

Riktlinjer för hantering av näringslivets transporter under byggskedet i Göteborg.

Version 2.0, antagen av KomFram Göteborgs ledningsgrupp 2016-10-12.
Uppdatering Version 2.0 2026-04-22.



***Säkerställd framkomlighet på de prioriterade vägnäten
för näringslivets transporter!***

Dokumenttitel:

Riktlinjer för hantering näringslivets transporter under byggskede i Göteborg.
KomFram Göteborg rapport: 2016:01 Ansvarig:

Trafikverket, stadsmiljöförvaltningen Göteborgs Stad och Västtrafik
Kontaktpersoner:

Rikard Lannemyr, Trafikverket

Ann-Sofie Karlsson, Göteborgs Stad stadsbyggnadsförvaltningen

Innehåll

1	INLEDNING	4
	Riktlinjens målgrupp.....	4
	Riktlinjen som stödjande dokument.....	4
2	RIKTLINJER FÖR PROJEKTEN AVSEENDE FRAMKOMLIGHETEN FÖR NÄRINGSLIVETS TRANSPORTER UNDER BYGGSKEDET	5
	Övergripande krav.....	5
	Trafikföringsprinciper för framkomlighet	5
	Projektpåverkan på näringslivets transporter	5
	Tillfälliga omledningar/förändringar	6
	Förankring i entreprenörs- och konsultled.....	6
3	ÖVERGRIPANDE STRATEGI: LED OM TILL ANNAN VÄG, ANNAN TID ELLER ANNAT SÄTT	7
	Övergripande strategi för näringslivets transporter	7
	Framkomlighet i prioriterade vägnät ska säkerställas	7
	Prioriterat vägnät för näringslivets transporter i stadsområdet.....	7
	Prioriterat vägnät för transporter med farligt gods	8
4	INFORMATION GÄLLANDE GODSTRANSPORTER TILL/FRÅN STADEN	9
	Godstransporter till/från Staden.....	9
	Viktiga vägar för långväga godstransporter	10
	Vilka fordon ska projekten ta hänsyn till?.....	11
5	ARBETSGÅNG, SAMRÅD OCH ANSVARSUPPDELNING	14
	Trafikföringsprinciper	14
	Samråd och samverkan med andra projekt, väghållaren och KomFram	14
	Ansvarsuppdelning.....	14
	Kontaktpersoner	15

1 INLEDNING

Riktlinjerna för näringslivets transporter är framtagen gemensamt av Trafikverket och Trafikkontoret, Göteborgs Stad, på uppdrag av KomFram. Riktlinjen antogs av ledningsgruppen för KomFram 2016-10-12, reviderades 2026, och gäller tills vidare.

Den övergripande strategin för näringslivets transporter är baserad på principen "Led om: annan tid, annan väg och annat sätt".

Riktlinjens målgrupp

Riktlinjen riktar sig primärt till projektledare för investerings-, exploaterings-, drift- och underhållsprojekt i Göteborg och omfattar Trafikverket, Göteborgs Stad och Västrafik. Den ska tillämpas för alla trafikstörande projekt i Göteborgsregionen, oavsett organisation eller finansieringskälla.

Riktlinjen som stödjande dokument

Riktlinjen fungerar som ett stöd och ger vägledning för att säkerställa framkomligheten för näringslivets transporter i samband med projekt. Transporterna ska betraktas som ett separat trafikslag och planeras utifrån dessa förutsättningar.

2 RIKTLINJER FÖR PROJEKTEN AVSEENDE FRAMKOMLIGHETEN FÖR NÄRINGSLIVETS TRANSPORTER UNDER BYGGSKEDET

Övergripande krav

För att säkerställa framkomligheten för näringslivets transporter ska projekten arbeta inom fyra huvudområden, enligt riktlinjerna:

- **Trafikföringsprinciper:** Inkludera och prioritera framkomligheten för näringslivets transporter och säkerställ tillgängligheten på de prioriterade vägnäten.
- **Projektpåverkan:** Beskriv hur projektet påverkar framkomligheten för näringslivets transporter.
- **Tillfälliga omledningar/förändringar:** Säkerställ att dessa är dimensionerade för näringslivets transporter.
- **Förankring:** Säkerställ att riktlinjernas krav är kommunicerade och förankrade hos entreprenörer och konsulter.

