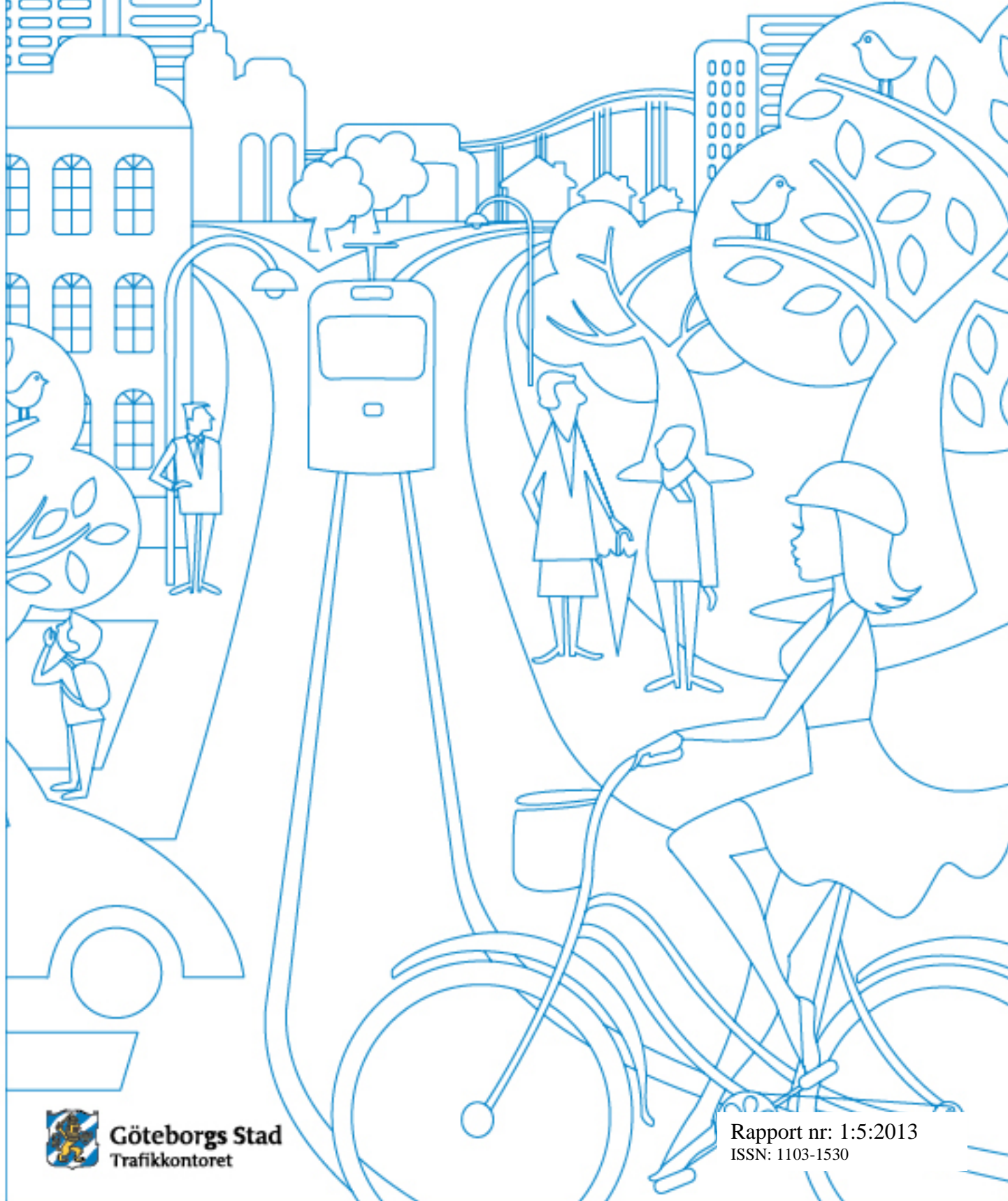


# TRAFIKSTRATEGI FÖR GÖTEBORG UNDERLAGSRAPPORT

## GODSTRANSPORTER

- MÅLBILD 2035



**Göteborgs Stad**  
Trafikkontoret

Rapport nr: 1:5:2013  
ISSN: 1103-1530

2013-05-15  
Trafikkontoret dnr 0894/11

ISSN 1103-1530  
Rapportnummer 1:5:2013

Trafikkontorets projektledare: Sofia Hellberg/Per Bergström Jonsson  
Författare underlagsrapport: John Wedel, WSP Analys & Strategi

