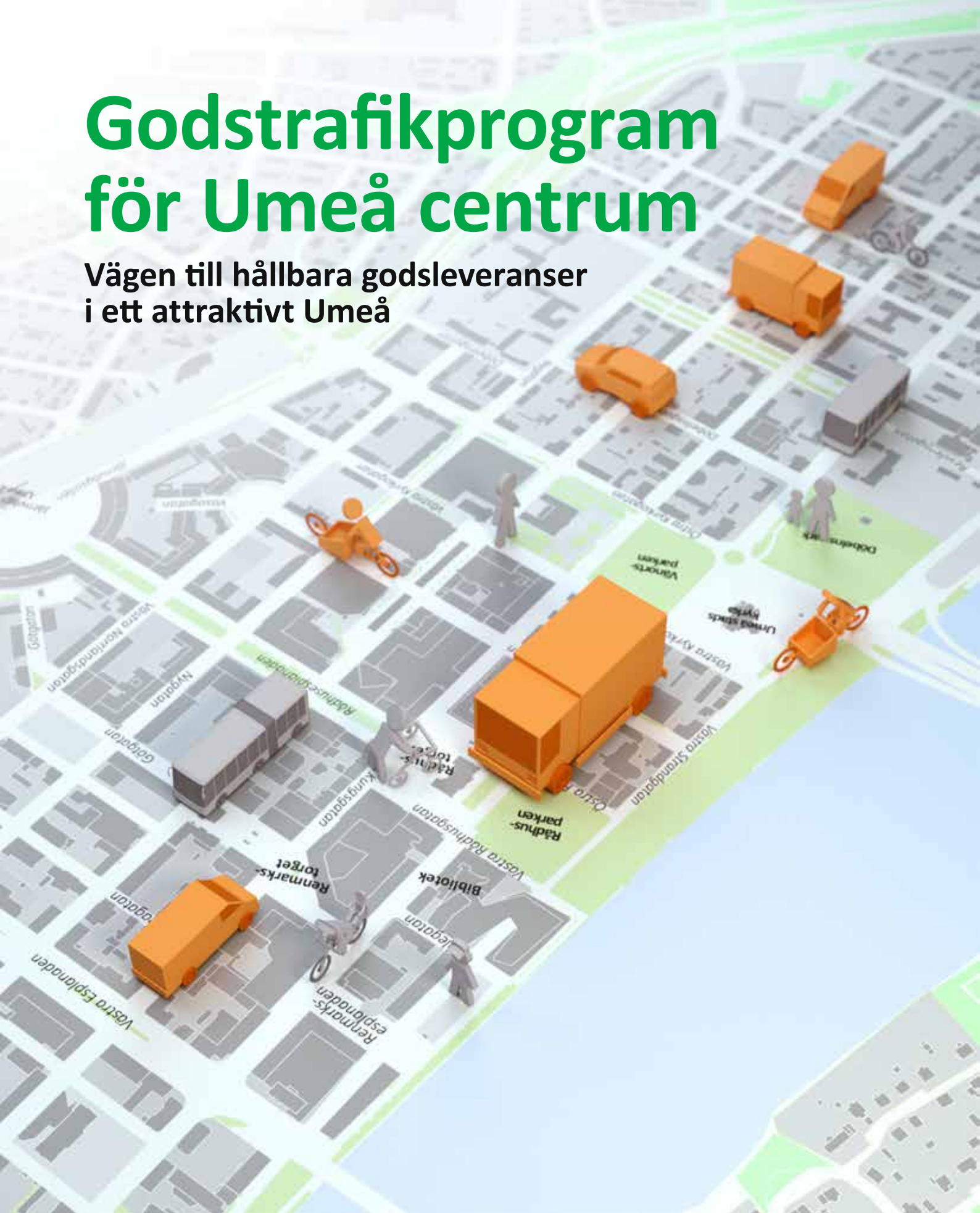


# Godstrafikprogram för Umeå centrum

Vägen till hållbara godsleveranser  
i ett attraktivt Umeå



## Godstrafikprogram för Umeå Centrum

### En del av Umeå kommuns Godstrafikprogram

Arbetet med att ta fram ett godstrafikprogram för Umeå centrum påbörjades hösten 2017. Godstrafikprogrammet var ute på samråd 6 november t.o.m. 18 december 2017. Godstrafikprogrammet antogs av Kommunfullmäktige den 2018-06-18.

### Medverkande

Framtagandet av godstrafikprogrammet har varit en del i arbetet inom EU-projektet Freight TAILS med Westminster (London) i England som projektledare. Umeå samt åtta andra städer har varit projektpartners och samverkat inom området urbana fraktlösningar (mer information om Freight TAILS i bilaga 1). Varje deltagande stad har dessutom via ett lokalt gods nätverk drivit en lokal fråga som för Umeå del bestod i att utarbeta ett godstrafikprogram för Umeå centrum. Vid sidan av den sammansatta arbetsgruppen har olika verksamheter inom den kommunala organisationen medverkat.

### Ansvarig nämnd

Tekniska nämnden

### Styrgrupp

Gator och parkers ledningsgrupp

### Arbetsgrupp

Lina Samuelsson (Gator och parker, projektledare)  
Lisa Persson (Gator och parker)  
Stig Lundgren (Gator och parker)  
Ingela Engström (Gator och parker)

### Expertstöd

Erland Jonsson (Gator och parker)  
Isak Brändström (Övergripande planering)  
Annika Söderlund (Miljö och hälsoskydd)  
Anna Åsliin (Detaljplanering)  
Pia Wangberg (Upphandlingsbyrån)

### Godsnätverk (ULG)

Helena Johansson (Vakin)  
Frida Sandén (Upab)  
Göran Danielsson (Sveriges Åkeriföretag Norr)  
Mona Lidén (Utopia)  
Rolf Burlin (FUSEF)  
Owen Laws (MOVEBYBIKE)  
Anders Alfredsson (Allstar)

### Foton

*De foton som visas i programmet exemplifierar situationer som beskrivs i programmet och är inte kopplat till enskilda företag.*

## Förord

Någon beställer ett par jeans från en postorderfirma, vi äter lunch ute med arbetskamraterna, slänger våra sopor, det snöar ute, allt detta genererar godstransporter.

Umeå växer, år 2050 vill vi vara 200 000 invånare. Vi är därmed många fler som ska röra oss på våra gator och torg. Godstransporterna påverkar oss alla, utan varuleveranser fungerar inte vår vardag på ett bra sätt. Vi vet att utmaningarna finns där. Motsatsförhållandena med godstrafikens störningar, vad gäller ljud men även visuellt i stadsrummet och en bidragande orsak till dålig luftkvalitet å ena sidan, men vi inser också att det är nödvändigt för en fungerande och attraktiv stad där utbudet av service och handel är ett måste för ett fungerande vardagsliv.

Vi ser många strategiska projekt framför oss, inte minst byggandet av Västra länken som medför att vi kommer att kunna utveckla godstrafikens flöden genom och förbi Umeå. Till följd av att ringleden nu kommer på plats, kan omvandlingen av de gamla europavägarna genom Umeå ta fart, där vi ska underlätta för våra nya och befintliga Umeåbor att leva sitt liv inte minst utifrån ett godsperspektiv. Umeås intresse som handelsstad ökar vilket medför att fler företag vill etablera sig i Umeå. Kommunen jobbar därför brett med att skapa förutsättningar för hållbar handel både i centrala Umeå men även i de handelsområden som ligger utmed ringleden.

Det är viktigt att se de olika delarna i gods kedjan och därmed skapa goda förutsättningar som gynnar hela staden. Det är en spännande utmaning, där vi internt på kommunen från översiktsplanerna till detaljplanen och slutligen i bygglovet ska säkerställa att vi gjort rätt avvägningar.

I och med kommunens deltagande i Freight TAILS, ett EU-projekt tillsammans med åtta andra europeiska städer har Umeå fått möjlighet till en rivstart i frågan om godstrafiken i Umeå centrum. Ett steg i detta har varit att starta ett lokalt gods nätverk där vi ser ett stort intresse från handeln och transportbranschen, detta är mycket glädjande.

Umeås första godstrafikprogram är klart, med detta tar vi våra första strategiska steg för att skapa bra och grundläggande förutsättningar för en hållbar godstrafik i Umeå centrum.

Framtiden är inte långt borta och nya sätt att transportera gods testas runt om i världen. Vem vet vilken roll cykeln och autonoma fordon får i Umeå 2050?



