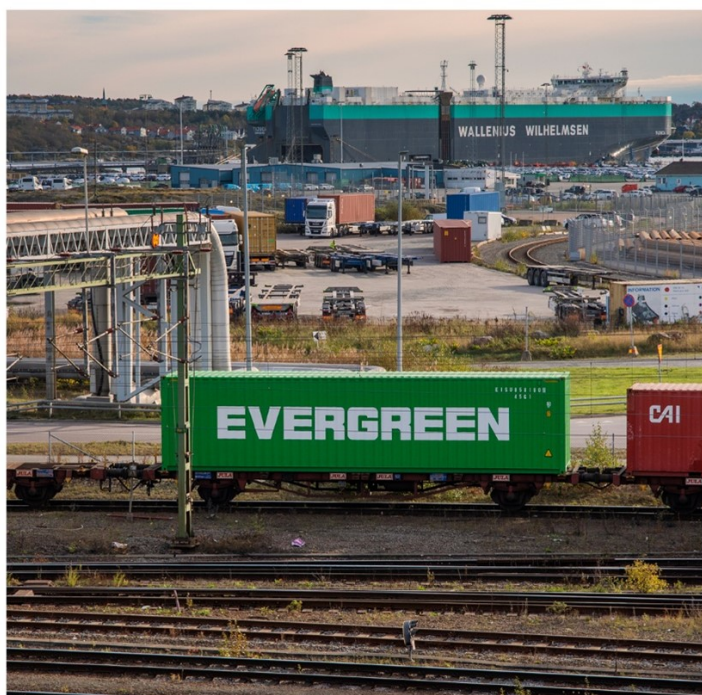


Godstransporter i den framtida staden

Handlingsplan till Sulp 2025/2026



Innehåll

.....	3
Inledning	4
Syftet med denna plan	4
Vem omfattas av planen	4
Giltighetstid	4
Bakgrund	4
Koppling till styrande dokument	4
Genomförande	6
Uppföljning av denna plan	6
.....	7
Åtgärder	8
Strategiområde 1: Tillgänglighet	8
Strategiområde 2: Mark och infrastruktur	13
Strategiområde 3: Livsmiljöperspektiv	16
Strategiområde 4: Innovation och teknikutveckling	19
Strategiområde 5: Samverkan och kommunikation	21

Inledning



Tidig morgon på Tyska bron.

Inledning

Syftet med denna plan

Syftet är att konkretisera åtgärder för godstransporter och hur dessa åtgärder ska bidra för att nå uppsatta mål i Göteborgs stads Sulp – Sustainable Urban Logistic Plan för den framtida staden. Genom att nå målen uppnås också Göteborgs Stads mål och strategier kopplade till godsdistribution och godstransporter i de för stadsutvecklingen viktiga styrande dokumenten: översiktsplanen, miljö- och klimatprogrammet, näringslivsstrategiska programmet och jämlik stad. För att få en mer heltäckande beskrivning se *Göteborgs Stads Sulp 2024 - 2030*.

Vem omfattas av planen

Planen omfattar alla stadens nämnder och styrelser, samt deras förvaltningar och bolag.

Giltighetstid

Denna plan gäller för perioden 2025 och 2026.

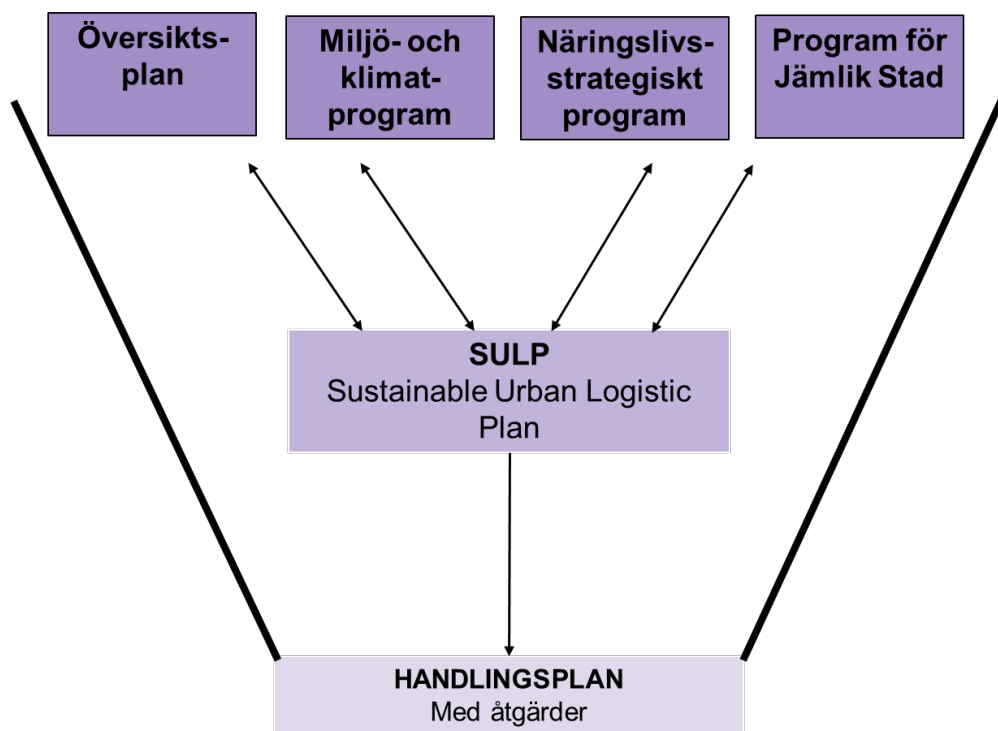
Bakgrund

Trafikkontoret fick i uppdrag av trafiknämnden, i enlighet med kommunfullmäktiges budget 2022, att ta fram en godstransportplan för Göteborgs Stad i syfte att säkra näringslivets transporter. Behovet har också konkretiserats i näringslivsstrategiska programmet 2018–2035.