# FÖRORD

Detta är en underlagsrapport till Trafikstrategi för Göteborg. Rapporten är en sammanställning av resultat från arbete under år 2012. Rapporten ingår i en serie av underlagsrapporter från samma tidsperiod.

Under år 2012 har flera delprojekt arbetat med Trafikstrategi för Göteborg på olika teman. Delprojekten har kallats Trafikanten, Attraktiv Stadsmiljö, Vägsystem, Kollektivtrafiksystem och Godssystem. Deltagare i de olika delprojekten har varit tjänstemän från Trafikkontoret, Stadsbyggnadskontoret, Fastighetskontoret, Västra Götalandsregionen, Västtrafik och Trafikverket samt expertstöd från flera konsultbolag. Delprojekten har bedrivit sitt arbete i grupp och med konsultstöd i olika utredningar. Resultatet av årets arbete har sammanställts och sammanfattats i ett antal underlagsrapporter, där denna utgör en.

# INNEHÅLL

1	INLEDNING.....	5
2	UNDERSÖKNING .....	6
3	INDUSTRI OCH HANDEL .....	7
4	LOGISTIK.....	8
5	KRAV PÅ FRAMTIDENS SYSTEM .....	10
6	VISION.....	12

# 1 INLEDNING

Godstransporter kommer in i två av trafikstrategins tre huvudmål, Attraktiva stadsmiljöer och ett rikt stadsliv i form av citydistribution samt Nordens logistikcentrum som hanterar de tunga transportererna till och från industri, terminaler och hamnar.

Citydistribution är det sista ledet i en varas transport från produktion till kund och är en viktig aspekt för stadens attraktivitet. Hit räknas även hantering av avfall och återvinningstransporter. Tunga lastbilar inne i de mest centrala delarna av staden bidrar till att butiker och restauranger får försörjning av varor, men det bidrar också till trängsel, föroreningar och försämrad trafiksäkerhet. Distributionsfrågor kan därför inte isoleras från andra frågor som rör staden.

De tunga transportererna till och från industrier, större handelsområden, terminaler och hamnar är ett delvis annat område än citydistribution. Här har vi större, tyngre och kanske mer separerade transporter, även om dessa normalt går på infrastruktur som är gemensam med annan typ av trafik. En stor del går på väg, en stor del går också på spår. Stora volymer går via hamnar och en liten men viktig del går via flyg.

I arbetet med att ta fram strategier för staden när det gäller att bibehålla och utveckla positionen som Nordens logistikcentrum, handlar det primärt om att beskriva färdvägen från nuläge till en önskad framtid. Nuläget är delvis oklart på grund av brister i kunskapen om hur godstrafiken ser ut och fungerar i Göteborg. Det är en komplex problematik. En del utredningar och analyser har gjorts, men det finns mycket kvar att undersöka och förstå.

Hur en önskad framtid skall se ut, kan undersökas på olika sätt. Det sätt vi valt att använda baseras på intervjuer av ett antal initierade och kunniga personer kopplade till logistikbranschen. Intervjuerna har handlat om hur de ser på framtiden och vilka krav och behov som de tror är viktiga. Det är dessa intervjuer som bildar underlag till rapporten. Intervjuerna finns i sin helhet, men i denna rapport är de sammanfattade och hopslagna till en enhet.

