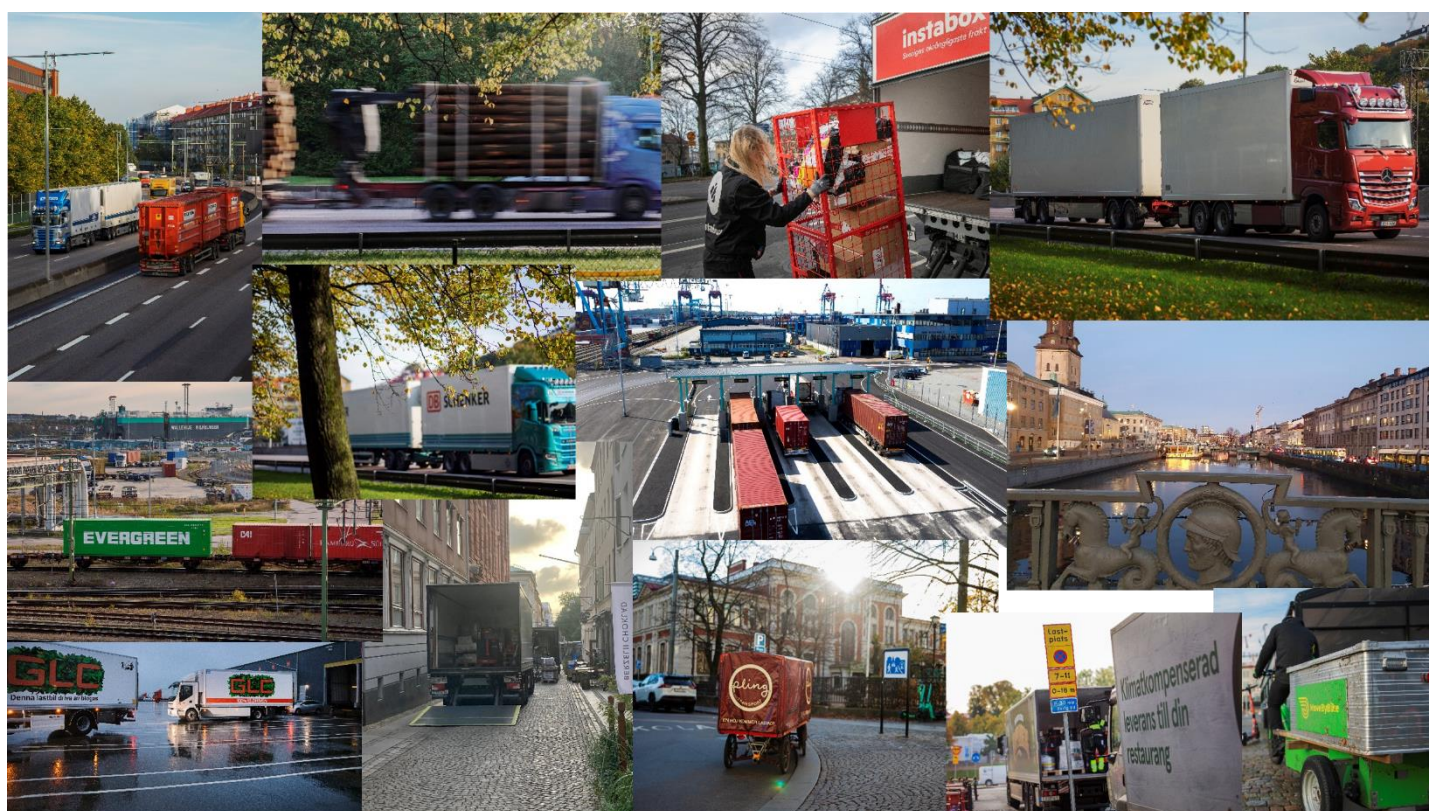




Göteborgs Stads godsplan 2024 - 2035

Godsplanen: En Sulp för den framtida staden



Planerande styrande dokument

Vision
Program
► Plan

Göteborgs Stads styrsystem



Utgångspunkterna för styrningen av Göteborgs Stad är lagar och författningar, den politiska viljan och stadens invånare, brukare och kunder. För att förverkliga utgångspunkterna behövs förutsättningar av olika slag. Stadens politiker har möjlighet att genom styrande dokument beskriva hur de vill realisera den politiska viljan. Inom Göteborgs Stad gäller de styrande dokument som antas av kommunfullmäktige och kommunstyrelsen. Därutöver fastställer nämnder och bolagsstyrelser egna styrande dokument för sin egen verksamhet. Kommunfullmäktiges budget är det övergripande och överordnade styrande dokumentet för Göteborgs Stads nämnder och bolagsstyrelser.

Om Göteborgs Stads styrande dokument

Göteborgs Stads styrande dokument är våra förutsättningar för att vi ska göra rätt saker på rätt sätt. De anger vad nämnder/styrelser och förvaltningar/bolag ska göra, vem som ska göra det och hur det ska göras. Styrande dokument är samlingsbegreppet för dessa dokument.

Stadens grundläggande principer såsom demokratisk grundsyn, principer om mänskliga rättigheter och icke-diskriminering omsätts i praktisk verksamhet genom att de integreras i stadens ordinarie beslutsprocesser. Beredning av och beslut om styrande dokument har en stor betydelse för förverkligandet av dessa principer i stadens verksamheter.

De styrande dokumenten ska göra det tydligt både för organisationen och för invånare, brukare, kunder, leverantörer, samarbetspartners och andra intressenter vad som förväntas av förvaltningar och bolag. De styrande dokumenten ligger till grund för att utkräva ansvar när vi inte arbetar i enlighet med vad som är beslutat.

Styrande dokument			
Kommunala föreskrifter		Planerande och reglerande styrande dokument	
Normgivning mot enskild	Riktade styrande dokument	Planerande styrande dokument	Reglerande styrande dokument

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
Syftet med denna plan	5
Vem omfattas av planen	5
Giltighetstid	5
Bakgrund	5
Koppling till andra styrande dokument	5
Stödjande dokument	6
Avgränsningar	6
Genomförande av denna plan	7
Uppföljning av denna plan	7
Arbetssätt/metod	7
Fyrstegsprincipen	9
Utgångspunkter	11
Kan staden växa utan fler godstransporter?	11
Transportsystemet – definitioner och begrepp	12
Allmän definition av godstransporter	12
Fjärrtransporter	12
Citydistribution	12
Citylogistik	13
Bygglogistik	13
Avfallstransporter	13
Godstransporter i framtiden	13
Klimatsmart och hållbart	14
Innovation och teknikutveckling	14
Planen	15

Målbild	16
Mål och indikatorer	16
Mål 1: Hållbara godstransporter med god tillgänglighet	16
Mål 2: City- och bygglogistik för en attraktiv stadsmiljö och minskad miljö- och klimatpåverkan	17
Mål 3: Attraktionskraft för näringslivet.....	17
Strategier och insatsområden	18
Strategi 1: Underlätta för godsflöden och godstransporters framkomlighet.	18
Strategi 2: Genomföra åtgärder inom infra- och terminalstruktur	19
Strategi 3: Tillgodose ytbehov för godsförsörjning i markplanering	21
Strategi 4: Möjliggöra godsförsörjning utifrån ett livsmiljöperspektiv	22
Strategi 5: Nyttja, främja och möta innovation och teknikutveckling inom godsområdet	23
Strategi 6: Samverka, förankra och kommunicera frågor relaterade till godsförsörjning.....	25
Ordlista	26

Inledning

Syftet med denna plan

Göteborgsregionen växer både befolknings- och näringslivsmässigt vilket 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. För att säkerställa godstransporternas framkomlighet behöver vi optimera tillgängligheten för olika trafikslag i tid och rum.