Trafikföringsprinciper för framkomlighet

Samråd och samverkan med KomFram krävs vid framtagning av trafikföringsprinciper, och dessa måste delges väghållaren. Principerna ska garantera tillräcklig kapacitet och säkerhet för näringslivets transporter, särskilt på prioriterade vägnät (se avsnitt 4). Framkomligheten ska anpassas för dimensionerande fordonstyper och uppfylla krav avseende:

1. **Bärighet**
2. **Svängradier och svepytor**
3. **Fri höjd**
4. **Bredd**
5. **Vändytor** (vid behov, t.ex. för felkörningar)
6. **Särskilda krav** för transporter med farligt gods

Projektpåverkan på näringslivets transporter

Förutom trafikföringsprinciper ska projektet ta fram en detaljerad beskrivning av hur byggaktiviteter påverkar framkomligheten för näringslivets transporter. Beskrivningen ska omfatta:

- **Hur och när:** Specifika tidpunkter och sätt på vilket projektet begränsar framkomligheten. Inklusive aspekter som bärighet, svängradie, fri höjd, bredd, samt särskilda begränsningar för farligt gods och special/dispenstransporter.
- **Generella begränsningar:** Exempelvis restriktioner för svängar och möjligheter att leda tung trafik genom området.

- **Intressentförteckning:** Lista över näringslivets aktörer som kan påverkas för att skapa medvetenhet och möjliggöra dialog.

Tillfälliga omledningar/förändringar

Vid påverkan på framkomligheten ska projekten sträva efter att skapa lösningar som upplevs som permanenta av näringslivet.

Projekten ska beakta:

- **Trafiksäkerhet:** T.ex. separering av trafikflöden.
- **Framkomlighet:** Dimensionella krav på vägbredd, underlag, bärighet, svängradier och hastighet.
- **Orienterbarhet:** Tydlig skyltning och vägmarkeringar.

Detaljerade krav för tillfälliga vägar och skyltning framgår av aktuella regelverk.

I situationer där orienterbarhet är avgörande, exempelvis vid omledning av trafik, bör särskilda åtgärder vidtas. Detta kan innefatta tillfälliga skyltar som tydligt vägleder lastbilschaufförer, med möjlig information på flera språk.

Förankring i entreprenörs- och konsultled

Projektet ska säkerställa att riktlinjerna och dess krav kommuniceras och förankras i avtal med entreprenörer och konsulter, inklusive huvudentreprenörer och underentreprenörer. Detta omfattar även de trafikföringsprinciper och beskrivningar som tagits fram för att minimera påverkan på näringslivets transporter under byggtiden.

3 ÖVERGRIPANDE STRATEGI: LED OM TILL ANNAN VÄG, ANNAN TID ELLER ANNAT SÄTT

Övergripande strategi för näringslivets transporter

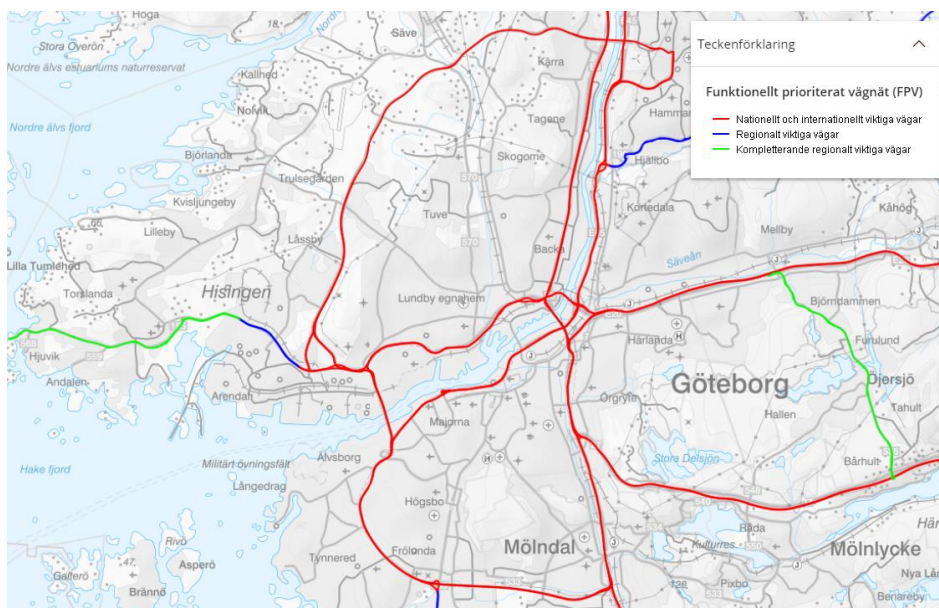
Strategin för att hantera näringslivets transporter, både för långväga och lokala godstransporter i staden, fokuserar på att **styra om** dessa transporter till alternativa vägar, tider eller metoder. Syftet är att avlasta projektområden från tung trafik, särskilt under högtrafik, genom att minimera transportgenomfart i dessa områden om det är möjligt. På så vis minskar trafikbelastningen, vilket gynnar både projekten och trafikanterna.