April 2018

Hans Lindberg (S)  
kommunstyrelsens ordförande





## Innehåll

1. Sammanfattning .....	5
2. Inledning .....	6
3. Utmaningar .....	10
4. Mål och insatser .....	16
5. Inriktningsmål, effektmål och indikatorer .....	17
6. Insatsområden och åtgärder .....	21
7. Genomförande av åtgärder .....	26
8. Framtiden .....	27
9. Källor .....	28
Bilaga:	
Freight TAILS – en del av URBACT III familjen .....	29

# 1. Sammanfattning

Det är första gången Umeå tar fram ett program som speciellt inriktar sig mot godstrafik. Anledningen till att programmet tas fram är att frågor kring gods har blivit mer aktuella i Umeå centrum i samband med att staden växer och förtätas. Umeå kommun fick även möjligheten att delta i EU-projektet Freight TAILS. Programmet tar sikte på tiden fram till 2025.

I nulägesanalysen har sex olika utmaningar identifierats som sedan legat till grund för framtagandet av övergripande mål och insatsområden.

De utmaningar som har identifierats är; Ett växande Umeå; Trafiksäkerhet och gods i centrala Umeå; Luftföroreningar och buller; Ökning av e-handel; Ökade avfallsmängder; Godstrafiken i planeringen. Dessa sammanfattar vår omvärldsbevakning av gods nationellt/internationellt men framförallt i Umeå. I samband med uppstarten av programmet så har ett Gods nätverk skapats med representanter från transportörerna, handeln, fastighetsägarna, Upab, Vakin samt kommunen. Utmaningar, mål och åtgärder har arbetats fram inom nätverket i samband med diskussioner och workshops.

Umeå kommun har tagit fram tre inriktningsmål som även finns fastslagna i översiktsplanen. Målen handlar om att godset ska fungera väl på stadens villkor, bidra till en trygg och trafiksäker stad och inte minst, medföra en minskning av miljö- och hälsopåverkan.

Varje inriktningsmål har sina effektmål. Effektmålen är de effekter som uppnås som ett resultat av inriktningsmålen. För att kunna följa upp utvecklingen av målen har också ett antal indikatorer tagits fram.

Fyra insatsområden konkretiserar arbetet mot att nå målen. Dessa insatsområden ska åstadkommas med olika åtgärder. Insatsområde ett handlar om att skapa förutsättningar för en attraktiv stad genom säkra och effektiva godsleveranser. Åtgärderna är främst att ta fram och se över riktlinjer och policys gällande gods. Det är också viktigt att jobba med beteendepåverkan för att öka samspelet mellan de olika trafikslagen.

Insatsområde två handlar till stor del om att skapa förutsättningar för att gods ska levereras med rena, tysta och energieffektiva fordon. Här behöver Umeå kommun bland annat jobba mera med upphandlingsfrågorna. Samverkan är ledordet inom insatsområde tre där kommunen ska fortsätta arbetet med externa aktörer, inte minst inom gods nätverket.

Planeringsprocessen är i fokus för insatsområde fyra. Åtgärder kopplade till detta område syftar till att höja kompetensen internt inom Umeå kommun angående godstrafik, och därmed skapa bättre förutsättningar för väl avvägda beslut.

Efter antagande ska handlingsplaner för åtgärderna tas fram och kopplas till den kommunala budgeten. Inför varje års budgetarbete görs avvägningar mellan de prioriterade insatserna. Programmet följs upp vart tredje år.

## 2. Inledning

Allting som köps och konsumeras måste på något sätt komma till oss, antingen till våra hem eller till de restauranger, caféer, affärer m.m. som vi besöker. Även returflödena i form av avfallshantering och återvinning måste fungera på ett rationellt sätt. Förhållandena vid en avbruten avfallshantering skulle snabbt bli besvärande i Umeå. Vid byggnation måste mängder av schaktmassor transporteras ut från byggplatsen och nytt byggmaterial måste transporteras in. Med nuvarande planeringsinriktning för en effektivare markanvändning kommer fler byggplatser att ligga inne bland eller i närheten av befintlig bebyggelse.

Logistik och distributionssektorn är i sig en stor arbetsgivare i staden och många är beroende av dessa branscher för sin inkomst. Vårt behov av transporter är idag väldigt stort och någon förändring av detta verkar inte föreligga. Däremot förändras transportmönstren över tid, framförallt med tanke på den ökande handeln via internet. Även den ständiga effektiviseringen inom logistiknäringen med ökad stordrift och exempelvis just-in-time leveranser och outsourcing är förändringar som påverkar distributionsmönstren. Med allt detta i beaktande måste godsets resa från start till mål ses i ett sammanhang, som en helhet.

Godstransporter inom staden har under senare tid mer och mer uppmärksammats som en stor utmaning framför allt i snabbt växande städer såsom Umeå. Övergripande kan utmaningarna sammanfattas i två punkter.

**Motsatsförhållanden:** Godstrafiken upplevs ofta som störande (buller och visuellt) och som en bidragande orsak till dålig luftkvalitet. Å andra sidan kräver en attraktiv stad ett utbud av service och handel vars förutsättning är en väl fungerande varuförsörjning.

**Komplex intressentgrupp:** Förutom samhället (kommunen) finns stark påverkan från främst transportörer, varuägare, fastighetsägare och fordonstillverkare. Mångfalden av intressenter gör att problembilden blir svår att kommunicera och förstå samt att ingen har ägandeskap över helheten.

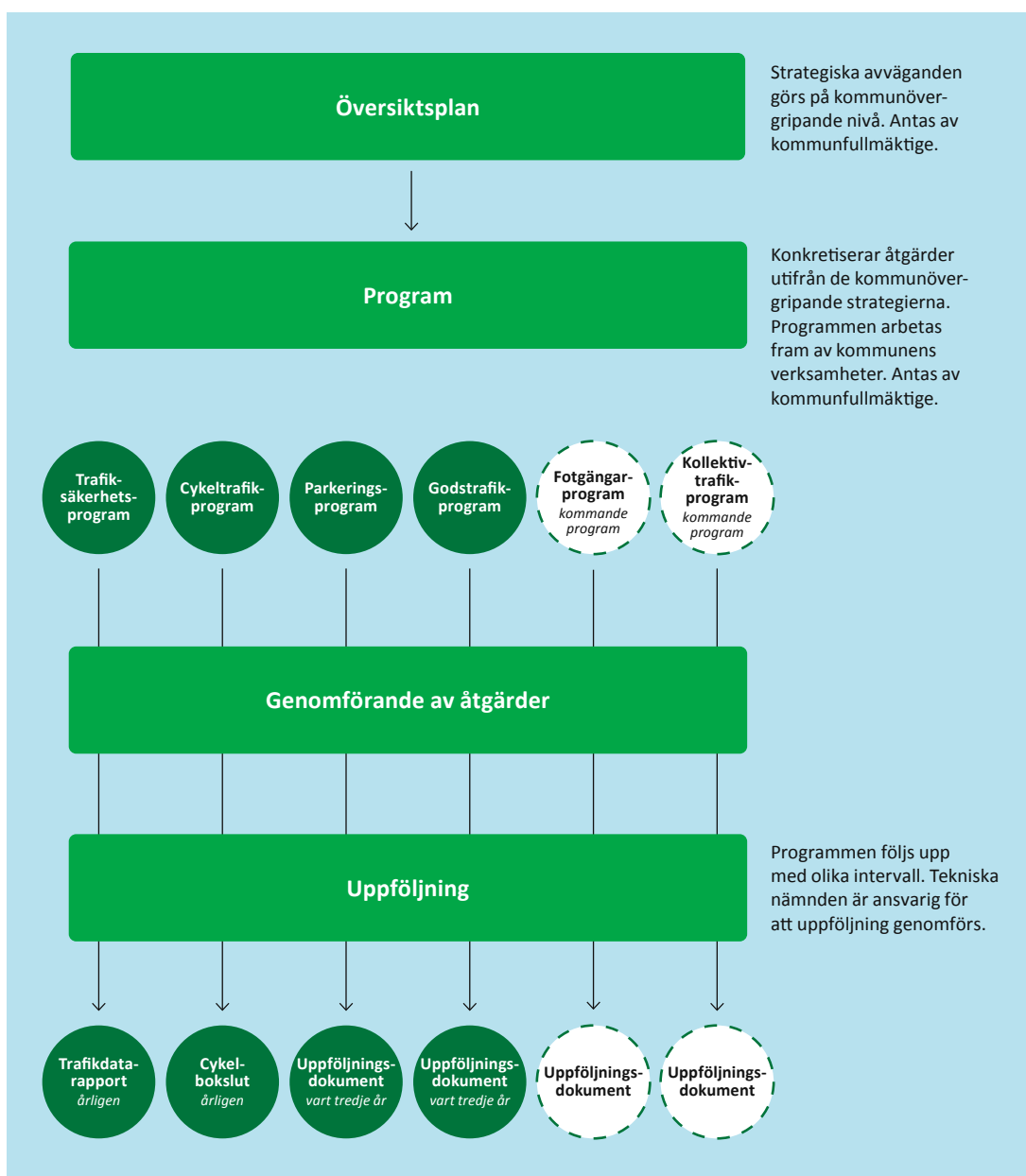
I takt med att staden växer, dels i ytterområden men även genom förtätning av mer centrala delar, blir problematiken runt godsfrågan mer tydlig. Tanken med programmet är att beskriva situationen vad gäller gods i centrala Umeå samt även belysa vad som kan göras för att komma tillrätta med de problem och utmaningar som identifierats.