Godsplanen ska utgöra stöd, för stadens förvaltningar och andra aktörer inom transportsektorn, i det dagliga arbetet för att möjliggöra godsförsörjning i harmoni med utvecklingen av en robust, nära och sammanhållen stad.

Syftet med Godsplan för Göteborg 2024–2035 är att skapa förutsättningar att stadsutveckla Göteborg och stärka Göteborg som Nordens logistikcentrum.

Vem omfattas av planen

Denna plan gäller för Göteborgs Stads nämnder och styrelser och ska vara vägledande för näringslivet, avseende godsförsörjning och -transporter.

Giltighetstid

Denna plan gäller för perioden 2024–2035 och följer därmed tidsintervallet i flera av Göteborgs Stads styrande dokument. Till godsplanen hör en lista med aktiviteter. Aktivitetslistan kommer att revideras med cirka två års intervall.

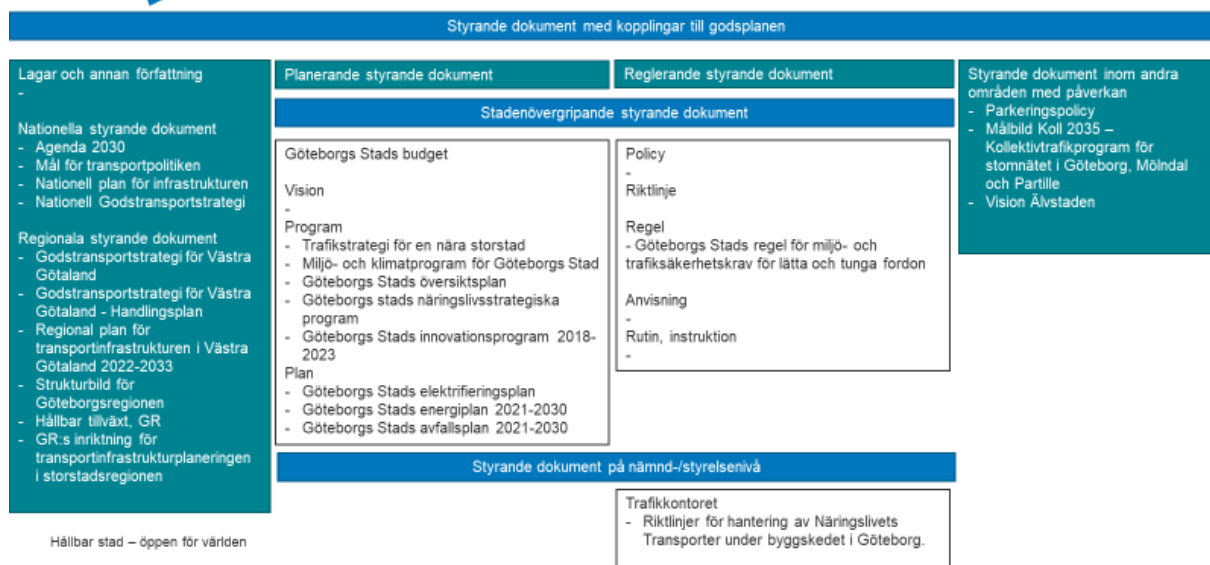
Bakgrund

Trafiknämnden har i enlighet med budget 2022 uppdragit åt trafikkontoret att ta fram en godsplan för Göteborgs Stad.

Göteborg är i stadens styrande dokument utpekad som Nordens logistikcentrum i syfte att säkerställa godsförsörjning för staden och omvärlden. Göteborgs Hamn bidrar i stor utsträckning till att Göteborgsregionen har unika förutsättningar att vara Nordens logistikcentrum.

Koppling till andra styrande dokument

Nedanstående bild är hämtad från *Sammanställning av styrande dokument och mål*.



Figur 1. Styrande dokument med kopplingar till godsplanen

I avsnitt *Strategier och insatsområden* ges en tydligare redovisning av hur strategierna relaterar till Stadens planerande styrande dokument ovan.

Stödjande dokument

Nedan listas de dokument som utgör stöd för genomförandet av godsplanen och som utgör bilagor till godsplanen.

- Aktivitetslista – Omfattande de aktiviteter som ska genomföras inom ramen för godsplanen. Målsättningen är att aktivitetslistan ska uppdateras minst vartannat år och hållas levande så att nya behov och teknikutveckling kan inkluderas.
- Sammanställning av styrande dokument och mål – Sammanställning av de för godsplanen relevanta delarna i andra styrande dokument.
- Bakgrundssammanställningen – Kunskapsunderlag och fördjupning om godstransporter.
- Checklistor – Att använda som stöd i planeringsprocessen.

Avgränsningar

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

Godsplanen omfattar alla godstransportslag på väg, järnväg, vatten och det som är luftburet. För godsplanen ligger dock fokus på vägtrafiken då tillgänglighets- och framkomlighetsproblemen är mest framträdande inom väginfra- och terminalstrukturen. Det är också inom detta område som Göteborgs Stad har störst rådighet.

Genomförande av denna plan

Stadsbyggnadsnämnden är ansvarig för genomförande av godsplanen.

För att förankra godsplanen skickas den på remiss till stadsmiljönämnden, exploateringsnämnden och miljönämnden, Göteborgs Hamn, Business Region Göteborg, Göteborg Energi, Kretslopp och vatten, Trafik Göteborg, Göteborgs Stads leasing, Göteborg & Co, Renova, Västtrafik, Västra Götalandsregionen, Göteborgsregionen, Trafikverket, Kungsbacka kommun, Mölndals stad, Borås Stad och Härryda kommun.

Aktiviteterna som tas fram för godsplanen kommer att utgöra delar i en utvecklingsportfölj och där hanteras vidare och effektueras i projektform. Stadsbyggnadsnämnden är ansvarig för denna utvecklingsportfölj.

Uppföljning av denna plan

Stadsbyggnadsnämnden är ansvarig nämnd för uppföljning av godsplanen.

Revideringar av godsplanens aktivitetslista är planerade att ske vartannat år.

Effekter av genomförda aktiviteter kommer regelbundet att följas upp med ansvariga och berörda aktörer. Godsplanens projektgrupp är ansvariga för uppföljning och sammanställning av de uppnådda effekterna. Projektgruppen utgörs av godsansvariga från Strategi och Taktik på stadsbyggnadsförvaltningen och från Mobilitetstjänster på stadsmiljöförvaltningen.

I anslutning till varje föreslagen aktivitet som är kopplad till godsplanen listas ansvariga berörda aktörer.

