



Göteborgs Stad

SMN-Information

Stadsmiljönämnden
24 augusti 2023

Utfärdat
2023-07-05
Diarienummer SMF-2023-
03616

Mobilitet och serviceresor

Mikael Ivari
Telefon 031-368 25 70
E-post: mikael.ivari@stadsmiljo.goteborg.se

Information angående ”Uppföljning av Strategisk plan för trafikinnovation inom elektrifiering, digitalisering och automatisering, år 2020-2023”

Förslag till beslut:

Stadsmiljönämnden antecknar den skriftliga informationen till protokollet.

Bakgrund

I budgeten för 2019 gav trafiknämnden i uppdrag till trafikkontoret att:

”Medverka, i samverkan med Business Region Göteborg AB (BRG) och andra relevanta aktörer, till att det tas fram en strategi för trafikinnovationer med syfte att säkerställa att Göteborgs stad ligger i framkant i den omvälvande utveckling som nu sker inom fordonssektorn när det gäller elektrifiering, automatisering och digitalisering”. (TN 2019-01-17, § 9)

Efter en muntlig presentation på trafiknämndens sammanträde 2019-12-12 samt vidare avstämning med trafiknämndens presidium så tog trafikkontoret fram ett förslag till ”Strategisk plan för trafikinnovation inom elektrifiering, digitalisering och automatisering, år 2020–2023”. Trafiknämnden antog därefter planen vid sitt sammanträde 2020-02-10.

I planen noteras att den bör ses över kontinuerligt och aktualitetsförklaras för att den ska bibehålla sin relevans och vara vägledande vid prioritering. Att beskriva inriktning i rullande treårsperioder kan vara en bra idé, beslut om uppdatering bör fattas i ordinarie verksamhetsplanering och fastställelse av planen ske i Trafiknämnden

I samband med NOS så överfördes ansvaret för planen till Stadsmiljöförvaltningen och avdelningen Mobilitet och servicesresor.

Syftet med denna tjänsteinformation är att informera om uppföljningen av den strategiska planen och om hur planen kommer hanteras framgent.

Planens syfte

Det övergripande syftet med planen är att beskriva hur trafikkontoret/stadsmiljöförvaltningen kan:

- säkerhetsställa att Göteborgs Stad ligger i framkant inom den utveckling som nu sker i fordonssektorn inom elektrifiering, digitalisering och automatisering.

samt

- främja trafikinnovationer som skapar värden för de som lever, vistas, färdas och verkar i Göteborg.

Planen har också ett tydligt externt perspektiv då stadens medverkan inom innovationsprojekt och samverkansplattformar ofta har en avgörande betydelse för näringsliv och akademi, såväl lokalt som nationellt och internationellt. Innovationsklustret inom mobilitet och transporter i Göteborg har ett gott rykte och Västra Götalandsregionen är rankad som en av de mest innovativa regionerna i Europa, se figur nedan. Staden omnämns ofta som en förebild och föregångare inom elektrifiering, automatisering och digitalisering,

Elektrifiering

Den snabba utvecklingen inom elektrifieringsområdet fortsätter, med fler segment som skalar upp. Dock sker en viss avmattning i och med borttagandet av bonusen för miljöbilar, den ekonomiska utvecklingen med en hög inflation och höga räntor samt en tilltagande osäkerhet.

I Göteborg är det dock hög aktivitet fortfarande, med bägge Volvobolagen som satsar för fullt tillsammans med stadens höga klimatmål. Det som dock sker i här är att elnätet ”tar slut”, speciellt när batterifabriken drar igång. Den inmatning till Göteborg som traditionellt ligger på 850 MW kommer inte att byggas ut innan 2031, det blir en utmaning att kunna acceptera alla nya anslutningar, inte minst för fordon och maskiner, under en period. Det finns energi under dygnet men inte när alla vill ha el samtidigt och det kommer då att krävas ökad smarthet i systemet, flexibilitetstjänster, villkorade abonnemang och energieffektivisering för att kunna lösa detta.

