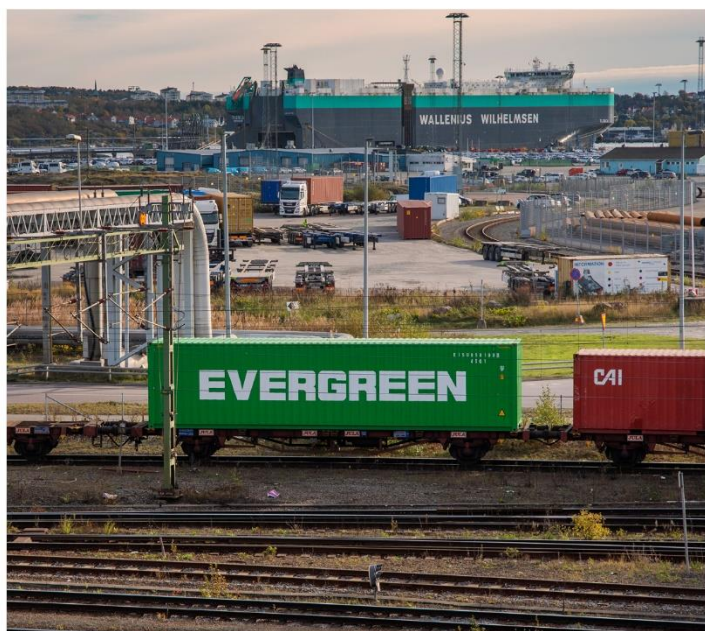


Göteborgs Stads SULP 2024–2030

**Sustainable Urban Logistic Plan
– för den framtida staden**



Dokumentnamn: Göteborgs Stads plan för ...

Beslutad av: [Nämnd/styrelse/befattning]	Gäller för: [Text]	Diarienummer: [Nummer]	Datum och paragraf för beslutet: [Text]
Dokumentsort: [Dokumentsort]	Giltighetstid: [Giltighetstid]	Senast reviderad: [Datum]	Dokumentansvarig: [Funktion]
Bilagor: [Bilagor]			

Innehåll

Inledning	5
Bakgrund	5
Syfte	5
Giltighetstid.....	6
Avgränsningar.....	6
Genomförande.....	8
Teoretisk metod	8
Beskrivning av arbetssätt.....	9
Koppling till styrande dokument	10
Genomförande och uppföljning	11
Utgångspunkter.....	13
Godstransporter – definition och begrepp	13
Kan staden växa utan fler godstransporter?.....	16
Godstransporter i framtiden	17
1. Klimatsmart och hållbart	17
2. Innovation och teknikutveckling	19
Strategiskt upplägg	22
Målbild	22
Mål och indikatorer	23
Strategiområden och strategier	25
3. Strategiområde 1: Tillgänglighet	25
4. Strategiområde 2: Mark och infrastruktur	26
5. Strategiområde 3: Livsmiljöperspektiv.....	27

6. Strategiområde 4: Innovation och teknikutveckling	28
7. Strategiområde 5: Samverkan och kommunikation	29
8. Målkonflikter	29
Ordlista	32

Inledning



Tidig morgon på Tyska bron.

Inledning

Bakgrund

Göteborgs Stad är i en kraftig expansion och i övergång från en stor småstad till en liten storstad och hela regionen växer. Tillväxten, både befolknings- och näringslivsmässigt, medför ett ökat behov av person- och godstransporter, både lokalt, regionalt, nationellt och internationellt. Med fler transporter och förändrade förutsättningar, som till exempel ändrade konsumtionsmönster och pågående stadsutveckling, ökar konkurrensen om utrymmet i transportsystemet. Trängselproblematiken har varit synlig sedan slutet av 2010-talet. År 2019 samlades transportörer i Göteborg i ett gemensamt upprop till kommunstyrelsen – ”Snart stannar Göteborg”. Transportörernas upprop grundades i en oro över framkomligheten för näringslivets godsleveranser. Detta upprop var startskottet till det strategiska arbetet med godstransporter.

Uppropet förstärkte samtidigt en politisk önskan om ett strategiskt arbete med godstransporter. Behovet hade bland annat konkretiserats i *Göteborgs Stads näringslivsstrategiska program 2018 – 2035 (NÄSP)* där det i handlingsplanen formulerades en aktivitet avseende ett styrande dokument för godsförsörjning. Bakgrunden är att Göteborg är utpekad som Skandinavians logistiknav (i NÄSP), där Göteborgs Hamn i stor utsträckning bidrar till Göteborgsregionens unika förutsättningar. Detta måste värnas om.

Vidare gavs trafikkontoret i uppdrag av trafiknämnden, i enlighet med kommunfullmäktiges budget 2022, att ta fram en godstransportplan för Göteborg. Resultatet av uppdraget är en Sustainable Urban Logistic Plan, en SULP, i syfte att säkerställa hållbar godsförsörjning för staden och omvärlden.

Det är viktigt att notera att detta arbete, utöver trängselproblematiken, också handlar om att hantera ett miljö- och klimatproblem. Genom att fokusera på både miljö, trängsel och livsmiljöperspektivet, strävar Göteborgs Stad efter att skapa en hållbar och effektiv transportlösning för framtiden. SULP:en och tillhörande handlingsplan möjliggör ett proaktivt arbete som främjar både näringslivet och stadsutvecklingen.

Syfte

Göteborgs Stads SULP är således framtagen utifrån behovet av en strategi för godstransporter. Den ska utgöra stöd i det dagliga arbetet för stadens förvaltningar och aktörer inom transportsektorn för att möjliggöra godsförsörjning i harmoni med utvecklingen av en robust, nära och sammanhållen stad. Godstransporternas framkomlighet behöver säkerställas genom optimering av tillgänglighet för olika trafikslag i tid och rum, exempelvis genom att styra flöden till länkar med lägre belastning och till tider på dygnet med generellt sett lägre trafikflöden.

Syftet är att förstå godstransporternas behov och att förtydliga hur godstransporterna ska bidra till de för stadsutvecklingen viktiga styrande dokument (översiktsplanen, miljö- och klimatprogrammet, näringslivsstrategiska programmet och jämlik stad) och de mål som

finns i dessa. Framför allt är det viktigt att specificera godstransporternas bidrag för att nå miljö- och klimatmålen.

Sammanfattningsvis skapar Göteborgs Stads Sulp 2024–2030 förutsättningar att säkra näringslivets transporter och stärka Göteborg som Nordens logistikcentrum genom hållbara transporter och proaktiv styrning för att skapa en hållbar, robust, nära och sammanhållen stad.

Till Sulp:en hör även en handlingsplan.

Giltighetstid

Denna Sulp gäller för perioden 2024–2030 och ligger därmed i linje med giltighetstiden för flera av Göteborgs Stads styrande dokument.

Avgränsningar

Sulp:ens strategier avgränsas inte enbart till åtgärder där Göteborgs Stad har ensam rådighet. De åtgärder som listas i handlingsplanen kräver samverkan inom kommunens förvaltningar och bolag såväl som med region, andra kommuner, näringsliv samt akademien. I handlingsplanen har valet ändå gjorts att inkludera dessa åtgärder då de är viktiga för godsförsörjningen och godstransporterna i regionen ur ett systemperspektiv. För de åtgärder där Göteborgs Stad inte har full rådighet är Sulp:ens uppgift att *verka för* ett genomförande av dessa.

Tyngdpunkten hos Sulp:en ligger inom de områden där Göteborgs Stad har rådighet men omfattar indirekt alla godstransportslag: väg, järnväg, vatten och det som är luftburet. Inom de områden där Göteborgs Stad inte är huvudman, exempelvis de statliga väg- och järnvägsnäten samt flyg- och sjötrafik, ligger fokus på att verka för att hitta lösningar i samverkan med andra aktörer.

Genomförande



Historisk atmosfär vid Kronhusbodarna.