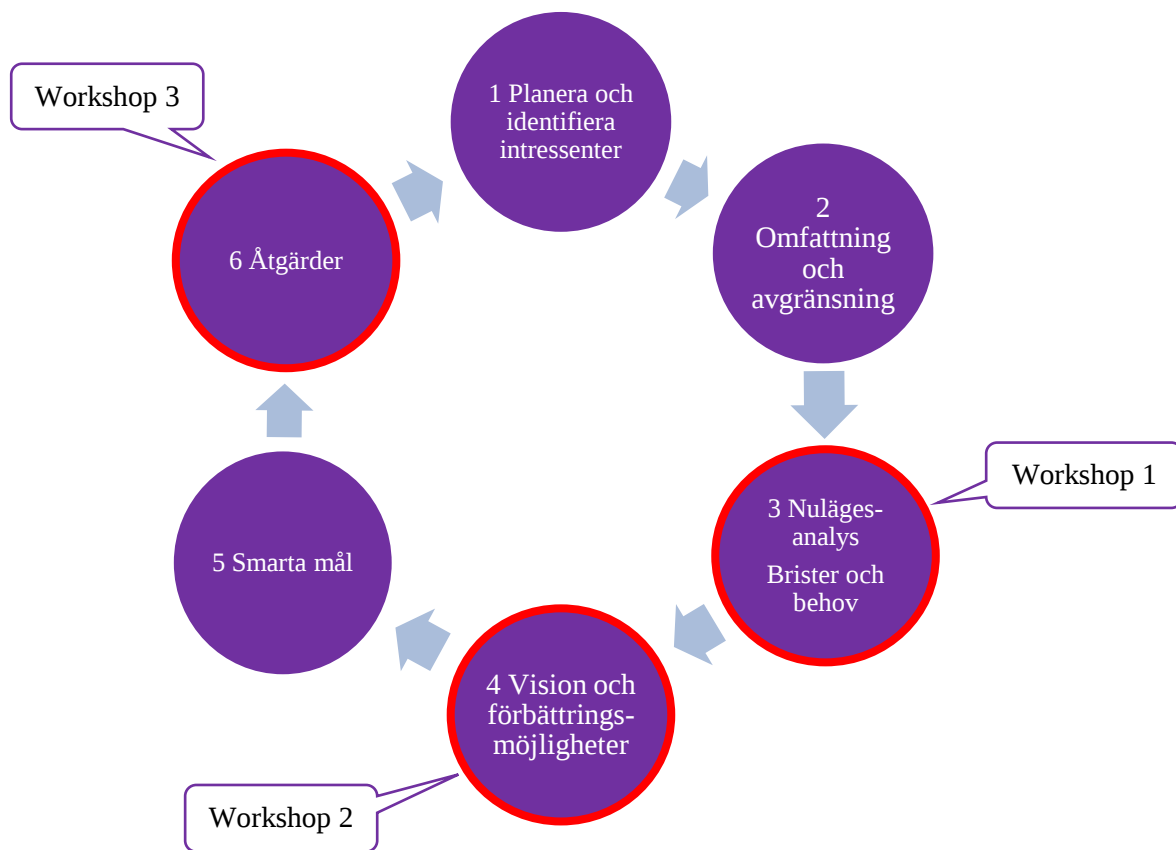
Arbetssätt/metod

Godsplanen är framtagen för att inkludera en SULP (Sustainable Urban Logistic Plan). Metoden som använts för framtagandet är Novelog som är en EU-baserad metod med riktlinjer för hur en SULP ska tas fram. Metoden ger stöd i arbetet med att ta fram en plan för hållbar godshantering.

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 för planen. I steg 6 identifieras effektiva åtgärder och genomförbarhet samt potential för måluppfyllnad.

I arbetet med godsplanen har identifierade nyckelintressenter involverats i processen genom workshops och i vissa fall med individuella intervjuer. Godsnätverket har med sin Trippel Helix-form varit ett viktigt forum för arbetet med godsplanen. Trippel Helix

innebär att offentliga aktörer och representanter från näringsliv och akademi samarbetar. Nyckelintressenter som involverats i arbetet med godsplanen representerar kommunala, regionala och statliga myndigheter, organisationer och bolag, näringsliv och akademi. Arbetet med godsplanen har letts av en projektgrupp bestående av tjänstepersoner från Strategi och Taktik på stadsbyggnadsförvaltningen och från Mobilitetstjänster på stadsmiljöförvaltningen.



Figur 2. Illustration över de olika processtegen.

Som del i arbetsprocessen för att ta fram godsplanen har en serie workshops genomförts med relevanta och berörda aktörer. Teman för workshoparna har följt metoden och de olika processtegen som presenteras ovan i bilden avseende Novelog. 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 avgränsas 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 aktiviteter för genomförandet av godsplanen och dessutom att identifiera lämpliga indikatorer för att mäta måluppfyllnad av godsplanens mål utifrån genomförda aktiviteter.

Till workshoparna bjöds representanter från nedanstående aktörer in:

- Stadens förvaltningar: stadsmiljönämnden, exploateringsnämnden och miljönämnden, kretslopp och vatten
- Kommunala bolag: Göteborgs Hamn, Business Region Göteborg, Göteborg Energi, Trafik Göteborg, Göteborgs Stads leasing, Göteborg & Co
- Renova
- Västtrafik
- Regionala och nationella myndigheter: Västra Götalandsregionen, Göteborgsregionen, Trafikverket
- Kranskommuner: Kungälv kommun, Mölndals stad, Borås Stad, Härryda kommun

Det har även genomförts en workshop med representanter från näringslivet genom Godsnätverket. Godsnätverket är en grupp för samverkan kring godsrelaterade frågor och omfattar aktörer från transportbranschen, fastighetsbranschen, varuägare, akademien, Business Region Göteborg samt Göteborgs Stad. Syftet med workshopen var att få aktörernas syn på problembild, brister och behov och att tillsammans diskutera möjliga insatsområden och aktiviteter.

Fyrstegsprincipen

De aktiviteter som föreslås till insatsområdena listas i aktivitetslistan. Där kategoriseras aktiviteterna enligt fyrstegsprincipen. Nedan beskrivs fyrstegsprincipen och de fyra stegen.

Fyrstegsprincipen fanns redan med som en grundläggande princip för att ta fram åtgärder i Göteborgs Stads trafikstrategi från 2014. Den har också under lång tid använts inom Trafikverket för att hitta lämpliga åtgärder inom infrastrukturområdet. Fyrstegsprincipen finns också med som en del i metodiken för åtgärdsvalsstudie (*Åtgärdsvalsstudier – nytt steg i planering av transportlösningar. Handledning, rapport 2015:171*).

Fyrstegsprincipen är en resursbevarande princip. Syftet är att hitta lämpliga åtgärder som bidrar till måluppfyllnad utan att åtgärderna blir för resurskrävande i förhållande till de mål som ska uppfyllas. Genom att använda fyrstegsprincipen testas först åtgärder tillhörande steg 1. Om målet inte går att nå med enbart åtgärder på steg 1, testas åtgärder på steg 2 och så vidare. Ur ett resursperspektiv är steg 1 åtgärder mer återhållsamma, för att sedan öka steg för steg. Nedan ges exempel för en platsbunden möjlig åtgärd kopplat till Kärrmotet och Norrleden.

Steg	Kategori	Beskrivning	Exempel Kärramotet/Norrleden
1	Tänk om	Informationsåtgärder, ITS-åtgärder	Information om att välja denna väg
2	Optimera	Effektiviseringsåtgärder	Körfältsindelning och stigningsfält
3	Bygg om	Ombyggnadsåtgärder	Ombyggnad till planskilda korsningar längs Norrleden
4	Bygg nytt	Nybyggnadsåtgärder	Ny mark tas i anspråk för att bygga nytt trafikmot

Figur 3. Exempel på åtgärdssteg enligt fyrstegsprincipen

Åtgärderna kan finnas inom olika områden, som till exempel inom väg, järnväg eller sjöfart. Åtgärder behöver inte heller vara av fysisk karaktär, utan kan handla om till exempel samverkan. Det kan också krävas att åtgärder från olika steg och områden kombineras för att en önskvärd effekt ska uppnås. En åtgärd kan även ge måluppfyllelse av olika grad inom flera olika målområden.