## Från översiktsplan till Godstrafikprogram – så hänger det ihop

Översiktsplanen beskriver de långsiktiga grunddragen för hur den fysiska miljön i kommunen ska utvecklas och bevaras. Umeås översiktsplan består av ett flertal dokument, förutom det dokument som heter Översiktsplan Umeå kommun ingår även ett antal fördjupningar och tematiska tillägg.

Enligt översiktsplanen ska staden främst växa inom en femkilometersradie från stadskärnan och universitetsområdet. Genom att anlägga nya tätbebyggda kvarter intill äldre kvarter ska staden växa samman till ett mer sammanhängande stadslandskap. Med hög täthet i nya stadsdelar skapas underlag för service, där får godset en naturlig roll. Bebyggelse utanför femkilometersradierna koncentreras till kollektivtrafikens stomlinjestråk. I den täta staden blir de offentliga rummen allt viktigare. All planering i kommunen ska genomsyras av öppenhet, demokrati och jämställdhet.

Det finns ett antal dokument som styr kommunens planering. Flera av dessa handlar på olika sätt om godstrafikplanering. Figuren nedan visar hur översiktsplanens strategier konkretiseras i programmen. Samtliga sex trafikprogram samordnas med varandra för att insatserna ska leda mot att målen i översiktsplanen uppnås.



I översiktsplanen finns även ett antal riktlinjer och målsättningar som styr kommunens trafikplanering och därmed även planeringen för godstrafik. Kommunen bedriver ett arbete för att flytta över fjärrgods från väg till järnväg och sjöfart. Detta möjliggörs bland annat genom de investeringar som har gjorts i ny godsbangård, i järnvägsnätet generellt och i Umeå hamn. Inom staden finns också en tydlig styrning från översiktsplanen om att lokalisera transportintensiva näringar i första hand i anslutning till ringleden. Målsättningarna i översiktsplanen för de centrala stadsdelarna som vägleder godstrafiken är desamma som inriktningsmålen i detta program:

- Godstransporter i staden som fungerar väl på stadens villkor
- Trygga och trafiksäkra godstransporter i tätort
- Miljö- och hälsopåverkan från transporter ska minska

Övriga politiska dokument som påverkar godstrafik finns under kapitel 9 Källor.

## Avgränsningar och begreppsförklaringar



De riktlinjer för gods som finns i översiktsplanen har en avgränsning till de centrala stadsdelarna. Detta program gäller för centrumfyrkanten. Det är inom centrumfyrkanten vi idag ser ett behov av att hitta lösningar för gods för att skapa ett attraktivt centrum för alla trafikslag. I framtiden finns det behov av ett Godstrafikprogram som gäller hela Umeå kommun, detta för att få en bra planering för alla typer av godstransporter på vägen, via luften, vattnet och på järnvägen.

### *Med godstrafik/leveranstrafik avses i detta program:*

- All tung trafik<sup>1</sup> förutom busstrafik. Det kan röra sig om fordon för varudistribution, avfalls-transporter, flyttransporter, bygg- och anläggningstransporter och tanktransporter, men inte rena arbetsmaskiner såsom mobilkranar och traktorer.
- De lätta fordon, inklusive cykel, vars huvudsyfte är att användas i varuleveranskedjan.
- Järnvägstrafik, hamntrafik och flygfrakt – hanteras ej i programmet då detta program endast täcker Umeå centrum.
- Fordon som hantverkare använder i tjänsten eller som företag använder för serviceändamål faller utanför programmets ramar.

<sup>1</sup> Tung trafik är ett samlingsnamn för alla fordon som är tyngre än 3,5 ton. De flesta av dessa fordon är antingen lastbilar eller bussar.



*Citylogistik* avser gods- och varuförsörjningen för stadens invånare, företag och besökare. Transporterna är till karaktären kortväga och görs med lastbilar, mindre varubilar eller med cykelåkerier. Även returflöden i form av avfallshantering är en del av citylogistiken.

*Fjärrgodstrafik* är det begrepp som avser de långväga transporterna till och från samt förbi staden. Dessa transporter utförs med större lastbilsekipage, järnväg, sjöfart eller luftfart.

Varutransporter, med destination inne i Umeå centrum, som anländer med tåg, båt eller flyg lastas om utanför Umeå centrum till lastbil eller annat mindre fordon.



Full fart längs gågatan i Umeå centrum. Viktigt att godsleveranser har skett tidigare under dagen. Foto: Fredrik Larsson.



Karta nuläges- och proplembeskrivning.

### 3. Utmaningar



#### Ett växande Umeå

Umeås tillväxt ska uppnås med utgångspunkten social, ekologisk, kulturell och ekonomisk hållbarhet med en vision om att växa till 200 000 invånare till år 2050. Detta innebär flera utmaningar för citylogistiken. Umeås centrum kännetecknas av ett stort antal butiker/restauranger/servicenärings som är koncentrerade runt stadens två torg. I de centrala delarna av staden (centrum-fyrkanten) finns idag cirka 250 tänkbara godsmottagare.

I Umeå finns i dagläget överkapacitet på stora delar av gatunätet. Stundtals kan givetvis situationer uppkomma med trafikköer orsakade av mycket trafik men i normalfallet är den besvärliga situationen över på 15–20 min. Med trafikträngsel avses mer ihållande situationer där trafiken blir stillastående/väldigt långsam och orsaken till situationen är trafikmängden. I dagläget kan därför inte trängsel ses som ett generellt problem. I samband med att Umeå växer blir även trafikträngseln allt mer påtaglig. Utifrån ett citylogistikperspektiv kan trängsel ha påverkan på två sätt. Dels att trängseln skapar problem för godsfordon att ta sig fram till sina destinationer och dels att godsfordonen, som ofta är större och mer ytkrävande, försämrar övriga trafikanters framkomlighet. En påverkan på luftmiljön blir i dessa situationer påtaglig.

Dilemmat är att inflöde av gods är en förutsättning för ett levande och attraktivt centrum. Idag finns därför många lösningar med alternativa fordon, lossningsplatser, tidsstyrning m.m. för att komma runt problematiken.

För att få en detaljerad bild över situationen för godstrafik i centrala Umeå har situationen på samtliga gator och öppna platser kartlagts och detta finns beskrivet i nulägesbeskrivningen.



## Trafiksäkerhet och gods i centrala Umeå

Själva godslossningen är ett besvärligt moment när godset ska levereras till mottagare som finns i Umeå centrum. I många fall sker lossningen direkt från gatan eller annan utsatt plats som medför nedsatt framkomlighet/nedsatt sikt för övrig trafik vilket innebär en försämrad trafiksäkerhet. I nulägeskartan (se sidan 10), redovisas problemområden. Lossningsplatserna är ofta belägna så att de bilar som ska leverera gods måste köras i trafikmiljöer som inte är

anpassade för den typen av fordon. Det vanligaste problemet är att tung trafik blandas med oskyddade trafikanter såsom fotgängare och cyklister på ytor som inte är anpassade för den kombinationen.