Genomförande

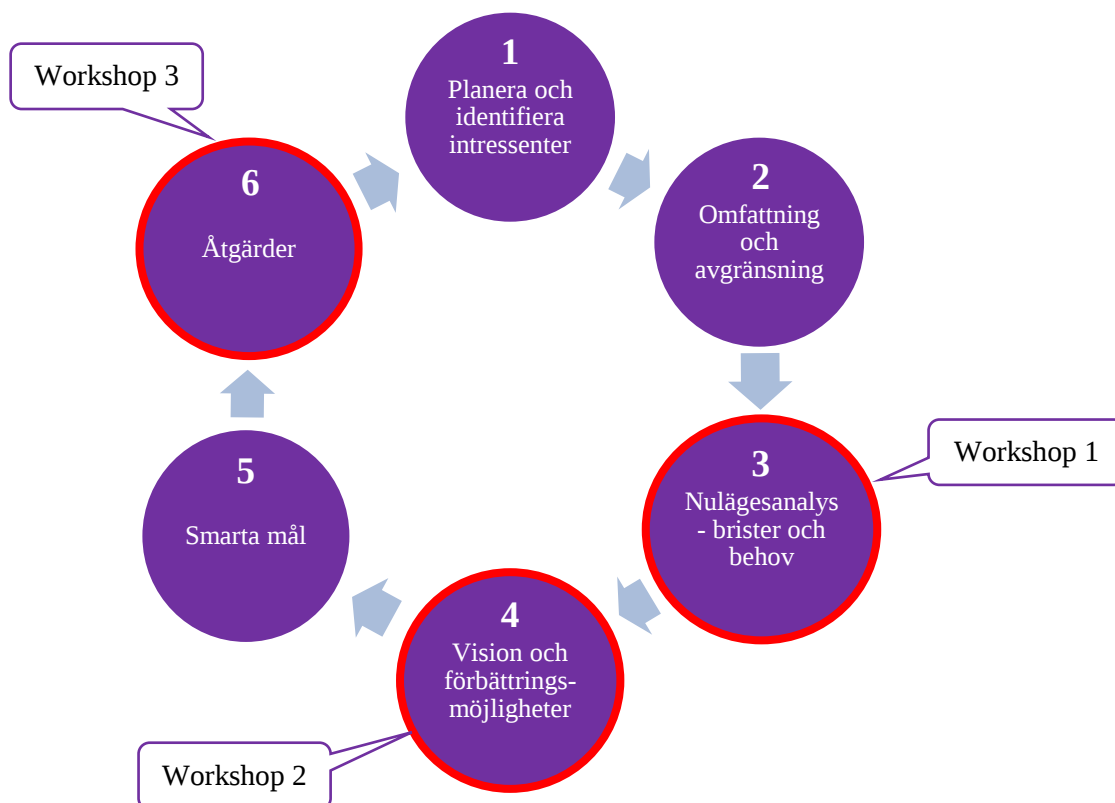
Göteborgs Stad har länge saknat ett strategiskt arbetssätt för att arbeta med godstransporter. Godstransporter finns överallt runt omkring oss och behövs för att staden ska fungera, för centrala funktioner och för stadens invånare som helhet. Det är avgörande att dessa transporter säkerställs och effektiviseras. För att uppnå detta är det därför viktigt att förstå behoven – också ur ett godstransportperspektiv.

I detta kapitel beskrivs den metod och arbetsprocess som använts för framtagandet av Göteborgs Stads Sulp.

Teoretisk metod

Förslag på hur lokala myndigheter kan arbeta med godstransporter i urbana miljöer hittas i Novelog, en EU-baserad metod som samlar alla riktlinjer för godstransporter i ett planeringsdokument, en Sulp – *Sustainable Urban Logistic Plan*. Metoden ger stöd i arbetet med att skapa förutsättningar för hållbara godstransporter i städer och många europeiska städer har på senare år använt denna metod för att ta fram en Sulp.

Metoden bygger på en process i sex steg där steg 1–3 har som syfte att skapa en kunskapsbas, att analysera rådande situation för godstransporter avseende problem och möjligheter samt att identifiera nyckelintressenter. I steg 4–5 formuleras visioner och mål. I steg 6 identifieras effektiva åtgärder och genomförbarhet samt potential för måluppfyllnad.



Figur 1. Illustration över de olika processtegen.

Beskrivning av arbetssätt

Göteborgs Stads Sulp är framtagen enligt metoden ovan och inkluderar godstransporter ur både citylogistik- och fjärrtrafikperspektivet, vilket är viktigt för att få ett helhetsperspektiv över godsförsörjningen. Arbetet har letts av en projektgrupp bestående av tjänstepersoner från stadsbyggnadsförvaltningen och stadsmiljöförvaltningen.

I de inledande delarna av arbetet har projektgruppen identifierat nyckelintressenter. För att fånga alla perspektiv har representanter från kommunala, regionala och statliga myndigheter, organisationer och bolag, näringsliv och akademi involverats.

Även Godsnätverket, ett nätverk som leds av Göteborgs Stad och som varit aktivt sedan 2005 med deltagare från näringslivet, offentlig sektor och akademi, har med sin Trippel Helix-form varit ett viktigt forum för arbetet. Nätverket samverkar kring godsrelaterade frågor och omfattar aktörer från transportbranschen, fastighetsbranschen, varuägare (till exempel Volvo, ICA, Dagab), akademien, Business Region Göteborg samt Göteborgs Stad.

Nyckelintressenterna har främst involverats i arbetsprocessen genom workshopar, och i vissa fall med individuella intervjuer. En serie om tre workshopar planerades som följt de olika Novelog-processtegen och representanter från nedanstående organisationer bjöds in:

- Stadens förvaltningar: Stadsbyggnadsförvaltningen, stadsmiljöförvaltningen, exploateringsförvaltningen och miljöförvaltningen, Kretslopp och vatten
- Kommunala bolag: Göteborgs Hamn, Business Region Göteborg, Göteborg Energi, Trafik Göteborg, Göteborgs Stads Leasing, Göteborg & Co
- Renova AB
- Västtrafik
- Regionala och nationella myndigheter: Västra Götalandsregionen, Göteborgsregionen, Trafikverket
- Kranskommuner: Kungsbacka kommun, Mölndals stad, Borås Stad, Härryda kommun

Den första workshopen genomfördes med syfte att förstå problemsituationen och att identifiera brister och behov. Efter workshopen sammanställdes och analyserades resultaten från gruppdiskussioner. Det analyserade resultatet bearbetades och formulerades som ett antal fokusområden, vilka senare utgjorde utgångspunkten för workshop 2.

Den andra workshopen genomfördes med syfte att tillsammans ta fram ett underlag utifrån vilket det kunde formuleras förslag till målformuleringar och avgränsa ämnesområden för strategier och insatsområden. Workshopen resulterade i ett material som utgjorde grunden för formuleringen av mål och strategier.

Den tredje workshopen genomfördes med syfte att ta fram förslag till åtgärder för genomförandet av Sulp:en och dessutom att identifiera lämpliga indikatorer för att mäta måluppfyllnad utifrån genomförda åtgärder.

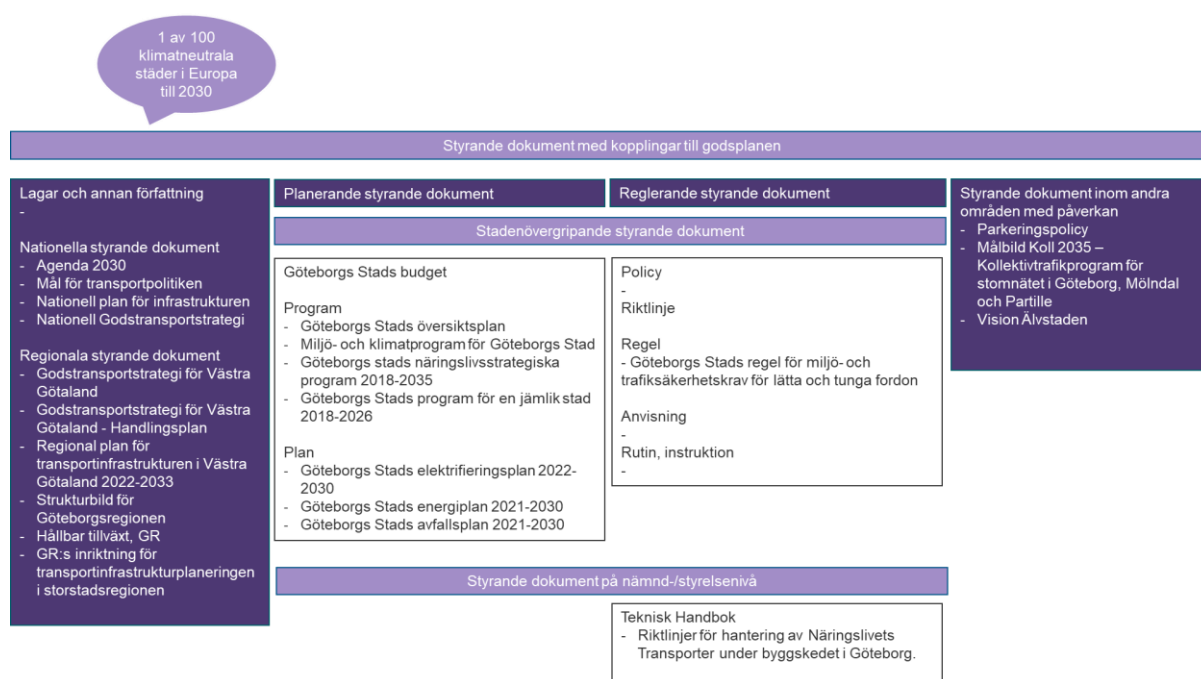
För att särskilt fånga näringslivets perspektiv genomfördes det även en workshop med Godsnätverket. Syftet med workshopen var att få aktörernas syn på problembild, brister och behov och att tillsammans diskutera möjliga strategiområden och åtgärder.