I samband med omorganisationen inom stadens nämnder och förvaltningar togs uppdraget över av stadsbyggnadsnämnden. Resultatet av uppdraget är Göteborgs Stads Sulp tillsammans med denna handlingsplan.

Koppling till styrande dokument

Från de styrande dokumenten, kopplat till stadsutveckling, har godsfrågorna konkretiserats och samlats till en Sulp som i sin tur genererar en handlingsplan med åtgärder enligt figur 1 nedan.



Figur 1. Koppling till styrande dokument

I dessa styrande dokument har mål enligt nedan tabell som rör godsdistribution och godstransporter identifierats:

STYRANDE DOKUMENT	MÅL SOM KOPPLAR AN TILL SULP:en
Översiktsplanen	1) Effektiv användning av befintlig infrastruktur 2) Tillförlitlig framkomlighet för godstransporter 3) Minskade negativa effekter av trafiken
Näringslivsstrategiska programmet	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 4) Göteborg har en fungerande infrastruktur och god tillgänglighet

STYRANDE DOKUMENT	MÅL SOM KOPPLAR AN TILL SULP:en
Miljö- och klimatprogrammet	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 SULP:en

Genomförande

Uppdatering av handlingsplanen sker vartannat år där planeringsarbetet påbörjas under kvartal 1 för att få in nya åtgärder i verksamhetsplaneringen för nästkommande år.

Stadsbyggnadsförvaltningen är ansvarig för framtagandet och övergripande genomförandet av handlingsplanen. Olika förvaltningar ansvarar för genomförandet av respektive åtgärd.

Exempel på förvaltningar och bolag som behöver bidra till genomförandet:

- Stadsbyggnadsförvaltningen (SBF)
- Stadsmiljöförvaltningen (SMF)
- Exploateringsförvaltningen (EXP)
- Business Region Göteborg (BRG)

Uppföljning av denna plan

Övergripande ansvar för uppföljning ligger hos stadsbyggnadsförvaltningen. Respektive åtgärd följs upp av ansvarig förvaltning, och vid behov förvaltningsnämnd, med efterföljande rapportering till stadsbyggnadsförvaltningen som har samordningsansvar för hur genomförandet av handlingsplanen framskrider. Uppföljning av respektive åtgärd sker årsvis.

Åtgärder



Äntligen snö på Haga Nygata.

Åtgärder

Denna handlingsplan anger prioriterade åtgärder för 2025 och 2026. Handlingsplanen kategoriserar åtgärderna enligt de strategiområden som beskrivs i Sulp:en och syftet är att åtgärderna ska bidra till Sulp:ens tre godstransportmål:

- Hållbar godsförsörjning med god tillgänglighet
- Attraktiv stadsmiljö med minskad miljö och klimatpåverkan
- Attraktionskraft för näringslivet.

I figuren nedan ges en överblick över den struktur som är angiven i Sulp:en, från målbild till 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.	Säkerställa 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 2. Sulp:ens struktur med målbild, mål strategiområden och strategier.

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

Till detta strategiområde listas olika åtgärder som ska bidra till minskat antal fordonsrörelser och därigenom minska klimatpåverkan, minska trängsel och generellt öka tillgängligheten i vägnätet. Åtgärderna bidrar också till målen i miljö- och klimatprogrammet.

Åtgärd	Effekt	Ansvar	Period	Indikator
Reglering Lista och konsekvens- beskriv olika typer av regleringar och hur de kan bidra till att uppfylla stadens mål	Tydliggörande och förenklande av användning av regleringar och att genomförda regleringar ger rätt effekt	SBF SMF	2025 – 2026	Antal regleringar med fullständig konsekvens- beskrivning Feedback från intressenter (näringsliv, chefer, politik)
HCT – långa fordon 1. Skapa en rutin för att hantera och styra uppkomna behov för 34,5 m-fordon 2. Strategiskt arbeta med uppdatering av längd- klassning av fordon på vägarna	1. Ett förenklat förfarande att hantera upp- klassning av vägar 2. Ökad transport- kapacitet och förbättrade trafik- flöden Kontrollerad styrning av långa transporter till utpekade vägar	SMF	2025 – 2026	Antal långa fordon hos näringslivet i Göteborg Nöjt kundindex (NKI) hos näringslivet Klimatavtryck per ton/km
HCT – tunga fordon Strategiskt arbeta med uppdatering av BK- klassningen för att styra tung trafik	Kontrollerad styrning av tunga och långa transporter till utpekade vägar	SMF	2025 – 2026	Klimatavtryck per ton/km Nöjt kundindex (NKI) hos näringslivet
Samlastning Utreda gränsöverskridande samlastningsmöjligheter mellan olika oberoende externa aktörer för att öka effektiviteten och minska transportarbetet	Minskat trafikarbete och färre fordons- rörelser per tonkilometer	SBF SMF	2026 – 2027	Antal identifierade möjliga samlastningsplatser Antal identifierade viktiga aktörer Antal identifierade hållbara affärsmodeller Körda tonkilometer
Off peak Skapa förutsättningar för fler leverantörer att optimera användningen av leveransfordon över dygnet	Minskad trafikbelastning, hållbar stadsmiljö och förbättrad arbetsmiljö för chaufförer	SMF	2025 – 2027	Trafikmätning Antal leverantörer som kör off peak Intervjuer med chaufförer

