

Datum 2023-09-25  
GHAB 2023-0248

Handläggare  
**Fredrik Ternström**  
Telefon: 031-368 76 79  
E-post: fredrik.ternstrom@portgot.se

## Ärende: Remiss - Göteborgs Stads godsplan 2024-2035

### Förslag till beslut

Styrelsen beslutar att;

- 1. fastställa förslaget till remissvar, samt*
- 2. förklara paragrafen över beslutet omedelbart justerad.*

### Sammanfattning

Stadsbyggnadsförvaltningen har skickat ut förslag till Göteborgs Stads godsplan 2024-2035 på samråd.

Göteborgs Hamn AB (GHAB) tycker att godsplanen ger en bra beskrivning om vilka som nyttjar infrastrukturen och att det tydliggörs att alla som infrastrukturen nyttjar behöver bidra till omställningen för att minska negativ klimatpåverkan och skapa utrymme i trafiksystemet.

GHAB tycker att godsplanens målbild, strategier och insatserna till stora delar känns rimliga. GHAB har dock synpunkter på insatsen att utveckla och samordna funktionella noder samt att godsplanen behöver utveckla strategiernas och insatsernas koppling till miljö- och klimatpåverkan.

Godsplanen innehåller en bra beskrivning av relevanta målkonflikter och GHAB tycker även att det är bra att visa på relationen till andra planerande styrande dokument. Planen har även en bra beskrivning av Göteborgs hamns betydelse. GHAB saknar dock en beskrivning av järnvägens betydelse i godssystemet, speciellt med tanke på dess viktiga roll för Göteborgs hamn. GHAB ser gärna att godsplanen utvecklas med ett avsnitt om järnvägens roll i godssystemet och hur Göteborgs Stad ser på utvecklingen inom detta transportsätt då järnvägen har en vital roll i systemet att vara Nordens logistikcentrum. **Bland annat behöver mark för uppställningsspår och tillräcklig kapacitet på Hamnbanan säkerställas. Även utökad bangårdskapacitet behöver anordnas, såväl i hamnområdet som i viktiga strategiska noder. Det är även viktigt att Staden verkar för genomförande av järnvägssträckor av särskild vikt för Göteborgs hamn även utanför kommunen så som utbyggnad av Västra Stambanan samt förstärkt järnvägskapacitet på sträckor Göteborg – Oslo och stråket väster om Vänern/Bergslagsbanan.**

Att tillåta längre fordon på allmän väg och omställningen till eldrivna fordon för godstrafik tror GHAB kommer att få stor effekt på vårt sätt att transportera gods. GHAB anser att godsplanen tydligare behöver beskriva vad detta kan få för effekt för Göteborg. och vilka åtgärder som kan krävas för att möjliggöra effektivare transporter genom längre

fordon respektive accelerera omställningen till eldrivna lastbilar. **GHAB har som led i denna omställning via samarbeten säkerställt laddinfrastruktur och prioritet av eldrivna lastbilar in i hamnterminalerna.**

GHAB stödjer förslaget med att ha en aktivitetslista för aktiviteter som ska genomföras inom ramen för godsplanen. Det hade dock varit önskvärt att ett förslag till en första aktivitetslista hade skickats ut i samband med remissen. GHAB ser gärna att aktivitetslistan skickas på remiss till berörda innan den fastställs.

### **Bedömning ur ekonomisk dimension**

Styrning av godstransporter till off peak-tider kan få en negativ effekt då det kan påverka attraktionskraften att transportera godset över Göteborgs hamn, vilket minskar Göteborg som ett attraktivt godsnav.

### **Bedömning ur ekologisk dimension**

I godsplanen är det tydligt att alla som nyttjar trafikinfrastrukturen behöver bidra till att omställningen för att minska den negativa klimatpåverkan. GHAB tycker att godsplanen behöver utveckla strategiernas och insatsernas koppling till miljö- och klimatpåverkan för att kunna göra en bättre bedömning av dess påverkan på den ekologiska dimensionen.

