



Göteborgs Stads godstransportplan 2024–2035

Remissammanställning

2023-12-15

Innehåll

1	Inledning	4
2	Remissinstanser	5
2.1	Borås Stad.....	5
2.2	Business Region Göteborg (BRG)	6
2.3	Göteborg & Co.....	9
2.4	Göteborgs Energi	9
2.5	Göteborgs Hamn (GHAB)	9
2.6	Göteborgsregionen (GR)	11
2.7	Göteborgs Stad, Exploateringsförvaltningen	12
2.8	Göteborgs Stad Miljöförvaltningen	16
2.9	Härryda kommun	17
2.10	Kungsbacka kommun	18
2.11	Mölndals stad	18
2.12	Renova AB	19
2.13	Trafik Göteborg.....	19
2.14	Trafikverket.....	20
2.15	Västra Götalandsregionen (VGR)	21
2.16	Västtrafik	22

1 Inledning

Syftet med Göteborgs Stads Godsplan 2024–2035 är att stärka Göteborg som Nordens logistikcentrum genom att utgöra stöd för stadens förvaltningar och andra näringslivsaktörer. Godsplanen pekar ut en riktning som ska säkra godsförsörjning och skapa förutsättningar för näringslivet. Godsplanen med tillhörande handlingsplan ska också skapa förutsättningar för att godsförsörjningen kan ske i harmoni med Göteborgs stadsutveckling, det vill säga utvecklingen av Göteborg som en robust, nära och sammanhållen stad. I godsplanen pekas samverkan mellan olika aktörer på lokal, regional och nationell nivå ut som en gemensam och viktig grundförutsättning för att nå målen kopplat till godsförsörjningen och stadsutvecklingen.

I arbetet med att ta fram godsplanen har det genomförts en workshop-serie till vilken berörda aktörer bjudits in. I första workshopen sammanställdes en problembild som sedan utgjorde underlag för att formulera godsplanens strategier. I den andra workshopen diskuterades mål och visioner. I den tredje workshopen diskuterades åtgärder och aktiviteter. Syftet med samverkan var att tidigt påbörja arbetet med att förankra godsplanen hos andra aktörer.

Stadsbyggnadsnämnden tog i juni beslut om att skicka godsplanen på remiss till berörda aktörer. Godsplanen har under juni-september 2023 varit på remiss, se bifogad lista över remissinstanser.

I denna remissammanställning redogörs för inkomna yttranden. Yttrandena har sammanfattats i väsentliga delar vilka bemöts av stadsbyggnadsförvaltningen.

Till godsplanen tas det fram en handlingsplan omfattande de aktiviteter som ska genomföras inom ramen för godsplanen, för vilken stadsbyggnadsförvaltningen är ansvarig. Handlingsplanen utgår från godsplanens strategier och insatsområden. Aktiviteterna kommer att listas med ansvariga aktörer, syfte, indikatorer, tid för genomförande och där det är möjligt med information om finansiering. Handlingsplanen kommer att revideras med cirka 2 års intervall och i samband med dessa revideringar kommer även en avstämning av måluppfyllnad att göras. Handlingsplanen ska med detta som grund sedan anpassas och aktiviteter avslutas eller läggas till.

I arbetet med godsplanen sammanställs det ett kunskapsunderlag som på en mer detaljerad nivå redogör för de förutsättningar, brister och problem som format godsplanens målbild, mål, strategier och insatser.

2 Remissinstanser

I detta avsnitt redovisas och bemöts inkomna yttranden. De remissinstanser som inkommit med yttranden är:

- Borås Stad
- Business Region Göteborg (BRG)
- Göteborg & Co
- Göteborgs Energi
- Göteborgs Hamn (GHAB)
- Göteborgsregionen (GR)
- Göteborgs Stad, Exploateringsförvaltningen
- Göteborgs Stad, Miljöförvaltningen
- Härryda Kommun
- Kungsbacka kommun
- Mölndals stad
- Renova AB
- Trafik Göteborg
- Trafikverket
- Västra Götalandsregionen
- Västtrafik

Bemötandet av yttranden har gjorts av *godsgruppen*, på uppdrag av stadsbyggnadsförvaltningen med representanter från stadsbyggnadsförvaltningen och stadsmiljöförvaltningen. Representanterna är tjänstepersoner inom respektive förvaltning med ansvar för godsfrågor på strategisk nivå i Göteborgs Stads planeringsprocess. I de fall bemötandet refererar till Göteborgs Stads övergripande planering, mål, styrande dokument med mera anges Göteborgs Stad i bemötandet.

2.1 Borås Stad

1. Borås Stad anser att godsplanen fyller en viktig funktion i Göteborgs Stads arbete med godsförsörjning och lyfter särskilt strategi 5 och 6, om öppenhet för innovation och teknikutveckling samt samverkan med andra aktörer och organisationer.
2. Borås Stad nämner i sitt remissvar att kommunen är involverad i en utredning gällande underlag och möjligheter att utveckla en kombiterminal för järnvägs gods i Borås. Borås Stad ser möjligheter med en framtida samverkan med Göteborgs Stad kring detta.
3. Borås Stad menar vidare att den ser en stor nytta av gemensamma satsningar på de infrastrukturinvesteringar som sker i Göteborgsområdet. Detta uppmuntrar till fortsatta samarbeten i godsflödesfrågorna då investeringarna tillför godsflödeskapacitet i en växande region.

Bemötande av yttrande:

1. Stadsbyggnadsförvaltningen instämmer och tackar för synpunkterna.
2. Strategi 6 i godsplanen handlar om samverkan mellan olika aktörer i frågor kopplat till godsförsörjningen. I processen med att ta fram godsplanen har samverkan varit viktig för att få en bred förankring både inom Göteborgs Stad och med andra aktörer som regionala och kommunala myndigheter och bolag, akademien och näringslivet. Tidigt i processen lyftes också frågan om samverkan av till exempel närliggande kommuner, som viktig för att nå framgång i de övergripande godsrelaterade frågorna. En kombiterminal för järnvägs gods är en typisk sådan fråga att samverka kring.
3. Stadsbyggnadsförvaltningen instämmer med Borås Stad att det är viktigt med samverkan där kommunerna har begränsad rådighet, till exempel när det gäller det övergripande väg- och järnvägsnäten. I godsplanens handlingsplan finns det aktiviteter som syftar till att verka för att åtgärda exempelvis kapacitetsbrister i transportsystemet. Detta är den typ av aktiviteter där Göteborgs Stad och andra kommuner behöver samverka, både mellankommunalt och med statliga och regionala myndigheter samt näringslivet.