Åtgärd	Effekt	Ansvar	Period	Indikator
	Hållbara affärsmodeller Förbättrad leveranssäkerhet			Intervjuer med varumottagare
Vattenvägar Utreda möjligheterna att använda vattenvägar för masshantering	Minskat trafikarbete och färre fordonsrörelser på väg	SMF	2025 – 2026	Antal identifierade lämpliga kajer för masshantering
Transportslagsbyten (intermodalitet) Utreda effektiva transportslagsbyten för hållbar logistik	Effektiviserad transportkedja och förbättrad trafiksituation	SBF	2025 – 2026	Antal identifierade lämpade verksamheter Ett lämpligt pilotprojekt att testa på

Reglering

Näringslivet pekar på att Staden behöver reglera mer för att styra godstransporterna. Det är då viktigt att staden är överens om varför reglering ska ske och vilket syfte som ska uppnås med en specifik reglering (exempel: är det framkomlighet eller en miljövinst som ska uppnås). Staden behöver också förstå vad konsekvenserna blir av regleringarna, positiva likväl som negativa. Ny teknik erbjuder också fler alternativa lösningar som underlättar uppföljning av efterlevnad, något som idag är en utmaning.

Denna åtgärd syftar till att klargöra

- vad som ska uppnås med regleringen
- vilka regleringar som finns att använda
- vilka lämpliga tekniker som kan användas för uppföljning av efterlevnad
- hur efterlevnad av regleringarna säkerställs
- vilka konsekvenserna blir (positiva/negativa) för olika typer av regleringar.

HCT långa fordon

Längre godstransportfordon upp till 34,5 m har tillåtits i ett utpekat vägnät sedan årsskiftet 2023/2024 och används för att uppnå ökad transportkapacitet och förbättrade trafikflöden. Viktigt att notera att långa godstransportfordon främst berör fjärtrafik.

De längre fordonen bidrar till minskad energianvändning, lägre transportkostnad med ökad konkurrenskraft och minskad trängsel. Det blir även samhällsekonomiskt lönsamt med dessa långa fordon då det inte krävs stora förändringar i befintlig infrastruktur. Längre fordon innebär också att färre chaufförer behövs för att transportera samma mängd gods.

Arbetet med långa godstransportfordon sker i samverkan med Trafikverket och Transportstyrelsen. Trafikverket ansvarar för inkomna behov av utökat vägnät och staden behöver ha en rutin och process för att hantera förfrågningar från Trafikverket.

Denna åtgärd syftar till att klargöra

- vilka anslutningar är lämpliga att inkludera för långa godstransportfordon
- var staden vill att långa fordon ska kunna köras
- hur rutinen ser ut inom staden för att hantera information/remisser från Trafikverket.

HCT tunga fordon

Tyngre godstransporter används för att uppnå ökad transportkapacitet och förbättrade trafikflöden med lägre transportkostnad samt med ökad konkurrenskraft. Detta ger minskad energianvändning och minskad trängsel då det behövs färre fordon.

Uppgraderingar sker idag av vägnätets bärighetsklassning, det vill säga vilka vikter som tillåts var, där allt tyngre fordon blir tillåtna. Staden behöver inventera infrastrukturen för att se över var det finns behov, och var det är lämpligt att anpassa infrastrukturen för att kunna framföra fordon med tyngre vikter. Detta ger en möjlighet för staden att styra flöden av tunga transporter till önskvärda stråk.

Denna åtgärd syftar till att klargöra

- var staden vill att tunga fordon ska få köras
- var infrastrukturen behöver förbättras för att möjliggöra att tunga fordon kan köra där
- hur rutinen ser ut inom staden för att möta behovet av tunga transporter.

Samlastning

Många transportörer är idag duktiga på att samlasta transporter för att optimera sina egna flöden. När det gäller samlastning *mellan* olika transportörers flöden finns dock en problematik. Svårigheter ligger bland annat i: ansvarsfördelning, marknadsföring, datadelning, kundrelation samt kostnader i samband med omlastning.

För att uppnå effekten med ett minskat trafikarbete och färre fordonsrörelser behöver Göteborgs Stad arbeta för att möjliggöra omlastning och samlastning mellan transportföretag och möjliggöra för mindre företag att samlasta sina mindre, fragmenterade sändningar.

Denna åtgärd syftar till att klargöra

- vilka godsflöden som är lämpliga för samlastning
- vilka aktörer som kan tänka sig att samlasta sina flöden
- hur hållbara affärsmodeller kan uppnås.

Off peak

Framkomligheten kan förbättras genom att fördela godstrafiken över dygnets timmar och därmed undvika transporter under rusningstid, morgon och eftermiddag, så kallade off

peak-transporter. Genom detta uppnås också ett bättre nyttjande av fordonen det vill säga att färre fordon behövs för att transportera samma mängd gods, förbättrad arbetsmiljö för chaufförerna samt förbättrad leveranssäkerhet till näringslivet.

Redan i framtagandet av Sulp:en uppmärksammades möjligheterna med off peak-leveranser och en pilot inom skolverksamheten genomfördes 2022 och har idag blivit en permanent tillämpning. Det finns stor potential för uppskalning av off peak-konceptet.

Denna åtgärd syftar till att klargöra

- vilka godsflöden som är lämpliga för off peak
- vilka aktörer som kan tänka sig att använda off peak
- vad som behöver anpassas för att möjliggöra off peak.

Vattenvägar

Vattenvägar har stor potential att avlasta vägnätet från olika typer av transporter i urbana miljöer, exempelvis används en återvinningspråm i Göteborg redan idag. Vad gäller olika typer av gods finns det kategorier som är mer lämpliga att transportera på vattenvägar. Dessutom behöver infrastrukturen anpassas, kajer behöver rustas upp och anknytning till väginfrastruktur ses över.