Omlastningscentraler för gods över Göteborgs hamn utanför hamnens närområde bedömer GHAB kommer få negativa effekter på både den ekologiska som ekonomiska dimensionen då det kommer innebära ökade omlastningar och därmed ökade kostnader.

### **Bedömning ur social dimension**

Det är positivt att Godsplanen har med insatser om att tillgodose behov som laddningsmöjligheter, stöldsäkrad parkering, chaufförers behov av vila, mattillgång, hygienutrymmen med mera. Sedan några år har GHAB ett samarbete med Circle K gällande just detta som slagit väl ut. Behovet är dock stort i Göteborgsregionen och fler platser med detta syfte behövs.

### **Samverkan**

GHAB har varit med i tre olika workshops kopplat till framtagandet av godsplanen.

### **Bilagor**

1. Göteborgs Stads godsplan 2024 - 2035
2. Godsplan – Sammanställning av styrande dokument och mål

# Ärendet

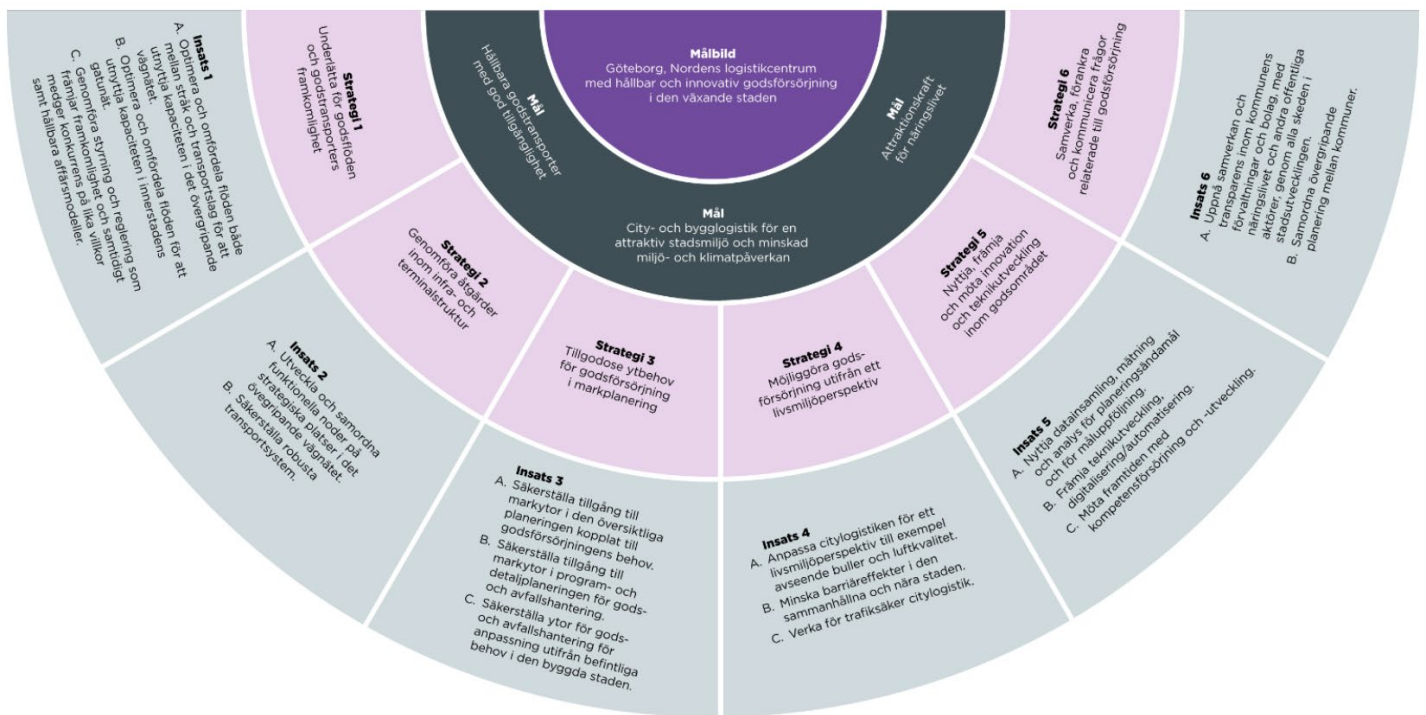
Stadsbyggnadsförvaltningen har i enlighet med Göteborgs Stads budget för 2022 tagit fram ett förslag till en godsplan för Göteborgs Stad. Förvaltningen har nu skickat ut förslaget till Göteborgs Stads godsplan 2024–2035, på samråd. Synpunkter på förslaget ska vara inskickade till Byggnadsnämnden senast den 25 september 2023.