2.2 Business Region Göteborg (BRG)

1. BRG anser att godsplanen har en bra sammanställning och bredd med avseende på övergripande mål och insatser. BRG menar vidare att målbilden och de tre övergripande målen väl överensstämmer med Göteborgs Stads Trafikstrategi 2014 samt att de sex strategierna tar näringslivets behov i beaktning.
2. Dock efterfrågar BRG en konkretisering av de indikatorer mot vilka måluppfyllnad ska mätas samt en ”gap-analys” över nuläget och den framtida målbilden.
3. BRG efterfrågar ett bredare perspektiv som inkluderar fler godstrafikslag och vill även att godsplanen belyser persontransporters förhållande till godstransporter.
4. BRG trycker på att Göteborgs Stad behöver samverka på regional och nationell nivå samt med näringslivet för att öka infrastrukturens utveckling i Göteborgsregionen. BRG ser därför ett behov av förankring av godsplanens genomförande med olika aktörer, både i offentlig sektor och i näringslivet.
5. BRG upplever godsplanen som reaktiv och efterfrågar ett mer pro-aktivt arbetssätt för att ta kontroll över utvecklingen för att nå Göteborgs Stads målbild avseende transportsystemets framtida utformning och funktion.
6. BRG menar att godsplanens strategier inte är tillräckliga för att skapa förutsättningar för framkomlighet samtidigt som det sker en omställning i transportsystemet, med hänsyn till att den är ”avgränsad till att omfatta väginfra- och terminalstrukturen”.

7. BRG menar att det saknas en övergripande bild av hur framkomligheten och fördelningen av olika trafikslag i Göteborgsregionens transportsystem ser ut.
8. BRG pekar på behovet av satsningar på järnvägskapaciteten i Västra Götaland och menar att godsplanen behöver förhålla sig till detta genom ett framtidsperspektiv. BRG nämner flera planerade och önskvärda utbyggnader av järnvägsnätet som viktiga satsningar för både pendling och godstransporter.
9. I ett stycke om inkludering av nya perspektiv kopplat till godsförsörjningen nämner BRG till exempel mikromobilitet och drönare som möjliggörare för godsleveranser i täta miljöer. Likaså nämns persontransporter som ett perspektiv vilket bör inkluderas i godsplanen i relation till godstrafikslagen.

Bemötande av yttrande:

1. Stadsbyggnadsförvaltningen noterar synpunkterna.
2. Stadsbyggnadsförvaltningen anser att gapet mellan nuläge och framtida målbild är väl fångat i den arbetsprocess som föregått godsplanen. Exempelvis har den workshop-serie som genomförts med berörda aktörer behandlat *Brister och problem* samt *Visioner och mål*, vilka därefter beskrivits väl under godsplanens sex strategier och insatsområden. En ytterligare konkretisering sker med de aktiviteter som tas fram i det fortsatta iterativa arbetet med godsplanen.
3. Stadsbyggnadsförvaltningen tolkar denna synpunkt som att BRG vill att andelen godstransporter i förhållande till andelen persontransporter förtydligas i godsplanen. I Göteborgs Stad utgör godstransporterna 10 procent av den totala trafiken – det är denna del som omfattas av godsplanen. Åtgärder och aktiviteter för att hantera persontrafiken är mycket viktiga för den nödvändiga omställningen av transportsystemet men de ligger utanför godsplanens verkansområde.
4. Precis som det i arbetet med godsplanen har varit en viktig del att förankra den med berörda aktörer kommer stadsbyggnadsförvaltningen att förankra genomförandet av aktiviteterna med varje enskild berörd aktör. Förankringen kommer bland annat att omfatta deltagande, fördelning av finansiering och ansvar samt att komma överens om indikatorer för bedömning av måluppfyllnad. Aktivitetslistan kommer att aktualiseras med cirka två års intervall och ha aktiviteter klustrade till respektive strategi och insatsområde.
5. Göteborgs Stad har länge saknat en tydlig strategi som fokuserar på godsförsörjning. Att godsplanen nu tagits fram är positivt och skapar förutsättningar att i samklang med stadsutvecklingen ta tillvara möjligheter och säkerställa godstransporternas behov.
6. Att godsplanen är avgränsad till att enbart hantera terminal- och väginfrastruktur är en feltolkning. Stadsbyggnadsförvaltningen avser att i godsplanen förtydliga perspektivet att den omfattar alla trafikslag (väg, järnväg, sjö och luft), även om tyngdpunkten fortsatt kommer att ligga på väg- och järnvägsinfrastrukturen. Stadsbyggnadsförvaltningen är ytterst medveten om att även sjö- och lufttransporterna är viktiga delar i transportsystemet men att det

för godsplanens del framför allt handlar om samverkan med till exempel Göteborgs Hamn och att säkerställa tillgänglighet till och från hamnen och flygplatsen. Det vill säga att transporterna når dessa noder via väg- och järnvägsinfrastrukturen. Även vattenvägar av mer lokal betydelse, till exempel Göta älv och Säveån, är idag outnyttjade transportleder som för närvarande utreds i andra uppdrag inom Göteborgs Stad. Transporter på lokala vattenvägar kommer i det fortsatta arbetet med godsplanen att kunna konkretiseras och inkluderas i aktivitetslistan. En överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart ligger i stadens intresse och i linje med både Göteborgs Stads trafikstrategi och med Nationella godstransportstrategin.

7. Stadsbyggnadsförvaltningen tolkar detta som att BRG efterlyser en detaljerad nulägesbeskrivning av hur trafikflöden ser ut, fördelat per trafikslag, och var det finns trånga sektioner i Göteborgsregionens transportsystem (I godsplanen definieras Göteborgsregionen geografiskt som de 13 medlemskommunerna i kommunalförbundet samt Borås Stad). Att redovisa en nulägesbild av detta slag kommer att visa en ögonblicksbild som relativt snabbt kan bli inaktuell och som därmed inte fyller sin funktion i relation till godsplanens genomförandetid, fram till år 2035. Dessutom finns denna typ av uppgifter med tillhörande analyser på annat håll, till exempel i Trafikverkets årliga analyser och i Göteborgs Stads årliga redovisning av trafikflöden i trafik- och resandeutvecklingen (TRU). Även i godsplanens kunskapsunderlag har mer djupgående analyser genomförts som ligger till grund för de strategier och insatser som formulerats. Ett problem med underlag för trafikmängder fördelat per trafikslag är att det i nuläget inte finns att tillgå i den utsträckning som skulle behövas. Därför har det i godsplanen inkluderats en insats för att arbeta målinriktat tillsammans med andra aktörer för att få fram denna typ av dataunderlag. I det fortsatta arbetet med godsplanen och handlingsplanen kommer de aktiviteter som planeras och genomförs att ta avstamp i aktuell trafiksituation och pågående planering på nationell, regional och lokal nivå.