Framkomlighet i prioriterade vägnät ska säkerställas

Ambitionen för projekten är att se till att näringslivets transporter kan röra sig smidigt genom de prioriterade vägnäten under byggtiden. Det är avgörande att planera, dimensionera och informera utifrån kunskap om de viktigaste transportstråken. En grundförutsättning är att vara medveten om vilka vägar som är kritiska för näringslivets transporter.

Prioriterat vägnät för näringslivets transporter i stadsområdet

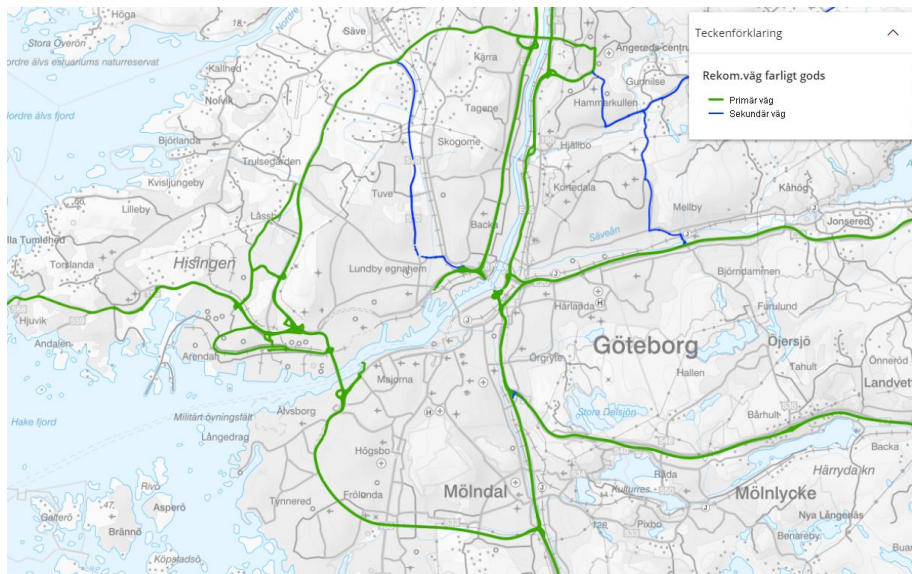
Omledning bör i första hand ske till de prioriterade vägnäten. Dessa nätverk är strategiskt viktiga, eftersom de täcker de mest trafikerade godstransportlederna i Göteborgs omgivningar. Genom att följa detta vägnät kan tunga transporter dirigeras bort från trängda områden som Tingstadstunneln, Lundbyleden och E45/Götatunneln, vilket minskar belastningen på dessa knutpunkter. Projekten är ansvariga för att vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa framkomligheten på dessa prioriterade vägar.



Figur 1. Funktionellt prioriterat vägnät (FPV) där framkomlighet för näringslivets transporter ska säkerställas av projekten. (Trafikverket NVDB 2024-10-11).

Prioriterat vägnät för transporter med farligt gods

Figur 2 visar det prioriterade vägnätet för transporter med farligt gods, markerat i grönt. Det är viktigt för projekten att notera att transporter med farligt gods är förbjudna genom Tingstadstunneln, Marieholmstunneln, Lundbytunneln och Götatunneln. Därför är Gnistängstunneln via Älvsborgsbron och Angeredsbron de enda tillåtna passagera för transporter av farligt gods till västra Hisingen samt för trafik till och från E6 norrgående. Projekten måste säkerställa att framkomligheten för dessa transporter är tillräcklig och att relevanta åtgärder implementeras.



Figur 2. Prioriterat omgivande vägnät för farligt gods där framkomlighet för näringslivets transporter ska säkerställas. (Trafikverket NVDB 2024-10-11).

4 INFORMATION GÄLLANDE GODSTRANSPORTER TILL/FRÅN STADEN

De trafikpåverkande projekten förväntas främst påverka godstransporter till och från stadens centrala delar. För att säkerställa en god planering kan det därför vara värdefullt för projekten att ha en översikt över de mest betydelsefulla transportvägarna till och från staden.