Arbetsmiljön för chauffören upplevs på dessa platser som otrygg. Då själva angöringen till lossningsplats oftast görs backande är det ett extra utsatt moment ur trafiksäkerhetssynpunkt. I vissa fall kan alternativa fordon såsom lastcykel eller mindre elfordon vara en del av en trafiksäker lösning.

Det finns även bra lösningar för godslossning i Umeå centrum (se nulägesbeskrivning). Förutom goda fysiska förutsättningar finns det även ett regelverk som styr fordonstrafiken i de centrala delarna som ytterligare förstärker trafiksäkerheten på de mest utsatta platserna.



Konflikt godstrafik och cykel på Nygatan. Foto: Umeå kommun.



## Luftföroreningar och buller

Utmaningen för godstrafiken i de inre delarna av staden är att kunna hantera större mängder gods och samtidigt minska sina emissioner av buller och luftföroreningar.

Bullerproblem brukar i första hand upplevas av boende i utsatta miljöer och problemet är mest påtagligt under tidig morgon eller kväll. Den tunga trafiken är bidragande till olägenheter i form av buller och vibrationer, men eftersom all godstrafik till Umeås innerstad sker under dagtid med förhållandevis låg fart har fordon som levererar gods till centrala staden begränsad påverkan ur bullersynpunkt. De leveranser som sker under tidiga morgnar sker nästan uteslutande till butiker som har sin mottagning inomhus, eftersom det moment som bullrar mest vid godsleveranser sker vid lossning och lastning, minimeras störningen.

De luftmiljöproblem som i dagsläget finns i många svenska städer är starkt kopplade till utsläpp från trafik, inte minst från den tunga trafiken. Trafiksituationen i stadskärnorna är ofta sådan att utsläppsproblemet förstärks i den typen av trafikmiljö på grund av att körningen kännetecknas av ständiga stopp och starter samt situationer där fordonen blir stillastående av olika anledningar. Dessutom finns oftast närliggande hög bebyggelse som medför nedsatt luftväxling.





Godsleveranser på gågatan före kl. 10. Foto: Fredrik Larsson.

Miljö kvalitetsnormerna för kvävedioxid, (NO<sub>2</sub>) överskrids i centrala Umeå. Halterna påverkas mest av mängden trafik och meteorologiska förutsättningar. De högsta halterna förekommer på vintern, när det är kallt och vindstilla, under morgonrusningen och på eftermiddagen. Vintertid förekommer inversion, stabil skiktning eller mycket låga vindhastigheter en stor del av tiden vilket gör att utvädringen i gatorummet försämras och leder till högre koncentrationer av luftföroreningar.

Umeås luft problem finns främst längs Västra Esplanaden, Järnvägsallén, Storgatan samt Östra Kyrkogatan. Merparten av de fordon som levererar gods till centrumfyrkanten kör längs några av dessa gator för att nå de godsmottagare som finns i centrum.

För att förbättra luftkvaliteten är det viktigt att minska biltrafiken genom centrum, detta gäller även den tunga trafiken. En omställning till renare fordon såsom elfordon och lastcyklar är en del av lösningen. Ett genomfartsförbud finns på Västra Esplanaden, det gäller dock inte godstrafik som har målpunkt i centrum.



## Ökning av e-handel

En utveckling inom detaljhandeln mot ökad internet-handel och beställning av hemleverans av varor, t.ex. matkassar, har och kommer att innebära förändringar av hur godstransporterna fördelar sig i staden. Istället för leveranser till butiker kommer leveranser direkt till hemmen eller utlämningsställen, denna trend är tydlig (i bland annat Umeå). Kommunen måste ha denna fråga under bevakning för att kunna agera på lämpligt sätt. En ökad distributionstrafik kan påverka trafiksäkerhets-situationen främst i närheten av bostäder med lek och vistelsemiljöer, men också generellt i staden.

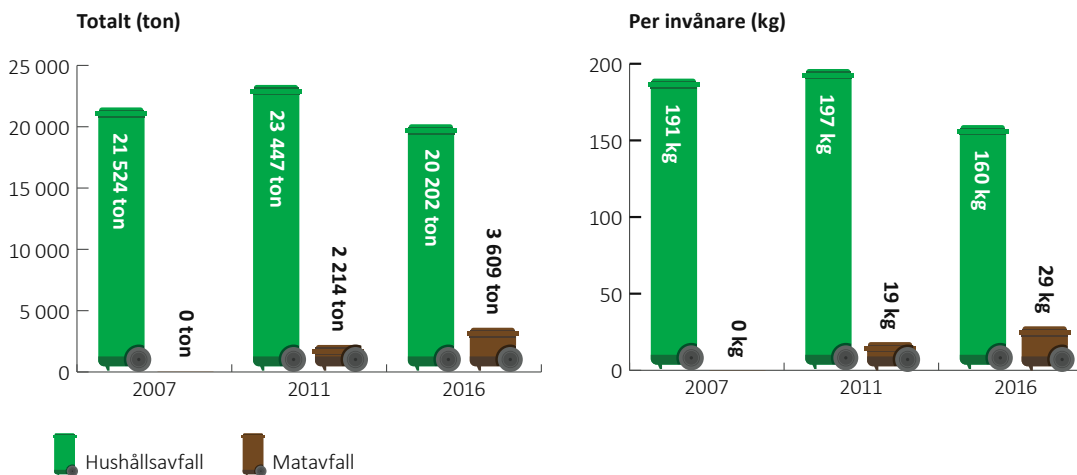


## Ökade avfallsmängder

I Sverige och även i Umeå sker en ökning av avfallsmängderna, detta i kombination med en förtätning av staden gör att avfallshanteringen är en av de utmaningar som Umeå står inför vad gäller gods.

I dagsläget samlas hushållsavfall in från centrumfyrkanten 20 timmar i veckan. Därtill tillkommer avfallstransporter av förbrukade förpackningar och tidningar, verksamhetsavfall samt bygg- och rivningsavfall. I Umeå kommun hanterades dessa mängder hushållsavfall. Därtill tillkommer mängderna av verksamhetsavfall och bygg- och rivningsavfall. Fortsätter avfallsmängderna att öka som de gör idag så ska samhället inom en 20 årsperiod hantera dubbelt så mycket avfall.

### Vakin samlade in



Villkoren för avfallshantering skiljer sig från distributionstrafiken. Avfallshanteringen sker utspritt över hela staden till alla adresser, medan distributionstrafiken är relativt koncentrerad till olika platser och hanteras genom att bland annat skapa lastplatser. Det finns en uppenbar problematik med stora fordon för effektiv avfallshämtning samtidigt som utrymmena och gatuutformningen i en allt tätare stad inte alltid medger värdmöjligheter. Utmaningarna är att kunna komma med sopbil och hämta avfallet nära där det uppkommer vid varje fastighet och kan inte det ske så måste det finnas någon annan plats där avfallet kan förvaras i avvaktan på hämtning. Om avfallet inte kan hämtas vid en viss fastighet för det saknas framkomlig väg, behövs utrymme för behållarna vid framkomlig väg för att kunna hämtas, utrymmen som inte alltid är lätta att hitta i en alltmer tät stad.





Avfallskärl på cykelbana. Foto: Umeå kommun.

En normal sopbil i dag i Umeå är 10 meter lång, 2,5 meter bred, lastar cirka 10 ton men väger totalt cirka 25 ton och behöver plats för tömningsarbete bakom bilen och ofta längs med bilen. Detta gör att sopbilar tvingas backa in på gator vilket är ett problem ur trafiksäkerhetssynpunkt samt för förarnas arbetsmiljö. Ett annat problem vid hämtning av avfall ur arbetsmiljösynpunkt är om dragvägen mellan kärl och sopbil är lång. En effekt av ytkonkurrens och önskan om en effektiv avfallshantering har medfört att nedgrävda sopkärl blir vanligare i Umeå. Erfarenheter visar att det finns riskmoment vid tömning av dessa, om det måste ske från gatan. I dagsläget används NOA 11<sup>2</sup> som planeringsstöd vid ny- och ombyggnation.

Avfallshantering handlar även om vägen till behandlingsanläggningar/mellanlager/förbränning. I Umeå ligger dessa verksamheter placerade vid Däva cirka 1 mil norr om Umeå stad, på Västerslätt och i Holmsund.



## Godstrafiken i planeringen

Godstrafiken i staden har traditionellt i Sverige och Europa betraktats som en del av biltrafiken i planeringen. Likheter är många men man måste också komma ihåg att godstrafiken verkar under villkor och förhållanden som skiljer sig från privatbilismen.

