighet att godstransporter "måste" ske på vägarna, inte heller att staden är helt utlämnad åt "marknadskrafterna" när det gäller att välja transportsätt.

Spårbunden trafik har fördelar. Den är miljövänlig och har större kapacitet än vägburen och innebär därför ett bättre resursutnyttjande. Samma spår kan med fördel användas både för gods- och persontransporter. Flera av stadens industriområden och terminalområden är försedda med industrispår.

Staden bör värna om de kvarvarande industrispåren i staden. Nyttjandegraden bör kunna utökas såväl genom att de i större utsträckning används för godstransporter som genom att de också används för persontransporter.

Staden har ett ansvar för miljön och därmed också ett ansvar för att stimulera till ökat användande av spårburna transporter genom att tillhandahålla goda alternativ till vägburen trafik (såväl per spår som till sjöss) och genom information och dialog med inblandade parter verka för att godstransporterna i staden sker på bästa sätt.



## KOMMUNFULLMÄKTIGE

### Motioner

2002:41

**2002:41**

#### **Motion av Per Ohlin (v) om inrättande av ett oberoende godstrafikkontor**

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. Järnvägen håller på att komma igen.

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. I ett uthålligt transportsystem måste järnvägen nå ända fram till godsmottagaren i så stor utsträckning som möjligt så att omlastning undviks. Stockholms stad bör därför slå vakt om det kvarvarande industrispårnätet med sikte på ett ökat utnyttjande i framtiden.

Industrispåren i staden ligger idag inom gatu- och fastighetsnämndens ansvarsområde. Det är det organ som söker efter ny tomtmark i Stockholm och då det politiska engagemanget förefaller vara dominerat av vägtrafikintressen, så kommer industrispåren i kläm. I stället för att ingå i trafikupplägg som kunde avlasta vägarna från tung trafik ses industrispåren som en markreserv. Den planerade nedläggningen av spåret till Carlsbergs bryggeri i Bromma är ett bra exempel på detta.

Jag föreslår kommunfullmäktige beslutar

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 realiserar
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.

Stockholm den 17 juni 2002

*Per Ohlin*