I slutet av rapporten finns en sammanfattning, beskriven i en form av en vision. Sammanslaget kan man säga att det är så här de intervjuade ser Göteborg år 2035 när det gäller transport av tungt gods samt Göteborg som Nordens logistikcentrum.

## 2 UNDERSÖKNING

För att få en bild av framtiden valde vi att intervjua personer med olika perspektiv på logistiken i Göteborg. En del är direkt involverade i försörjningskedjorna, medan andra representerar intressenter eller är utomstående betraktare. En mycket stor del av allt gods till och från målpunkter berör industrin vilket naturligtvis gör industrin till en huvudintressent. För att fånga upp dessa behov och krav intervjuades dels industrirepresentanter och dels företrädare för bransch- och intresseorganisationer. De stora företagens behov ser inte alltid lika ut jämfört med de små- och medelstora företagens.

Göteborgs Hamn är en speciellt viktig aktör. När det gäller tungt gods så passerar mycket stora volymer genom staden på väg till och från hamnen. Genom containerhamnens lokalisering berör dessa flöden staden i många avseenden.

I flera av intervjuerna har det framkommit synpunkter som legat delvis utanför det egna intresseområdet. Exempelvis har industriföretag haft synpunkter på forskning och utveckling, handeln har haft synpunkter på logistiken etcetera. Dessa synpunkter har vi valt att beskriva inom det område som synpunkterna främst berör och inte i det område som representanten kommer ifrån.

Intervjuerna har skett i lite olika form. Generellt har det varit fråga om ostrukturerade intervjuer. Den övergripande frågeställningen har dock hela tiden varit ”Vad krävs för att Göteborg 2035 skall vara Nordens logistikcentrum?”. I diskussionerna har det inte bara handlat om vad som krävs för att bibehålla positionen som Nordens logistikcentrum utan också om vad som behövs för att fortsatt utveckla staden i logistiksammanhang och göra den ännu starkare.

Det finns flera saker utöver själva logistiken som krävs för att stärka staden, exempelvis en stark akademi med framgångsrik forskning. Men de delar som ligger utanför direkt logistikrelaterade delar har avgränsats bort i denna rapport. De är viktiga, men ligger utanför målområdet i detta arbete.

## 3 INDUSTRI OCH HANDEL

Industrins behov av snabba och tillförlitliga transporter är stort. I dagens hårda konkurrenssituation är snabba leveranser nödvändigt genom att logistikstrukturerna är utformade för snabb försörjning i lagerlösa system. Järnväg är konkurrenskraftigt för större volymer över långa avstånd, men där kraven på snabbhet finns är vägtransporter generellt det huvudsakliga valet.

I Göteborg finns ett par områden med industri som dominerande verksamhet. Ett av dessa områden är Västra Hisingen. Här finns tung industri med raffinaderier och en stor del av hamnens verksamhet. Detta område är utpekad som ett område som bör behålla sin karaktär i skriften ”Planera för verksamheter” framtagen av stadsbyggnadskontoret, Göteborgs Stad. Området Marieholm är ytterligare ett verksamhetsområde med karaktären tung industri som är väl lokaliserat, genom sitt läge med nära tillgång till kaj och spåranslutning. Andra industriområden tenderar att bli kraftigt uppblandade med handelsverksamhet. Områden som Bäckebo, Högsbo och Sisjön kommer att bli än mer karaktäriserade av blandad verksamhet. Ringön diskuteras bli bostads eller blandstadsområde.

Det globala och urbana perspektivet bör vara dominerande i relationen till industrin. Stora industriföretag som till exempel AB Volvo, Volvo Car, SKF med flera kan förväntas ha betydande verksamhet i staden även framöver, trots att de största tillverkningsvolymerna produceras utomlands.

Även om landtransporter utgör den stora delen av transportererna, så är spår oerhört viktigt för den tyngre industrin. Företag som Volvo och SKF får stora volymer levererade på järnväg. Detta visar på att järnväg är viktigt idag och kommer att vara minst lika viktigt i en framtid.