Göteborgs Stad har identifierat masshantering som mycket lämpad för transport på vattenvägar kopplat till att stora stadsutvecklingsprojekt ligger längs Göta älv. Massor är både tungt och voluminöst gods som genererar många transporter och därmed ger vidtagna åtgärder stora effekter. Syftet är att uppnå minskat trafikarbete och färre fordonsrörelser på väg. Användandet av vattenvägar skulle kunna tillämpas också på kanalerna i de mer centrala delarna av staden.

Denna åtgärd syftar till att klargöra

- statusen på kajernas lämplighet
- hur tillståndprocesserna för verksamhet vid kaj ser ut
- vilka kajer som har bra koppling till vägnätet
- vilket gods som är lämpat för vattenvägar
- vilka aktörer som är beredda till omställningen att arbeta med vattenvägar.

Transportslagsbyten (intermodalitet) – rätt transportmedel för rätt gods

Ett effektivt sätt att minska belastningen på vägnätet är att använda det mest lämpliga transportmedlet för varje del av transportkedjan, en metod som kallas intermodala transporter. Detta innebär att kombinera flera transportmedel på ett integrerat och effektivt sätt, till exempel genom att flytta gods från väg till järnväg eller sjöfart, och använda mindre fordon för leveranser den sista biten in till stadskärnan, så kallade last mile-leveranser. Rätt användning av olika transportslag ökar flexibiliteten, kan sänka kostnaderna och minskar miljöpåverkan.

Det finns dock utmaningar med intermodala transporter som måste beaktas. Det handlar inte bara om att byta transportmedel; hela kedjan måste planeras noggrant eftersom järnvägsspår och sjövägar inte når alla destinationer. Ett typiskt scenario kan involvera

initial vägtransport med lastbil, följt av tågtransport, och avslutningsvis last mile-leverans med det bäst anpassade fordonet för sträckan.

Intermodala transporter är särskilt effektiva för längre sträckor. Varje omlastning kan dock medföra extra kostnader och ökar risken för skador på godset. Valet av transportmedel bör också ta hänsyn till godsets art; vissa varor lämpar sig bättre för vissa transportsätt än andra, särskilt om leveranserna är känsliga för förseningar.

Infrastrukturens anpassning är också viktig. Kombiterminaler och omlastningshubbar, för gods som ska vidare med järnväg eller cykel kan till exempel behövas för att stödja intermodala transporter.

Transporter till och från Göteborgs hamn sker redan idag till stor del via järnväg. En ökning av hamnens transporter och en överflyttning av gods från väg till järnväg kräver att infrastrukturen är tillräckligt utbyggd.

Staden har inte direkt kontroll över valet av transportmedel, men kan främja och underlätta en övergång genom att erbjuda en effektiv infrastruktur.

Denna åtgärd syftar till att klargöra

- vilka typer av gods som är lämpliga att flytta till olika transportslag
- optimala lokaliseringar för omlastningsstationer och terminaler
- utmaningar och svårigheter med transportslagsbyten
- hur samarbetet med näringslivet kan underlättas för en smidig övergång.

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

Till detta strategiområde listas åtgärder som ska bidra till ett effektivt nyttjande och fördelning av markytor samtidigt som strategisk markanvändning säkerställer viktiga funktioner i den framtida staden.

Åtgärd	Effekt	Ansvar	Period	Indikator
Markanvändning Undersök behovet av markytor för olika typer av funktioner inom godstransporter och logistik.	Effektiva, hållbara och välfungerande godstransporter	SBF SMF	2026 – 2027	Jämföra att kraven i Teknisk handbok och andra inriktningsdokument uppfylls

Åtgärd	Effekt	Ansvar	Period	Indikator
Godshantering vid exploatering Definiera roller och ansvar mellan berörda aktörer för att lösa transportbehov kopplade till området	Tydligare ansvarsfördelning mellan olika aktörer för att få effektiva, hållbara och välfungerande godstransporter	EXP SMF	2026 – 2027	En sammanställning över ett antal tänkbara roll- och ansvarsscenarier
Uppställningsplatser Utreda behovet av olika typer av uppställningsplatser (övernattning, lång- och korttidsparkering)	En ökad trafik-säkerhet samt förbättrade sociala och sanitära förhållanden	SBF SMF	2025 – 2026	Antal identifierade möjliga uppställningsplatser med dess lokalisering och funktion
Fossilfria drivmedel och elektrifiering Säkerställa markytor för laddinfrastruktur	Stödja övergången till mer hållbar logistik	SBF	2025 – 2026	En lista med lämpliga områden för laddinfrastruktur och andra fossilfria drivmedel

Markanvändning

Hur kommunens mark och vatten ska användas nu och på lång sikt finns beskrivet i stadens översiktsplan och det finns tydliga processer för hur markanvisning går till. Tillgängliga markytor i staden är en bristvara och det viktigt att använda befintliga ytor på ett effektivt sätt.

Denna åtgärd arbetar mot att säkerställa att godstransportbehovet beaktas redan i ett tidigt skede vid planering av olika verksamhets-, handels- och bostadsområden för att få effektiva, hållbara och välfungerande godstransporter. För att det ska finnas tillräckligt med utrymme för godstransporter att ta sig fram (gatubredd, vändplatser, en smidig uppbyggnad av infrastrukturen, med genomfartsgator till exempel). Andra exempel på markbehov som identifierats är olika typer av uppställningsplatser för godstransportfordon – både för övernattning och för kortare perioder och omlastning av gods, platser för laddinfrastruktur specifikt för godstransporter och faciliteter för chaufförer.

Denna åtgärd syftar till att klargöra

- nuläget – vilket markbehov som finns för godstransporter
- hur Göteborgs Stad kan säkra mark för godstransporters behov
- hur vi kan samarbeta nationellt och regionalt för att samnyttja tillgängliga markytor för godstransporter.