När ett åtgärdsförslag tas fram är den första bedömningen av åtgärden oftast översiktlig och kan behöva ytterligare utredning innan den tas vidare mot ett genomförande. När åtgärderna sedan väl är genomförda behöver dess effekter följas upp. Det är därför viktigt att under framtagandet av åtgärderna även fastställa vilka indikatorer som åtgärden ska följas upp på. Ibland kan det visa sig att ytterliga åtgärder behöver komma till för att få önskad måluppfyllelse.

Utgångspunkter

Godsplanen är framtagen utifrån behov från stadens förvaltningar och näringslivet. 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 att börja arbetet med att ta fram en godsplan.

Kan staden växa utan fler godstransporter?

För att förstå de framtida behov som godsplanen ska möta används målfår 2035, vilket är planeringshorisont för flera av Göteborgs Stads styrdokument - År 2035 har Göteborgsregionen vuxit kraftigt och det bor uppemot 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 för att lösa många olika typer av behov – 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 växer och flera nya omfattande tillverkningsindustrier har etablerats i Göteborg. Butiksverksamheter, restauranger, skolor och vårdinrättningar behöver dagliga leveranser. E-handeln ökar och medför en växande andel leveranser till privatpersoner via ombud, paketboxar och hemleveranser. Godsförsörjning som hanteras med citylogistik. Industriverksamheter genererar transporter av material och färdiga produkter på väg, järnväg, till sjöss och med flygfrakt, där stor del är fjärrtransporter. 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 befolknings-tillväxt kräver både nybyggnation och underhåll av befintligt fastighetsbestånd. Transporter av byggmaterial och masstransporter är ständigt närvarande i stadsmiljön och hanteras med bygglogistik.

Tillväxten genererar en omfattande ökning av transporter av gods och avfall samt person-resor som konkurrerar om utrymmet i infrastrukturen, vilket ställer stora krav på transportplaneringen. Godstransporterna utgör del av trafiken, medan majoriteten utgörs av privatbilism, servicefordon med mera men också kollektivtrafik. Alla bidrar till negativ klimatpåverkan och bristande framkomlighet. För att minska negativ klimat-påverkan och skapa utrymme i trafiksystemet behöver alla bidra till omställningen. En överflyttning av personresor från biltrafiken till mer hållbara transportslag som cykel, gång och kollektivtrafik är nödvändig.

Transportplaneringen kan underlättas genom innovation och teknikutveckling. Det kräver samverkan inom stadens förvaltningar och bolag, med regionen och andra myndigheter, med kranskommuner samt akademi och näringsliv. Omställningen i transportsystemet med fossilfrihet 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 i, 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 i staden.

Transportsystemet – definitioner och begrepp

Allmän definition av godstransporter

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

Fjärrtransporter

Till fjärrtransporter räknas transporter av gods som går över ett längre avstånd och i regel handlar det om större volymer av gods. Godset kan transporteras med båt, tåg, flyg eller lastbil. Inrikestransporter går oftast med lastbil.

Vägrafiken har negativ inverkan på miljön. För att minska negativ miljöpåverkan från fjärrtrafiken kan en omställning till mer energieffektiva och miljövänliga transportmedel bidra till ökad hållbarhet. Fjärrtrafiken kräver ofta större och mer specialiserade fordon för att hantera längre resor och större laster, till exempel HCT-fordon upp till 34,5 meter. Majoriteten av Sveriges import kommer in via Göteborgs Hamn. Mycket gods kommer också med lastbil framför allt söderifrån via väg E6. Från infarten söderifrån körs godset via Söderleden/Västerleden, Oscarsleden samt Lundbyleden mot stora industrier och logistikområden, framför allt på Hisingen, Bäckebo och Gårdsten. En del av godstransporterna utgörs av transittrafik som passerar Göteborg, via E6, E45, E20 och väg 40. Längs dessa stråk finns potential för samlastning av flöden i framtiden.

Citydistribution

Citydistribution är leverans av varor till företag och konsumenter i stadskärnor och andra tätbebyggda områden. Här ingår också avfall och återvinningstransporter samt till exempel returtransporter från e-handeln.

Citylogistik

Citylogistik är ett begrepp för 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. Genom samverkan och planering kan aktörer tillsammans effektivisera transporterna till företag, butiker och privatpersoner. Inom citylogistik sker samlastning på distributionscentraler. Vanligtvis utförs transporter med en kombination av olika transportmedel där el- och hybridfordon samt lastcyklar blir allt vanligare.

Med effektiva transporter som utförs med färre och miljömässigt mer hållbara fordon minskas de negativa effekterna på stadsmiljön. Minskad trängsel samt lägre buller- och utsläppsnivåer bidrar till att skapa mer hållbara städer.

Bygglogistik

Bygglogistik är en viktig del av logistikprocessen inom byggindustrin och syftar till att effektivisera transporter, styrning, kontroll och hantering av material och utrustning till, från och inom byggarbetsplatser. Bygglogistik omfattar materialhantering, lagerstyrning, lastning och lossning av material samt avfallshantering. En välstrukturerad bygglogistik kan ge kostnads-, tids- och miljömässigt positiva effekter.

Avfallstransporter

Avfallshantering och transporter av återvinningsmaterial utgör del av citydistributionen. Avfallshanteringen genererar många transporter som måste utföras regelbundet. Tunga fordon i tät stadsmiljö bidrar till trängsel och negativ miljöpåverkan men en väl fungerande avfallshantering är viktig för stadens attraktivitet.

Godstransporter i framtiden

Att arbeta med godslogistik 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 nyttjandegrad är off-peakleveranser.

Inom såväl fjärrtransporter som citylogistik och byggtransporter finns flera alternativa transportslag att nyttja. Hur dessa kan nyttjas 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. Hur omställningen av fordonsflottorna kan ske beror alltså på en rad omständigheter i vår omgivning. I den här situationen har offentliga aktörer som Göteborgs Stad möjlighet att påverka och styra utvecklingen i önskvärd riktning.

I grund och botten måste det finnas en sund affärsmodell och ett regelverk med konkurrens på lika villkor som ger förutsättningar att utveckla fordonsflottorna mot att bli mer hållbara. Det handlar om att få transportörer och transportköpare att se helhets-

perspektivet och möjligheterna med att samverka och på så sätt optimera godstransporterna. Godsplanen ska bidra till att möjliggöra ett arbete 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, till exempel Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram, 100 klimatneutrala städer och Klimatkontraktet.

Transportsektorn, fordonstillverkare och myndigheter arbetar alla för en omställning och fossilfrihet i transportsektorn. Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram är ett viktigt redskap i den omställning som pågår. Godsplanens genomförande ska bidra till miljö- och klimatprogrammets måluppfyllnad. Även i elektrifieringsplanen och energiplanen finns mål där godsplanen ska bidra i omställningen. I elektrifieringsplanens är det mål avseende elektrifiering av transporter som är relevanta för godsplanen. I energiplanen är det målen som avser produktion av förnybara energikällor och klimatsmarta transporter. Exempel på aktiviteter i godsplanen är lokalisering av laddinfrastruktur och främjandet av teknikutveckling.

Innovation och teknikutveckling

En innovation är en uppfinning, något helt nytt eller en betydande förbättring som tillämpas på ett nytt sätt eller i ett nytt sammanhang. Ordet innovation har sitt ursprung från latinets ”innovare” som betyder ”att förnya”. I Göteborgs Stads innovationsprogram beskrivs begreppet innovationshöjd som syftar 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 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 finna nya optimerade transportsystem och 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.