Göteborg har historiskt varit en handelsstad och i staden finns ett flertal handelshus. Idag är både grossist- och detaljistverksamheten stor. Men flödet av produkter är ofta separerat från den administrativa verksamheten.

## 4 LOGISTIK

Genom sitt utomordentliga läge har Göteborg attraherat flera stora logistikaktörer att etablera sig i staden. I och med att staden också rymmer mycket industri och handel så är behovet av logistikaktörer och logistiktjänster stor. Industrin måste försörjas med komponenter och detaljer från de i stort sett outsoursade leverantörerna. Kraven på snabbhet och rättighet utan att utnyttja lager i stor omfattning, ställer höga krav på logistikaktörerna.

Göteborgs Hamn tar emot ett stort antal båtar varje år. Tre transoceana linjer anlöper staden plus direktlinjer till flera europeiska hamnar. Dessutom sker anlop av mycket oljetonnage och en del kryssningsfartyg. En stor del av godset kommer från närliggande hamnar och anländer/avgår med färjor till/från Tyskland och Danmark. Dessa färjor anlöper innerhamnen. Färjeterminalerna ligger på mycket attraktiv mark, vilken skulle kunna nyttjas till andra ändamål, exempelvis bostäder. Det finns tidsbegränsade arrendeavtal för färjeterminalernas mark men att eventuellt flytta terminalerna kräver lång framförhållning, upp emot 10 år. Det är inte otänkbart att färjornas volymer kommer att minska i framtiden, då passagerartrafiken på sikt bör minska genom lågprisflygets framgångar och Fehmarnbälttunnelns byggande.

Göteborgs Hamn har stora planer på att expandera sina volymer. Däremot ser man inte ett större behov av mer yta i direkt anslutning till kaj. Det finns ett behov av mark för hamnrelaterad verksamhet som terminaler, lagring och kringtjänster i närområdet. Ett exempel är stuffning av skogsvaror. Olja och flytande naturgas (LNG) kan också behöva mer markyta. Markbehoven kan tillgodoses i lägen på ett visst avstånd från själva kajen, upp mot någon eller några kilometer. För bilimport och export samt PDI-tjänster<sup>1</sup> är det tveksamt om det kommer att bli ökade volymer. Dessutom är bilimport/export oerhört ytkrävande och ett expansionsbehov skulle i så fall konkurrera om marken. DryPort<sup>2</sup> koncept kan också medföra att behov av yta i Göteborg minskar, eftersom verksamheter läggs på andra lokal orter.

Hamnens stora förväntade expansion inom containerområdet ställer krav på bra transportvägar till och från hamnen. En stor del av godset går till mottagare i regionen, men en hel del går också till mottagare på avlägsna orter i och utanför landet. En ökning på upp mot 1 miljon TEUs<sup>3</sup> medför höga krav på såväl vägar

---

<sup>1</sup> PDI-tjänster är anpassning av bilmodeller till olika länders önskemål.

<sup>2</sup> Dryport är ett projekt som syftar till att fler fraktt transporter ska gå via tåg, kanaler och insjöar.

<sup>3</sup> TEU är en förkortning av Twenty-foot Equivalent Unit vilket är ett mått på hur många containrar med längd 20 fot (6,10 meter), bredd 8 fot (2,44 meter), höjd 8,6 fot (2,59 meter) ett fartyg kan lasta eller vilken volym som passerar igenom en hamn.



som spår. Lundby-, Norr- och Söderleden måste kunna ta emot de transporter som inte kan gå via järnväg. Skulle hela volymen gå på väg så blir det cirka 10 000 fordon per dag. Om vi antar att cirka hälften går på Lundbyleden skulle detta innebära mer än en lastbilstransport per minut extra utöver det som redan går där idag. Detta ger svåra miljökonsekvenser, med ökade emissioner och trängsel som följd. Alltså måste järnvägen kunna ta emot största delen av godsvolymen. Om vi antar att allt tillkommande gods går via järnväg, så innebär det cirka 20 tunga tåg per dag till på hamnbanan i vardera riktning. Med dubbelspår och elektrifiering kan kapaciteten på hamnbanan klara den ökningen i framtiden.