8. Stadsbyggnadsförvaltningen håller med och ser behovet av satsningar på järnvägen både för omställningen av transportsystemet i stort och för att öka godstransporternas framkomlighet, i såväl järnvägs- som vägtrafiksnätet. Stadens rådighet över järnvägssystemets utveckling är begränsad men i handlingsplanen är dessa frågor upptagna som viktiga att verka för i samverkan med Trafikverket, regionala myndigheter samt angränsande kommuner och näringslivet.

9. Göteborgs Stad välkomnar ny teknik och nya perspektiv, till exempel mikromobila trafikslag som elsparkcyklar och elcyklar, men detta är transportmedel som har potential att hantera den första och sista kilometern kopplat till persontransporter. När det gäller möjligheterna att använda dessa för varudistribution är kapaciteten och potentialen mycket liten. Godsförsörjning behöver ske i samklang med utvecklingen av täta stadsmiljöer med rikt folkliv. Möjligheterna med ny teknik som kan medföra nya transportslag samt hur det bör och kan nyttjas för godsförsörjningen behöver fortsatt utredning. När möjligheterna och formerna har konkretiserats kan det i vissa fall komma att inkluderas som aktiviteter i godsplanens handlingsplan.

När det gäller redovisning av persontransporter i godsplanen så ligger det utanför godsplanens verkansområde. Sett till hela transportsystemet utgör godsflödena cirka 10 procent av det totala antalet transporter som genomförs (av både personer och gods). Alla trafikslag som utgör delar av transportsystemet har naturligtvis en påverkan på varandra, vilket behöver beaktas i planeringsperspektiven – men det innebär inte att alla trafikslag ska inkluderas i godsplanen. Persontransporter redovisas och hanteras inom andra områden i stadens strategi- och planeringsarbete, till exempel i trafikstrategin, cykelprogrammet eller målbildsarbetet för kollektivtrafiken. Godsplanen fyller en viktig funktion för stadens arbete med att säkerställa godsförsörjningen och har inte som syfte att hantera persontransporter, oavsett traditionella eller nya mer eller mindre innovativa trafikslag.

2.3 Göteborg & Co

Göteborg & Co meddelar att det gjorts en bedömning och beslutats att inte besvara remissen.

2.4 Göteborgs Energi

Göteborgs Energi har lämnat ett samlat remissvar för de två bolagen Göteborg Energi AB och Göteborg Energi Nät AB.

1. Göteborg Energi AB hänvisar till gällande Bestämmelser vid markarbeten och att det är viktigt att korrekt ledningsansvarig av befintliga ledningar och anläggningar utförs i schaktning och andra markarbeten sker med stor försiktighet.
2. Göteborg Energi Nät AB har inget att erinra mot framtagna godsplan.

Bemötande av yttrande:

1. Göteborg Stad kommer att beakta de bestämmelser som gäller vid mark- och ledningsarbeten med mera när det är aktuellt i eventuella framtida genomföranden av fysiska åtgärder.
2. Stadsbyggnadsförvaltningen tackar för återkoppling på remissen.

2.5 Göteborgs Hamn (GHAB)

1. GHAB tycker att godsplanen ger en bra beskrivning av infrastrukturen, vilka som nyttjar den och som också behöver bidra i omställningen av transportsystemet för att minska negativ klimatpåverkan samt skapa utrymme i transportsystemet. Däremot ser GHAB risker med att insatsen att utveckla och samordna funktionella noder kan medföra extra kostnader som bör undvikas om det inkluderar godstransporter över Göteborgs Hamn. Likaså ser GHAB risker med off peak-leveranser och att det kan minska mängden gods som fraktas via hamnen i Göteborg.

2. GHAB menar att effekten av att tillåta längre fordon (HCT-fordon) på allmän väg och omställning till eldrivna fordon kan påverka vårt framtida sätt att transportera gods. Därför behöver godsplanen tydligare beskriva vad det kan få för effekter för Göteborg och vilka åtgärder som kan krävas för att möjliggöra effektivare transporter genom längre fordon respektive omställning till eldrivna fordon. Som led i omställningen har GHAB säkerställt laddinfrastruktur och prioritet av eldrivna lastbilar in i hamnterminalerna.

3. GHAB bedömer att godsplanens insatser kan bidra till positiv påverkan på miljö samt klimat och efterfrågar ett förtydligande om effekterna av detta i godsplanen och handlingsplanen, kopplat till aktiviteterna. GHAB menar också att det är önskvärt att handlingsplanen skickas på remiss.

4. GHAB menar att järnvägen har en vital roll för hur fjärrgods transporteras över Göteborgs Hamn. GHAB saknar en beskrivning av järnvägens betydelse i godssystem och hänvisar till järnvägens viktiga roll. GHAB pekar på behov av mark för till exempel uppställningsspår, att tillräcklig kapacitet på Hamnbanan säkerställs samt att staden verkar för utbyggnad av järnvägssträckor av särskilt vikt för hamnen.

5. GHAB delar stadens tankar om att leda trafiken till ytterhamnsområdet och industrierna på västra Hisingen via Norrleden/Hisingsleden. Det finns dock brister längs denna vägsträcka som inte är tillräckligt utbyggd för att hantera större mängder godstrafik. Vägsträckan behöver utvecklas vilket kommer aktualiseras ytterligare i och med Stena Lines flytt till Arendal.

Bemötande av yttrande:

1. Godstransportplanen avser inte att förändra de flöden som hanteras via Göteborgs Hamn. De godstransporter som åsyftas att samordnas i funktionella noder är mindre omfattande och fragmenterade flöden som inte passerar hamnen. Däremot ska de funktionella noderna kunna nyttjas för uppställning av bilar med gods till och från hamnen där chaufförer erbjuder trygga, säkra uppställningsplatser med faciliteter för att tillgodose behov kring logi och hygien samt laddning. Detsamma gäller off peak-leveranser – det handlar inte om transporter till och från hamnen utan distributionen till den täta staden. Det övergripande syftet med insatserna 2A och 2B är att skapa utrymme i transportsystemet och bland annat effektivisera flödena till och från hamnen.