Koppling till styrande dokument

Parallellt med att identifiera och involvera nyckelintressenter har det också varit viktigt att förstå ramverket, vad det finns att förhålla sig till inom stadens mål och visioner. Godstransporterna ska passa in i helheten och sträva mot de mål som redan finns kopplat till stadsutveckling, miljö- och klimatomål, med flera.

Nedan figur visar en sammanställning på de styrande dokument, både planerande och reglerande, som har granskats i syfte att fånga vad som kopplar an till godstransporter och som sätter ramverket för Sulp:en. Utöver stadens styrande dokument har också nationella och regionala program beaktas.

Figuren är hämtad från *Sammanställning av styrande dokument och mål*.



Figur 2. Styrande dokument med kopplingar till Sulp:en

Efter genomgång av Göteborgs Stads styrande dokument har fyra dokument identifierats som viktiga ramverk: översiktsplan, miljö- och klimatprogrammet, näringslivsstrategiska programmet och program för en jämlik stad.

I avsnitt *Strategiområden och strategier* ges en tydligare redovisning av vilka antagna mål i de identifierade styrande dokumenten som kopplar an till godstransporter och hur godstransportstrategier formulerats som relaterar till dessa mål.

Genomförande och uppföljning

Stadsbyggnadsförvaltningen är ansvarig för Göteborgs Stads Sulp. Tillsammans med stadsmiljöförvaltningen har arbetet letts med att ta fram Sulp:en. Förvaltning och uppföljning leds framöver av stadsbyggnadsförvaltningen.

Sammanställt material har förankrats genom ett remissförfarande där följande parter aktivt har gett återkoppling: stadsmiljöförvaltningen, exploateringsförvaltningen och miljöförvaltningen, Göteborgs Hamn, Business Region Göteborg, Göteborg Energi, Kretslopp och vatten, Trafik Göteborg, Göteborgs Stads leasing, Göteborg & Co, Renova AB, Västtrafik, Västra Götalandsregionen, Göteborgsregionen, Trafikverket, Kungsbacka kommun, Mölndals stad, Borås Stad och Härryda kommun.

Till Sulp:en hör också en handlingsplan som innehåller konkreta åtgärder som ska bidra till Sulp:ens genomförande. Handlingsplanen kommer att revideras med cirka två års intervall. Revideringarna möjliggör att handlingsplanen hållas levande och kan fånga nya behov och teknikutveckling.

Effekter av genomförda åtgärder kommer regelbundet att följas upp med ansvariga och berörda aktörer. Uppföljning sker också årligen i Göteborgs Stads rapport *Trafik- och resandeutveckling*.

Utgångspunkter



Soluppgång över Stora hamnkanalen.

Utgångspunkter

I detta kapitel ges en överblick över godstransporter och trafiksystemet i nuläget samt hur staden kan se ut i framtiden: utmaningarna och vad som behövs för att säkerställa godstransporterna i stadsutvecklingen.

Godstransporter – definition och begrepp

Enligt Plan och bygglagen (2010:900) är den allmänna definitionen av godstransporter:

Godstransporter definieras vanligen som transporter där syftet i första hand är att förflytta gods eller varor. Transporter som exkluderas från begreppet godstransporter är till exempel egen hemkörning av varor från en butik och transporter där huvudsyftet är att förflytta personer. Godstransporter delas huvudsakligen in i två grupper: fjärrtransporter respektive distributions- och returtransporter. (PBL Kunskapsbanken Boverket)

En godstransport utgörs alltså av en förflyttning av ett gods/en vara, från en plats till en annan. Till fjärrtransporter räknas transporter av gods som går över längre avstånd och i regel handlar det om större volymer av gods. Godset kan transporteras med lastbil, tåg, båt eller flyg.



Bild 1. Lundbyleden

Citydistribution

Distributionstransporter kallas också citydistribution. Med citydistribution avses själva leveransen av varor till företag, konsumenter och offentliga verksamheter i stadskärnor och andra tätbebyggda områden. Även returtransporter från e-handeln inkluderas i citydistributionen liksom avfallstransporter och transporter av återvinningsmaterial. De två sistnämnda genererar många transporter – nödvändiga transporter som måste utföras regelbundet, ofta med tunga fordon.



Bild 2. Morgonleveranser i city

Citylogistik

Till skillnad från citydistribution är citylogistik ett bredare begrepp och beskriver den process som handlar om att genom samordnad planering och styrning hantera materialflöden i stadsmiljöer på ett resurs- och kostnadsoptimerat sätt. Citylogistik bidrar till minskad trafikbelastning och trängsel samt minskade utsläpp på stadens gator samtidigt som kundnyttan bibehålls.



Bild 3 Exempel på lastcykel

Bygg- och anläggningstransporter

Annat gods som transporteras är det som genereras inom bygg- och anläggningsverksamheter - bygg- och anläggningstransporter. Dessa inkluderar

materialförsörjning i form av byggmaterial, masstransporter, byggavfallstransporter och transporter av material som ska återbrukas.



Bild 4. Masstransport på vattenvägar

Samtliga av ovan nämnda godstransporter rör sig i vår stad och i trafiksystemet och omfattas av SULP:en. Trafiksystemet omfattar som helhet infrastrukturen i vägsystemet, järnvägssystemet, sjöfarten, samt flyget. Godstransporterna på väg utgör cirka 10 procent av den totala trafiken i vägtrafiksystemet och det är denna andel SULP:en fokuserar på.

Det går inte att helt och hållet skilja ut godstransporterna utan att ta hänsyn till hela systemperspektivet. Därför är det i vissa delar nödvändigt att förtydliga hur godstrafiken och annan trafik påverkar och är beroende av varandra.



Bild 5. Hantering av hushållsavfall

Kan staden växa utan fler godstransporter?

År 2030 har Göteborgsregionen vuxit kraftigt och det bor upp emot 700 000 invånare i Göteborg och ytterligare nästan 400 000 personer i kranskommunerna. I Göteborg har antalet arbetstillfällen ökat med cirka 120 000 jämfört med 2018 enligt Göteborgs Stads näringslivsstrategiska program 2018–2035. Transportinfrastrukturen används av många – allt från boende, verksamma och besökare. Många reser varje dag inom samt till och från regionkärnan för arbete, studier, handel och nöjen, besök i vården och mycket annat – människor som går, cyklar, åker kollektivt eller tar bilen.

Näringslivet i Göteborg växer i takt med regionens tillväxt och medför etablering av mindre och medelstora företag, skolor, vårdinrättningar, butiks- och restaurangverksamheter med mera i staden. Detta skapar ett ökat behov av dagliga leveranser till fler platser i staden. E-handeln ökar och medför en växande andel leveranser till privatpersoner via ombud, paketboxar och hemleveranser vilket är en del av gods-försörjningen.

Industriverksamheter genererar transporter av material och färdiga produkter på väg, järnväg, till sjöss och med flygfrakt, där stor del är fjärrtransporter. I Göteborg planeras för flera stora nyetableringar av tillverkningsindustrier. Göteborgs Hamn hanterar merparten av allt gods som importeras och exporteras till Sverige men också stor andel av godset till övriga Skandinavien.

Näringslivets utveckling och en ständigt pågående stadsutveckling samt befolkningstillväxt kräver både nybyggnation och underhåll av befintligt fastighetsbestånd. Transporter av byggmaterial och masstransporter är ständigt närvarande i stadsmiljön.

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

Transportplaneringen kan underlättas och förändras genom innovation, teknikutveckling och reglering. Det kräver samverkan inom stadens förvaltningar och bolag, med regionen och andra myndigheter, med kranskommuner samt akademi och näringsliv. Omställningen av transportsystemet till fossilfritt och elektrifiering har fått genomslag och bidrar till hållbarhet, liksom nya planeringsförutsättningar.

Att hantera godsleveranser och avfall i harmoni med stadsutveckling i den nära, sammanhållna och robusta staden medför stora utmaningar. Utmaningar i att få en stad där människor vill bo, verka och vistas, samtidigt som godset får ta sin nödvändiga plats för att tillgodose alla människors, näringslivets och byggprojektens behov. Ju fler vi blir och ju tätare vi bygger den nära staden desto fler transporter krävs till butiker, restauranger och kaféer, skolor och vårdinrättningar, byggprojekt med mera. Därtill kommer transporter kopplat till den växande e-handeln och en alltmer omfattande

kollektivtrafik. Nödvändiga transporter som kräver tillgänglighet men som alla också riskerar att bidra till barriäreffekter.