Godstransporter till/från Staden

Målpunkter för godstransporter till och från Göteborg omfattar ett brett spektrum av verksamheter, såsom köpcentrum, butiksområden, sjukhus, och skolor belägna både i stadens centrala- och halvcentrala delar samt ytterområden. Detta inkluderar även transporter för avfallshantering. Det är avgörande att tillgången till in- och utfarter samt sammanhängande transportstråk bibehålls för att säkerställa smidig tillgång till dessa områden.

Distributionen av gods till Göteborgs centrala delar utgår från terminalstrukturen i Bäckebo samt från omlastnings- och distributionspunkt vid Kruthusgatan, från terminaler längs RV 40 mot Landvetter samt terminaler i Storås Angered. Många stora flöden är beroende av passage över eller under Göta älv och sker antingen via fasta älvförbindelser ovan mark eller via någon av tunnlarna. Val av passage påverkas av målpunkternas lokalisering, aktuell trafiksituation.

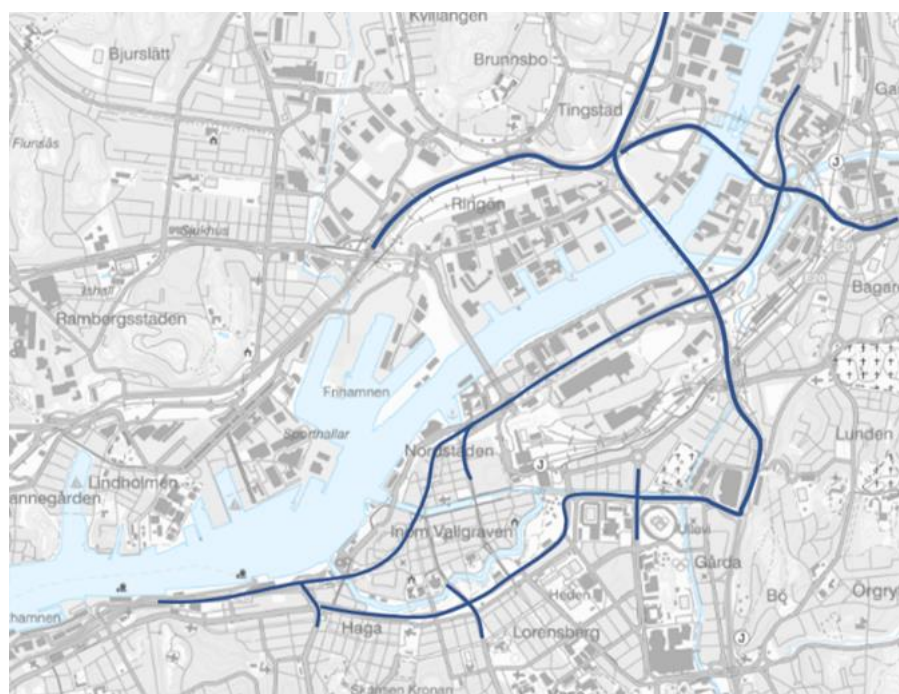
Den huvudsakliga infarten till den centrala staden från Bäckebo sker under morgon och förmiddag, för vidare leveranser till handel, service och offentlig verksamhet. Under eftermiddag och tidig kväll dominerar i stället upphämtning av gods för vidare transport tillbaka till terminal- och logistikområden.

Distribution från Kruthusgatan utgör ett kompletterande och strategiskt viktigt flöde för försörjningen av innerstaden. Dessa transporter är lokaliserade på samma sida om Göta älv som huvuddelen av målpunkterna i centrum och behöver därmed inte passera någon älvförbindelse. Detta medför kortare transportsträckor, minskad belastning på älvpassagerna samt ökad robusthet i systemet vid störningar i den övergripande infrastrukturen.

De primära tillfartsvägarna för godstrafik in mot centrala Göteborg utgörs av Tingstadstunneln, Marieholmstunneln, Ullevimotet samt E45 (Oscarsleden). Inom den centrala strukturen utgör Allétråket det prioriterade transportstråket för distributionstrafik, med anslutning från såväl Ullevigatan som Järnvågen, vilket möjliggör en effektiv fördelning av gods till innerstadens olika delområden.

För att säkerställa god framkomlighet till Nordstan måste tillgången till lastgatan och markplan upprätthållas på både östra och västra sidan. Här är lätta lastbilar en vanlig syn. Andra viktiga områden som kräver framkomlighet för tyngre transporter inkluderar Danmarksterminalen, Gullbergsvass, Gullbergsstrand, Partihallarna och Gamlestaden. Dessa områden är avgörande för både lokal näringsverksamhet och för att stödja stadens pågående infrastruktur- och stadsutvecklingsprojekt.