2. Göteborgs Stad arbetar på bred front för omställning till ett fossilfritt transportsystem och har i flera av stadens styrande dokument mål för att hantera dessa frågor. I godsplanens handlingsplan kommer det att ingå aktiviteter för att stimulera omställningen. Aktiviteterna kommer att genomföras i samverkan med berörda aktörer. Till exempel pågår i dagsläget ett projekt inom staden att tillsammans med Göteborgs Energi ta fram en strategi kopplat till frågor om laddinfrastruktur. När det gäller HCT-fordon pågår det för närvarande ett arbete där Trafikverket i samverkan med Göteborgs Stad och grannkommunerna tar fram en bild över vilka länkar som bör tillåta HCT-fordon för att nå relevanta målpunkter för godsförsörjningen.

3. I arbetet med att ta fram aktiviteter formuleras även indikatorer som ska vara ett stöd i bedömning av måluppfyllnad. Ingen ytterligare beskrivning av detta kommer att göras i godsplanen men däremot redovisas i samband med den återkommande revideringen av handlingsplanen.

Handlingsplanen med aktiviteter kommer att förankras med GHAB, liksom alla andra aktörer som medverkat i arbetet med att ta fram godsplanen. Arbetet med handlingsplanen pågår och när den bedöms färdig att dela kommer kontakt att tas med berörda aktörer. Handlingsplanen med aktiviteter kommer att revideras med cirka 2 års intervall.

4. Stadsbyggnadsförvaltningen håller med och ser behovet av satsningar på järnvägen både för omställningen av transportsystemet i stort och för att öka godstransporternas framkomlighet, i såväl järnvägs- som vägtrafiksnätet. Stadens rådighet över järnvägssystemets utveckling är begränsad men i handlingsplanen är dessa frågor upptagna som viktiga att verka för i samverkan med Trafikverket, regionala myndigheter samt angränsande kommuner och näringslivet. Tillgång på mark för åtgärder i järnvägsnätet har en tydlig koppling till ÖP. I strategi 3 beskrivs hur godsförsörjningens behov av mark ska säkerställas genom att tydliggöra godsfrågorna i planeringsprocesserna. I BRG:s uppdrag ingår också att regelbundet göra en bedömning av näringslivets behov av mark vilket utgör ett beslutsunderlag i Göteborgs Stads planeringsprocesser.

I godsplanen kommer resonemanget kring järnvägens viktiga roll att utvecklas.

5. Stadsbyggnadsförvaltningen är mycket väl medveten om den problematiska situationen med bristerna längs framför allt Norrleden och har länge verkat för att dessa brister ska åtgärdas. I och med godsplanen kan detta arbete konkretiseras genom aktiviteter i samverkan med Trafikverket och andra aktörer som till exempel GHAB. I och med att planerna för nya logistiktor vid Säve (gamla flygplatsområdet) realiseras kommer behoven öka ytterligare och samtidigt skapa underlag för en utbyggnad av järnväg, inte minst till hamnen. Trafikverket arbetar för närvarande med en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) för delar av stråket. Göteborgs Stad medverkar med representanter i ÅVS-arbetet.

2.6 Göteborgsregionen (GR)

1. GR är positiv till godsplanens syn på samverkan men vill även poängtera vikten av samverkan och förankring på politisk nivå. GR är en arena för samverkan och tar gärna del i det fortsatta arbetet med genomförandet av godsplanen.

2. GR menar att godsplanen tagits fram i en inkluderande process genom workshops med aktörer från offentlig sektor, akademien och näringslivet.

3. GR vill understryka vikten av gods på järnväg eftersom Göteborgs Hamn har en väl utbyggd struktur med järnvägspendlar.

4. GR uttrycker en vilja att ta del av handlingsplanen. GR menar att det finns en otydlighet kring de bilagor som följer med godsplanen, till exempel aktivitetslistan, och på vilket sätt de ska stödja genomförandet av godsplanen.

5. GR menar att intentionerna med godsplanen visar att Göteborgs Stad tar hänsyn till dess egen utveckling samtidigt som hänsyn tas till stadens roll i en växande region.

6. GR trycker i sitt yttrande särskilt på samverkan enligt strategi 6 i godsplanen och att denna strategi behöver spilla över på arbetet inom godsplanens samtliga strategier.

Bemötande av yttrande:

1–2. Stadsbyggnadsförvaltningen håller med GR om att samverkan är viktig och att godsplanen är väl förankrad genom den workshopserie som genomförts i den inkluderande arbetsprocessen.

3. Stadsbyggnadsförvaltningen håller med om och ser behovet av satsningar på järnvägen. Stadens rådighet över järnvägssystemets utveckling är begränsad men i handlingsplanen är dessa frågor upptagna som viktiga att verka för i samverkan med Trafikverket, regionala myndigheter samt angränsande kommuner och näringslivet.

4. GR kommer att få ta del av handlingsplanen med aktiviteter. Arbete med handlingsplanen pågår och när den bedöms färdig att visa kommer den att delas med alla berörda aktörer. Handlingsplanen med aktiviteter kommer sedan att revideras med cirka 2 års intervall.

5. Stadsbyggnadsförvaltningen tackar och tar till sig synpunkterna och ser det som ett tydligt tecken på att en mycket viktig del i ambitionen och viljan med godsplansarbetet har fått genomslag.

6. GR:s syn på samverkan och betydelsen av detta i godsplanens genomförande ligger helt i linje med stadsbyggnadsförvaltningens egen syn på detta.

2.7 Göteborgs Stad, Exploateringsförvaltningen

1. Exploateringsförvaltningen menar att godsplanens sammanfattande visuella bild gör det enkelt att överblicka innehållet men understryker också att det är viktigt att tydliggöra skillnaden i dignitet mellan program och plan/handlingsplan.

2. Exploateringsförvaltningen påpekar att det är bra om det direkt i godsplanen anges vad den är ett svar eller leverans på.

3. Exploateringsförvaltningen redogör kortfattad för svårigheterna att få överblick över Göteborgs Stads många styrande dokument samt utmaningen att få balans i omhändertagande av frågor som kan gripa över områden som är relevanta för flera styrande dokument.

4. Exploateringsförvaltningen lyfter frågan om hur frågorna ska omhändertas ”sedan”.

5. Exploateringsförvaltningen rekommenderar att tänka igenom effekter av de aktiviteter som föreslås i godsplanens handlingsplan samt mätbarhet av effekter på måluppfyllnad.
6. Exploateringsförvaltningen lämnar en rad synpunkter och tips på förtydliganden och omformuleringar i godsplanen. Nedan kommenteras detta i en punktlista.
7. Exploateringsförvaltningen lämnar synpunkter på den sammanställnings som gjorts av styrande dokument, till vilka det hänvisas i godsplanen.
8. Exploateringsförvaltningen lämnar synpunkter på godsplanen i förhållande till ÖP.
9. Exploateringsförvaltningen har också lämnat ett fåtal kommentarer kopplat till bilagan *Godsplan – Sammanställning av styrande dokument och mål* som gick med godsplanens remissversion. Exploateringsförvaltningen ser att citat från översiktsplanen och som inkluderats i bilagan kan utgöra underlag för formulering av aktiviteter i godsplanens handlingsplan.