Faktorer som styr vilka innovationer som ska implementeras och realiseras 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 förvaltningar, kommunala bolag, övriga myndigheter, näringslivet och akademien. 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.

Planen

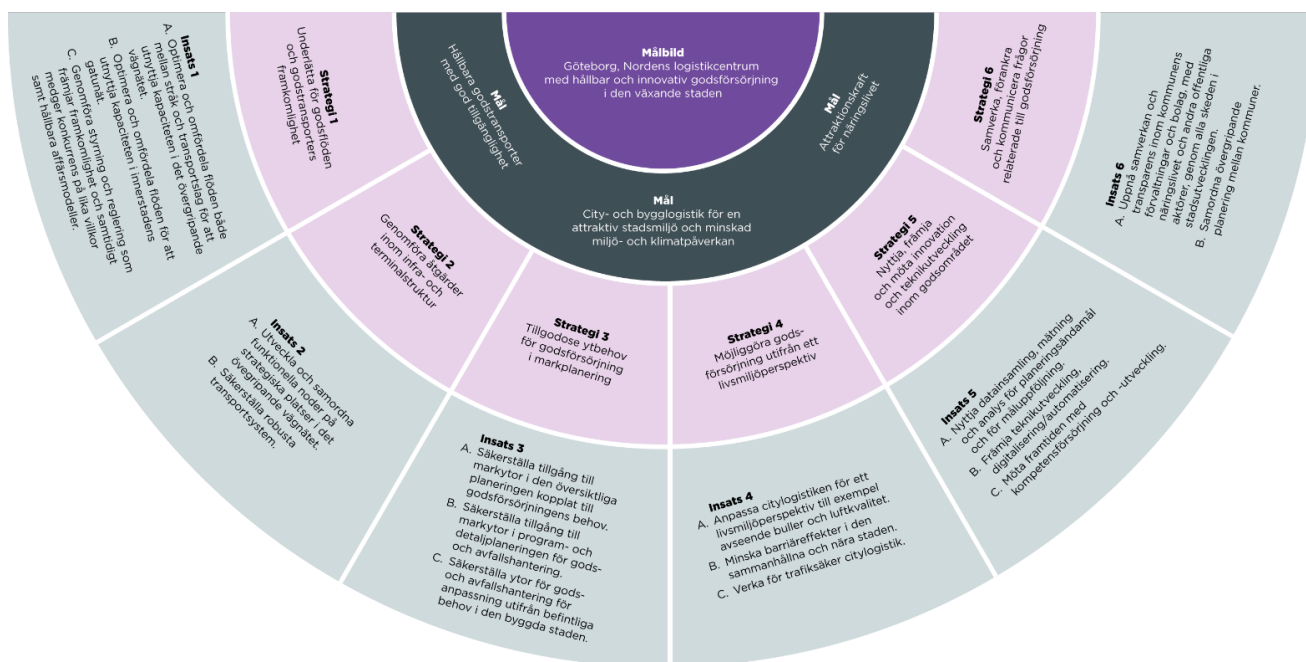
Godsplanen utgår från den problem- och behovsbild som konkretiserats i arbetet med godsplanen och som beskrivs ovan i avsnitt *Kan staden växa utan fler godstransporter*.

Det finns glapp mellan nulägesituationen och målen i Göteborgs Stads styrdokument. För att hantera glappet behöver aktiviteter formuleras för att driva utvecklingen mot måluppfyllelse. Godsplanen har därför till uppgift att både lyfta fram vilka mål inom godstransportområdet som behöver uppnås och att ta fram underlag för en aktivitetslista. Aktiviteterna ligger inom de insatsområden som utarbetats inom godsplanen.

Godsplanen har en övergripande målbild, tre övergripande mål och sex strategier som grund för insatsområden och aktiviteter i aktivitetslistan.

Denna godsplan ska utgöra ett stöd i det dagliga arbetet internt inom stadens förvaltningar för att möjliggöra godsförsörjning i harmoni med utvecklingen av en robust, nära och sammanhållen stad. För externa aktörer ska godsplanen vara vägvisande i godsförsörjningsfrågor.

I detta kapitel redovisas inledningsvis godsplanens målbild, mål med indikatorer samt exempel på målkonflikter. Därefter följer ett avsnitt med godsplanens strategier och insatser.



Figur 4. Godsplanens struktur över målbild, mål, strategier och insatser

Målbild

Målbilden för godsplanen är formulerad för att möta två olika perspektiv – Göteborg som hamnstad och Göteborg som kärna i en befolknings- och näringslivsmässigt växande region. Göteborgs har en unik förutsättning som hamnstad, med ett strategiskt läge i Skandinavien och med närhet till andra stora hamnar i Europa samt oceangående linjetrafik. Samtidigt växer regionen och tillsammans med Göteborgs Stads utvecklingsstrategier i översiktsplanen finns det krav och förväntningar på hur utvecklingen av en robust, nära och sammanhållen stad ska ske.

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

Formuleringen *Göteborg - Nordens logistikcentrum* fångar hamnens utveckling och tillgängligheten för godstransporterna i det övergripande transportsystemet. *Hållbar och innovativ godsförsörjning i den växande staden* fångar tillgängligheten för framför allt citylogistiken men också bygglogistiken i harmoni med den pågående stadsutvecklingen.

Mål och indikatorer

Med utgångspunkt i målbilden har tre mål formulerats. De tre målen är:

- Mål 1: Hållbara godstransporter med god tillgänglighet
- Mål 2: City- och bygglogistik för en attraktiv stadsmiljö och minskad miljö- och klimatpåverkan
- Mål 3: Attraktionskraft för näringslivet

Nedan beskrivs mål och indikatorer för att mäta måluppfyllnad. Indikatorerna kan behöva utvecklas över tid.

Mål 1: Hållbara godstransporter med god tillgänglighet

Målet är främst riktat mot fjärrtransporter, men är även aktuellt för citylogistik och bygglogistik. Fjärrtransporter omfattar även tung transittrafik. Med hållbara godstransporter avses effektiva transporter som genomförs på affärsmässiga grunder och med minimerad påverkan på människor, miljö och klimat. Tillgänglighet påverkas av framkomlighet, kapacitet, genhet och robusthet i det övergripande vägnätet, men även av verksamheternas lokalisering.

Indikator för att bedöma måluppfyllnad kommer att mätas genom restider till relevanta målpunkter vid givna tidpunkter. Exempel på relevanta målpunkter är hamnområdet, flygplatsen, logistikområden och stora industrier. Avseende hållbarhet mäts detta på samma sätt som för mål 2, det vill säga genom att mäta luftkvalitet och bullernivåer.

Fler indikatorer för måluppfyllnad är att mäta och bedöma Göteborgs Hamns tillväxt och resultat, godsvolymer samt godsvolymer på järnväg och genom att mäta nöjdhetsindex hos varuägare och leverantörer.

Exempel på identifierade målkonflikter kopplade till mål 1 är:

- Konkurrens och för högt nyttjande av samma yta i transportinfrastrukturen leder till framkomlighetsproblem. Att prioritera ett trafikslag framför andra kan skapa målkonflikter mellan trafikslagen.
- Ökad befolkning och konsumtion samt ökad e-handel kan leda till ökat godstransportbehov vilket innebär en målkonflikt med miljö- och klimatmålen.
- Tillgängligheten i det övergripande vägnätet står ofta i konflikt med målen för stadsutveckling.