På Norra Älvstranden och Masthuggskajen finns också stora stadsutvecklingsprojekt samt handelsområden som kräver en välfungerande godstransportinfrastruktur.



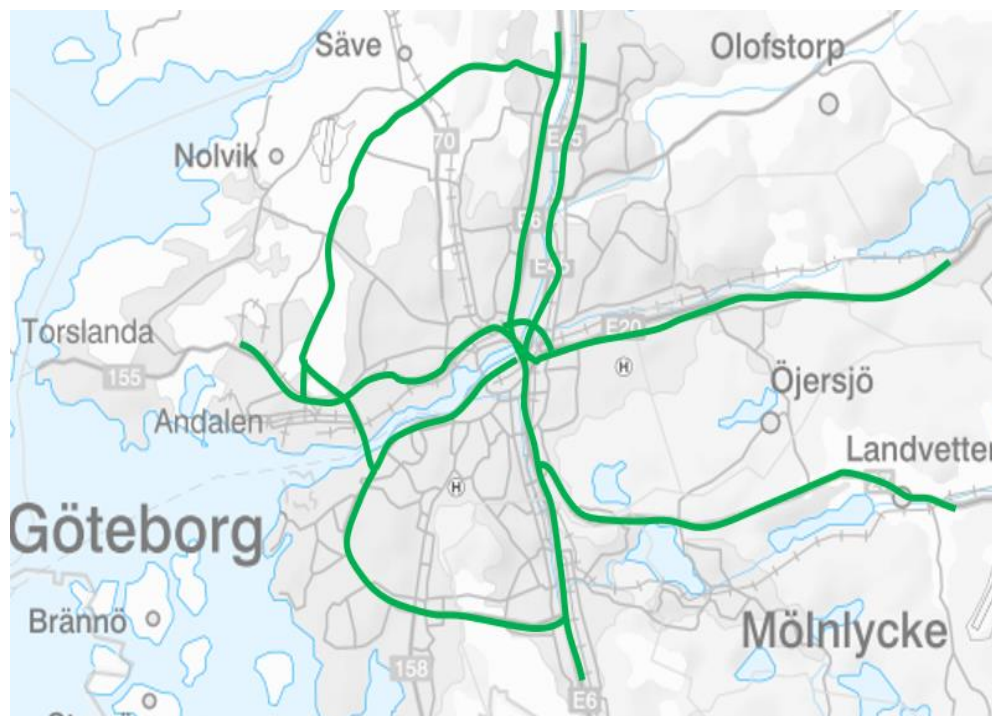
Figur 3. Viktiga tillfartsvägar för gods till centrala staden där framkomlighet måste säkerställas.

Viktiga vägar för långväga godstransporter

Långväga godstransporter till och från Göteborg utgörs både av transporter med Göteborgsområdet som start- eller målpunkt och av transittrafik som passerar genom området. Transittrafiken är särskilt omfattande längs E6 norrgående mot Norge. De viktigaste vägstråken för tunga lastbilar är E6, E20, väg 40, E45, Lundbyleden, Götaleden samt Söder- och Västerleden. Dessa stråk används både för direkttransporter till stora noder, som Göteborgs Hamn och industrianläggningar, samt till omlastningsterminaler för vidare distribution (exempelvis DB Schenker, DSV, DHL och Bring).

Merparten av denna trafik har sin start- och målpunkt på norra sidan av Göta älv, där logistikintensiva områden som Bäckebo, Backaplan och Arendal genererar omfattande lastbilstrafik. Områden som är av särskild vikt inkluderar Bäckebo vid E6, Backaplan vid Lundbyleden och Arendal, där Göteborgs ytterhamnar och anläggningar för Volvos verksamheter är belägna.

På den södra sidan av Göta älv är Stenas färjelägen vid Masthugget (Danmarksterminalen) och Majorna (Tysklandsterminalen) viktiga knutpunkter för fjärrtransporter. Dessutom passerar omfattande transittrafik genom Göteborg, främst längs E6, E20 och delvis längs E45, där avsändnings- och ankomstpunkter ligger utanför stadens gränser.



Figur 4. Viktiga vägar för långväga godstransporter.

Vilka fordon ska projekten ta hänsyn till?