Bemötande av yttrande:

1. Det finns ett behov av ett samlande dokument som tydliggöra godstransporternas behov och utmaningar. Hänvisningar görs i godsplanen till andra styrande dokument.
2. Göteborg är i stadens styrande dokument utpekad som Nordens logistikcentrum i syfte att säkerställa godsförsörjning för staden och omvärlden. Göteborgs Hamn bidrar i stor utsträckning till att Göteborgsregionen har unika förutsättningar att vara Nordens logistikcentrum. Det är därmed tydligt att det behövs ett styrande dokument som tar ett samlat grepp kring godsförsörjningens behov och utmaningar i relation till stadens andra styrande dokument. Trafiknämnden gav därför, i enlighet med budget 2022, uppdraget till trafikkontoret att ta fram en godsplan för Göteborgs Stad. Detta står beskrivet under avsnitt *Bakgrund* i godsplanen.
3. Stadsbyggnadsförvaltningen är medveten om dessa svårigheter och har haft det med genom hela arbetsprocessen som en fråga att beakta. De insatser och aktiviteter som tas upp i godsplanen och handlingsplanen har bäring specifikt på godsförsörjningen. Därmed inte sagt att liknande aktiviteter och åtgärder kan förekomma i andra styrande dokument, men har då en vidare målsättning. I godsplanen konkretiseras aktiviteterna till att fokusera på måluppfyllnad kopplat till godsplanens mål.
4. Stadsbyggnadsförvaltningen kommer som ansvarig för godsplanens genomförande inom staden fortsätta att förankra genomförandet av aktiviteterna med varje enskild berörd aktör, både inom stadens förvaltningar och bolag och med andra offentliga aktörer samt näringslivet. Förankringen kommer bland annat att omfatta deltagande, fördelning av finansiering och ansvar samt att komma överens om indikatorer för bedömning av måluppfyllnad.

Aktivitetslistan kommer att aktualiseras med cirka två års intervall och ha aktiviteter klustrade till respektive strategi och insatsområde.

5. Vid genomförandet av godsplanens aktiviteter är det stadsbyggnadsförvaltningens ansvar och uppgift att följa upp och mäta effekter kopplat till godstransporter. Hur detta görs, vilka indikatorer som kan vara aktuella med mera, kommer att kopplas till varje specifik aktivitet och diskuteras med berörda aktörer. Exempel på indikatorer och metoder för uppföljning är marknadsundersökningar och trafikanalyser.

6. Avseende exploateringsförvaltningens synpunkter och tips på förtydliganden och omformuleringar tar stadsbyggnadsförvaltningen till sig och beaktar dessa och kommer att göra revideringar i godsplanen enligt nedan:

- Sid 5. Med optimering avses att utnyttja kapaciteten i transportsystemet i både tid och rum, det vill säga att styra flöden till länkar med lägre belastning och till tider på dygnet med generellt sett lägre trafikflöden.
- Sid 5. Benämningen ändras till *Godstransportplan*.
- Sid 11. Hela stycket förtydligas med en tydligare uppdelning kopplat till påverkan på olika typer av transporter, till exempel fjärrtransporter, citylogistik och godsförsörjning i mellan- och ytterstaden.
- Sid 12. Potentialen i samlastning preciseras.
- Sid 12. Offentliga verksamheter läggs till.
- Sid 13. Masslogistik och återbrukslogistik läggs till och omnämns i godsplanen medan det görs en lite bredare komplettering i kunskapsunderlaget.
- Sid 13. Nyttjandegrad beskriver hur effektivt ett fordon nyttjas, sett över tid, medan fyllnadsgrad beskriver hur effektivt ett fordons lastvolum nyttjas. Detta är förklarat i godsplanens ordlista.
- Sid 13 och 14. Hållbarhet förklaras i godsplanens ordlista och har använts i godsplanens texter med den definition som beskrivs där. I godsplanen avsnitt *Koppling till andra styrande dokument* anges styrande dokument som godsplanen ska förhållas till.
- Sid 17. När det gäller bedömning av måluppfyllnad behövs det både kvantitativa mätmetoder och kvalitativa bedömningar för att följa upp måluppfyllnad. Detta förtydligas i godsplanen. Avseende bygglogistikens problematik görs ett förtydligande kring detta i godsplanen i avsnitt *Kan staden växa utan fler godstransporter?* Problembilden nyanseras också i kunskapsunderlaget.
- Sid 17. Att kunna nyttja fördelarna med att ha lastcyklar som leveransfordon kräver en hög täthet i bebyggelsestrukturen. Göteborg har inte den tätheten i dagsläget och det behöver även ses över hur situationen kan antas bli om lastcyklar till större del ska ersätta lätta lastbilar. Finns det plats för det stora antalet cyklar det genererar? Hur staden strategiskt ska tänka kring lastcyklar och lastplatser till dessa behöver inkluderas som en aktivitet i handlingsplanen, kopplat till strategi 4 och 5 i godsplanen. Aktiviteten behöver formuleras i relation till och samverkan med stadens cykelprogram. En översyn krävs också av cykelinfrastrukturens standard, sett till bredder med mera.