## Beskrivning av ärendet

Göteborgsregionen växer både befolknings- och näringslivsmässigt vilket medför ett ökat behov av person- och godstransporter, både lokalt, regionalt, nationellt och internationellt. Med fler transporter och förändrade förutsättningar, som till exempel ändrade konsumtionsmönster och pågående stadsutveckling, ökar konkurrensen om utrymmet i transportsystemet. För att säkerställa godstransporternas framkomlighet behöver tillgängligheten optimeras för olika trafikslag i tid och rum.

Godsplanen ska utgöra stöd, för stadens förvaltningar och andra aktörer inom transportsektorn, i det dagliga arbetet för att möjliggöra godsförsörjning i harmoni med utvecklingen av en robust, nära och sammanhållen stad. Syftet med Godsplan för Göteborg 2024–2035 är att skapa förutsättningar att stadsutveckla Göteborg och stärka Göteborg som Nordens logistikcentrum. För externa aktörer ska godsplanen vara vägvisande i godsförsörjningsfrågor.

Staden konstaterar att det finns glapp mellan nulägesituationen och målen i Göteborgs Stads styrdokument. För att hantera glappet anser Staden att aktiviteter behöver formuleras för att driva utvecklingen mot målpuppfyllelse. Godsplanen har därför till uppgift att både lyfta fram vilka mål inom godstransportområdet som behöver uppnås och att ta fram underlag för en aktivitetslista. Aktiviteterna kommer att ligga inom de insatsområden som utarbetats inom godsplanen.



Figur: Godsplanens struktur över målbild, mål, strategier och insatser.

Godsplanen har en övergripande målbild, tre övergripande mål och sex strategier som grund för insatsområden och aktiviteter i kommande aktivitetslista. I figuren ovan redovisas godsplanens målbild, mål, strategier och insatser.

### **Styrande för målbilden**

Göteborg är i stadens styrande dokument utpekad som Nordens logistikcentrum i syfte att säkerställa gods försörjning för staden och omvärlden. Göteborgs Hamn bidrar i stor utsträckning till att Göteborgsregionen har unika förutsättningar att vara Nordens logistikcentrum.

Godsplanen omfattar alla godstransportslag på väg, järnväg, vatten och det som är luftburet. För godsplanen ligger dock fokus på vägtrafiken då tillgänglighets- och framkomlighetsproblemen är mest framträdande inom väginfra- och terminalstrukturen. Det är också inom detta område som Göteborgs Stad har störst rådighet.

### **Målbild**

År 2035 har Göteborgsregionen vuxit kraftigt och det bor uppemot 700 000 invånare i Göteborg och ytterligare nästan 400 000 personer i kranskommunerna. I Göteborg har antalet arbetstillfällen ökat med cirka 120 000 jämfört med 2018.

Tillväxten genererar en omfattande ökning av transporter av gods och avfall samt personresor som konkurrerar om utrymmet i infrastrukturen, vilket ställer stora krav på transportplaneringen. Godstransporterna utgör del av trafiken, medan majoriteten utgörs av privatbilism, servicefordon med mera men också kollektivtrafik. Alla bidrar till negativ klimatpåverkan och bristande framkomlighet. För att minska negativ klimatpåverkan och skapa utrymme i trafiksystemet behöver alla bidra till omställningen. En överflyttning av personresor från biltrafiken till mer hållbara transportslag som cykel, gång och kollektivtrafik är nödvändig.