Det finns även en hamn i Lundbyområdet. Denna används sparsamt, men det finns järnvägsanslutning, vilket är unikt. Området är attraktivt ur ett älvstadsperspektiv och verksamheten kan flyttas relativt enkelt enligt hamnen själva.

Det finns en kombiterminal som kan komma att kompletteras med en extra. Den befintliga terminalen ligger i hamnen och en tänkt terminal är lokaliserad till ett område mer österut.

Den vägbaserade transportverksamheten har tenderat att förlägga sina terminaler till Backa/Bäckebolesområdet. Den stora ansamlingen av transportverksamhet påfrestar vägsystemet i närområdet, exempelvis Tingstadsmotet. Den nya tunneln under älven, Marieholmstunneln, kommer dock att avlasta Tingstadsmotet.

## 5 KRAV PÅ FRAMTIDENS SYSTEM

Det är viktigt att se till regionen när det gäller framtida utveckling. Företagen ser inte kommungränser på samma sätt som kommunerna själva gör. Etableringar styrs oftare av andra faktorer. De närliggande kommunerna bör ur ett planeringsperspektiv betraktas som stadsdelar i Göteborg när det kommer till logistik, men även orter som Varberg, Borås, Trestad måste inkluderas. Perspektivet bör vara mer Västra Götalandsregionen än bara Göteborgsregionen.

Järnväg till Borås bör byggas ut. Borås är redan nu ett logistiknav och kopplingen till Göteborg är viktig. Dessutom finns Landvetters flygplats på vägen, vilken kan kopplas ihop på ett tydligare sätt med Göteborg och regionen. I ett längre perspektiv bör det bli dubbelspår även till Jönköping, som är ett stort logistiknav redan idag. Norra stambanan bör byggas ut till fyrspar, bland annat för att underlätta för godstransporterna.

Det bör finnas kombiterminaler i både norra och södra Göteborg. Kanske kan behoven i norr täckas av den kombiterminal som redan finns i hamnen idag. Viktigt är att kombiterminaler läggs där kunderna finns och inte efter vad som är järnvägstekniskt bäst.

Vänersjöfarten diskuteras livligt. Behovet av nya slussar styr ett strategiskt val om man skall satsa på Vänersjöfarten eller inte. Trafikverkets prognos pekar på att det finns stora framtida volymer, medan andra experter ser järnväg som ett bra alternativ för de allt mer minskande volymerna av lågvärdigt gods. Dessutom saknas returer för att få bra balanser i flödet.

Det finns åsikter om att större terminaler i framtiden bör lokaliseras mer i periferin, men att de är sammanbundna där det lätt går att förflytta gods mellan terminalerna. De måste också ha järnvägsanslutning för att tillförsäkra långsiktighet. Det är också viktigt att det finns bra kollektivtrafikmöjligheter till terminalområden, eftersom dessa är arbetsintensiva och relativt lågbetalda vilket påverkar möjligheterna för personalen att hålla sig med egen bil. Andra intressenter hävdar att terminalerna bör ligga där de ligger, även i ett lite längre perspektiv.

Företrädare för transportnäringen, speciellt för landsvägstransporter, vill att godstrafiken särbehandlas positivt eftersom den går hand i hand med samhällsnyttan. De liknar tidtabellstyrda samtransporter av gods med kollektivtrafiken.

Den tekniska utvecklingen underlättar också för transporter, speciellt distribution. Nya fordon är både renare och tystare. Något som också bör undersökas vidare är el-, och hybridfordon samt elektrifiering av vägnätet.