- Sid 17. I samverkan med Trafikverket pågår för närvarande ett arbete där stråk och målområden för HCT-transporter pekas ut. Avseende HCT-fordon är det komplicerat att använda dessa för leveranser i tät stadsmiljö (innerstaden) men det ger stora möjligheter när det gäller bygglogistik, med tydligare koppling till leveranser till bygglogistikcentra (BLC). Detta beskrivs i godsplanen och än mer ingående i kunskapsunderlaget. HCT-fordon är ett nytt inslag i godsförsörjningen och möjligheter, tillämpning samt konsekvenser behöver beaktas i varje enskilt fall.
- Sid 17. Formuleringen ändras till [...minskat trafik- och transportarbete.].
- Sid 17. I den mån engelska begrepp används förklaras dessa i godsplanens ordlista.
- Sid 18. Insats 1A syftar på det statliga vägnätet medan 1B syftar på det kommunala vägnätet. Insatserna behöver hållas isär både på grund av rådighetsförhållanden och för formulering av aktiviteter.
- Sid 20. Detta beskrivs i kunskapsunderlaget och kommer att ytterligare konkretiseras med utgångspunkt i det som tas upp remissvaret.
- Sid 20. Beskrivningen av Insats 2A ses över och förtydligas.
- Sid 21–22. Det finns en skillnad mellan dessa två insatser där 3A är inriktad mot den översiktliga planeringen och den långsiktiga processen omfattar. Insats 3B är inriktad mot detaljplaneringen som har en tidsmässigt kortare process och hanterar åtgärder på en mer detaljerad nivå. Ett förtydligande kring dessa perspektiv gör i beskrivningen i godsplanen.
- Sid 22. Benämningen i godsplanen ändras till gångfartsområde.
- Sid 23. Buller kan även innefatta till exempel ljudstörningar vid lastning och lossning.
- Sid 23. Denna insats syftar på barriäreffekter i ett livsmiljöperspektiv och mäts med kvalitativa bedömningar.
- Sid 23. Perspektivet kring bygglogistik förtydligas kopplat till Insats 4C.
- Sid 25. Denna strategi är formulerad utifrån den vilja som mycket tydligt framkommit i arbetet med godsplanen och den workshopserie som genomförts med medverkan från andra aktörer. Det är mycket viktigt att den finns med i godsplanen för att visa att Göteborgs Stad tar frågan om samverkan med andra aktörer, inte bara inom staden utan med och andra statliga och kommunala myndigheter samt akademien och näringslivet, på mycket stort allvar. Det är fundamentalt för att uppnå målen i godsplanen.
- Sid 25. Hela godsplanen avser godsförsörjningen och behöver inte förtydligas i varje avsnitt.

7. Den bild som det lämnas synpunkter på är hämtad från miljö- och klimatprogrammet och kan inte förändras i godsplanen. Synpunkterna kommer att förmedlas till arbetsgruppen för miljö- och klimatprogrammet.

8. I arbetet med att ta fram godsplanen har det framkommit ett tydligt behov av att särskilja frågorna om funktioner i sig och markbehov. Det vill säga å ena sidan funktioner som behövs för en smidig godshantering, vilket handlar mycket om samverkan och att formulera vilka funktioner som behövs för att möta krav och behov i godshanteringen. Å andra sidan om själva markbehovet, som handlar om planeringsprocessen och åtkomst till markyta. Detta är frågor som fortsatt behöver diskuteras på en översiktlig nivå och därför kommer frågorna att tas med för fortsatt diskussion som underlag inför nästa aktualisering av ÖP.

9. Stadsbyggnadsförvaltningen tackar för inspel och tar med detta i relevanta delar.

2.8 Göteborgs Stad Miljöförvaltningen

1. Miljöförvaltningen gör bedömningen att godsplanen strategier bidrar till genomförandet av Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram.
2. Miljöförvaltningen påpekar att det är svårt att värdera godsplanens påverkan fullt ut när aktivitetslistan och checklistan inte inkluderats i godsplanens remissutgåva. Även indikatorer uppfattas som vagt beskrivna och snarare som förslag är fastslagna indikatorer.
3. Miljöförvaltningen lämnar synpunkter kring hur godsplanen beskriver överflyttning av gods från väg till järnväg och att det behöver förtydligas.
4. Miljöförvaltningen menar att så som målkonflikten i konkurrens om yta är beskriven i godsplanen skulle det vara avskräckande när det gäller att använda prioritering av trafikslag som en möjlig åtgärd för att skapa bättre framkomlighet.
5. Miljöförvaltningen lämnar en rad synpunkter i relation till godsplanens strategier och ger också exempel på åtgärder för att hantera de problem och företeelser som omnämns i godsplanen.
6. Till miljöförvaltningens yttrande har bilagts ett antal formuleringar i ett yrkande från nämndens politiker.

Bemötande av yttrande:

1. Stadsbyggnadsförvaltningen ser mycket positivt på godsplanens möjlighet att bidra till måluppfyllnad i flera av stadens styrande dokument.
2. Det pågår ett arbete med handlingsplanen (med aktivitetslista) och när den bedöms färdig att visa kommer den att delas med alla berörda aktörer. Stadsbyggnadsförvaltningen menar dock att det inte är möjligt att redan nu, och utifrån handlingsplanens aktiviteter, bedöma godsplanens påverkan och betydelse. I arbetet med handlingsplanen kommer det att formuleras indikatorer för att mäta bidrag till uppfyllnad av godsplanens mål. Handlingsplanen med aktiviteter kommer att revideras med cirka 2 års intervall och i samband med dessa revideringar kommer även en avstämning av måluppfyllnad att göras.

Handlingsplanen ska med detta som grund sedan anpassas och aktiviteter avslutas eller läggas till. I anslutning till insatsområdena som omnämns i handlingsplanen anges både exempel på aktiviteter och indikatorer för att mäta måluppfyllnad. Godsplanen har en genomförandetid fram till 2035 och först då är det möjligt att utvärdera om staden med hjälp av godsplanen uppnått målen.

3. I godsplanen omnämns överflyttningen av gods från väg till järnväg som en insats under strategi 1. Överflyttning av gods mellan väg och järnväg beskrivs också i kunskapsunderlaget.

4. Stadsbyggnadsförvaltningen menar att genom att belysa målkonflikterna i godsplanen ges det bättre möjlighet att förankra arbetet med att lösa dem.

5. I godsplanen ges exempel på områden för insatser kopplat till strategierna. De mer detaljerade aktiviteterna kommer att tas fram i handlingsplanen och behöver utvecklas och förankras i samverkan med berörda aktörer.

6. De formuleringar som föreslås i yrkandet kommer att beaktas och i relevanta delar inarbetas i godsplanen.

2.9 Härryda kommun

1. Härryda kommun delar uppfattningen att det finns behov av att samverka och samplanera godsfrågorna i ett regionalt perspektiv och välkomnar ett samarbete för att identifiera mark för etablering av funktionella noder.

2. Härryda kommun lyfter tillgången till Landvetter flygplats som viktig, även i relation till godsfrågor och att gods effektivt måste kunna transporteras till och från flygplatsen, vilket kräver en robust och kapacitetsstark infrastruktur.

3. Härryda kommun lyfter olika möjligheter för att optimera transportsystemet, exempelvis genom så kallade off peak-transporter.

