



Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2023-09-08

Diarienummer 2023-14522

Handläggare

Petter Kjellgren

Telefon: 031-368 38 37

E-post: petter.kjellgren@miljo.goteborg.se

Yttrande till stadsbyggnadsnämnden över Göteborgs Stads godsplan 2024–2035, dnr SBF 2023-00979

Förslag till beslut

Miljö- och klimatanmänden skickar över miljöförvaltningens tjänsteutlåtande som eget yttrande till stadsbyggnadsnämnden över remiss Göteborgs Stads godsplan 2024–2035 Godsplanen: En SULP¹ för den framtida staden.

Sammanfattning

Stadsbyggnadsnämnden har skickat Göteborgs Stads godsplan 2024-2035 Godsplanen: En SULP för den framtida staden på remiss. 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 är att skapa bra förutsättningar för Göteborgs stadsutveckling och stärka Göteborg som Nordens logistikcentrum. Godsplanens ska också skapa förutsättningar för att hantera brister och problem kopplat till godsförsörjning.

Miljöförvaltningen bedömer att det bör framgå tydligare att staden behöver prioritera vissa trafikslag, till exempel tågtrafik, före andra. Vidare bedömer miljöförvaltningen att förslaget om att utveckla logistiknoder² är positivt, och att noderna i den fortsatta planeringen av aktiviteter ytterligare bör tydliggöras genom att utveckla distributionstrafik och omlastningsplatser. Miljöförvaltningen bedömer att både godstransporter och cykelbanor kan få mer plats genom att minska antalet gatuparkeringar för privatbilar. Genom att flytta parkeringsplatser från gaturummet kan det göras mer tillgängligt för cykel och gods. Miljöförvaltningen bedömer även att ett annat sätt att hantera citylogistik ur ett livsmiljöperspektiv (buller, luft, barriäreffekter och trafiksäkerhet) är att sänka grundhastigheten i innerstaden till 30 eller 40 km/h. Det skulle jämställa olika trafikslag i innerstaden och minska buller och luftburna partiklar.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Förvaltningen har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån denna dimension.

¹ Sustainable Urban Logistic Plan

² En logistiknod är en plats där många förbindelser för varuflöden korsar varandra. Där skapas förutsättningar för flera olika verksamheter och företag inom transport och distribution.

Bedömning ur ekologisk dimension

Bedömningen ur ekologisk dimension utvecklas under rubriken Förvaltningens bedömning.

Bedömning ur social dimension

Förvaltningen har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån denna dimension.

Bilaga

1. Remiss Göteborgs Stads godsplan 2024–2035 Godsplanen: En SULP för den framtida staden

Ärendet

Göteborgs Stads godsplan 2024–2035 Godsplanen: En Sulp för den framtida staden (försättningsvis kallad 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 är att skapa förutsättningar att stadsutveckla Göteborg och stärka Göteborg som Nordens logistikcentrum.

Stadsbyggnadsnämnden har gett miljö- och klimatanmnden möjlighet att yttra sig över remiss om godsplanen senast den 25 september 2023.

Miljöförvaltningen har bedömt förslagen i remissen och tagit fram förslag till yttrande som redovisas i detta tjänsteutlåtande.

Beskrivning av ärendet

Godsplanen är framtagen utifrån behov som har framförts av stadens förvaltningar och näringsliv. År 2019 samlades transportörer i Göteborg i ett gemensamt upprop till kommunstyrelsen. Det grundades i en oro över framkomligheten för näringslivets godsleveranser. Uppropet var starten till arbetet med att ta fram en godsplan. Planens uppgift är att konkretisera och hantera brister och problem som är kopplade till godsförsörjningen.

Stadsbyggnadsförvaltningens förslag

Godsplanen gäller för Göteborgs Stads nämnder och styrelser och ska vara vägledande för näringslivet avseende godsförsörjning och godstransporter. Stadsbyggnadsnämnden ansvarar för genomförande och uppföljning. En aktivitetslista kommer att tas fram för godsplanen. Aktiviteterna kommer att utgöra delar i en utvecklingsportfölj som hanteras vidare och utförs i projektform, vilket stadsbyggnadsnämnden kommer att ansvara för. Aktivitetslistan kommer att revideras med cirka två års intervall. Godsplanen kompletteras med flera dokument som utgör stöd för att genomföra planen; aktivitetslistan, sammanställning av styrande dokument och mål, bakgrundssammanställning och checklistor. Checklistorna ska användas som stöd i planeringsprocessen.