När fordonen är i rörelse på vägnätet fungerar godstrafiken som den övriga biltrafiken, men vid lastning och lossning har man särskilda krav på tillgänglighet och uppställning. Inte minst med tanke på arbetsmiljöaspekter är detta viktigt att beakta i planeringen. Därför är det relevant att hantera godstrafiken i staden som ett eget trafikslag. Med detta betraktelsesätt blir det mycket enklare att hantera de speciella förutsättningar som gäller för godstrafiken men också att möta de negativa konsekvenserna för miljö och hälsa som kan kopplas till godstrafiken med lastbil. Detta kommer att ha betydelse speciellt vid upphandling, detaljplaneläggning, bygglov, trafikreglering och ombyggnation av befintliga gatumiljöer.

<sup>2</sup> NOA 11 (anvisningar för ny- och ombyggnad av avfallsutrymmen) Umeva dec 2011

Umeå kommun är med och sätter ramarna för godstrafiken inom flera områden. Detta gäller främst trafikregleringsfrågor och stadsbyggnadsfrågor men också inom miljöområdet. Som markägare samt genom planmonopolet<sup>3</sup> har kommunen en viktig roll vid exploatering och utveckling av nya verksamhetsområden och logistikområden. I sin roll som huvudman för vård, skola och omsorg är kommunen en stor varuägare i staden och upphandlar många av de transporter som rör sig i Umeå. Själva distributionen av varor i stort sker på en marknad med olika aktörer inblandade i logistikkedjan. Detta gör att kommunens påverkansmöjligheter i princip är begränsade till ovan nämnda områden.



Godsleveranser på Vasagatan. Foto: Fredrik Larsson.

<sup>3</sup> Planmonopolet innebär att kommunen ska bestämma hur mark ska användas och bebyggas inom kommunens gränser. Detta styrs via plan och bygglagen (PBL)

## 4. Mål och insatser

Arbetet med programmet har gjorts i ett antal steg. I en första fas gjordes en nulägesanalys utifrån ovanstående problemspekter. Denna nulägesanalys har sedan utgjort underlag för formuleringen av de mål som ska uppnås inom programmet. Målen kan delas in i två kategorier.







Samspel i den täta staden. Foto: Fredrik Larsson.

## 5. Inriktningsmål, effektmål och indikatorer

Följande inriktningsmål ska gälla för godstrafiken i Umeå.

### *Godstrafiken i Umeå ska utvecklas så att den*

1. Fungerar väl på stadens villkor
2. Bidrar till en trygg och trafiksäker stad
3. Medför en minskning av miljö- och hälsopåverkan från transporter

### Inriktningsmål 1: Fungerar väl på stadens villkor

#### Effektmål

- Bidra till ett attraktivt Umeå för alla användare
- Konsekvenserna av yttre störningar såsom väder, klimat på godstrafiken ska minska
- Nöjdheten med godstrafiken ska öka

#### Indikatorer

- Invånare, kunder och näringslivets synpunkter på godstrafiken.
- Antalet leveransfordon i utvalda snitt kopplat till befolkningsutveckling.

För att få en stad som är attraktiv måste varustransporterna och avfallshanteringen i staden tillåtas att fungera effektivt, men med hänsyn till de stadsmiljöer som trafikerar. Med effektivitet avses inte att köra fort på gatorna, utan att förhållandena för godstrafikens aktörer ska vara goda och genomtänkta, inte minst nära leveransstället.

Det är viktigt att kunna lita på att försörjningen av staden fungerar som den ska oavsett årstid. I Umeå är det varierande klimatet över året därmed en viktig parameter. Umeå kommun ska ligga i framkant gällande nya innovationer och nya metoder gällande drift och underhåll, detta kommer i driftsfasen ge effekter på framkomligheten inte bara för fotgängare och cyklister utan även för godstrafiken.

En utmaning för godstrafiken blir att hantera den gradvisa förändringen som en förtätning innebär. Stadens förtätning och behovet av minskade utsläpp gör att vi ser behov av att testa andra och nya transportsätt, cykel, elektrifierade fordon, som alternativ till att hantera gods och avfall. För avfallshanteringen handlar det om utveckling av nya metoder som ökar effektiviteten men även utveckling av befintlig teknik såsom sopsug med mera. Av stor vikt är även att motverka de ökande avfallsmängder och därmed behovet av avfallstransporter.

Att jobba med beteendeförändring gällande gods och avfall är en av de utmaningar Umeå står inför för att nå målet om en attraktiv stad för alla.

Indikatorerna är baserade på Nöjdhetsindex gällande bland annat drift och underhåll som vi tar ut årligen från SCB.

## Inriktningsmål 2: Bidra till en trygg och trafiksäker stad

### Effektmål

- Minska antalet olyckor med oskyddade trafikanter, där godstrafiken är inblandad.
- Trygghet i samband med godstrafik ska öka för alla trafikanter.

### Indikatorer

- Antalet döda eller svårt skadade orsakade av godstrafikfordon



Godsleveranser och oskyddade trafikanter på Renmarkstorget. Foto: Fredrik Larsson.





Gågatan. Foto: Fredrik Larsson

Trafiksäkerhet och gods är en ständigt aktuell fråga i den tätare staden. Under åren 2007–2016 har det skett 178 olyckor i Umeå tätort, där lastbilar varit involverade på något sätt. Antalet dödade eller allvarligt skadade är få. Statistiken visar även att olyckor där oskyddade trafikanter är inblandade är få. När det gäller trafiksäkerhet i en allt tätare stad handlar det också om trygghet. Godsleverantörer uttrycker att det finns en otrygghet i att leverera gods i Umeå. Deras arbetsmiljö är våra gator och torg, där stadens medborgare finns stora delar av dygnet. En upplevd trygghet är minst lika viktig att planera för. Arbetet med att skapa platser där alla, oavsett ålder, kön och etnicitet har möjlighet att känna sig trygga och säkra, är vår målsättning även när det gäller gods. Likväl handlar det om ett förändrat beteende vad gäller inköp och leveranser.

Olyckorna mäts i STRADA och kommer att följas upp årligen i Umeå kommuns trafikdatabasrapport.

Olyckstyp	Antal skadade personer och skadans allvarlighet			
	Död	Allvarligt skadad ISS > 8	Måttligt skadad ISS 4–8	Lindrigt skadad ISS 1–4
Singel (motorfordon)	1*			1
Möte (motorfordon)	2	2	5	22
Omkörning (motorfordon)		1		10
Upphinnande (motorfordon)		1	2	80
Avsvängande (motorfordon)		1	2	16
Korsande (motorfordon)	1	5	2	13
Cykel - motorfordon			2	5
Fotgängare - motorfordon			2	1
Övrigt				1
<b>Skadade personer</b>	<b>4</b>	<b>10</b>	<b>15</b>	<b>149</b>

\* Polisrapporterad dödsolycka

## Inriktningssmål 3: Medför en minskning av miljö- och hälsopåverkan från transporter

### Effektmål

- Godstrafikens bidrag till stadens utsläpp och halter av luftföroreningar (NOx/NO<sub>2</sub>, SOx/SO<sub>2</sub>, CO<sub>2</sub> och luftburna partiklar) ska minska.
- Godstrafiken i Umeå ska vara tyst och energisnål.

### Indikatorer

- Andel tunga fordon som ej uppfyller gällande krav för miljözonsbestämmelserna, då de körs inom miljözonen.

In mot Umeå centrum utgör den tunga trafiken cirka 6 procent<sup>4</sup> av det totala trafikflödet, men bidrar till en betydligt större del av luftföroreningarna och trafikbullernivåerna. Därför är godstrafiken med dess tunga fordon ett viktigt område att beakta för att uppnå målen om utsläpp och energianvändning i Umeå kommuns översiktsplan. För att underlätta bebyggelseplaneringen och förtätningen i Umeå måste vi jobba för att reducera luftföroreningar och därtill kopplade miljökvalitetsnormer och buller. Detta för att inte minst skapa en förbättrad livsmiljö för boende längs Umeås gator.

Efterlevnaden av miljözonen följs i dagsläget inte upp, det innebär att vi inte vet effekterna av den befintliga miljözonen idag. Det är numera enklare för polisen att kontrollera om tunga fordon uppfyller kraven, eftersom det enbart är motorns ålder och euroklass som avgör om fordonet får färdas i miljözon och inte som tidigare, bränslet i tanken. I och med den uppföljning som kommer att genomföras till följd av detta program kommer vi att få en uppfattning om efterlevnad samt möjliga effekter av utökande av zonen.