Godstransporter i framtiden

Logistik handlar om att effektivisera flöden i leveranskedjan. Det är ett högst dynamiskt arbete och transportbranschen arbetar ständigt med effektiviseringar inom samlastning, fyllnadsgrad samt nyttjandegrad. Ett exempel på ökad nyttjandegrad är genom off peak-leveranser, där fordon nyttjas större del av dygnet, vilket innebär användning av färre fordon totalt.

Inom såväl fjärrtransporter som citylogistik och byggtransporter finns flera alternativa transportslag att nyttja. Hur dessa kan användas på ett effektivt sätt styrs av en rad olika faktorer, till exempel samhällsutveckling och teknikutveckling. Dessutom krävs en acceptans, förståelse och vilja till omställning från samhället. Användande av hubbar/mikroterminaler i kombination med exempelvis godscyklar skulle kunna möjliggöra mer hållbara transporter inom stadskärnan, men det krävs vissa förutsättningar. Hur omställningen av fordonsflottorna kan ske beror alltså på en rad omständigheter och förutsättningar i vår omgivning. I den här situationen har offentliga aktörer som Göteborgs Stad möjlighet att påverka och styra utvecklingen i önskvärd riktning.

De senaste årens världsomvälvande händelser, som satt fokus på och ifrågasatt robustheten i leveranskedjor med korta lagerhållningstider, kan i framtiden medföra förändringar i godshanteringen. Till exempel kan växande e-handel medföra förändringar i hanteringen av distributionen. I framtiden kan det också komma ökade behov kopplat till markytor för lagerhållning i beredskapssyfte.

I grund och botten behöver det finnas sunda affärsmodeller och ett regelverk med konkurrens på lika villkor som ger förutsättningar att utveckla fordonsflottan mot att bli mer hållbar. Det handlar om att få transportörer och transportköpare att se helhetsperspektivet och möjligheterna med att samverka och på så sätt optimera godstransporterna. SULP:en ska bidra till att möjliggöra att arbeta i denna riktning.

Klimatsmart och hållbart

Den pågående klimatkrisen innebär att hela transportsektorn måste ställas om för att nå klimatmålen på olika nivåer. I Göteborg finns ett övergripande mål för att uppnå klimatneutralitet till 2030. Målbilden stöds av olika politiska inriktningsdokument och viljeyttringar, på internationell, nationell och lokal nivå, till exempel Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram, 100 klimatneutrala städer och Klimatkontraktet. Inom Göteborgs Stad är miljö- och klimatprogrammet ett viktigt redskap i den omställning som pågår. Göteborgs SULP:s genomförande ska bidra till miljö- och klimatprogrammets måluppfyllnad.



Bild 6. Höst i Kungsparken

För att nå både Sveriges och Göteborgs klimatmål är en elektrifiering av transportsektorn viktig. Det sker en snabb utveckling av elektrifiering för både fordon och maskiner i alla segment. I städer ger elektrifieringen extra stora nyttor i form av minskat buller, kraftigt minskade lokala utsläpp och förbättrad arbetsmiljö. Men för övergången till ett elektrifierat transportsystem krävs en utbyggd laddningsinfrastruktur, inklusive infrastruktur för fossilfria bränslen, innan fordonen kan börja användas fullt ut. Elektrifieringen ställer stora krav på att lokala elnät klarar försörjningen. För detta krävs en bred samverkan mellan myndigheter, elnätsbolag och näringsliv både på en strategisk och operativ nivå.

Användandet av mindre elektriska fordon och godscyklar lämpar sig kanske mer i citydistributionen än fjärtrafiken. Ur ett hållbarhets- och livsmiljöperspektiv är det önskvärt att flytta över gods till andra typer av fossilfria transportmedel, men det finns alltid en balans mellan, storleken på fordonen och antal fordon som trafikerar vägnätet. För att möjliggöra att fler mindre fordon rör sig i staden krävs också ett system av hubbar vilket i sin tur kräver markytor/krav i markplanering. Angöring av större fordon kommer dock fortfarande att behövas.

Det kommer också behövas ytor för att säkerställa tillgången till olika typer av drivmedelsstationer för att både lokala och långväga transporter ska kunna ladda och tanka. Att det finns laddningsinfrastruktur och tankinfrastruktur för fossilfria bränslen är viktigt, inte bara för varutransporter utan också för exempelvis avfallshantering samt fordon och maskiner som används inom bygg och anläggning. Det är också en trygghet för chaufförer att det finns en tillgänglig drivmedelsinfrastruktur i tillräcklig omfattning.

När det gäller fossilfrihet avses förutom elektrifiering även alternativa bränsleslag som vätgas, HVO (hydrerad vegetabilisk olja), FAME (fettsyrametylestrar) och liknande. De alternativa bränslena ger lägre utsläpp av växthusgaser, men inte fördelar som till exempel minskat buller som är en viktig faktor i tätbebyggda områden. Framåt kan det parallellt med elenergi vara nödvändigt att ha en palett av alternativa bränsleslag som ersätter bensin och diesel för att kunna tillgodose det breda behovet av energi.

På operativ nivå arbetar Göteborgs Stad med att begränsa miljö- och klimatpåverkan genom reglering, exempelvis miljözoner, tidsstyrning, längdbegränsningar samt olika avgifter och skatter. För att få till en omställning krävs mer än bara regleringar. Det är också viktigt att förstå förutsättningarna för att kunna skapa möjlighet för snabbare omställning genom exempelvis utbyggnad av laddningsinfrastruktur, funktionella uppställningsplatser, satsningar inom järnväg och omlastningsplatser (intermodalitet).

Innovation och teknikutveckling

En innovation är något helt nytt eller en betydande förbättring som tillämpas på ett nytt sätt eller i ett nytt sammanhang. I Göteborgs Stads innovationsprogram beskrivs begreppet innovationshöjd till att stärka stadens förmåga att lyfta in och utveckla nya idéer. Det kan vara väl beprövad kunskap i andra delar av landet eller i världen, men som inte tidigare tillämpats i Göteborg. Innovation är ett lagarbete där samverkan mellan olika intressentgrupper är central för att nå resultat.

För att nå målet om klimatneutralitet till 2030 krävs en strukturerad arbetsmetodik som inkluderar innovationsarbetet. Innovation som bidrar till minskad klimatpåverkan skulle specifikt för godstransporter exempelvis kunna vara beslut om att förändra lastfordons drivmedel, att optimera transportsystem och att utveckla nya hållbara transportslag. Enligt miljö- och klimatprogrammet har Göteborgs Stad olika ansvar och mandat att förändra genom direkt rådighet, indirekt rådighet och rådighet genom påverkan, för att minska klimatpåverkan från godstransporter.



Bild 7. Innovationsprojekt med elektrifierad kollektivtrafik på Lindholmen

Faktorer som styr vilka innovationer som ska implementeras och realiserats är nytta, kostnad och bedömd tid från idé till genomförande. För att en innovation ska få genomslagskraft krävs engagemang, nyfikenhet och kunnande, tillsammans med fungerande affärsmodeller, tydligt ägarskap, rätt kompetensnivå och lagstiftning.

Omställning av transportsystemet kräver engagemang, mod och vilja att förändra samt samverkan inom och mellan aktörer. För att kunna främja innovation och förändringsarbete är upphandling i stadsutvecklingens olika skeden det viktigaste verktyget, så kallad innovationsdriven upphandling. Andra viktiga styrmedel är trafikreglering där kloka val bör göras vid förändring av lokala trafikföreskrifter.

Innovation och teknikutveckling är en snabb och ständigt pågående process som också drivs på av strömningar i samhället. Näringslivet ligger ofta i framkant i teknikutvecklingen och drivs till stora delar av vinstintressen. När det gäller innovativt arbete i offentlig sektor kan det många gånger se annorlunda ut då det inte finns samma konkurrenssituation som i näringslivet. Processerna inom offentlig förvaltning behöver på ett annat sätt ta hänsyn till en politiskt styrd organisation vilket gör att processen för att arbeta innovativt och anamma ny teknik tar längre tid. I innovationsprocessen ingår att testa och också göra fel.

Med SULEP:en vill Göteborgs Stad skapa utrymme för innovativt arbete, inte minst för att bidra till omställningen av transportsystemet. Staden arbetar med utveckling och innovation i samarbete med akademin och näringsliv i olika pilotprojekt.

Strategiskt upplägg



Äntligen snö på Haga Nygata.

Strategiskt upplägg

De styrande dokumenten för Göteborgs Stad, kopplat till stadsutveckling och den framtida staden, finns beskrivna inledningsvis i detta dokument. För att hantera glappet mellan nuläget och målen behöver åtgärder formuleras och vidtas för att driva utvecklingen mot måluppfyllelse.

Utifrån den problem- och behovsbild som konkretiserats under arbetsprocessen med att förstå godstransporternas behov och som beskrivs i avsnittet *Kan staden växa utan fler godstransporter?* har ett strategiskt arbete tagit vid, nämligen framtagandet av Göteborgs stads Sulp.