## 6 VISION

Göteborg 2035 har en konkurrenskraftig industri-, handels-, och logistiknäring. Genom olika satsningar från stad och stat kan staden erbjuda bra förutsättningar för de verksamheter som bedrivs i Göteborg. Även om kunskapsbranscherna blir allt starkare, så finns mycket industri kvar. Genom att bland annat kunna erhålla snabba, tillförlitliga och kostnadseffektiva transporter är industrin i Göteborg fortfarande konkurrenskraftig. En del produktion har flyttats tillbaka till Sverige från fjärran östern och östra Europa.

Den historiska utvecklingen har kunnat fortsätta med en stärkt ställning för staden. Hamnen har ökat sina volymer kraftigt, till stor nytta för såväl det lokala näringslivet, för regionen som för verksamheter i övriga Sverige och i Norge. De sista 20 åren har ro/ro och containervolymer i stort sett fördubblats. Oljehanteringen i hamnen har dock börjat minska, som ett resultat av peak-oil. Kapacitetshöjande åtgärder på den infrastruktur som nyttjas av gods till och från hamnen har genomförts.

Satsningarna på prioriterad framkomlighet för gods genom infrastrukturlösningar och understödjande regelverk har gett resultat. Industri-, handels-, och logistiknäringarna upplever att staden kan erbjuda bra förutsättningar för att kunna utvecklas. Det samförstånd och den samarbetsanda som präglat Göteborg under lång tid historiskt har fortlevt och underlättar den dagliga verksamheten.

Staden har tillgodosett olika verksamheters behov av expansionsutrymme. Genom ett strategiskt fokus har markområden kunnat reserveras för industri- och logistikverksamheter utan att andra typer av verksamheter har blivit störda och därigenom kanske blivit ett hinder för expansion. Flera områden reserverades tidigt så att hamnen och industrierna, främst på Hisingen, fick tillgång till den mark som behövdes.

I strategiskt utpekade områden har det också byggts ett antal nyare logistikterminaler, dels på grund av ökade volymer och dels för att logistikföretagen nu i högre grad svarar för kompletterande service, lagerhållning, tredje-parts-logistik etcetera.

Stadens goda samarbete med bland annat Trafikverket har lett till att trafikleder, väg och järnväg, har kunnat underhållas och integrationen mellan statligt och kommunalt väg- och spårnät har fungerat väl. Nya satsningar på infrastruktur har skett i samarbete mellan olika parter och nyttoaspekter ur ett gods- och distributionsperspektiv har beaktats extra noga.

Stambanorna har kompletterats med ökad kapacitet i närregionen, vilket till en del ökat framkomligheten för gods. Den regionala vägkapaciteten har räckt till och har inte utgjort något större hinder för det regionala samarbetet.

Järnvägssatsningarna har slagit väl ut. Hamnbanan är högt belagd och en stor del av godset som skall transporteras till mottagare utanför staden går med järnväg.

De två kombiterminalerna har ett högt utnyttjande och bidrar till miljömålen. Det kapillära spårnätet har byggts ut i strategiskt utpekade industriområden.

Tidigare industri- och logistikområden har bebyggts med blandstad. Gullbergsvass bebyggs med blandad stadsbebyggelse, vilket betyder att de logistikföretag och den kombiterminal som fanns där omlokaliseras. Småföretag med behov av tyngre gods i andra delar av staden, där blandstad har byggts, har erbjudits mer lämplig lokalisering i nya och befintliga industri- och handelsområden. De industriverksamheter som funnits i Sisjön har också flyttat till mer renodlade industriområden i takt med att området blivit mer av blandstad med inslag av handel för konsumentprodukter.

Färjeterminalerna i hamnen har flyttat till ett nytt terminalområde i ytterhamnen. Härifrån går nu både persontrafiken och trailertrafiken till Danmark och Tyskland. Genom detta slipper man nu tung trafik i de centrala delarna av staden. Dessutom har de tidigare ytorna kunnat bebyggas med ny stad.