Målbilden för godsplanen är formulerad för att möta två olika perspektiv – Göteborg som hamnstad och Göteborg som kärna i en befolknings- och näringslivsmässigt växande region. Göteborg har en unik förutsättning som hamnstad, med ett strategiskt läge i Skandinavien och med närhet till andra stora hamnar i Europa samt oceangående linjetrafik. Samtidigt växer regionen och tillsammans med Göteborgs Stads utvecklingsstrategier i översiktsplanen finns det krav och förväntningar på hur utvecklingen av en robust, nära och sammanhållen stad ska ske.

### **Mål som berör GHAB**

Nedan beskrivs de mål som kommer att beröra GHAB:

- Jobba med innovationsdriven upphandling, förändring av lokala trafikföreskrifter.
- Staden vill medverka till att Göteborg bibehåller sin position som logistiknav och fortsatt kan ligga i framkant som testarena inom innovation och utveckling. Genom aktiviteter i handlingsplanen ska initiativ till samarbeten och testarenor stimuleras.
- En aktivitetslista med aktiviteter enligt fyrstegsprincipen ska tas fram. Listan ska revideras vart annat år.

### **Indikationer som berör GHAB**

Nedan beskrivs de indikationer för måluppfyllnad som kommer att beröra GHAB:

- Mäta och bedöma Göteborgs Hamns tillväxt och resultat, godsvolymer samt godsvolymer på järnväg och genom att mäta nöjdhetsindex hos varuägare och leverantörer.
- Tillväxt i näringslivet, efterfrågan på verksamhetsytor och graden av uthyrning, kundnöjdhetsindex och tidskriften Intelligent Logistiks rankning av bästa logistikläge.

## Risker

GHAB ser följande risker kopplat till godsplanen:

- En styrning av godstrafiken till off peak tider kan få en negativ konsekvens för näringslivet om det inte görs på rätt sätt. Mängden gods över Göteborg kan då minska och ta andra vägar.
- Tanken med strategiskt placerade funktionella noder är god, men är inte funktionella om det handlar om lastningscentraler kopplat till gods över Göteborgs hamn som inte ligger i hamnens närområde. Varje omlastning medför ökade kostnader, vilket påverkar attraktionskraften att transportera godset över Göteborgs hamn.

## Bolagets bedömning

Göteborgs hamn växer kontinuerligt som godsnav. Gods som ska till målpunkter i regionen hanteras med lastbil medan fjärrtransporter, det vill säga gods som ska utanför regionen, hanteras med järnväg. Det är viktigt att förstå behovet och betydelsen av hamnen i transportsystemet för att bland annat kunna optimera kapaciteten.

GHAB tycker att godsplanen har en bra beskrivning om vilka som nyttjar infrastrukturen och att det tydliggörs att alla som infrastrukturen nyttjar behöver bidra till omställningen för att minska negativ klimatpåverkan och skapa utrymme i trafiksystemet.

Godsplanen innehåller även en bra beskrivning av relevanta målkonflikter och GHAB tycker även att det är bra att visa på relationen till andra planerande styrande dokument. Planen har även en bra beskrivning av Göteborgs hamns betydelse. GHAB håller med om att godstransporter kontra robust stad är en tydlig målkonflikt. Staden har inte rådighet över genomfartslederna i Göteborg. Ett nära samarbete med Trafikverket krävs för att hantera målkonflikten på ett bra sätt.

Det är bra och rimliga indikator som beskrivs i godsplanen kopplat till Göteborgs hamn. Det är även positivt att det är befintliga källor som nyttjas som indikatorer, vilket GHAB tror underlättar uppföljningen av godsplanen.