Godsplanen har en övergripande målbild, tre övergripande mål och sex strategier som grund för insatsområden och aktiviteter i aktivitetslistan. Godsplanen ska utgöra ett stöd i det dagliga arbetet internt inom stadens förvaltningar för att möjliggöra godsförsörjning i utvecklingen av en robust, nära och sammanhållen stad. För externa aktörer ska godsplanen vara vägvisande i godsförsörjningsfrågor.

Godsplanens strategier avgränsas inte till aktiviteter där Göteborgs Stad har ensam rådighet. De aktiviteter som listas i aktivitetslistan kräver samverkan mellan kommunens förvaltningar och bolag såväl som med region, näringsliv, andra kommuner samt akademien. Godsplanen omfattar alla godstransportslag på väg, järnväg och vatten samt luftburna. Fokus ligger på vägtrafiken, då tillgänglighets- och framkomlighetsproblem är mest framträdande inom väginfrastrukturen och terminalstrukturen. Det är också inom detta område som Göteborgs Stad har störst rådighet.

Förvaltningens bedömning

Nedan listas miljöförvaltningens synpunkter på godsplanen. Rubrikerna följer godsplanens rubriksättning.

Stödjande dokument

Miljöförvaltningen saknar två av de fyra stödjande dokument som nämns på sidan sex i underlaget, nämligen aktivitetslista och checklista, vilket gör det svårt att värdera godsplanens påverkan fullt ut.

Genomförande och uppföljning av planen

I huvudsak bedömer miljöförvaltningen att godsplanen går i linje med Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram 2021-2030 samt stadens övriga styrande dokument. Eftersom fastställda aktiviteter och checklistor ännu saknas är det svårt för miljöförvaltningen att ta ställning till förutsättningarna att nå målen. Följaktligen är det också svårt att bedöma vilken påverkan och betydelse godsplanen kommer att få.

Fjärrtransporter

Miljöförvaltningen bedömer att avsnittet *Fjärrtransporter* på sidan 12 bör ha mer fokus på överflyttning till järnväg för att minska utsläppen.

Godstransporter i framtiden

Miljöförvaltningen bedömer att avsnittet *Godstransporter i framtiden* på sidan 13 bör ha mer fokus på överflyttning av gods till tåg runt om i Sverige.

Målbild

Under rubriken målbild formuleras tre mål med tillhörande indikatorer.

Miljöförvaltningen bedömer att indikatorerna är vagt beskrivna och snarare uttrycks som förslag än som fastslagna indikatorer. Indikatorerna saknar utgångsvärden och är därmed svåra för miljöförvaltningen att ta ställning till.

Under beskrivning av mål 1: Hållbara godstransporter med god tillgänglighet, på sidan 17, anges ”*Konkurrens och för högt nyttjande av samma yta i transportinfrastrukturen leder till framkomlighetsproblem. Att prioritera ett trafikslag framför andra kan skapa målkonflikter mellan trafikslagen.*” Miljöförvaltningen bedömer att prioriteringar mellan olika trafikslag är nödvändiga för att åstadkomma förändring, och att målkonflikten inte bör ses som avskräckande från att prioritera trafikslag.

Strategier och insatsområden

Strategi 1, Underlätta för godsflöden och godstransporters framkomlighet.

Miljöförvaltningen bedömer att det behöver framgå tydligare att staden behöver prioritera olika trafikslag, till exempel tågtrafik, före andra. Prioritering krävs då tillgången på utrymme i stadens infrastruktur är begränsad.

Strategi 2, Genomför åtgärder inom infra och terminalstruktur.