I detta kapitel beskrivs Sulp:ens strategiska upplägg: inledningsvis målbild, mål och hur de kopplar an till styrande dokumentets mål, följt av strategiområden och strategier.

Målbild

Göteborgs Stads ambition är att vara Nordens logistikcentrum med hållbar godsförsörjning som bidrar till bättre tillgänglighet, trafiksäkerhet, miljö och hälsa. Redan idag är Göteborg en strategisk punkt ur ett godsförsörjningsperspektiv kopplat till nationella och internationella flöden. Staden ligger i framkant gällande fordonsteknik och -utveckling och satsar mycket på innovation och samarbete med näringslivet.

Det är viktigt att verka för stadens fortsatta attraktivitet, såväl för industri och akademi som för näringsliv. Staden ska fortsätta växa och vara en plats med stor förståelse för godstransporter och med spetskompetens inom logistik, över flera sektorer. Även i framtiden ska Göteborg vara en plats för kunskapsutbyte och agera som en testarena för ny teknik och nya innovationer i tätt samarbete med näringsliv och akademi. Göteborgs Stad ska ha förståelse för godstransporternas behov i alla stadsutvecklingsskeden.

Utifrån visionen ovan har en målbild formulerats: *Göteborg – Nordens logistikcentrum med hållbar och innovativ godsförsörjning i den växande staden*. Sulp:ens målbild är formulerad för att fånga främst två olika perspektiv.

Det första perspektivet handlar om Göteborg som hamnstad. Göteborgs hamn har ett strategiskt läge och utgör en stark position som internationell logistiknod. Målbilden speglar stadens vilja att stärka hamnens utveckling och behovet av tillgänglighet för godstransporterna i det övergripande transportsystemet.

Det andra perspektivet är Göteborg som kärna i en befolknings- och näringslivsmässigt växande region. Målbilden speglar vikten av tillgänglighet för framför allt citylogistiken men också bygglogistiken i harmoni med den pågående stadsutvecklingen.

Göteborg – Nordens logistikcentrum med hållbar och innovativ godsförsörjning i den växande staden

Sulp:ens målbild ligger i linje med översiktsplanens målbild om en stadsutveckling för en robust, nära och sammanhållen stad. Den har också en koppling till

Näringslivsstrategiska programmets strategi 3: Infrastruktur och tillgänglighet, där en del handlar om att *Fortsätta utveckla Göteborg som Skandinaviens logistiknav, med Göteborgs Hamn och Landvetter Flygplats som centrala hubbar*. Figuren nedan visar strukturen för Göteborgs Stads Sulp med målbilden överst, följt av mål, strategiområden och strategier.

Målbild				
Göteborg – Nordens logistikcentrum med hållbar och innovativ godsförsörjning i den växande staden				
Mål				
Hållbara godstransporter med god tillgänglighet		Attraktiv stadsmiljö med minskad miljö- och klimatpåverkan		Attraktionskraft för näringslivet
Strategiområden				
Tillgänglighet	Mark och Infrastruktur	Livsmiljöperspektiv	Innovation och teknikutveckling	Samverkan och kommunikation
Strategier				
Att bättre nyttja kapaciteten i vägnätet genom att optimera och omfördela flöden.	Tillgodose tillgång till markytor kopplat till godsförsörjningens behov i alla stadsutvecklingsskeden.	Minska miljö och klimatpåverkan.	Nyttja datainsamling, mätning och analys för planering och måluppföljning.	Synliggöra godstransporternas behov i stadsutvecklingens alla skeden genom samverkan och kommunikation.
	Utveckla och samordna funktionella noder på strategiska platser i det övergripande vägnätet.	Verka för trafiksäker citylogistik.		
Främja framkomlighet genom styrning och reglering med hänsyn till hållbara affärsmodeller.	Säkerställa robusta transportsystem.	Minska barriäreffekter i den sammanhållna och nära staden.	Främja teknikutveckling, digitalisering och kompetensförsörjning.	Samordna övergripande planering på kommunal, regional och nationell nivå.

Figur 3. Sulp:ens struktur med målbild, mål, strategiområden och strategier. (Se sid 33 för större bild).

Mål och indikatorer

Godsperspektivet och godstransportsegmentet kopplar även an till flera satta mål i de fyra övergripande styrande dokumenten. I tabellen nedan ges en överblick över dessa.

STYRANDE DOKUMENT	MÅL SOM KOPPLAR AN TILL Sulp:EN
ÖP	1) Effektiv användning av befintlig infrastruktur 2) Tillförlitlig framkomlighet för godstransporter 3) Minskade negativa effekter av trafiken
NÄSP	1) Kompetensförsörjning och attraktionskraft Göteborg är en av de storstadsregioner i Europa som är bäst på att tillvarata kompetens och attrahera talang. 2) Samhällsplanering Göteborg är en av de storstadsregioner i Europa som erbjuder bäst förutsättningar för en hög och hållbar tillväxt. 3) Företagsklimat och innovationskraft Göteborg är en av de storstadsregioner i Europa som har bäst klimat för företagande och innovation
Miljö och klimat	1) Minska klimatpåverkan från transporter 2) Minska användningen av skadliga ämnen 3) Säkra en bra luftkvalitet för göteborgarna 4) Säkra en god ljudmiljö för göteborgarna

Jämlik Stad	1) Skapa förutsättningar för arbete 2) Skapa hållbara och jämlika livsmiljöer • Förutsättningar för en fungerande närmiljö • Jämlik tillgång till stadens resurser
--------------------	---

Tabell 1. De mål i andra styrande dokument som kopplar an till SULT:en

Utifrån överblicken har tre mål för godstransporter formulerats. Dessa mål visar hur godstransporter ska bidra till att uppfylla mål i ovan listade styrande dokument.

Flera indikatorer har också identifierats för respektive godstransportmål för att kunna mäta måluppfyllnad. Dessa är att se som en utgångspunkt och behöver kompletteras och utvecklas över tid.

Mål 1: Hållbar godsförsörjning med god tillgänglighet

Med hållbara godstransporter avses transporter som är effektiva och hållbara ur ekonomiskt, ekologiskt och socialt perspektiv. Detta innebär att de ska vara ekonomiskt hållbara för alla intressenter, utföras med minimal påverkan på miljö och klimat, samt ha så liten negativ inverkan som möjligt på människors hälsa, både för invånare i städer och för dem som utför transporterna. Ytterligare en aspekt kopplat till hållbara godstransporter är jämlikhetsperspektivet. Detta innebär att alla invånare ska ha samma möjligheter att nyttja utbudet av transportleverantörer. Dessutom ska de som levererar transporterna ha rättvisa och säkra arbetsförhållanden.

Tillgänglighet påverkas av framkomlighet, kapacitet, genhet och robusthet i det övergripande vägnätet, men även av verksamheternas lokalisering.

För att mäta måluppfyllnad för hållbarhet och tillgänglighet har några förslag på indikatorer tagits fram: för hållbarhet är bland annat luftkvalitet och bullernivåer och för tillgänglighet är det bland annat restider till relevanta målpunkter vid givna tidpunkter. Exempel på relevanta målpunkter är hamnområdet, flygplatsen, logistikområden och stora industrier.

Fler indikatorer för måluppfyllnad skulle kunna vara att mäta och bedöma Göteborgs Hamns tillväxt och resultat, godsvolymer både på väg och järnväg samt nöjdhetsindex hos avsändare och mottagare.

Mål 2: Attraktiv stadsmiljö med minskad miljö- och klimatpåverkan

Med attraktiv stadsmiljö menas en stadsmiljö som är trafiksäker och där godstransporterna ger så lite avtryck som möjligt vad gäller yta, buller och emissioner. Det handlar om en balans mellan storlek på och antal fordon. Detta kan åtgärdas genom till exempel effektivisering av godstransporter, off peak-leveranser (utanför rusningstider), en mix av olika transportslag, hastighetsbegränsningar och andra regleringar.

Avseende indikatorer för målet kommer måluppfyllnad bedömas genom att mäta bullernivåer, luftkvalitet, restider, barriäreffekter, utbredning av miljözoner, trafikräkning/mätning, antal områden med lägre hastighet, trafiksäkerhet genom antal

skadade och förolyckade, upplevd trygghet samt nöjdhetsindex hos boende, besökare och näringsidkare.

Mål 3: Attraktionskraft för näringslivet

Attraktionskraft handlar om att förstärka det redan goda geografiska läget genom en robust infrastruktur, tillförlitliga leveranser och leveranser med olika typer av transportslag samt en hög kompetensnivå och stark innovationskraft.

Målet är riktat mot näringslivets transporter och omfattar hela spektra från småskalig verksamhet i den täta innerstaden till stora industrier i ytterstaden samt pågående bebyggelseutveckling.