4. Härryda kommun menar att framkomligheten in till och ut från regionkärnorna är viktig men påpekar också vikten av förstärkta tvärförbindelser mellan de stora stråken i det övergripande vägnätet, till exempel mellan väg 40 och E6 och mellan väg 40 och E20. Härryda kommun vill också lyfta fram att de olika delarna av väg- och järnvägssystemet behöver komplettera och stötta varandra men också de stora utmaningarna kopplat till kapacitet och underhåll behöver hanteras.

Bemötande av yttrande:

1. Stadsbyggnadsförvaltningen ser positivt på Härryda kommuns uppfattning och ambition kring samverkan i godsfrågorna.

2. Stadsbyggnadsförvaltningen delar uppfattningen att tillgängligheten till flygplatsen är viktig. Liksom stråken till hamnen är kopplingarna till Landvetter flygplats viktiga för regionens fortsatta utveckling och bör förtydligas i godsplanen, även kopplat till flygplatsen. Dock är den anslutande infrastrukturen statlig och i godsplanen uttrycks därför vikten av samverkan,

framför allt med Trafikverket och just i denna fråga tillsammans med Härryda kommun.

3. Stadsbyggnadsförvaltningen instämmer i att det finns flera utvecklingsområden som har potential att optimera användningen av transportsystemet. Detta är delar som kommer att arbetas vidare med i godsplanens handlingsplan.

4. Stadsbyggnadsförvaltningen instämmer i synpunkten att det finns ett behov av att bibehålla och i vissa delar förstärka det övergripande vägnätet. Dock vill stadsbyggnadsförvaltningen återigen påpeka det faktum att kommunerna inte har någon egen rådighet över statlig infrastruktur, varför samverkan mellan berörda kommuner och Trafikverket är av yttersta vikt i dessa frågor.

2.10 Kungsbacka kommun

1. Kungsbacka kommun är positiva till den framtagna godsplanen och delar bilden av behovet att säkerställa framtidens godstransporter i en växande region för att också säkerställa och behålla regionens attraktionskraft.

2. Kungsbacka kommun menar att för att uppnå mindre klimatpåverkan och öka framkomligheten i transportsystemet behöver ske en överflyttning från bil till alternativa transportslag som gång, cykel och kollektivtrafik. Kommunen menar att en ökning av godstrafiken till följd av en växande region inte får konkurrera ut möjligheten till snabb pendeltrafik. Kommunen ser det som nödvändigt med en förstärkt infrastruktur.

Bemötande av yttrande:

1. Stadsbyggnadsförvaltningen tackar för synpunkten och delar bilden av att fungerande godsförsörjning är en viktig del för regionens attraktionskraft.

2. Stadsbyggnadsförvaltningen instämmer i behovet av en omställning i resandet. Ökade godstransportflöden på både väg och järnväg ska inte konkurrera ut arbetspendlingen. Ett av godsplanens huvudsakliga syften är att hantera godsflödenas framkomlighet genom att verka för en omställning både avseende överflyttning av gods till järnväg och sjöfart och genom överflyttning av persontransporter till mer hållbara färd sätt. Aktiviteterna i handlingsplanen syftar också till att skapa utrymme i det befintliga transportsystemet till exempel genom att utjämna flöden över dygnet, att optimera godsflöden i den täta staden och att hantera bygglogistik på ett effektivt sätt.

2.11 Mölndals stad

1. Mölndals stad har inget att erinra mot Göteborgs Stads godsplan.

Bemötande av yttrande:

1. Stadsbyggnadsförvaltningen tackar för återkopplingen.

2.12 Renova AB

1. Renova anser att godsplanen är väl genomarbetad och väl förankrad och är särskilt positivt till att målkonflikter tydliggörs.
2. Renova ser fram emot att ta del av handlingsplanen med aktiviteter och har en förhoppning om att åtgärderna ska vara uppföljningsbara, tidsatta och att ansvariga aktörer pekas ut. Renova efterlyser en bedömning kring rådighet och ekonomiska förutsättningar med syfte att förenkla genomförandet av åtgärderna.

Bemötande av yttrande:

1. Stadsbyggnadsförvaltningen tackar för synpunkterna.
2. I det fortsatta arbetet med godsplanen kommer handlingsplanen med aktiviteter att delas med alla aktörer som medverkat i arbetet. Stadsbyggnadsförvaltningen tar till sig synpunkten om att förtydliga i handlingsplanen kring rådighet och ekonomiska förutsättningar och kommer att beakta detta i det fortsatta arbetet.

2.13 Trafik Göteborg

1. Trafik Göteborg anser att framtagandet av godsplanen visar på en stor insats i bred samverkan.
2. Trafik Göteborg menar att målbilden för godsplanen borde presenteras tidigare i materialet då den är riktningsgivande för innehållet.
3. Trafik Göteborg menar att den del av godsplanen som beskriver mål och insatser med fördel skulle kunna förtydligas med fler exempel på åtgärder. Trafik Göteborg menar vidare att det i godsplanen bör framgå när i tid åtgärderna bör genomföras.

Bemötande av yttrande:

1. Stadsbyggnadsförvaltningen instämmer och tackar för synpunkten.
2. Strukturen för hur godsplanen disposition styrs av Göteborgs Stads mall för stadens styrande dokument. Var målbilden presenteras styrs alltså av dispositionen i mallen och kan inte ändras för godsplanen.
3. Det finns en tydlig ram för hur omfattande stadens styrande dokument bör vara, vilket har varit vägledande i framtagandet av godsplanen. Att inkludera fler och detaljerade exempel för att beskriva åtgärder kopplat till insatserna kan medföra en risk att fokus hamnar på enskilda företeelser och trafikslag. I handlingsplanen kommer åtgärderna att konkretiseras i fråga om indikatorer, ansvarig aktör, samverkan med mera och även tidsättas. De exempel som beskrivs i yttrandet kommer att beaktas och i relevanta delar kunna tas med i handlingsplanen som åtgärder.