Gods i exploateringsfrågor

Exploateringsförvaltningen och ansvarar för markförsörjningen samt för genomförande av exploateringsprojekt. Det är särskilt viktigt att hänsyn tas till godstransporternas behov i de många exploateringsprojekten och deras projekteringsfaser – från planering till genomförande. Godstransporterna kan också nyttjas på ett mer optimalt sätt i de olika

exploateringsprojekten. Exempelvis kan vattenvägar användas i större utsträckning i olika exploateringsprojekt som fördelaktigt ligger längs älven. Även bygglogistikcentra kan etableras för effektivare bygglogistikflöden. Idag är det oklart vem som tar ansvar för att lösa frågeställningar kopplade till exploateringsskedet – är det staden, markägare, entreprenad etcetera?

Denna åtgärd syftar till att klargöra

- godstransporternas behov i de olika exploateringsskedena
- vem som ansvarar för att säkerställa hållbara godstransporter i exploateringsprojekt
- hur Göteborgs Stad kan kravställa i upphandlingar så att alternativa transportmedel kan användas i större utsträckning.

Uppställningsplatser

Om Göteborg ska vara Nordens logistikcentrum behöver logistiska ytor säkerställas för att bibehålla effektiva godsflöden och skapa hållbara godstransporter. Genom att arbeta proaktivt kan lokalisering av logistiska ytor styras till önskvärda platser där samhällsnyttan också blir att ”vild parkering” av lastbilar undviks, med mindre anarki och nedskräpning som följd. Detta rör både långtidsparkering för övernattning och korttidsparkering för att kunna ställa av ett släp under en kortare tid.

Att strategiskt placera bland annat säkra uppställningsplatser skulle, genom regionalt samarbete, kunna ses som en service som gynnar staden och regionen. Det skulle samtidigt ta hänsyn till ökade flöden i TEN-T-korridoren Scan-Med som är EU:s definierade transportkorridor mellan Medelhavet och Skandinavien.

Denna åtgärd syftar till att klargöra

- hur samarbete kan ske med andra kommuner, Trafikverket och Västra Götalandsregionen för att hitta logistiska ytor för samnyttjande
- behoven en uppställningsplats behöver möta
- en strategi för arbetet med dessa frågor
- var uppställningsplatserna behöver vara lokaliserade (övernattningsplats respektive korttidsuppställning).

Fossilfrihet, elektrifiering och laddinfrastruktur

Elektrifiering och laddplatser är nära kopplat till frågan om uppställningsplatser och åtgärderna bör kunna koordineras. Det finns ett stort behov av infrastruktur för fossilfria fordon och synkroniseringen av flera behov behövs kopplat till markanvändning. Göteborgs Stad behöver säkerställa möjligheten till platser för alternativa drivmedel för att ge en service till näringslivet. Genom denna åtgärd säkerställs att elektrifieringsarbetet matchas mot godstransporternas behov samtidigt som det etableras en grundstruktur för stadens proaktiva arbete kopplat till alternativa drivmedel, till exempel: eldrift, biogas eller vätgas.

Denna åtgärd syftar till att klargöra

- hur arbetet med markanvändning för godstransporter ska kopplas ihop med elektrifieringsarbetet
- hur staden ska arbeta med att hitta markområden för alternativa drivmedel.

Strategiområde 3: Livsmiljöperspektiv

Tillhörande strategier:

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

Till detta strategiområde listas olika åtgärder som ska bidra till en bättre kvalitet i vår livsmiljö, med bättre luftmiljö, bättre ljudmiljö samt en säkrare och mer lättillgänglig stad att vistas i.

Åtgärd	Effekt	Ansvar	Period	Indikator
Fossilfria drivmedel och elektrifiering Stödja övergången till elektrifiering och mer miljö- och klimatsmart godsdistribution	Bättre luftkvalitet och lägre bullernivåer	SBF SMF	2025 – 2026	Antal identifierade lämpliga områden för laddinfrastruktur och andra fossilfria drivmedel Antal fossilfria fordon Luftkvalitet och bullernivåer
Miljözon för gods-distributionsfordon Bevaka arbetet med förändrandet av lagstiftningen för möjlighet att införa miljözon endast för tunga fordon	Ökad beredskap att starta arbetet med införande av miljözoner	SMF	2026 – 2027	Antal identifierade lämpliga områden för lokalisering av miljözoner. En utvärdering av utmaningar för genomförandet
E-handeln Utreda e-handels påverkan på citylogistiken	Att kunna möta leveransbehov med ombud och paketboxar för ökad trafiksäkerhet	SBF	2025 – 2026	En dokumenterad sammanställning över citylogistikens förutsättningar i olika urbana områden

Fossilfrihet, elektrifiering och laddinfrastruktur

Nedan beskrivs fossilfrihet, elektrifiering och laddinfrastruktur ur ett livsmiljöperspektiv till skillnad från i kapitlet ovan där det beskrivs ur ett markperspektiv.

Att arbeta för fossilfrihet, elektrifiering och utveckling av lämplig laddinfrastruktur för lastbilar är ett avgörande steg mot att minska stadens klimatpåverkan och att skapa en mer hållbar och hälsosam stadsmiljö genom förbättrad luftkvalitet och minskade bullernivåer. Att proaktivt hantera och styra övergången till fossilfria transporter kommer att stärka stadens konkurrenskraft och bidra till att uppfylla stadens miljömål.

För att främja fossilfrihet och elektrifiering av lastbilar i stadskärnor krävs flera åtgärder bland annat:

Utbyggnad av laddinfrastruktur

För att Göteborg ska behålla sin ställning som Nordens logistikcentrum är det nödvändigt att säkerställa tillgången till laddningsmöjligheter för tunga fordon. Ett omfattande nätverk av laddstationer för elektriska lastbilar behöver etableras på strategiska platser som logistiknav, industriområden, och stora distributionscenter, läs mer under strategiområde mark och infrastruktur.