Att tillåta längre fordon på allmän väg och omställningen till eldrivna fordon för godstrafik tror GHAB kommer att få stor effekt på vårt sätt att transportera gods. GHAB anser att godsplanen tydligare behöver beskriva vad detta kan få för effekt för Göteborg. och vilka åtgärder som kan krävas för att möjliggöra effektivare transporter genom längre fordon respektive accelerera omställningen till eldrivna lastbilar. **GHAB har som led i denna omställning via samarbeten säkerställt laddinfrastruktur och prioritet av eldrivna lastbilar in i hamnterminalerna.**

I remissvar till Översiktsplan för Göteborg har GHAB framfört att det är viktigt att det finns ny mark för logistik och industri i Göteborgsregionen. GHAB tycker det är bra att det därför i godsplanen finns strategier och mål som kan härledas till detta behov. För att Göteborgs hamn ska kunna utvecklas som godsnav och därmed stärka Göteborg som

Nordens logistikcentrum är det viktigt att nya områden för hamnanknuten verksamhet, som till exempel lager och logistik men även viss industri, fortsätter att utvecklas i hamnens närhet. GHAB är dock tveksamma till insatsen att utveckla och samordna funktionella noder i det övergripande vägnätet om det även inkluderar gods över Göteborgs hamn.

GHAB bedömer att många av insatserna i godsplanen kommer att få en positiv påverkan på miljön och klimatet men ser gärna att detta beskrivs tydligare i planen samt i kommande aktivitetslista.

GHAB tycker att ett förslag till en första aktivitetslista hade varit önskvärt att skicka ut i samband med remissen. GHAB ser gärna att aktivitetslistan skickas på remiss till berörda innan den fastställs.

Järnvägen har en vital roll för hur fjärrgods transporteras över Göteborgs hamn. GHAB saknar en beskrivning av järnvägens betydelse i godssystemet, speciellt med tanke på dess viktiga roll för Göteborgs hamn. GHAB ser gärna att godsplanen utvecklas med ett avsnitt om järnvägens roll i godssystemet och hur Göteborgs Stad ser på utvecklingen inom detta transportsätt. **Bland annat behöver mark för uppställningsspår och tillräcklig kapacitet på Hamnbanan säkerställas. Även utökad bangårdskapacitet behöver anordnas, såväl i hamnområdet som i viktiga strategiska noder. Det är även viktigt att Staden verkar för genomförande av järnvägssträckor av särskild vikt för Göteborgs hamn även utanför kommunen så som utbyggnad av Västra Stambanan samt förstärkt järnvägskapacitet på sträckor Göteborg – Oslo och stråket väster om Vänern/Bergslagsbanan.**

En viktig faktor i godsplanen är att flytta godstrafiken till off peak tider. Detta görs inte till stora delar idag. Det är viktigt att ta reda på varför åkerier inte nyttjar dessa tider så att ev. beslut om styrning fattas på väl genomarbetade underlag inklusive en konsekvensbeskrivning. Till exempel är trafiken till roro/ropax-terminalerna i Göteborgs hamn kopplat till ankomster och avgångar, vilket gör att lastbilarna behöver trafikera Göteborg under peak-timmarna.

GHAB stödjer Stadens tankar om att leda bort godstrafik som för närvarande går via den centrala staden till ytterhamnsområdet och industrierna på Västra Hisingen till Norrleden/Hisingsleden. Vägsträckan är idag dock inte tillräckligt utbyggd för att hantera större mängder godstrafik. Framför allt består bristerna i flertalet enplansvägskorsningar, backar, smala körfält samt en brant och skarp kurva i anslutning till E6:an vid Klarebergsmotet. Detta leder till att den tunga trafiken med mål eller startpunkt i bland annat ytterhamnområdet i stor utsträckning istället väljer Lundbyleden och på så sätt belastar centrala delar av Göteborg. För att leda den tunga trafiken via Norrleden/Hisingsleden krävs att vägsträckan utvecklas och att anslutning som är bättre lämpad för tung trafik skapas. **I och med Stena Line utflyttning till Arendal aktualiseras ytterligare behovet av en ombyggnad av Norrleden och Klarebergsmotet.**

Göteborgs Hamn AB

Göran Eriksson, VD

Fredrik Ternström, Handläggare