Indikatorn tas fram utifrån trafikräkningar samt uppgifter från Umeå kommuns organisation.

---

<sup>4</sup> Baserat på ett snitt av trafikmätningar in mot Umeå centrum för åren 2014–2017.

## 6. Insatsområden och åtgärder

För att beskriva hur Umeå kommun ska uppnå de olika inriktningsmålen och deras respektive effektmål har fyra insatsområden, med ett antal åtgärder kopplade till sig, arbetats fram. Insatsområdena presenteras sammanfattat nedan. Varje insatsområde kan höra samman med flera olika inriktningsmål. Tanken med insatsområdena är att de sammanfattar olika satsningar, detta ska tydliggöra vilka satsningar som behövs för att uppnå godstrafikprogrammets mål. Varje insatsområde har åtgärder kopplade till sig.

### Insatsområden

1. Skapa förutsättningar för en attraktiv stad genom säkra och effektiva godsleveranser
2. Arbeta för att gods ska transporteras med förnybara bränslen samt vara rena, tysta och energisnåla.
3. Utveckla godstrafiken i Umeå genom samverkan med externa aktörer
4. Godstrafiken ska ha en naturlig roll i den framtida stadsutvecklingen (internt)

### Insatsområde 1: Skapa förutsättningar för en attraktiv stad genom säkra och effektiva godsleveranser

Insatsområde 1 berör inriktningsmål 1, 2 och 3.

#### Åtgärder

- Se över bestämmelser för varuleveranser med avseende på begränsningszoner, fysisk utformning och stråk.
- Utredda lastplatsers lägen i Umeå centrum för att öka trafiksäkerhet och effektivitet.
- Ta fram riktlinjer/policy för lastplatser.
- Fortsätta med informationskampanjer gällande trafikregler där gods är inblandat.
- Beakta trafiksäkerheten och tillgängligheten för godstrafiken och avfallshanteringen i planeringsprocessen.



Lastplats Rådhusplanaden. I bakgrunden syns ombyggnation av kvarteret Fabriken. Leveranser till byggarbetsplatser allt viktigare i och med Umeås förtätning. Foto: Fredrik Larsson.

## Bestämmelser för varuleveranser

Utifrån de problemspekter som togs upp i inledningen såsom luftproblem, buller/vibrationer, trafiksäkerhet, gaturummets attraktion och ytkonkurrens är den övergripande bilden att lösningarna för godstrafik i centrala Umeå fungerar bra. Det finns dock vissa områden/platser där lösningen inte är tillfredställande, främst kopplat till trafiksäkerhet men det finns beröringspunkter mot flera av de andra aspekterna, främst den fysiska miljön.

Det område som har störst problem med en icke tillfredställande trafiklösning är Renmarkstorget där det bl.a. finns godsmottagningar som inte går att nå på annat sätt än via själva torgytan och dit tunga fordon behöver få tillträde. Här finns egentligen inget annat alternativ än att styra fordons- trafikerna via tidsfönster och det primära

är att skapa en lösning som styr den tunga trafiken till tider då påverkan på trafiksäkerhet och miljö minimeras. Här bör det utredas åtgärder både på kort och lång sikt.

Stor del av de problem/störningar som förekommer har sin grund i en brist på respekt för de lösningar och regler som styr när, var och hur fordon har tillträde till olika delar av centrum. En förklaring kan givetvis vara att innerstaden varit under stor förändring under de senaste åren med en hel del tillfälliga lösningar samt stor trafik till de pågående projekten.

Det finns även en otydlighet i regelverket som måste ses över och anpassas mot den framtida utformningen av torgytorna samt gågatan. Eftersom förändringen av Umeås centrala delar kommer att göras etappvis kommer det att ta flera år innan den slutliga utformningen av Umeås centrum blir klar vilket försvårar utformningen av regelverket. Det är därför viktigt att i ett tidigt skede skapa en övergripande idé om hur trafiklösningarna för hela torgområdet inklusive anslutande gator bör utformas för att få en bra helhetslösning över tid. Med det menas att Umeå kommun måste lämna öppet för att se framtida godstransportlösningar med annat än med bil och lastbil. Cyklar och autonoma fordon kan komma att spela en viktig roll i centrumets framtida godsflöden.

Exempel på kortsiktiga lösningar kan vara åtgärder kopplade mot skyltning, fysiska hinder och informationsinsatser. Övriga platser som lyfts fram i nulägesbeskrivningen är Storgatan, Nygatan, Skolgatan och Vasagatan.

## Beteendepåverkan

Beteendepåverkan är precis som inom övriga trafikslag viktigt även när det gäller gods.

Precis som vi försöker få flera att välja hållbara färdmedel måste vi jobba med attityder kring godstrafiken i staden både hos våra medborgare men även hos våra godsleverantörer. Som medborgare i en stad ska det finnas en förståelse för att godset måste in till staden. Likaså måste godsleverantören förstå att staden också är till för våra medborgare att bruka och vistas i. Det måste finnas en balans däremellan och här kan beteendepåverkan spela en stor roll. Genom medvetna kampanjer kan vi hjälpas åt att påverka attityder samt våga testa nya metoder eller färdmedel att leverera gods med (lådor, elbilar osv). Umeå kommun ska vara aktiva i arbetet med detta.



Lastplats Järnvägstorget. Foto: Fredrik Larsson.



Information via gods nätverket till godsmottagare för att underlätta leveranser på olika sätt är också en viktig del, likaså beteendet hos medborgare när det gäller e-handel och hur det påverkar staden och dess funktioner. Tillsammans ska vi jobba aktivt med beteendepåverkan gällande hur man inom olika näringslivssektorer jobbar med avfallshanteringen. Arbetet med att minimera mängden avfall är viktigt, med hjälp av exempelvis avfallstrappan<sup>5</sup>.

## Godsleveranser och avfallshantering – en viktig fråga i planeringsprocessen

Det är främst utrymmet i den förtätade staden som försvårar situationen för mycket gods och inte minst för hanteringen av ökade avfallsmängder. Den lösning som ofta kommer upp först är ändrad trafikreglering, men det är viktigt att lyfta blicken och inte bara fokusera på detta utan även se problemet i ett större perspektiv. Det är viktigt att beakta frågeställningarna kring såväl avfallshanteringen som distributionstrafiken i planeringsprocessen. Det gäller både i detaljplane- och bygglovs-skedena samt vid ombyggnad av befintliga gator. För att bygga rätt från början krävs ökad kunskap och nytänkande i dessa frågor hos arkitekter, trafikplanerare, bygglovshandläggare, byggherrar med flera.

Avfallshanteringen är en viktig del av citylogistiken och sker genom insamling av olika fraktioner. Vakin (f.d. Umeva) ansvarar för insamling av hushållsavfallet i Umeå kommun, samtidigt som andra aktörer hämtar verksamhetsavfall och avfall med producentansvar för t.ex. förpackningar, tidningar och elektronikskrot. NOA 11 är ett viktigt stöd i processen och det är viktigt att den uppdateras kontinuerligt.

För de befintliga miljöerna gäller det att arbeta i samråd med berörda parter för att lösa de problem som identifieras.

## Insatsområde 2: Arbeta för att gods ska transporteras med förnybara bränslen samt vara rena, tysta och energieffektiva

Insatsområde 2 berör inriktningsmål 1 och 3.

### Åtgärder

- Verka för skärpta krav vid upphandling av Umeå kommuns godstransporter, gällande förnybara bränslen, emissioner, buller och energieffektivitet.
- Utredda möjligheten och behovet av utökade miljözoner.
- Utredda möjligheten till differentierade och utförligare mätmetoder för godstrafik.

### Upphandling

Umeå kommun är en stor godsmottagare som har verksamheter spridda över hela kommunen. Att vara en aktiv och medveten part i samband med upphandlingar påverkar valet av fordonsflotta hos transportörerna. I dagsläget upphandlar Umeå kommun i stor utsträckning varan men inte transporten. Upphandlingen är en strategiskt viktig åtgärd som ger en snabb effekt mot en omställning till renare fordon. Genom upphandlingen kan kommunen säkra rådighet över hög miljöprestanda. Här kan Umeå kommun lära av hur andra kommuner i Sverige och Europa jobbar till exempel med funktionsupphandling. Därför är Umeå kommun en viktig pusselbit för en framtida fossilfri, tyst, ren och energieffektiv godsdistribution.