Indikatorer för att mäta måluppfyllnad är tillväxt i näringslivet, efterfrågan på verksamhetsytor och graden av uthyrning, kundnöjdhetsindex och tidskriften Intelligent Logistiks ranking av bästa logistikläge. Andra indikatorer är mätning av innovationsgrad samt tillgänglig markyta för etablering av verksamheter utifrån balans mellan efterfrågan och tillgång.

Strategiområden och strategier

Strategiområden och strategier har formulerats för att på ett strukturerat sätt arbeta mot målen. Dessa har formulerats utifrån resultaten från de workshopar som genomförts i arbetsprocessen. Strategiområdena ska klustra flera strategier och ha perspektiv på såväl kort som på lång sikt. Strategierna utgör i sin tur ett ramverk för de kluster av åtgärder som ska bidra till att uppfylla SULP:ens mål och som finns samlade och beskrivna i handlingsplanen.

För varje strategi beskrivs här relevanta problemställningar och strategiska nyckelfrågor. Beskrivningarna ger också exempel på åtgärder och förväntade effekter.

Strategiområde 1: Tillgänglighet

Tillhörande strategier:

- Att bättre nyttja kapaciteten i vägnätet genom att optimera och omfördela flöden
- Främja framkomlighet genom styrning och reglering med hänsyn till hållbara affärsmodeller

Detta strategiområde omfattar perspektiv på såväl kort som lång sikt. Det korta perspektivet handlar om framkomlighetsproblem relaterade till trängselproblematik, pågående byggprojekt och omledningar i vägnätet. Dessa faktorer leder till kapacitetsbrister, brister som kräver anpassning i val av transportmedel och ruttval och som kan påverkas genom olika typer av informationsinsatser.

I det långa perspektivet är framkomlighetsproblemen relaterade till stadsutvecklingen, med förändrad markanvändning och omställning i transportsystemet som påverkande faktorer.

En nyckelfråga kopplat till detta strategiområde är hur stadsutveckling kan ske med krav på framkomlighet för gods i den övergripande och storskaliga infrastrukturen. Denna

fråga behöver preciseras i samverkan med andra berörda aktörer, vilket är en viktig uppgift att arbeta vidare med och som behöver konkretiseras i handlingsplanen. Även andra stödfunktioner kan behövas för att öka tillgängligheten i vägnätet, exempelvis att minska privatbilismen.

Strategier riktade mot godstransporter i det övergripande vägnätet kan dels handla om att nyttja kapacitet i vägnätet på ett annat sätt, dels att använda ”rätt fordon för rätt transport”. Detta kan göras genom att till exempel leda trafiken till önskvärda stråk eller överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart. Genom att ta hänsyn till godsets omfattning och art kan val av transportsätt ändras till ett mer fördelaktigt sätt. Framför allt i det kommunala vägnätet kan tidsstyrning av godstrafiken och krav på samnyttjande av yta i infrastrukturen göra skillnad för kapacitetsanvändning. Andra verktyg för styrning i det kommunala vägnätet är geofencing, zonindelning, ITS (Intelligenta transportsystem) samt begränsning av fordonsstorlek och -typ.

Sammanfattningsvis handlar det om att på systemnivå få en övergripande samhällsnytta, vilket kan uppnås genom att optimera och nyttja 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.

Strategiområde 2: Mark och infrastruktur

Tillhörande strategier:

- Tillgodose tillgång till markytor kopplat till godsförsörjningens behov i alla stadsutvecklingsskeden
- Utveckla och samordna funktionella noder på strategiska platser i det övergripande vägnätet
- Säkerställa robusta transportsystem

En nyckelfråga kopplat till detta strategiområde är att tillgodose tillgång till mark för behov kopplat till godsförsörjningen. Det finns olika markbehov för olika funktioner. Här delas markbehovet in enligt följande: markyta för servicenoder och markyta för omlastningsnoder. En servicenod innebär en plats med funktioner som tanknings- och laddningsmöjligheter för olika typer av fossilfria drivmedel (påverkar elnätsplaneringen bland annat), stöldsäkrad parkering, faciliteter för chaufförers vila och hygien, tillgång till mat och dryck med mera. En omlastningsnod har också en stark koppling till den fysiska infrastrukturen och ska skapa möjligheter för en smidigare godsförsörjning och knyta samman flöden i och mellan de olika transportslagen, till exempel en kombiterminal med överflyttning mellan väg och järnväg. En omlastningsnod kan också utgöras av en mikrohubb för omlastning till godscyklar.

För att utnyttja potentialen med noderna behöver de vara lättillgängliga via befintlig väg- och järnvägsinfrastruktur. Det behöver också vara ett system av noder för att uppnå effekt i högre grad – en nod är inte tillräcklig. Systemet av noder behöver lokaliseras i förhållande till industrier, verksamheter, handelsplatser, logistikområden, terminaler och uppställningsplatser liksom kajer och hamnar.

I den växande staden, som också medför ökade behov av godsförsörjning, kommer konkurrensen om tillgängliga markytor att öka. Ytorna i den täta staden behöver samnyttjas mer effektivt. Gränssnittet mellan stadens gator och trottoarer kan med planerad styrning bli en dynamisk zon som kan användas till olika funktioner. En

dynamisk zon kan vara säsongsbetonad men också variera över olika tider på dygnet. Säsongsbetonad dynamisk zon kan exempelvis vara en yta som används för uteserveringar alternativt tillfälliga planteringar under olika tider på året, medan dynamisk zon olika tider på dygnet kan handla om exempelvis lastzon alternativt parkering eller gångytor.

I stadens arbete med att säkra godstransporternas behov behöver godsfrågorna tydligt inkluderas i planeringsprocessen – både vid exploatering och vid förändrad markanvändning. Konkretiseringen av markbehoven ska utgöra underlag i den översiktliga planeringen och för planprocessens senare skede behöver en checklista tas fram för att kunna användas i planeringssammanhang kopplat till godstransporter.

Det är viktigt att Göteborgs Stad bibehåller rådigheten över tillgänglig mark för att kunna säkerställa samtida och framtida ytbehov kopplat till godsförsörjning. Detta gäller både den översiktliga planeringen och i program- och detaljplanearbeten.

Kopplat till exploatering och byggnation samordnar byggbranschen idag bygglogistiktransporter (transporter av byggmaterial, avfall och massor) i så kallade bygglogistikcentra (BLC). BLC är en plats där byggmaterial koordineras så att byggarbetet kan utföras med så lite friktion som möjligt. Ett BLC kan koordinera flera pågående byggarbetsplatser och det finns stor potential att minska antalet transporter med denna typ av samordning. Markbehov för denna typ av verksamhet behöver säkras.

I infrastrukturen finns idag begränsningar som kapacitetsbrister, bristande standard, saknade länkar med mera som dessutom riskerar att förvärras genom bristande underhåll, utebliven utbyggnad, klimatförändringar och eventuella krissituationer som kan uppkomma. Det finns i nuläget ett antal kända brister i systemet, men fler kan behöva identifieras och åtgärdas. En bra infrastruktur säkerställer ett robust transportsystem. En annan nyckelfråga för detta strategiområde är därför, utöver att säkerställa noder, att verka för ett robust transportsystem. Det kan handla om ökad väg- och järnvägskapacitet genom kompletteringar och renoveringar, speciellt av kritiska trafikplatser, tunnlar och broar samt skyddsåtgärder som till exempel översvämningsskydd. Det handlar också om att säkerställa tillgängligheten till regionens flygplatser. Här krävs samverkan med andra berörda aktörer utanför Göteborgs Stads förvaltningar och över kommungränser samt med näringslivet.

Strategiområde 3: Livsmiljöperspektiv

Tillhörande strategier:

- Minska miljö- och klimatpåverkan
- Verka för trafiksäker citylogistik.
- Verka för minskade barriäreffekter i den sammanhållna och nära staden

Detta strategiområde omfattar godsrelaterade frågor och faktorer som påverkar attraktivitet och kvalitet i våra livsmiljöer. Liksom alla fossila transporter påverkar godstransporter miljön på flera sätt. De påverkar luftkvaliteten genom utsläpp av emissioner och i städerna orsakar de dessutom bullerstörningar. Godstransporterna behöver bidra till att minska miljö- och klimatpåverkan.

Godsförsörjning i den växande och förtätade staden handlar om leveranser och avfallshantering i stadsmiljöer och gaturum där många rör sig till fots och mikromobilt. För att säkerställa trafiksäkerheten behöver angöring för citydistributionen samt transporter till och från byggarbetsplatser utformas så att så få konflikter som möjligt med oskyddade trafikanter uppstår. Infrastrukturen i sig kan utgöra fysiska barriärer då de hindrar människor från att röra sig fritt i staden.