Samtidigt behöver staden arbeta aktivt med att elektrifiera alla delar av trafiksystemet, inte bara de delar där vi har rådighet. Detta utifrån målsättningen i Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram där alla utsläpp ingår. Stadsmiljöförvaltningen ansvarar för strategin ”Vi driver på utvecklingen av hållbara transporter” inom Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram, där finns det behov av att se på elektrifieringens bidrag för att nå målen.

Samtidigt finns det stora utmaningar med elektrifieringsarbetet utifrån olika målkonflikter. Hur kan vi elektrifiera samtidigt som vi strävar att minska trafikarbetet, hur kan vi arbeta med ladd infrastrukturen samtidigt som vi skall minska antalet parkeringsplatser och boendeparkering? Staden behöver också undersöka och planera för hur vi arbetar med regleringar, avtal och överenskommelser för att snabbt kunna öka elektrifieringsgraden. Det kan vara genom att arbeta med våra upphandlingar, se på när och hur vi kan föra in miljözon 3 och arbeta med frivilliga åtaganden i olika sammanhang.

När det gäller elektrifiering så har den strategiska planen fokuserat på följande områden 2020–2023:

- Färjor
- Kollektivtrafikbussar
- Tunga fordon
- Arbets- och anläggningsmaskiner
- Bränsleceller/batterie
- Laddinfrastruktur/Elnätsfrågor

Förvaltningens aktiviteter under perioden redovisas i den bifogade uppföljningsrapporten.

Digitalisering

Digitalisering i kombination med annan teknikutveckling har potentialen att förändra transportsystemet i grunden. Förutom att bana väg för helt nya mobilitets- och transporttjänster, där nya aktörer utmanar traditionell fordonsindustri, innebär digitaliseringen också ändrade förutsättningar för stadsmiljöförvaltningen och andra väghållarmyndigheter.

Trafikkontoret/stadsmiljöförvaltningen och Göteborgs stad har under lång tid legat väl framme i digitaliseringsutvecklingen genom att aktivt ta till sig nya system och tekniker. Redan i slutet av 90-talet började arbetet med att digitalisera stadens vägnät.

Idag drivs utvecklingen till stor del av privata aktörer. Dels av traditionella aktörer inom mobilitets och transportsektorn, dels av företag från andra sektorer. Det blir en allt större utmaning för förvaltningen och staden att bygga kunskap och kompetens för att kunna vara en kompetent aktör i framtidens alltmer digitaliserade transportsystem. Stadens förmåga att rekrytera och behålla kompetens är helt avgörande för vilka tjänster och vilken service som förvaltningen kommer kunna erbjuda i framtiden. Det kommer på så vis också att påverka den framtida fördelningen mellan privat och offentligt utförda tjänster i framtidens transportsystem.

En annan faktor som kommer få en betydande påverkan på förvaltningen framöver är de lagar och regleringar som stiftas på europeisk nivå. EU-kommissionen ser data som den nya oljan som ska driva framtidens transportsystem och därigenom möjliggöra ett mer effektivt, hållbart och automatiserat transportsystem. Genom det så kallade ITS-direktivet har medlemsstaterna inom EU gett kommissionen initiativrätt när det gäller digitalisering och automatisering av transportsektorn. Förra året beslutades bland annat om en ny uppdaterad europeisk lagstiftning som berör tillhandahållande och delning av trafik och infrastrukturdata, den så kallade

RTTI ¹delegated regulation som börjar gälla för det lokala vägnätet från år 2025.

När det gäller digitalisering så har den strategiska planen fokuserat på tre områden 2020–2023:

- Utveckla tjänster som baseras på datadelning
- Utveckla och testa geofencingtjänster
- Använda visualisering som verktyg

Förvaltningens aktiviteter under perioden redovisas i den bifogade uppföljningsrapporten.

Automatisering

Den pågående automatiseringen har potentialen att transformera det socio-tekniska system som transportsystemet också kan beskrivas som. För att en sådan systemtransformation ska vara framgångsrik krävs att innovation sker i en bred samverkan mellan staden, myndigheter, näringsliv och akademi.

Det är viktigt att se arbetet med innovation kopplat till automatisering som en målsökande snarare än en målinriktad process. Det är ännu inte fullt klarlagt hur och i vilken omfattning det kommer påverka stadens verksamhet och det är därför viktigt att följa utvecklingen noga och delta i utvecklingsprojekt och demonstrationer för att lära hur automatisering bäst kan bidra till verksamheten och skapa nyttor.