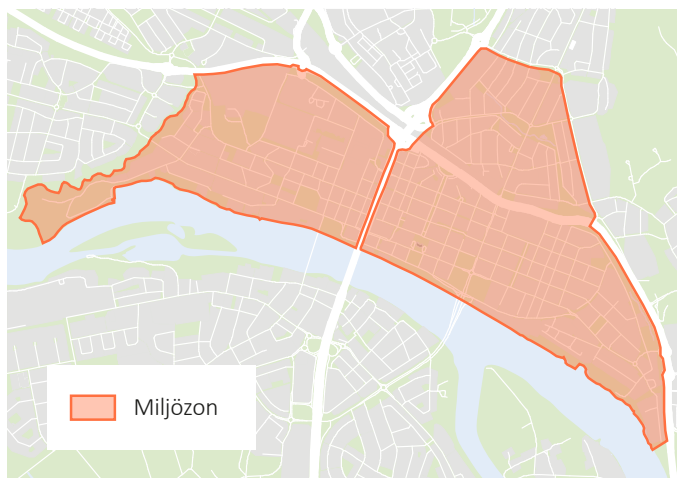
### Miljözon

En av åtgärderna för att lösa luftmiljöproblematiken i de centrala delarna av Umeå är den nu pågående utbyggnaden av ringleden kring Umeå. I och med att ringleden färdigställs år 2022 finns möjligheter att utvidga miljözonen. Det är viktigt för Umeå kommun att följa utvecklingen av miljözon som instrument, för att på så sätt få godstransporterna mera rena, tysta och energieffektiva.

<sup>5</sup> Avfallstrappan bygger på fem steg; förhindra; återanvänd; återvinn; utvinn energi och deponera.



Transportstyrelsen har 2017 lämnat förslag på att personbilar, lätta lastbilar och lätta bussar ska kunna inkluderas i bestämmelserna om miljözonen som idag endast gäller tunga fordon. Myndigheten föreslår två nya miljözoner, klass 2 och klass 3. Om lagstiftningen ändras och möjliggör detta kan bestämmelserna om miljözonen i Umeå komma att justeras om det visar sig nödvändigt för att förbättra luftkvaliteten ytterligare.



Karta Miljözon Umeå.

## Mätmetoder

I nuläget finns det få möjligheter att på ett säkert och effektivt sätt mäta och därmed följa upp gods- trafik och dess påverkan. Nationellt pågår en översyn samt ett arbete att ta fram nya mätmetoder. Umeå kommun ska vara en delaktig part i detta.

## Insatsområde 3: Utveckla godstrafiken i Umeå genom samverkan med externa aktörer

Insatsområde 3 berör inriktningsmål 1 och 3.

### Åtgärder

- Fortsatt samverkan i godsnätverket för Umeå centrum.
- Lyfta godsfrågor i andra nätverk där Umeå kommun är representerad.
- Upprätthålla täta kontakter mellan planerare och beslutsfattare på olika nivåer (stat/region/kommun)

### Godsnätverket för Umeå centrum

Ansvar för att godstrafiksektorn utvecklas ligger hos många aktörer, däribland kommunen. Erfarenhet från andra städer visar att samarbeten och nätverk är ett bra sätt att arbeta kring dessa frågor. I och med Urbact-projektet Freight Tails har ett godsnätverk skapats som har träffats på regelbunden basis under programmets uppbyggnad. Umeå kommun avser att fortsätta med det. Medlemmarna kommer från olika delar av distributionskedjan såsom åkerier, fastighetsägare, handel, restauranger och avfallshantering.

Deltagarna representerar sin del av kedjan och inte sitt enskilda företag eller organisation. Gruppen träffas två gånger per år. Syftet med nätverket är att sprida kunskap och förståelse om citydistribution mellan de olika aktörerna samt vara rådgivande. Det finns utrymme för att ta upp aktuella frågor kring gods, det kan även finnas utrymme att testa nya metoder och innovationer för att i slutändan komma

fram till bättre lösningar för godset som ska in och ut ur staden. Gruppen kan också användas för att följa upp och mäta utveckling och attityder i branschen för de mål som sätts upp i detta program.

De närmaste förebilderna finns Göteborg och Malmö där har denna konstellation fungerat väl under ett flertal år. Ute i Europa finns många exempel på godsnätverk.

### Utökad samverkan kring godstrafik

I visionen om Umeå som en hållbar och attraktiv stad för såväl medborgare som näringsliv är stadskärnans attraktivitet viktigt, bra lösningar för godstrafiken är därför av stor vikt. Frågorna är relativt komplexa med många berörda intressegrupper som ofta har olika uppfattningar om hur lösningarna ska se ut. För att få en allsidig belysning och för att hitta lösningar som är hållbara över tid bör diskussionen föras i ett vidare sammanhang.



Samverkan. Foto: Umeå kommun.

Det är därför viktigt att Umeå kommun i samband med övriga nätverk och samverkansuppdrag lyfter vikten av godstrafiken för att få en levande och attraktiv stad. Här är några viktiga samarbetspartners; Trafikverket, Länsstyrelsen, Sveriges kommuner och landsting och inte minst andra kommuner.

## Insatsområde 4: Godstrafiken ska ha en naturlig roll i den framtida stadsutvecklingen

### Åtgärder

- Införa rutiner i Umeå kommun gällande gods och avfallshantering vid framtagande av detaljplaner samt vid bygglovshantering
- Temadag gods
- Beakta utsläpp av luftföroreningar och buller från gods och avfallshandlingen i planprocessen

Denna strategi syftar till att öka medvetenheten kring/gällande gods frågor internt inom Umeå kommun. Det finns ett behov av utbildningsinsatser för de som jobbar i olika delar av planprocessen. Gods behöver medvetandegöras och därmed kunna prioriteras rätt i planprocessen, idag "klumpas" den ihop med biltrafik. Variationen inom gods kräver olika åtgärder, genom att skapa goda förutsättningar minskar även de negativa konsekvenserna för miljö och hälsa som påverkas av godstrafiken. Det är viktigt att se de olika delarna i godsledningen och därmed skapa goda förutsättningar som gynnar hela staden. Ökade insatser i frågan skulle bidra till att egna kunskapsbrister i ämnet uppmärksammas.

## 7. Genomförande av åtgärder

Åtgärder som tas upp i godstrafikprogrammet ska genomföras enligt tabellen nedan. Inför varje års budgetarbete så görs avvägningar mellan de prioriterade insatserna. Detaljerad tidplan samt resursbehov tas då fram för respektive åtgärd. Programmet följs upp vart tredje år. Återrapportering sker till Tekniska nämnden.

Nytt program tas fram var femte - sjätte år beroende på hur arbetet med programmet fortskrider och ska vara kopplad till budget för genomförande av olika projekt och åtgärder. Detta program är en del av Umeå kommuns arbete med gods. Ett mer omfattande program som täcker hela kommunen saknas i dagsläget.

Åtgärd	Genomförandetid	Ansvarig/-a*	Andra aktörer
Se över bestämmelser för varuleveranser med avseende på begränsningszoner, fysisk utformning och stråk	2019–2020	<b>GoP</b>	Godsnätverk
Utreda lastplatsers läge i Umeå centrum för ökad trafiksäkerhet och effektivitet	2018	<b>GoP</b>	Godsnätverk
Ta fram riktlinjer/policy för lastplatser	2018–2019	<b>GoP</b>	Sveriges Åkeriföretag Norr
Fortsätta med informationskampanjer gällande trafikregler där gods är inblandat	Hela programperioden	<b>GoP</b>	Godsnätverk
Beakta trafiksäkerheten och tillgängligheten för godstrafiken och avfallshanteringen i planeringsprocessen	Hela programperioden	<b>DP, BL, GoP, Öpl</b>	Vakin
Beakta utsläpp av luftföroeningar och buller från godstrafiken och avfallshanteringen i planprocessen.	Hela programperioden	<b>DP, BL, GoP, Öpl</b>	Vakin
Verka för skärpta krav för Umeå kommuns transporter gällande tysta och energisnåla fordon	2019–2025	<b>UB, MoH</b>	Godsnätverk
Utreda möjligheten och behovet av utökade miljözoner	Hela programperioden	<b>MoH, GoP, Öpl</b>	Godsnätverk, Polisen
Utreda möjligheten till differentierade och utförligare mätmetoder för godstrafik	2018–2019	<b>GoP, MoH</b>	
Fortsatt samverkan i godsnätverk för Umeå kommun	Hela programperioden	<b>GoP</b>	Godsnätverk
Lyfta godsfrågan i andra nätverk där Umeå kommun är representerad	Hela programperioden	<b>Öpl, GoP, MoH</b>	
Upprätthålla täta kontakter mellan planerare och beslutsfattare på olika nivåer (stat/region/kommun)	Hela programperioden	<b>Öpl, GoP, MoH</b>	
Införa rutiner internt gällande gods och avfallshantering vid framtagande av detaljplaner samt vid bygglovshantering	2019	<b>DP, BL, GoP</b>	Vakin
Godstrafikprogrammet och dess mål ska följas upp vart tredje år	2021, 2024, ....	<b>GoP</b>	
Temadag gods	2019	<b>GoP, DP, BL, Öpl, MoH</b>	Godsnätverk