Ekonomiska incitament, regelverk och hållbara affärsmodeller

Kan någon typ av ekonomiska incitament införas för att främja övergången till elektriska lastbilar och för att få hållbara affärsmodeller? Vad kan stimulera företag att investera i fossilfri teknik för sina fordonsflottor? Staden kan styra genom upphandling och reglering, till exempel miljözoner för att påskynda övergång till fossilfrihet.

Denna åtgärd syftar till att klargöra

- var och hur olika typer av laddinfrastruktur bör fördelas i regionen
- hur kan staden bidra till att hitta rätt ekonomiska incitament, regelverk och hållbara affärsmodeller
- hur kan staden genom samverkan och utbildning kan påskynda elektrifieringen.

Miljözon 3

Det är nödvändigt att följa utvecklingen och vara uppdaterade om arbetet med miljözoner och att omvärldsbevaka.

Det finns ett stort intresse för miljözoner från både invånare och transportföretag. Det är viktigt att hänsyn tas till synpunkter från alla berörda parter. Innan några regler införs måste konsekvenserna nog analyseras, eftersom en reglering kan motverka en annan.

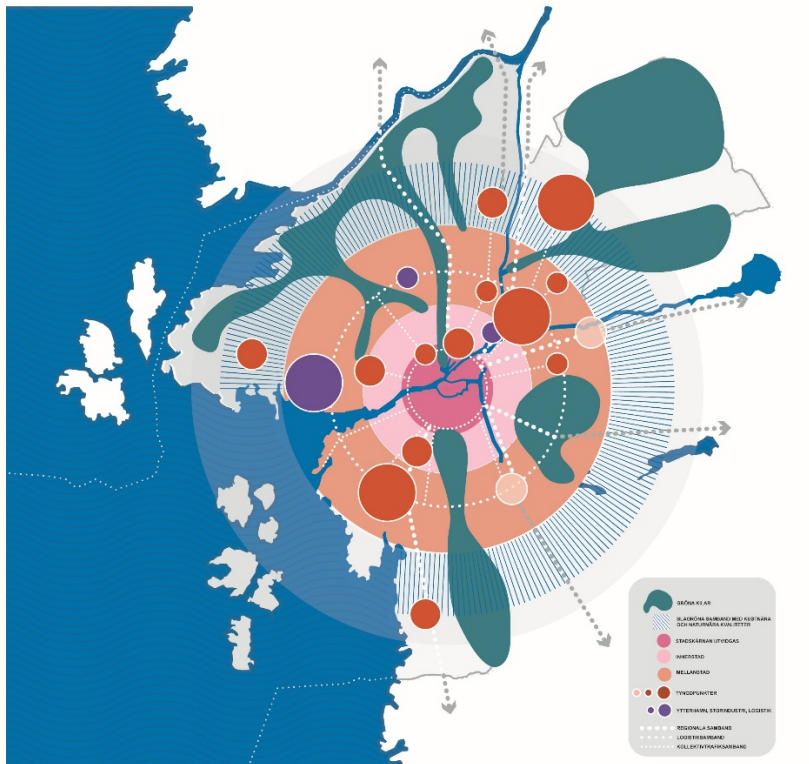
Denna åtgärd syftar till att klargöra

- hur processerna för införandet av miljözoner kan förkortas genom omvärldsbevakning
- vilka alternativ som finns till miljözon 3 som bättre kan kopplas till elektrifiering av godstransportfordon
- vilka effekter storleken på en miljözon har
- transportörernas åsikter och insikter.

E-handel

Denna åtgärd handlar om att förstå hur e-handeln fungerar och att vara förberedda och ha en plan för hur citylogistiken ska kunna fungera om e-handeln ökar drastiskt. Hur ser

olika leveransalternativ ut? Var ska ombud och paketboxar finnas? Det är viktigt att förstå och anpassa citylogistiken samt logistiken i mellanstaden och ytterstaden till moderna konsumtionsmönster. Denna åtgärd fokuserar på e-handels inverkan på godsdistributionen och tittar på stadsutvecklingen ur det perspektivet.



Figur 3. Ringarna inifrån och ut symboliserar: Stadskärna, innerstad, mellanstad och ytterstad

Denna åtgärd syftar till att klargöra

- hur leveransalternativen kan optimeras för att möta ökad efterfrågan på e-handel
- hur ombud och paketboxar kan placeras strategiskt för att maximera tillgänglighet och bekvämlighet för konsumenterna
- hur trafiksäkerhet och effektivitet i godstransporter och leveransflöden kan säkerställas
- hur miljöpåverkan kan minskas genom att använda alternativa transportsätt (godscyklar och elfordon till exempel) på last mile-sträckan
- hur dataanalys kan användas för att se trafikmönster och konsumentbehov för att sedan anpassa rutter och leveranstider
- om förändrade transportmönster kan leda till förändrade utformningskrav vid torg och andra handelsplatser.

Genom dessa åtgärder kan en effektiv och hållbar citylogistik skapas som möter de utmaningar och möjligheter som den växande e-handeln för med sig.

Strategiområde 4: Innovation och teknikutveckling

Tillhörande strategier:

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

Till detta strategiområde listas olika åtgärder som ska bidra att Göteborg förblir en ledande kunskapsstad och en innovationsmotor.