Mål 2: City- och bygglogistik för en attraktiv stadsmiljö och minskad miljö- och klimatpåverkan

Målet är riktat mot citylogistiken och bygglogistiken, men är i vissa hänseenden även riktat mot fjärtransporter.

Avseende indikatorer för målet kommer måluppfyllnad bedömas genom att mäta bullernivåer, luftkvalitet, barriäreffekter, restider, utbredning av miljözoner, trafikräkning/mätning, trafiksäkerhet genom antal skadade och förolyckade, upplevd trygghet samt nöjdhetsindex hos boende, besökare och näringsidkare.

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 konsumtion samt ökad e-handel 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.

Mål 3: Attraktionskraft för näringslivet

Målet är riktat mot näringslivets transporter och omfattar hela spektrat 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 Logistik rankning av bästa logistikläge. Andra indikatorer är mätning av innovationsgrad samt tillgänglig markyta för etablering av verksamheter utifrån balans mellan efterfrågan och tillgång.

Exempel på identifierade målkonflikter kopplade till mål 3 är:

- Ett växande näringsliv genererar fler transporter som motverkar stadens mål i trafikstrategin om ett totalt sett minskat trafikarbete (inkluderar både gods- och persontransporter).
- Begränsad tillgång på markyta i attraktiva lägen skapar konkurrens i markanvändningen.

Strategier och insatsområden

Nedan beskrivs de strategier och insatsområden som kopplar till godsplanens målbild och mål. Strategierna har formulerats utifrån resultaten från de workshopar som genomförts i arbetsprocessen för godsplanen. Insatsområdena utgör ett ramverk för de kluster av aktiviteter som ska bidra till att uppfylla godsplanens mål.

Inom varje strategi beskrivs relevanta problemställningar och strategiska nyckelfrågor tillsammans med utpekade insatsområden. Beskrivningarna ger också exempel på aktiviteter och förväntade effekter.

De sex strategierna är:

1. Underlätta för godsflöden och godstransporters framkomlighet
2. Genomföra åtgärder inom infra- och terminalstruktur
3. Tillgodose ytbehov för godsförsörjning i markplanering
4. Möjliggöra godsförsörjningen utifrån ett livsmiljöperspektiv
5. Nyttja, främja och möta innovation och teknikutveckling inom godsområdet
6. Samverka, förankra och kommunicera frågor relaterade till godsförsörjning

Strategi 1: Underlätta för godsflöden och godstransporters framkomlighet

Relation till andra planerande styrande dokument

Förutom målen i godsplanen kommer aktiviteterna kopplade till denna strategi att bidra till målluppfyllnad av mål i följande styrande dokument i Göteborgs Stad:

- Översiktsplanen (Tema Mobilitet och infrastruktur, Näringsliv och handel)
- Trafikstrategin (Huvudmål: Nordens logistikcentrum)
- Näringslivsstrategiska programmet (Strategi: Infrastruktur och tillgänglighet)
- Avfallsplanen (Plats för avfallets infrastruktur från uppkomst till mottagningsanläggning, säkras i detaljplan och bygglov)

Beskrivning av strategin:

Denna strategi omfattar perspektiv på såväl kort som lång sikt. Det korta perspektivet handlar om framkomlighetsproblemen relaterade till trängselproblematik, pågående byggprojekt och omledningar i vägnätet som leder till kapacitetsbrister. Kapacitetsbrister som kräver anpassning i val av transportmedel och ruttval vilka 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 (*Insats 1A-1C*).

En strategisk nyckelfråga ur ett godsförsörjningsperspektiv 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 i aktivitetslistan (*Insats 1A och 1B*).

Insatsområden riktade mot den tunga trafiken i det övergripande vägnätet kan exempelvis handla om att utnyttja kapaciteten i vägnätet genom att leda trafiken till önskvärda stråk eller överflyttning av gods från väg till järnväg. Det kan också handla om tidsstyrning av trafiken och samnyttjande av ytan i infrastrukturen (*Insats 1A-1C*).

Genom att styra och reglera citydistributionen så att den sprids ut i tid och rum kan kapaciteten i gatunätet i stadens centrala delar utnyttjas bättre. Exempel på styrning och reglering är begränsning av tidsfönster för leveranser, geofencing, zonindelning, ITS samt begränsning av fordonsstorlek och -typ (*Insats 1A och 1C*).

Insats 1A

Optimera och omfördela flöden både mellan stråk och transportslag för att utnyttja kapaciteten i det övergripande vägnätet

Insats 1B

Optimera och omfördela flöden för att utnyttja kapaciteten i innerstadens gatunät

Insats 1C

Genomföra styrning och reglering som främjar framkomlighet och samtidigt medger konkurrens på lika villkor samt hållbara affärsmodeller

Strategi 2: Genomföra åtgärder inom infra- och terminalstruktur

Relation till andra planerande styrande dokument

Förutom målen i godsplanen kommer aktiviteterna kopplade till denna strategi att bidra till måluppfyllnad av mål i följande styrande dokument i Göteborgs Stad:

- Översiktsplanen (Tema Mobilitet och infrastruktur)
- Trafikstrategin (Huvudmål: Nordens logistikcentrum)
- Näringslivsstrategiska programmet (Strategi: Markberedskap och fysisk planering)
- Elektrifieringsplan (Mål: God tillgång till laddmöjligheter)
- Miljö- och klimatprogrammet (Strategi: Utvecklingen av hållbara transporter)
- Energiplan (Åtgärdsavsnitt: Energieffektiva och fossilfria resor, transporter och arbetsmaskiner)
- Avfallsplanen (Mål: Plats för avfallets infrastruktur från uppkomst till mottagningsanläggning, säkras i detaljplan och bygglov)

Beskrivning av strategin:

Denna strategi handlar om att skapa möjligheter för samverkan inom godshanteringen och att säkerställa funktionella och säkra platser med effektiva och samordnade funktioner. Det finns en brist och efterfrågan på olika typer av funktioner och noder som möjliggör och knyter samman flöden i och mellan olika transportslag. Alla transportslag som hanterar gods på väg, järnväg, vattenvägar eller som är luftburet omfattas. Det vill säga allt från fjärrtransporter till citydistribution och bygglogistik (*Insats 2A och 2B*).

Noderna ska möjliggöra en effektiv och smidig hantering av gods genom att samordna funktioner på en och samma plats och tillgodose behov som laddningsmöjligheter, stödsäkrad parkering, chaufförers behov av vila, mattillgång, hygienutrymmen med mera. Dessa noder ska vara lättillgängliga via befintlig infrastruktur (*Insats 2B*).

För att utnyttja potentialen med noderna behöver de vara placerade och utspridda i förhållande till varandra men framför allt i förhållande till väg- och järnvägsinfrastruktur. Systemet av noder behöver lokaliseras i förhållande till industrier, verksamheter, logistikområden, terminaler och uppställningsplatser liksom kajer och hamnar samt extended gates av olika slag (*Insats 2A*).

När det gäller bygglogistik och transporter av byggmaterial, avfall och massor samordnar byggbranschen idag dessa transporter i så kallade bygglogistikcentra (BLC). BLC är en plats där byggmaterial koordineras så att bygget ska löpa smidigt. Ett BLC kan omfatta att koordinera flera pågående byggarbetsplatser. Det finns en potential att minska antalet transporter med denna typ av samordning (*Insats 2A*).