Detta strategiområde handlar om att minska barriärer samtidigt som godsets framkomlighet beaktas. Emissioner och bullerstörningar kommer att minskas i takt med att elektrifiering och fossilfrihet får genomslag då elektrifierade fordon är generellt tystare, i alla fall i hastigheter som gäller i täta stadsmiljöer. Trafiksäkerheten i komplexa trafikmiljöer behöver utformas så att så få konflikter som möjligt med oskyddade trafikanter uppstår. Det behöver också arbetas med att få ned antalet fordonsrörelser genom en bättre planering, samlastning, överflyttning till vattenvägar, utspritt över dygnet, med mera.

Det handlar om att säkerställa ändamålsenliga angöringsytor, lastzoner, lastgator, vändytor med mera som innebär att distributions-, bygg- och anläggningsfordon kan undvika att till exempel backa i stadsmiljöer där många rör sig. Det är viktigt att antalet fordonsrörelser och -hastigheter hålls nere under de tidsperioder då många rör sig, till exempel i bostadstäta områden eller i gångfartsområden och på gånggator. Placering av paketboxar och andra upphämtningsytor behöver göras med hänsyn till smidig avlämning och upphämtning, utan att osäkra trafiksituationer uppstår i konflikter mellan människor, bilar och lastbilar.

Strategiområde 4: Innovation och teknikutveckling

Tillhörande strategier:

- Nyttja datainsamling, mätning och analys för planering och måluppföljning
- Främja teknikutveckling, digitalisering och kompetensförsörjning

Detta strategiområde handlar om att bygga kunskap och skapa förståelse för hur godsflödena ser ut både lokalt, regionalt och nationellt, för att kunna fatta beslut och att följa upp åtgärder. Det nationella perspektivet handlar om fjärrtrafiken och flöden till och från Göteborgs hamn samt större verksamhets- och logistikområden. I den lokala kontexten omfattas främst de godsflöden som försörjer staden och byggprojekt av olika slag.

Göteborgs arv som tung industristad har, mycket tack vare innovation och teknikutveckling inom industrin, utvecklats till en ledande kunskapsstad och innovationsmotor. Staden har arbetat med och skapat etablerade samarbeten med näringsliv och akademi kring bland annat teknikutveckling i anknytning till gods och logistik. Just teknikutvecklingen går fort fram och i takt med den, att innovationer och lösningar implementeras, behöver regelverk uppdateras och ansvarsfrågan kopplat till detta komma på plats. Göteborgs Stad kan genom det strategiska arbetet med godstransporter lyfta dessa frågor i den politiska organisationen och leda arbetet med att anpassa staden efter de nya förutsättningar som kommer med den nya tekniken.

Teknikutvecklingen medför också krav på alla aktörer som är verksamma inom godsförsörjningens olika områden. Utbildningsinnehåll behöver ta höjd för omvärldens

förändringar så att alla aktörer har en fullgod kompetensnivå. Bristen på samverkan och samstämmighet angående data om gods och mätmetoder måste hanteras. Staden ska samverka med akademin och näringsliv i syfte att påverka utbildningsinnehåll och -nivå och säkerställa att det är relevant i förhållande till teknikutveckling och förändrade förutsättningar inom godsförsörjningen, samt samverka kring delning av data.

Nyckelfrågan för detta strategiområde handlar således om att staden vill främja och medverka i innovationsarbetet och teknikutvecklingen mot ett mer hållbart samhälle. När det gäller teknikutveckling kopplat till godsförsörjningen behövs nytänkande och mod i realisering av idé till implementering. Staden vill medverka till att Göteborg bibehåller sin position som logistiknav och fortsatt är en ledande testarena inom innovation och utveckling. Andra aktörer behöver vara delaktiga i arbetet med att bygga en kunskapsbank som kan vara ett beslutsunderlag i planprocessen och vid hantering av gods och godsflöden. Detta är särskilt viktigt för att tillsammans kunna utveckla hållbara och robusta system med fungerande affärsmodeller.

Strategiområde 5: Samverkan och kommunikation

Tillhörande strategier:

- Synliggöra godstransporternas behov i stadsutvecklingens alla skeden genom samverkan och kommunikation
- Samordna övergripande planering på kommunal, regional och nationell nivå

Under arbetet har det framkommit ett starkt behov av samverkan och transparens i planeringsprocessen. Denna strategi hanterar samverkan inom alla områden kring godsförsörjning och är till stor del grunden för genomförandet av åtgärder kopplat till SULP:ens samtliga strategier. Planeringen kring gods omfattar frågor som ägarskap, rådighet, genomförbarhet, utbyggnadsplanering, finansiering och tidsaspekter.

Genomförandet av åtgärder och projekt kräver i de flesta fall samverkan och integrering inom kommunen, mellan kommuner samt regionalt och nationellt såväl med näringslivet som med akademi. Nyckelfrågan är att tydliggöra roller, rådighet, hantering av olika typer av planeringsprocesser och samfinansiering.

Regionens tillväxt medför ökat behov av person- och godstransporter, vilket i stor utsträckning påverkar regionkärnan med tillgänglighets- och framkomlighetsproblem som följd. Lösningen kan ligga utanför Göteborgs stadskärna och inkludera aktiviteter i andra kommuner. Handlingsplanen omfattar åtgärder som ska bidra till samverkan inom redan etablerade nätverk kopplat till godsfrågor. För att få gehör för godsförsörjningens behov och problemställningar omfattar handlingsplanen åtgärder för att etablera tydliga kommunikationsvägar och skickliggöra planeringsprocessens aktörer.

En kommunikationsplan tas fram för att synliggöra resultat och nå ut till relevanta målgrupper: näringslivet, allmänheten, andra offentliga förvaltningar och internt i Göteborgs Stad.

Målkonflikter

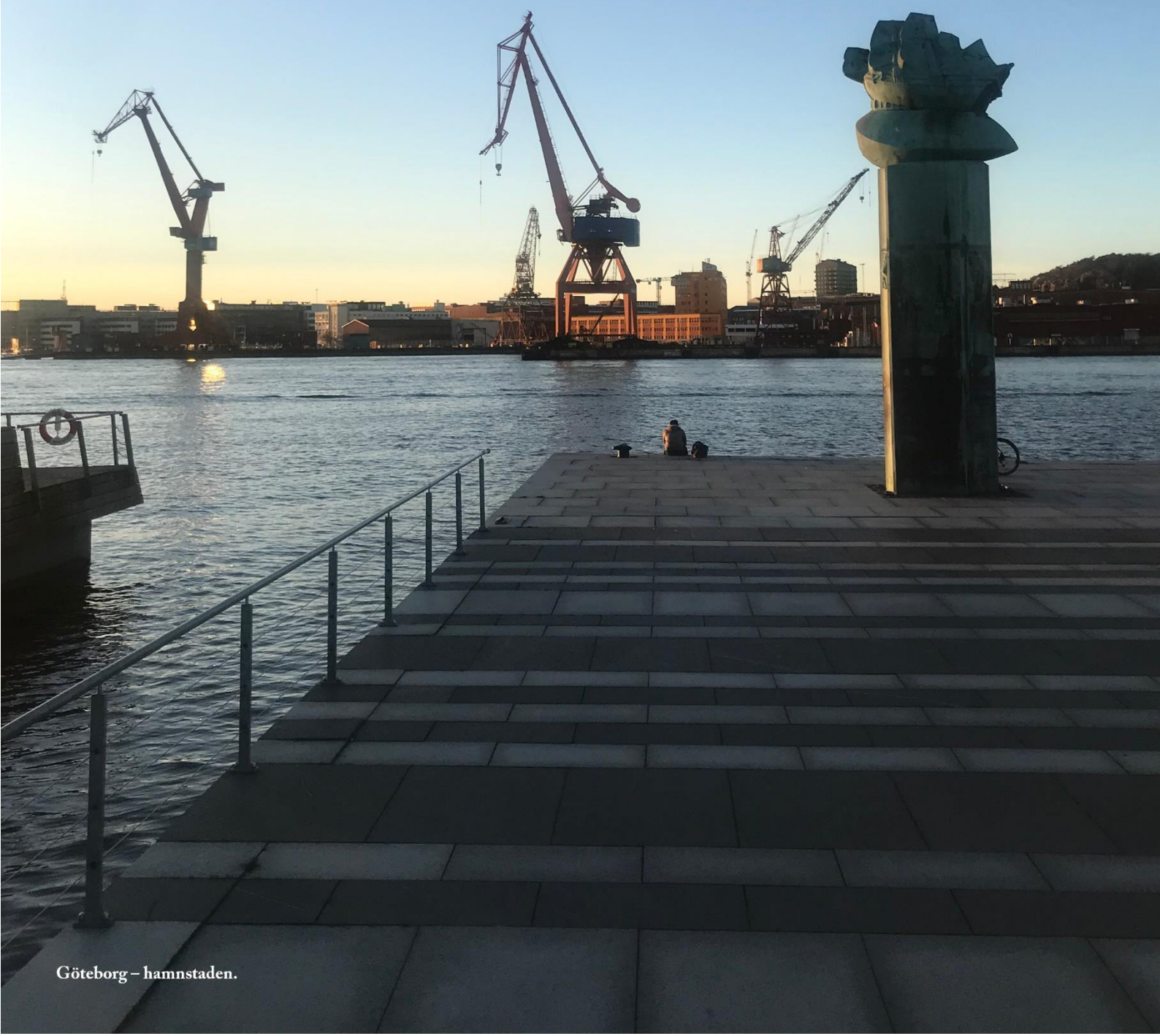
I detta dokument har det pekats ut mål i de styrande dokument som kopplar an till SULP:en. I arbetet med att identifiera dessa mål har även målkonflikter hittats.