Samtidigt har EU har under 2022 beslutat om ny lagstiftning som möjliggör typgodkännande av automatiserade fordon. UNECE² har redan 2016 beslutat om förändringar i Wienkonventionen som möjliggör användningen av automatiserade fordon på allmän väg. I USA genomförs sedan ett par år tillbaka storskalig försöksverksamhet med automatiserade taxitjänster helt utan förare i fordonet. I Europa har CCAM³ tagit fram en strategisk innovationsagenda i bred samverkan mellan privata och offentliga aktörer som syftar till en mer storskalig försöksverksamhet med automatiserad fordon i perioden 2028–2030.

Utvecklingen av automatisering sammanfaller i stor utsträckning med den pågående digitaliseringen av transportsystemet. Det innebär att innovation och investeringar i digitalisering också skapar successiva nyttor samtidigt som det på sikt möjliggör en effektiv introduktion av automatiserade fordon.

När det gäller automatisering så har den strategiska planen fokuserat på tre områden 2020–2023:

- Regelverk och policyarbete
- Planering
- Infrastruktur

¹ RTTI står för Real Time Traffic Information, fritt översatt Realtids trafikinformation.

Lagen finns att läsa här: [Publications Office \(europa.eu\)](https://publications.office.europa.eu)

² UNECE, United Nations Economic Commission for Europe, är ett FN organ som leder ett globalt harmoniseringsarbete, bland annat inom vägtrafik. [Automated driving | UNECE](https://www.unece.org/automated-driving/)

³ [CCAM - European Partnership on Connected, Cooperative and Automated Mobility](https://ccam.eu/)

Förvaltningens aktiviteter under perioden redovisas i den bifogade uppföljningsrapporten.

Sammanfattande slutsatser

Den sammantagna bedömningen är att de fokusområden som beslutades om 2020 fortfarande i allra högsta grad är aktuella. Vad som också är tydligt är hur innovationsbehovet inom områdena elektrifiering, digitalisering och automatisering får allt fler beröringspunkter. De är samtliga viktiga komponenter i Green Deal⁴, EU:s strategi för att hantera klimatutmaningen och stärka den europeiska konkurrenskraften. Det innebär att det finns ett fortsatt stort innovations och implementeringsbehov inom dessa områden. Det är också tydligt att utvecklingen i allt större omfattning styrs av europeisk lagstiftning. Genom framgångsrika utvecklingsprojekt och engagemang i europeiska nätverk så kan staden vara med och påverka den europeiska agendan och på så vis ligga i framkant av utvecklingen. Genom omfattande extern finansiering och ett utvecklat strategiskt förhållningssätt så har förvaltningen lyckats åstadkomma en kostnadseffektiv utveckling av verksamheten.

Rekommendationer för fortsatt arbete

Mot bakgrund av NOS så är det värdefullt med en återförankring av planens inriktning och ambition i den nya nämndorganisationen. Med tanke på att flera fokusområden går in i en mer mogen fas och tydligt relaterar till Stadsmiljöförvaltningens ansvarsområde så bör förvaltningen ta fortsatt ansvar för genomförandet av den strategiska planen och således bör Stadsmiljönämnden fatta beslut om planen.

Vid en uppdatering av planen bör också lämpliga avgränsningar prövas mot bakgrund av NOS och mot bakgrund av Stadsmiljöförvaltningens bredare uppdrag jämfört med Trafikkontoret.

Då ett par av fokusområdena har nått en hög mognadsgrad och snarare kommer handla om genomförande än utveckling så kan det vara lämpligt att utveckla särskilda handlingsplaner för dessa.

Bilagor:

Trafiknämndens plan för trafikinnovation inom elektrifiering, automatisering och digitalisering, år 2020–2023.

Uppföljning av Strategisk plan för trafikinnovation inom områdena elektrifiering, automatisering och digitalisering för perioden 2020–2023.

Jenny Olsson
Avdelningschef

⁴ [A European Green Deal \(europa.eu\)](https://european-council.europa.eu/media/e300042c-323d-47e1-9907-010101010101_63758_1-en.pdf)