Miljöförvaltningen bedömer att förslaget om att utveckla logistiknoder är positivt. Det bör utvecklas vidare avseende distributionstrafik och omlastningsplatser. Två exempel

där tung trafik i stadskärnan har kunnat minskas är projekten Lindholmsleveransen³ och tidigare även Stadsleveransen⁴. Det bör vara möjligt att utveckla noder på liknande sätt.

Miljöförvaltningen bedömer även att arbetet med miljözoner och eventuella skärpningar som till exempel krav på elektrifiering behöver lyftas.

Strategi 3, Tillgodose ytbehov för godsförsörjning i markplanering.

Miljöförvaltningen önskar ett förtydligande om hur ytorna mellan stadens gator och trottoarer används idag, så kallat curbside management⁵. Miljöförvaltningen bedömer att både godstransporter och cykelbanor kan få mer plats genom att minska antalet gatuparkeringar för privatbilar. Genom att styra över gatuparkeringen för privatbilar till parkeringshus och särskilda platser kan gaturummet göras mer tillgängligt för cykel och gods.

Strategi 4, Möjliggöra godsförsörjning utifrån ett livsmiljöperspektiv.

Miljöförvaltningen bedömer att ett annat sätt att hantera citylogistiken ur ett livsmiljöperspektiv (buller, luft, barriäreffekter och trafiksäkerhet) är att sänka grundhastigheten i innerstaden till 30 eller 40 km/h. I en framtida trafikmiljö med fler elektrifierade fordon innebär en sänkning av grundhastigheten till max 40 km/h att trafikbullret sänks⁶. Med lägre hastigheter minskar även utsläppen av partiklar till luft.

Miljö- och klimatprogrammet

Miljöförvaltningen bedömer att godsplanens strategier bidrar till genomförandet av Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram⁷.

Strategi 2: Att genomföra åtgärder inom infra- och terminalstruktur bidrar till målet *Göteborgs klimatavtryck är nära noll*. Genom att skapa möjligheter för samverkan inom godshantering kan transporter samordnas. Det kan i sin tur skapa förutsättningar för färre transporter, vilket kan leda till minskade koldioxidutsläpp från transporter. Planen bidrar även till målet *Göteborgarna har en hälsosam livsmiljö*, eftersom minskade utsläpp leder till bättre luftkvalité.

Strategi 3: Att tillgodose ytbehov för godsförsörjning i markplanering bidrar bland annat till miljö- och klimatprogrammets mål *Göteborgarna har en hälsosam livsmiljö*. Med god markplanering kan ytor i staden användas mer effektivt. Till exempel kan ytor i gaturummet samnyttjas så att de kan fungera för olika ändamål. Ett exempel är användningsområdet uteservering och lastzon vid olika tidpunkter på dygnet.

Strategi 4: Möjliggöra godsförsörjning utifrån ett livsmiljöperspektiv. Flera olika insatser, till exempel att minska mängden transporter eller att styra var och när transporterna kör, kan bidra till måluppfyllelse av miljö- och klimatprogrammets delmål att *minska klimatpåverkan från transporter, säkra en god luftkvalité för göteborgarna och säkra en god ljudmiljö för göteborgarna*.

³ <https://www.renova.se/produkter-och-tjanster/fler-tjanster/lindholmsleveransen/>

⁴ <https://vartgoteborg.se/trafik/stadsleveransen-tas-over-av-naringslivet/>

⁵ Utrymmet mellan stadens gator och trottoarer har blivit en yta som kan användas till olika funktioner, till exempel som parkering, lastzoner, cykelbanor, taxifordon och bussar.

⁶ Friktionsljud från däck mot gata överskrider motorljudet från en ”vanlig” bil vid hastigheter över 40 km/h vilket då gör att nyttan av den tysta elbilen i stadsmiljö försvinner.

⁷ [Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram 2021-2030 \(goteborg.se\)](https://goteborg.se/miljo-och-klimatprogram-2021-2030)

Strategi 5: Nyttja, främja och möta innovation och teknikutveckling inom godsområdet bidrar till genomförande av miljö-och klimatprogrammets strategi om utvecklingen av hållbara transporter genom att till exempel nyttja datainsamling från transporter som kan främja teknikutveckling.

Anna Ledin

Direktör

Marcus Jahnke

Avdelningschef