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. (*Insats 2B*).

Genom att säkerställa ett robust transportsystem minskar riskerna för allvarliga konsekvenser. Godsplanens aktiviteter ska verka för att säkerställa funktionella noder och 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. Denna typ av aktiviteter kräver i många fall samverkan med andra berörda aktörer utanför Göteborgs Stads kommungräns samt med näringslivet (*Insats 2A och 2B*).

Insats 2A

Utveckla och samordna funktionella noder på strategiska platser i det övergripande vägnätet

Insats 2B

Säkerställa robusta transportsystem

Strategi 3: Tillgodose ytbehov för godsförsörjning i markplanering

Relation till andra planerande styrande dokument

Förutom målen i godsplanen kommer aktiviteterna kopplade till denna strategi att bidra till måluppfyllnad av mål i följande styrande dokument i Göteborgs Stad:

- Översiktsplanen (Tema Mobilitet och infrastruktur)
- Trafikstrategin (Huvudmål: Nordens logistikcentrum)
- Näringslivsstrategiska programmet (Strategi: Markberedskap och fysisk planering)
- Elektrifieringsplan (Mål: God tillgång till laddmöjligheter)
- Energiplan (Mål: Energieffektiva och fossilfria resor, transporter och arbetsmaskiner)
- Miljö- och klimatprogrammet (Strategi: Utvecklingen av hållbara transporter)
- Avfallsplanen (Mål: Plats för avfallens infrastruktur från uppkomst till mottagningsanläggning, säkras i detaljplan och bygglov)

Beskrivning av strategin:

Denna strategi handlar om att säkerställa tillgång till mark för behov kopplat till godsförsörjningen, till exempel funktionella noder och väginfrastruktur. Även andra stödfunktioner som behövs för omställningen av transportsystemet kan vara aktuella, till exempel pendelparkeringar (*Insats 3A*).

I den växande staden kommer konkurrensen om tillgängliga ytor för exploatering att öka samtidigt som behoven kopplat till godsförsörjningen växer. I den täta innerstaden behöver vi hitta sätt för effektivt samnyttjande av ytor, så kallad curbside management. Curbside management handlar om samnyttjande och flexibel användning av gaturummet, till exempel lastzon/parkering, gångytor/uteserveringar/tillfälliga planteringar. Strategin handlar därför om att säkerställa funktionella ytor i stadsmiljön som möjliggör en smidig hantering av godset. En aktivitet är att synliggöra behoven och precisera kraven för denna typ av ytor i planprocessen (*Insats 3B och 3C*).

I samband med exploatering eller förändrad markanvändning behöver godsfrågorna tydligt inkluderas i planeringsprocessen så att rådigheten över marken beaktas, vilket gäller både den översiktliga planeringen och i program- och detaljplanearbeten. Såväl de samtida som de framtida markbehoven kommer att konkretiseras genom aktiviteter i aktivitetslistan (*Insats 3A och B*).

Konkretiseringen av markbehoven ska utgöra underlag i den översiktliga planeringen. För planprocessens senare skede behöver en checklista tas fram att använda i planeringssammanhang (*Insats 3A och 3B*).

Insats 3A

Säkerställa tillgång till markytor i den översiktliga planeringen kopplat till godsförsörjningens behov.

Insats 3B

Säkerställa tillgång till markytor i program- och detaljplaneringen för gods och avfallshantering.

Insats 3C

Säkerställa ytor för gods- och avfallshantering för anpassning utifrån befintliga behov i den byggda staden.

Strategi 4: Möjliggöra godsförsörjning utifrån ett livsmiljöperspektiv

Relation till andra planerande styrande dokument

Förutom målen i godsplanen kommer aktiviteterna kopplade till denna strategi att bidra till måluppfyllnad av mål i följande styrande dokument i Göteborgs Stad:

- Översiktsplanen (Tema Mobilitet och infrastruktur)
- Trafikstrategin (Huvudmål: Nordens logistikcentrum)
- Näringslivsstrategiska programmet (Strategi: Attraktionskraft)
- Miljö- och klimatprogrammet (Delmål: Minska klimatpåverkan från transporter, Säkra en god luftkvalitet för göteborgarna, Säkra en god ljudmiljö för göteborgarna)

Beskrivning av strategin:

Denna strategi omfattar godsrelaterade frågor och faktorer som påverkar attraktivitet och kvalitet i våra livsmiljöer. Det handlar om effekter och konsekvenser av klimatförändringar, emissioner och bullerstörningar, barriäreffekter från vägar och trafikflöden samt komplexa trafikmiljöer. Godstransporterna medför utsläpp som påverkar luftkvalitet och orsakar bullerstörningar, inte minst i boendemiljöer och där vi rör oss till fots och mikromobilt (*Insats 4A-4C*).

En aktivitet som diskuteras för att utjämna godsflödet över dygnet och därmed öka framkomligheten för godsleveranserna och trafiksäkerheten i livsmiljöer är att reglera leveranserna i tid med så kallade off-peakleveranser. Bullerstörningar i livsmiljöer orsakade av leveranser under kvälls- och nattetid, 22.00 - 06.00, behöver beaktas i genomförandet av denna typ av aktivitet (*Insats 4A och 4C*).

I takt med att elektrifiering och fossilfrihet får genomslag får det också viss positiv inverkan på livsmiljöer i fråga om minskad bullerspridning och bättre luftkvalitet (*Insats 4A*).

Göteborg och inte minst hamnen är en mycket viktig nod för de godstransporter som är nödvändiga för vår försörjning av varor både lokalt, regionalt och nationellt. Samtidigt blir godsflödena som del i trafiken barriärer i våra livsmiljöer, både i det övergripande och det lokala vägnätet. Dessa barriäreffekter hindrar människor från att röra sig fritt i staden (*Insats 4B*).

Göta älv utgör en barriär men är också ett viktigt komplement till väginfrastrukturen och en outnyttjad resurs i stadsmiljön för godsförsörjning. På samma gång som de negativa

konsekvenserna av barriäreffekterna behöver minimeras och vattenkontakten beaktas för att uppnå en attraktiv stad behöver vi värna de stora stråkens betydelse och älvens potential för godsförsörjningen. Stråkens barriärverkan genom Göteborg är en strategisk nyckelfråga och påverkar både Stadens ambitioner kopplat till stadsutveckling och målet att vara Nordens logistikcentrum. Aktiviteter kopplat till detta insatsområde handlar om att överbrygga barriärer samtidigt som godsets framkomlighet beaktas (*Insats 4B*).

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 utformas så att så få konflikter som möjligt med oskyddade trafikanter uppstår. Det handlar om att säkerställa ändamålsenliga angöringsytor, lastzoner, lastgator, vändytor med mera som innebär att distributionsfordon 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 när många rör sig, till exempel i bostadstäta områden eller på gångfarts- och gågator. Placering av paketboxar och andra upphämningsytor behöver göras med hänsyn till smidig avlämning och upphämtning, utan att osäkra trafiksituationer uppstår i konflikter mellan människor, bilar och lastbilar (*Insats 4C*).