Målkonflikterna behöver diskuteras och hanteras tillsammans med andra berörda genom dialog och samverkan för att hitta acceptabla lösningar.

Nedan listas målkonflikterna, grupperade under respektive mål för Sulp:en, med en kortfattad förklaring.

- Exempel på identifierade målkonflikter kopplade till mål 1 är:
 - Konkurrentens och för högt nyttjande av samma yta i transportinfrastrukturen leder till framkomlighetsproblem. Att prioritera ett trafikslag framför andra kan skapa målkonflikter mellan trafikslagen.
 - När fler fordon och transporter samlas i noder kan det uppstå lokal negativ miljöpåverkan.
 - Tillgängligheten i det övergripande vägnätet kan stå i konflikt med målen för stadsutveckling.
- Exempel på identifierade målkonflikter kopplade till mål 2 är:
 - Ett växande näringsliv genererar fler transporter. Fler transporter bidrar till ökade barriäreffekter liksom negativ miljö- och klimatpåverkan samt risk för negativ påverkan på trafiksäkerheten.
 - Omställning av transportsystemet kan medföra framkomlighetsproblem i den täta staden när fler människor förflyttar sig och mer gods transporteras. Att prioritera ett trafikslag framför andra kan skapa målkonflikter mellan trafikslagen.
 - Ökad befolkning och förändrat konsumtionsmönster kan leda till ökat godstransportbehov vilket innebär en målkonflikt med miljö- och klimatmålen.
 - Nya typer av transportfordon med lägre lastkapacitet genererar fler rörelser och konkurrerar om ytorna i gaturummet.
 - Begränsad tillgång på mark ger konkurrens i markanvändningen – ska mark nyttjas för till exempel grönytor eller bebyggelse av fastigheter och ytor för godshantering.
 - Bebyggelseutvecklingen genererar fler bygg- och anläggningstransporter som bidrar till ökade barriäreffekter liksom negativ miljö- och klimatpåverkan samt risk för negativ påverkan på trafiksäkerheten.
- Exempel på identifierade målkonflikter kopplade till mål 3 är:
 - Ett växande näringsliv genererar fler godsleveranser som i sin tur ger fler transporter vilket motverkar stadens mål om ett totalt sett minskat trafikarbete (inkluderar både gods- och persontransporter, det vill säga transportkilometer och personkilometer).
 - Begränsad tillgång på markyta i attraktiva lägen skapar konkurrens i markanvändningen.

Ordlista



Ordlista

Barriär: Barriärer är hinder som begränsar människors fria rörlighet. Det kan vara både naturliga element som vattendrag och topografi eller bebyggelse, inhägnade ytor och transportinfrastruktur som begränsar tillgängligheten. Det är trafikens hastighet, flöde och andel tung trafik som avgör om trafiken blir en barriär. Större vägar som motorvägar är ofta omgärdade av stängsel vilket ytterligare förstärker den fysiska barriär som vägen utgör. I tätortsmiljöer kan även spårbunden trafik som spårvagn och annan kollektivtrafik med hög trafikering skapa barriäreffekter.

Framkomlighet: Förmågan att ta sig fram och röra sig utan hinder eller svårigheter.

Fyllnadsgrad: Fyllnadsgrad är ett mått på hur väl ett fordon lastas under transport. Hur väl lastutrymmet nyttjas i förhållande till godset storlek och vikt.

Godsförsörjning: Säkerställa att varor transporteras och levereras effektivt och i rätt tid till mottagaren.

Geofencing: Skapa ett virtuellt staket, där specifika villkor gäller inom ett begränsat område. När det gäller fordon kan det handla om allt från att automatiskt sänka hastigheten till att ett larm startas när fordonet lämnar ett visst område.

HCT-Fordon: (High Capacity Transport) Längre och/eller tyngre fordon. med hög kapacitet, utformade och tillåtna att transportera större laster.

Hållbarhet: Resursanvändning på ett ansvarsfullt sätt både ur en ekonomisk, social och miljömässig dimension.

Indikatorer: En mätbar parameter som används för att mäta eller utvärdera en aktivitet.

Innovation: En innovation är en uppfinning, något helt nytt eller en betydande förbättring som tillämpas på ett nytt sätt eller i ett nytt sammanhang.

ITS: Intelligent transport system.

Lätt lastbil: Fordon som får väga maximalt 3,5 ton och kan användas i såväl godstrafik som i privatbruk.

Nyttjandegrad: Hur väl ett transportmedel nyttjas. Hur väl fordonet nyttjas under dagens alla timmar.

Mikromobilitet: Små lätta fordon som kan drivas antingen helt av människor eller helt eller delvis med hjälp av en elmotor. Vanligtvis framförs de under 25 km/tim. Exempel på mikromobila fordon är cykel, elcykel, elsparkcykel, lastcykel.

Off peak-leveranser: Att flytta transporter till tider då det inte är toppar i trafikflödena.

Omlastningsterminaler: En godsterminal där last flyttas mellan olika fordon av samma slag eller mellan olika transportmedel.

Paketboxar: Obemannade boxar där paket kan hämtas ut.

Robusta transportsystem: Transportsystem som är motståndskraftigt mot störningar och oväntade händelser och kan fungera på ett tillförlitligt sätt också under ogynnsamma förhållanden.

Rådighet: Förmågan till kontroll och befogenhet att fatta beslut och att kunna agera.

Samlastning: Kombinera mindre försändelser för att effektivisera godstransporter och optimera resursanvändning.

SULP: Sustainable Urban Logistic Plan.

Tillgänglighet: Möjligheten för transporter att nå/angöra sina målpunkter.

Transittrafik: Trafik som går över gränser och genom områden till exempel genom ett land utan att lossas eller lastas.

Transportsystem (för gods): Ett transportsystem för godstransporter kan definieras till alla fordon som hanterar gods och det fysiska nätverket/vägnätet i vilket transporter sker. Till transportsystemet räknas även de systemerade funktioner i form av samlastningscentraler, uppställnings- och angoringsplatser, logistikområden med mera samt de regelverk som utgör ram för var, när och hur transporter kan/får utföras. Transportsystemet omfattar trafik på väg och järnväg, sjö- och luftfart samt mikromobila transporter.

Trippel Helix: Samverkan mellan aktörer från näringsliv, akademi och offentlig sektor.

Tung lastbil: Är ett motorfordon som är avsett för godstransporter. Lastbilar varierar från lätta lastbilar max vikt 3,5 ton och tunga lastbilar tyngre än 3,5 ton.

Varuägare: Den som äger godset. Kan vara antingen avsändare eller mottagare, beroende på vem som står för transporten.

Målbild				
Göteborg – Nordens logistikcentrum med hållbar och innovativ godsförsörjning i den växande staden				
Mål				
Hållbara godstransporter med god tillgänglighet	Attraktiv stadsmiljö med minskad miljö- och klimatpåverkan	Attraktionskraft för näringslivet		
Strategiområden				
Tillgänglighet	Mark och Infrastruktur	Livsmiljöperspektiv	Innovation och teknikutveckling	Samverkan och kommunikation
Strategier				
Att bättre nyttja kapaciteten i vägnätet genom att optimera och omfördela flöden.	Tillgodose tillgång till markytor kopplat till godsförsörjningens behov i alla stadsutvecklingsskeden.	Minska miljö och klimatpåverkan.	Nyttja datainsamling, mätning och analys för planering och måluppföljning.	Synliggöra godstransporternas behov i stadsutvecklingens alla skeden genom samverkan och kommunikation.
	Utveckla och samordna funktionella noder på strategiska platser i det övergripande vägnätet.	Verka för trafiksäker citylogistik.	Främja teknikutveckling, digitalisering och kompetensförsörjning.	Samordna övergripande planering på kommunal, regional och nationell nivå.
Främja framkomlighet genom styrning och reglering med hänsyn till hållbara affärsmodeller.	Säkerställa robusta transportsystem.	Minska barriäreffekter i den sammanhållna och nära staden.		