Åtgärd	Effekt	Ansvar	Period	Indikator
Datainsamling – metod Utreda och utveckla metoderna för datainsamling	Bättre beslutsunderlag och uppföljningsmöjligheter	SMF	2025–2026	Antal förslag på nya metoder att samla in data kontinuerligt över tid
Datainsamling - ägarskap Utreda och tydliggöra ägarskap av data mellan olika aktörer	Ökad förståelse och lättare samverkan mellan olika aktörer	SBF	2026–2027	En dokumenterad process för hur ägarskapet av data ser ut
Visualisera och tillgängliggöra data Samla, paketera och visualisera information och data på ett lättfattligt sätt	Att kunna visa effekterna av olika åtgärder för att få ett bra besluts- och planeringsunderlag	SMF	2027 – 2028	Antal förslag på digitala verktyg som kan förbättras eller utvecklas Nyttjandet av digitala tvillingen Nöjd kundindexmätning
Kompetensförsörjning och utveckling Samverkan mellan offentliga aktörer, akademien och näringslivet kring kompetensförsörjning, utbildningsinnehåll och utveckling inom godshantering	Kompetensinriktad utbildning inom gods-transporter i linje med teknikutveckling och innovation	BRG	2026 – 2027	Mättnaden av kompetensförsörjningsbehovet Sveriges åkeriförening och övrig näringslivs egna uppföljningar

Datainsamling - metod

Bristen på en gemensam begreppsmodell inom transport- och datalogistik har varit känd sedan länge, likaså svårigheten att dela data och tillgängliggöra den. Möjligheterna med ny teknik är många, men det måste skapas förutsättningar för bra struktur och tillgänglighet. Göteborgs Stad måste förstå hur data kan samlas in på effektivt sätt och vilken data som kan/bör delas. För detta krävs inte bara ny teknik utan också mycket arbete kring att utveckla ramverk och policyer.

Genom dataunderlag med bättre precision kan kunskap byggas och förståelse skapas 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 fjärtrafiken 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.

Denna åtgärd syftar till att klargöra

- vilken typ av data som är relevant för godstransporter
- hur innovativ teknik kan användas för att effektivt mäta trafikflöden
- hur en plattform för datainformation kan användas och hur information från olika källor kan hanteras och samköras
- om det behövs andra typer av data för att stödja en ny typ av modeller som bättre kan svara på framtidens godstransportbehov.

Datainsamling - ägarskap

Denna åtgärd handlar om att bygga kunskap och skapa förståelse för, dels hur godsflödena ser ut både kring och i Göteborg, dels vilken typ av data kopplat till flödena som ägs av vilken aktör. Genom bra dataunderlag finns förutsättningar för välgrundade beslut genom tydliga beslutsunderlag i planprocessen. Även uppföljning av förändringar i staden kopplat hantering av gods och godsflöden kan följas upp på ett effektivt sätt. Staden är dock beroende av data från andra aktörer och det är viktigt att i samförstånd försöka överbrygga hinder gällande datadelning.

Denna åtgärd syftar till att klargöra

- ägarskap av data mellan transportörer och fordonsindustrin samt offentliga aktörer
- vilka hinder som försvårar datadelning.

Visualisera och tillgängliggöra data

De ovan beskrivna åtgärderna kopplat till datainsamling möjliggör för visualisering och tillgängliggörandet av data. En viktig del i detta är att kunna visualisera olika godsflöden för de stadsplanerare som lägger grundförutsättningar till den framtida staden. Det behöver tydliggöras hur olika informationsvägar fungerar och utifrån det ställa frågor: Går det att samla, utveckla och förbättra dessa? Går det att paketera, synliggöra och tillgängliggöra riktad information? På vilka sätt?

För godstransporterna saknas det idag digitala verktyg med samlad information. Exempelvis finns potential att samla flera informationsströmmar i ett verktyg, exempelvis en app. Verktöget kan innehålla information om långsamtgående fordon, lastzoner, HCT, BK-klassning, olika längd och miljözons-regleringar etcetera. Ett sådant verktyg underlättar för både trafikplanerare och förare i trafiken när körningar kan genomföras med färre antal störningar på rutten vilket resulterar i effektivare transporter.

Denna åtgärd syftar till att klargöra

- hur olika informationsströmmar ser ut

- hur information kan samlas i digitala kanaler och verktyg
- hur digitala skyltar kan förbättras och vidareutvecklas
- hur en digital tvilling kan användas för godstransportperspektivet.

Kompetensförsörjning och utveckling

I arbetet med framtagandet av SULP:en uppdagades tidigt att det behövs fördjupad förståelse för godstransporters behov inom stadens förvaltningar. Omvänt saknas det förståelse från transportörer och näringsliv kring stadens processer. Denna åtgärd syftar därför till kompetenshöjning mellan offentlig sektor, näringsliv och akademi för att uppnå ökad förståelse för godstransporters och näringslivets behov samt stadens processer.

I arbetet med kompetensutveckling måste även omvärldsbevakning finnas och kanaliseras. Ett aktivt arbete med att sprida information om vad som händer i omvärlden kopplat till godstransporter säkerställer att vi som stad kan möta utmaningar kopplat till befintlig stad och säkerställer effektiva och hållbara godstransporter i den framtida staden.

Denna åtgärd syftar till att klargöra

- stadens processer inom stadsutveckling och reglering
- vilka kanaler som kan användas för att informera om godstransporternas behov
- vilka inom staden som behöver mer djupgående information kring SULP:en och dess syfte
- hur Göteborgs Stad möter upp kompetens på regional och nationell nivå för att fånga systemperspektivet
- hur Göteborgs Stad kan verka för att säkra utbildningar kopplat till logistik, gods och chaufförsutbildningar.

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

Till detta strategiområde listas olika åtgärder som ska bidra till att skapa bra förutsättningar till övriga åtgärder i form av samverkans- och kommunikationsåtgärder och för SULP:en i stort.