Insats 4A

Anpassa citylogistiken för ett livsmiljöperspektiv, till exempel avseende buller och luftkvalitet

Insats 4B

Minska barriäreffekter i den sammanhållna och nära staden

Insats 4C

Verka för trafiksäker citylogistik

Strategi 5: Nyttja, främja och möta innovation och teknikutveckling inom godsområdet

Relation till andra planerande styrande dokument

Förutom målen i godsplanen kommer aktiviteterna kopplade till denna strategi att bidra till måluppfyllnad av mål i följande styrande dokument i Göteborgs Stad:

- Översiktsplanen (Tema Mobilitet och infrastruktur)
- Trafikstrategin (Huvudmål: Nordens logistikcentrum)
- Näringslivsstrategiska programmet (Strategi: Kompetensförsörjning, Attraktionskraft, Företagsklimat, Innovationskraft)
- Miljö- och klimatprogrammet (Strategi: Utvecklingen av hållbara transporter)
- Innovationsprogrammet (Strategi: Fokusera innovationskraften, Driva innovationsarbetet i samverkan)

Beskrivning av strategin:

Denna strategi handlar om att bygga kunskap kring och skapa förståelse för hur godsflödena ser ut både kring och i Göteborg. Det omfattar fjärrtrafiken, som framför allt

är koncentrerad till det övergripande vägnätet, till Göteborgs Hamn samt större verksamhets- och logistikområden. Det omfattar också de godsflöden som försörjer staden och byggprojekt av olika slag.

Arbetet med godsplanen har tydligt visat på behov av insamling och delning av data om gods. Samtidigt som det finns mer data än någonsin att tillgå saknas tillräcklig kunskap om godsflöden, volymer och sammansättning. Data samlas in av olika aktörer och för olika ändamål. Bristen på samverkan och samstämmighet i dataseten och mätmetoder samt i viss mån viljan att dela data begränsar nyttiggörandet. Alla aktörer behöver tillsammans bygga en kunskapsbank som kan vara ett beslutsunderlag i planprocessen och vid hantering av gods och godsflöden. Inte minst för att tillsammans kunna utveckla hållbara och robusta system med fungerande affärsmodeller. Aktiviteterna i aktivitetslistan ska främja uppbyggnad av en kunskapsbank och samverkan kring delning av data (*Insats 5A*).

Göteborg var tidigare en tung industristad men har mycket tack vare innovation och teknikutveckling inom industrin utvecklats till en ledande kunskapsstad och blivit en innovationsmotor. I Göteborg finns etablerade samarbeten mellan näringsliv och akademi kring bland annat teknikutveckling. Staden vill främja och medverka i innovationsarbetet och teknikutvecklingen mot ett mer hållbart samhälle. När det gäller teknikutveckling kopplat till godsförsörjningen behöver vi tänka nytt och ha mod i realisering av idé till implementering. Staden vill medverka till att Göteborg bibehåller sin position som logistiknav och fortsatt kan ligga i framkant som testarena inom innovation och utveckling. Genom aktiviteter i handlingsplanen ska initiativ till samarbeten och testarenor stimuleras (*Insats 5B*).

I takt med teknikutvecklingen och att innovationer och lösningar implementeras behöver regelverk uppdateras och ansvarsfrågan kopplat till detta komma på plats. Göteborgs Stad kan genom godsplanen lyfta dessa frågor i den politiska organisationen och påbörja arbetet med att anpassa staden efter de nya förutsättningar som kommer med den nya tekniken. Aktiviteter i aktivitetslistan formuleras för att till exempel påverka genom kravställande i upphandling (*Insats 5B*).

Utvecklingen medför ökade krav på alla aktörer som är verksamma inom godsförsörjningens olika områden. Utbildningsinnehåll och kompetens behöver därför ta höjd för omvärldens förändringar så att alla aktörer har en fullgod kompetensnivå. Staden ska samverka med akademien med syfte att påverka utbildningsinnehåll och -nivå är relevant i förhållande till teknikutveckling och förändrade förutsättningar inom godsförsörjningen (*Insats 5C*).

Insats 5A

Nyttja datainsamling, mätning och analys för planeringsändamål och för måluppföljning

Insats 5B

Främja teknikutveckling och digitalisering/automatisering

Insats 5C

Möta framtiden med kompetensförsörjning och -utveckling

Strategi 6: Samverka, förankra och kommunicera frågor relaterade till godsförsörjning

Relation till andra planerande styrande dokument

Förutom målen i godsplanen kommer aktiviteterna kopplade till denna strategi att bidra till måluppfyllnad av mål i följande styrande dokument i Göteborgs Stad:

- Översiktsplanen (Tema Mobilitet och infrastruktur)
- Trafikstrategin (Huvudmål: Nordens logistikcentrum)
- Näringslivsstrategiska programmet (Strategi: Markberedskap och fysisk planering)
- Elektrifieringsplan (Mål: God tillgång till laddmöjligheter)
- Energiplan (Mål: Energieffektiva och fossilfria resor, transporter och arbetsmaskiner)
- Avfallsplanen (Mål: Lokalisering av större avfallsanläggningar, Plats för avfallets infrastruktur från uppkomst till mottagningsanläggning, säkras i detaljplan och bygglov)

Beskrivning av strategin:

Denna strategi hanterar samverkan kring godsförsörjning och är till stor del grunden för genomförandet av aktiviteter kopplat till godsplanens samtliga strategier. Under arbetet med godsplanen har det framkommit ett starkt behov av samverkan och transparens i planeringsprocessen. Planeringen kring gods omfattar frågor som ägarskap, rådighet, genomförbarhet, utbyggnadsplanering, finansiering och tidsaspekter. I planeringsprocessen behöver genomförandet av projekt och aktiviteter i Storgöteborg i många fall genomföras i samverkan och integrering inom kommunen, mellan kommuner samt regionalt och nationellt såväl som med näringslivet och akademien. Det finns behov av att tydliggöra roller, rådighet, hantering av olika typer av planeringsprocesser och samfinansiering (*Insats 6A-6B*).

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 insatsområden som ska utveckla samverkan inom redan etablerade nätverk kopplat till godsfrågor. För att få gehör för godsförsörjningens behov och problemställningar omfattar godsplanen aktiviteter för att etablera tydliga kommunikationsvägar och skickliggöra planeringsprocessens aktörer (*Insats 6A-6B*).

Insats 6A

Uppnå samverkan och transparens inom kommunens förvaltningar och bolag, med näringslivet och andra offentliga aktörer

Insats 6B

Samordna övergripande planering mellan kommuner

Ordlista

Barriär: Barriärer är hinder som begränsar människors fria rörlighet. Det kan vara både naturliga element som vattendrag och topografi eller bebyggelse, instängslade 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.

Curbside management: Utrymmet mellan staden gator och trottoarer har blivit en yta som kan användas till olika funktioner till exempel som parkering, lastzoner, cykelbanor, taxifordon och bussar.

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

Lokala vägnätet: Omfattar de kommunala vägnätet.

Logistiknoder: En plats där många förbindelser för varuflöden korsar varandra och därför skapar förutsättningar för flera olika verksamheter och företag inom transport och distribution.

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

Nyttjandegrad: Hur väl ett transportmedel utnyttjas. Det kan handla om både hur lastutrymmet nyttjas och också hur fordonet kan nyttjas under dagens alla timmar.

Off-Peak leveranser: Syftar till att undersöka de effekter som kan uppnås genom 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: Inom transportsystem ryms allt från webbverktyg för reseplanering för människor och gods, nulägesinformation om trafikstockningar, varningssystem mellan cyklister och bilister och fotgängare, till självkörande bilar.

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 tungalastbilar mer än 3,5 ton

Van / Skåpbil: Är ett motorfordon som används för att transportera gods eller människor. Får max väga 3,5 ton.

Övergripande vägnätet: Omfattar det nationella vägnätet, de statliga järnvägarna samt slussar och farleder.