\*Huvudansvariga i fet stil

GoP=Gator och parker, MoH=Miljö och hälsoskydd, DP=Detaljplanering, BL=Bygglov, Öpl=Övergripande planering, UB=Upphandlingsbyrån

Gator och parker svarar för den samlade uppföljningen av åtgärderna ovan.



Godsleverans med drönare. Vanligare i framtiden? Foto: istockphoto.com.

## 8. Framtiden

Stadskärnornas roll och betydelse har under de senaste 20 åren förändrats och är under ständigt utveckling. Centrum är idag mycket mera än handel, stadskärnor tenderar att i större utsträckning än förut handla om upplevelser och möten. En förändrad användning medför ett förändrat konsumtionsmönster och därmed ställs andra krav på godstransporter. Detta syns redan idag inte minst inom den cirkulära ekonomin<sup>6</sup>.

Framtiden är inte så långt borta, teknikutveckling på fordonssidan går mycket snabbt. Autonoma fordon och eldrivna fordon är på stark fram marsch. På sikt kanske Umeå behöver centraler för autonoma lastbilar i utkanten av staden? Från samlastningscentralerna kanske andra energieffektiva fordon tar vid såsom cykel och eldrivna fordon? Umeå kommun vet inte vars teknikutveckling kommer att ta vägen, kommunens roll blir att försöka förbereda och vara öppen för nya möjligheter och lösningar i planeringen.

Umeå står redan idag inför stora omvandlingar, inte minst av transportrummet, nya möjligheter öppnas i samband att ringleden runt staden färdigställs. Idag finns ett stadsutvecklingsprogram med mål om att förbättra luftkvaliteten samt bygga mera stad, som visar vägen för de gamla Europavägarna genom staden. I och med detta har nya prioriteringar gjorts som påverkar framkomligheten för motorfordons- trafik. Godsets flöde i staden kommer påverkas av detta.

I ett framtida godstrafikprogram för hela Umeå kommun ska hela godsledjan tas med. Viktigt här är att jobba med kopplingen mellan fjärrgodstrafik och citylogistik. Inom en period av fem år bör ett program för hela kommunen finnas för att kunna fånga framtiden med dess utmaningar inom gods.

---

<sup>6</sup> Cirkulär ekonomin – att kunna ta tillvara på råvaror och resurser istället för att kasta bort dem efter användning. Begreppet kan också beskrivas inom ramen för samägande/nyttjande.

## 9. Källor

### Externa källor

Handbok för godstransporter (Sveriges kommuner och landsting (SKL) och Trafikverket, 2011)  
Styrmedelsbiblioteket, verktyg för gods i tätort (SKL, 2015)  
Kartläggning av leveranstrafik i tätort (SKL, 2015)  
Godstrafikprogram för Malmö (Malmö stad 2014)  
En strategisk inriktning för bättre leveranstrafik 2014-2017 (Stockholm stad, 2014)  
Trafikstrategi för Göteborg – underlagsrapport Godstransporter målbild 2035 (Göteborgs stad, 2013)

### Nätverk

Freight TAILS – nätverksmöte, <http://urbact.eu/freight-tails> (maj 2016-maj 2018)  
Godsnätverk för Umeå centrum

### Politiska dokument, Umeå kommun

Översiktsplan Umeå kommun (Umeå kommun, 2018)  
Översiktsplan Umeå kommun – fördjupning för Umeå (Umeå kommun, 2018)  
Umeå kommuns översiktsplan ÖPL98 (Umeå kommun, 1998)  
Översiktsplan för Umeå kommun – Fördjupning för de centrala stadsdelarna (Umeå kommun, 2011)  
Översiktplan Umeå kommun, samrådshandling (Umeå kommun, 2017)  
Översiktplan Umeå kommun – fördjupning för Umeå, samrådshandling (Umeå kommun, 2017)  
Innanför ringleden – Stadsutvecklingsprogram, samrådshandling (Umeå kommun 2017)  
Cykeltrafikprogram för hållbar utveckling (Umeå kommun, 2009)  
Parkeringsprogram (Umeå kommun, 2013)  
Trafiksäkerhetsprogram – Vägen mot ett trafiksäkrare Umeå (Umeå kommun, 2014)  
Aalborgåtaganden för en hållbar stadsutveckling  
Fossiloberoende fordonsflotta år 2030, (Umeå Kommunfullmäktige, 2016)  
Renare luft i Umeå – Åtgärdsprogram för att uppfylla miljökvalitetsmål för kvävedioxid (Umeå kommun 2015)  
Åtgärdsprogram mot buller (Umeå kommun, 2013)  
Åtgärdsplan för minskade utsläpp av växthusgaser (Umeå kommun, 2009)  
Energiplan 2003 (Umeå kommun, 2003)  
Avfallsplan 2020 (Umeå kommun, 2010)  
Lokala miljömål (Umeå kommun, 2008)



## Bilaga

# Freight TAILS – en del av URBACT III familjen

Umeå Kommun blev i juni 2016 antagen som partner i ett URBACT-program som heter Freight TAILS som har godstransporter inom stadsmiljö som övergripande tema.

EU delfinansierar ett program som heter URBACT som har samverkan som grundidé. Genom att skapa grupperingar med yrkesaktiva från hela Europa vill man överföra och utveckla kunskap för hållbar stadsutveckling. Programmet har genomförts i ett antal omgångar med olika övergripande teman.



Foto: Umeå kommun

Freight TAILS Action Planning Network tar upp de utmaningar som snabbt ökande godsrörelser medför, inom ramen för all stadslogistik. Godstransporter upplevs oftast ha en negativ påverkan på städer – godsleverans på väg ökar som upplevs stora, bullriga och förorenande samt att de tenderar vara dieselfordon. Projekt ska utveckla skräddarsydda strategier för godshantering med hjälp av Urbacts Integrated Action Planning metoden för att pro-aktivt stödja växande städer i Europa. Samtidigt verka för att minska koldioxidutsläppen i samband med godstransporter i städerna och stimulera låga koldioxidutsläpp i den urbana godssektorn. Handlingsplaner tas fram för att utveckla hållbar stadslogistik.

Huvudansvarig är Westminster Cross River Partnership (London Storbritannien) som är en organisation inom Londons stadsförvaltning. Förutom Umeå ingår nedanstående städer som partners i programmet.

- Parma, Italien
- Suceava, Rumänien
- Maastricht, Nederländerna
- Gdynia, Polen
- La Rochelle, Frankrike
- Tallinn, Estland
- Brussels Mobility, Belgien
- Split, Kroatien

Vid sidan av arbetet i nätverket med övriga städer ska alla deltagande städer arbeta på det lokala planet i en fråga som har koppling till det aktuella temat. Även det lokala arbetet ska göras i form av ett samarbetsprojekt där berörda intressenter på hemmaplan ska medverka.

Umeå kommun har med stöd/hjälp av ett lokalt godsnätverk (ULG, Urban Local Group) jobba fram Godstrafikprogram för Umeå centrum. Syftet och målet med Godstrafikprogrammet har utarbetats tillsammans med nätverket.

Projektid för Freight TAILS är maj 2016 t.o.m. maj 2018.

Mera information om Freight TAILS finns på <http://urbact.eu/freight-tails>



**Creating more sustainable cities by  
collaborating with partners to reduce  
the impact of urban freight movements**

---