Åtgärd	Effekt	Ansvar	Period	Indikator
Samverkan Utöka samarbetet mellan staden och andra offentliga aktörer samt med fler kategorier inom	Kunskapsöverföring åt båda håll för ökad förståelse	SBF	2025 - 2026	Antal informationsmöten för näringslivet

Åtgärd	Effekt	Ansvar	Period	Indikator
näringslivet, organisationer och akademi Etablera en mötesstruktur med nya konstellationer	Hitta och testa lösningar till problem i samverkan med näringslivet, offentlig sektor och akademien			Antal nya samarbets- konstellationer / projekt / aktiviteter
Utveckla godsnätverket Utveckla godsnätverket som en samverkans- plattform med fler relevanta aktörer	Kunskapsöverföring åt båda håll Hitta lösningar till utmaningar i samverkan med näringslivet	SBF	2025 - 2026	Antal medlemmar från en bredd av olika aktörer samt närvaro i nätverksträffarna Antal nya arbetsgrupper samt ämnesområden
Kommunikation Informera om Sulp:en och handlingsplanen med åtgärder både internt och externt Uppdatera den tematiska delen på översiktsplanen med målinriktningar från Sulp:en	Kunskapsöverföring åt båda håll Ökad förståelsen för godsfrågor inom stadens olika förvaltningar	SBF	2025 - 2026	Nöjt kundindex Antal presentationer, temanämnder, work- shops En hemsida Uppdaterad ÖP
Påverkansarbete Utveckla kommunikationen i ett större perspektiv också till allmänheten. Informera för att främja förändrat beteende	En ökad medvetenhet och en beteende- förändring hos allmänheten	SBF SMF EXP	2026 - 2027	Antal påverkans- kampanjer hos berörda aktörer Minskad biltrafik

Utveckla godsnätverket

Godsnätverket är ett nätverk som funnits i stadens regi sedan 2005 och det är ett viktigt nätverk där näringslivet och staden möts för att diskutera viktiga frågor och utmaningar. Nätverket är en bra form för att fånga in näringslivets och godstransporternas behov, både akuta behov och långsiktiga, vilket också fångas i arbetet med Sulp:en. Genom nätverket kan staden få mycket relevant information, kunskap och idéer, likväl som

näringslivet genom informationen och arbetet i godsnätverket får en ökad förståelse för stadens processer.

Denna åtgärd syftar till att klargöra

- vilka andra aktörer som bör inkluderas i godsnätverket
- relevanta och intressanta åtgärder och aktiviteter för transportbranschen
- hur olika arbetsgrupper kan formeras för att hantera specifika frågeställningar.

Samverkan

Staden har inte ensam rådighet kopplat till beskrivna åtgärder och därför behöver den befintliga samverkan fördjupas med, till exempel andra kommuner – främst kranskommuner, Västra Götalandsregionen, Göteborgsregionen och Trafikverket för att hitta lösningar tillsammans. Det större samverkansperspektivet behöver fånga lokal, regional och nationell nivå för att möjliggöra rätt prioriteringar. Genom bred samverkan kan åtgärder förankras hos rätt instans och utmaningarna lösas tillsammans.

Denna åtgärd syftar till att klargöra

- vilka etablerade forum som kan användas för att skapa nya samarbeten
- frågeställningar som gemensamt behöver prioriteras och fördjupas
- hur Business Region Göteborg (BRG) kan hjälpa till för att hitta ingångar till näringslivet och presentera arbetet med handlingsplanen.

Kommunikation

För att sprida information om stadens arbete med godstransporter och skapa förståelse för godstransporternas behov kommer en kommunikationsplan tas fram. Syftet är att informera både om Sulp:en och den tillhörande handlingsplanen med åtgärder.

Målgrupperna för kommunikationen inkluderar både interna intressenter som berörda förvaltningar och politiker samt externa intressenter som näringslivet (inkluderat både varuägare och transportörer), olika organisationer och akademi.

Genom att identifiera målgrupperna kan kommunikationen skräddarsys för att bäst nå och skapa förståelse hos de olika grupperna. Flera kommunikationskanaler kommer att användas, ett exempel är stadens hemsida, som kommer att vara den centrala plattformen där detaljerad information och nyheter om Sulp:en och handlingsplanen kommer att kommuniceras. Andra sätt att informera är informationsmöten, workshops och temanämnder, media samt relevanta checklistor som kan användas internt.

Genom att följa kommunikationsplanen säkerställs att stadens arbete med godstransporter kommuniceras tydligt och effektivt och ger en dubbelriktad kunskapsöverföring.

Denna åtgärd syftar till att klargöra

- exakt vilka aktiviteter som kommunikationsplanen ska innehålla
- målgrupper som kommunikationen ska riktas till
- hur förändringar och uppföljningar ska kommuniceras.

Påverkansarbete

För att nå målet är det avgörande att arbeta med påverkansarbete riktat till allmänheten. Detta inkluderar både informationsspridning och att främja förändrat beteende. Målet är att påverka invånarnas resande- och handlingsmönster.

Påverkansarbete är omfattande och berör många och behöver därför delas upp i mindre delar.

Denna åtgärd syftar till att klargöra

- kommunikationskanaler och metoder som bäst sprider information och engagerar medborgarna i hållbara transport- och handlingsmönster
- målgrupper (till exempel pendlare, företag, skolor) som är mest inflytelserika och mottagliga för förändrat beteende som kan ha en signifikant inverkan på att minska trafik och miljöpåverkan
- aktörer inom kommunen, privata sektorn, organisationer som är bäst lämpade att leda och stödja de olika initiativen och kampanjerna
- specifika beteendeförändringar som kan leda till effektivare och mer hållbar godshantering och logistik
- konkreta initiativ som kan genomföras för att uppnå målen, inklusive exempel på incitament, utbildningsprogram och infrastrukturförbättringar.