2.14 Trafikverket

1. Trafikverket ställer sig principiellt bakom godsplanens strategier men anser att de bör konkretiseras och förtydligas både i fråga om implementering och hur det påverkar statlig infrastruktur.
2. Trafikverket anser att det behövs någon typ av handlingsplan för att hantera hur åtgärderna ska effektueras.
3. Trafikverket menar att flera av godsplanens insatser är ”öppet hållna” och att det bör förtydligas vad begrepp som exempelvis ”optimera” och ”utveckla” innebär.
4. Trafikverket uppfattar det som tyngdpunkten i godsplanen ligger på godstransporter på väg men vill betona att det finns kapacitetsbrister även kopplat till järnväg och sjöfart.
5. Trafikverket anser att rapporten är svår att ta till sig samt att strategierna och insatserna borde lyftas fram tydligare. Figuren (halvcirkeln) som visar godsplanens struktur över målbild, mål, strategier och insatser är svår att läsa på grund av den lilla teckenstorleken.
6. Trafikverket menar att det bör framgå i godsplanen hur den kopplar till exempelvis VGR:s och GR:s liknande strategiska dokument för godsförsörjningen.
7. Trafikverket lyfter att ökad sjöfart på Göta älv, som en konsekvens av överflyttning av gods från väg till sjöfart, kan motverka godsplanens insats för att minska barriäreffekter i den sammanhållna staden. Trafikverket menar att det krävs samverkan och informerar om att den utsetts en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart i ett pågående regeringsuppdrag (2019–2024).
8. Trafikverket lyfter att det finns ett pågående regeringsuppdrag (2018–2029) som bland annat omfattar att bedöma behovet av och att utveckla säkra uppställningsplatser längs större vägar. Ett arbete som till stor del skulle kunna innebära ett kommunalt ansvar och Trafikverket menar att det skulle vara positivt att inkludera detta i godsplanen.

Bemötande av yttrande:

1. Stadsbyggnadsförvaltningen har i godsplanen varit tydlig med att fokus för åtgärderna i handlingsplanen ligger på åtgärder där staden har rådighet. Dock kräver många angelägna åtgärder samverkan med andra berörda parter varför det i godsplanen finns en strategi som fokuserar på samverkan. I godsplanens handlingsplan kommer åtgärderna att konkretiseras inför implementering i fråga om till exempel ansvarig aktör, samverkan, finansiering och tidsmässiga aspekter.
2. Arbetet med en handlingsplan pågår och när den bedöms färdig att visa kommer den att delas med alla berörda aktörer. Handlingsplanen med aktiviteter kommer sedan att revideras med cirka 2 års intervall.

3. Med **optimering** avses att utnyttja kapaciteten i transportsystemet i både tid och rum, det vill säga att styra flöden till länkar med lägre belastning och till tider på dygnet med generellt sett lägre trafikflöden. I insats 2A nämns **utveckla** vilket i detta sammanhang både handlar om att inom staden och tillsammans med berörda aktörer hitta strategiska platser och möjligheter att skapa noder med en nivå som är funktionellt tillfredställande och som möter behov och krav i förhållande till genomförbarhet.

I ordlistan som finns inkluderad i godsplanen förklaras flera av de begrepp som används i texten. Ordlistan ses över och en bedömning kommer att göras om det finns behov av komplettering med förklaring av fler begrepp.

4. I godsplanen beskrivs att Göteborgs Stad inte har full rådighet över vissa delar i transportsystemet, till exempel gäller detta det övergripande vägnätet som utgörs av statliga vägar och av järnvägar där Trafikverket är huvudman. I handlingsplanen finns det aktiviteter som syftar till att åtgärda exempelvis kapacitetsbrister i transportsystemet i de delar där stadens inte har full rådighet. Detta är den typ av aktiviteter där Göteborgs Stad behöver verka för samverkan med Trafikverket, regionala myndigheter samt angränsande kommuner och näringslivet. Det är en anledning till att strategi 6 i godsplanen är så viktig och har fått så mycket utrymme inte bara i själva godsplanen utan också i processen med att ta fram den.

5. Stadsbyggnadsförvaltningen instämmer i att figuren kan vara svår att läsa på grund av att dokumentets form begränsar möjligheterna att visa den i en mer läsvänlig storlek. I den reviderade och färdigställda versionen av godsplanen kommer figuren att biläggas separat i en större storlek. Avsikten med figuren och att målen inte kopplar direkt till de enskilda strategierna är att förstärka att det inte finns några tydliga gränser mellan strategierna (med insatser) och till vilket mål de ska bidra till måluppfyllelse. Det vill säga en strategi kan bidra till måluppfyllnad i flera mål.

6. I godsplanen kommer det göras en komplettering för att förtydliga hur stadens styrande dokument kopplar an till både VGR:s och GR:s strategier för gods. Likaså kommer det att göras en koppling till Trafikverkets nationella plan för trafikinfrastrukturen.

7. Stadsbyggnadsförvaltningen ser det som lämpligt att kontakta den nationella samordnaren för dialog kring sjöfart i förhållande till pågående stadsutveckling.

8. Stadsbyggnadsförvaltningen instämmer i att det krävs samverkan mellan berörda aktörer för att utveckla säkra uppställningsplatser. Under punkt 3 och 4 ovan beskrivs lite mer konkret kring syftet med samverkan och varför det är så angeläget för att nå framgång i godsfrågorna.

2.15 Västra Götalandsregionen (VGR)

1.VGR menar att godsplanen är väl genomarbetad och ger en bra bild av Göteborgs roll och ambition att vara ledande inom logistikområdet. VGR anser

att det är positivt att godsplanen omfattar både långväga godstransporter och citylogistik.

2. VGR ser mycket positivt på att godsplanen så tydligt markerar behovet av samverkan. VGR har varit delaktiga med representanter i workshops med mera under framtagandet av godsplanen och menar också att det är mycket positivt att Göteborgs Stad medverkar med representanter i arbetet med pågående aktualisering av VGR:s godsstrategi. I yttrande påpekas att VGR ser fram emot fortsatt samverkan i gemensamma frågor inom logistikområdet.

Bemötande av yttrande:

1–2. Stadsbyggnadsförvaltningen tackar för synpunkterna och delar synen på fortsatt samverkan.

2.16 Västtrafik

1. Västtrafik vill som kollektivtrafikutförare framhålla behovet av framkomlighet för kollektivtrafiken för att kunna avlasta systemet.

2. Västtrafik ser en utmaning i att logistikområden ofta ligger på platser som är svåra att kollektivtrafikförsörja och att detta behöver beaktas i planeringssammanhang.

Bemötande av yttrande:

1. Stadsbyggnadsförvaltningen håller med om att det är angeläget med en överflyttning av resande till attraktiv kollektivtrafik för att minska privatbilismen och på så sätt främja framkomligheten för både godstrafiken och kollektivtrafiken.

2. Stadsbyggnadsförvaltningen är medvetet om utmaningarna med att kollektivtrafikförsörja logistikområden i stadens ytterområden, som dessutom ofta har relativt begränsad personaltäthet. Detta är dock inte en fråga för godsplanen men den behöver inkluderas i planeringssammanhang.

Stadsbyggnadsförvaltningen

Telefon: 031-365 00 00 (kontaktcenter)

E-post: stadsbyggnad@stadsbyggnad.goteborg.se