De fordon som projekten måste beakta är både *inrikes ekipage* (maxlängd 25,25 m, bruttovikt 64 ton, fri höjd 4,5 m) och *trailers* (maxlängd 18,75 m, bruttovikt 40 ton) som används på det omgivande vägnätet. Vissa delar av vägnätet är även anpassade för HCT-fordon (maxlängd 34,5 m) och BK4-fordon (bruttovikt 74 ton). Körspår bör kontrolleras för båda dessa fordonstyper.

För transporter inom stadens innerområden är dimensionerande fordonstyp främst distributions- och avfallsfordon (maxlängd 12 m, bruttovikt 12–26 ton, fri höjd ca 3,8 m). Vissa områden i innerstaden, som Svenska Mässan, kräver dock att framkomligheten också är anpassad för trailers och inrikes ekipage, beroende på verksamheternas krav.

I Göteborg gäller längdbegränsning på 10 meter vissa tider i ett geografiskt område i centrala staden. I övrigt finns ingen extra längdbegränsning i Göteborg.

Dimensionerande fordon för prioriterat vägnät och innerstaden	Dimensionerande fordonstyper
Prioriterat omgivande vägnät (Figur 1)	Inrikes ekipage & trailer (Vissa delar HCT fordon)
Prioriterat omgivande vägnät för farligt gods (Figur 2)	Inrikes ekipage & trailer (Vissa delar HCT fordon)
Innerstaden och centrala staden	Distributions- & avfallsfordon

Tabell 1 Dimensionerade fordonstyp/er för prioriterade vägnätet samt till och från centrala staden

Dimensionerande fordonstyp	Bruttovikt max (ton)	Längd max (m)	Bredd max (m)	Fri höjd (m)
HCT fordon	64 (BK1) 74 (BK4)	34,5	2,6	4,5
Inrikes ekipage	64 (BK1) 74 (BK4)	25,25	2,6	4,5
Semietrailer	40	18,75	2,6	
Distributions-/avfallsfordon	26-32*	12	2,6	3,8
Lätta lastbilar	3,5			
HCT- fordon - Bk74	74	25,25	2,6	4,5

Tabell 2 Dimensioner och vikt för de olika dimensionerande fordonstyperna. För mer information gå in på Mått- vikt- och lastbestämmelser för fordon och fordonståg - Transportstyrelsen



High Capacity Transport, HCT (max: bruttovikt 64 ton, längd 34,5, höjd 4,5 m)



Inrikes ekipage (max: bruttovikt 64 ton, längd 25,25, höjd 4,5 m)



Semietrailer (max: bruttovikt 40 ton, längd 18,75, höjd 4,5 m)



Distributionsfordon /Avfallsfordon (max: längd 12 m, höjd ca 3,6 m)



Lätta lastbilar (max: bruttovikt 3,5 ton,

Figur 5.Exempel på dimensionerande fordonstyper.

5 ARBETSGÅNG, SAMRÅD OCH ANSVARSUPPDELNING

Trafikföringsprinciper

För att säkerställa framkomligheten för de prioriterade trafikslagen, däribland näringslivets transporter, ska trafikföringsprinciper tas fram av projektet. Detta görs genom att projektet följer det av KomFram framtagna dokumentet ”Instruktion Trafikföringsprinciper”. Det ska anges tydligt om framkomligheten för näringslivets transporter inte kan säkerställas i projektet.

Dokumentet ”Instruktion Trafikföringsprinciper” finns att hämta digitalt i Teknisk Handbok på <https://tekniskhandbok.goteborg.se/>:

- TH kap 12CE1.11

Samråd och samverkan med andra projekt, väghållaren och KomFram

Samråd mellan projekten och väghållaren ska ske på ett tidigt stadiet, innan upphandling av konsult/entreprenör. Om platsspecifika förutsättningar gör det svårt att garantera framkomlighet för näringslivets transporter ska samråd hållas med väghållaren. Bidrar omdirigeringen till systempåverkan ska väghållaren därefter lyfta avsteget till KomFram.

Längs sträckor där flera projekt ligger i anslutning till varandra eller på annat sätt påverkar varandra måste projekten samordna sig och gemensamt utreda omdirigering. KomFram har en roll som samordnande och koordinerande och att involvera KomFram när flera projekt behöver samordna sig på samma stråk är av stor vikt.

Sammanfattning av samråd och samverkan:

- **Väghållaren:** Genomför "vanliga samråd" om standardlösningar, konfliktpunkter, parkering med mera.
- **KomFram:** Involveras när samverkan mellan projekt inte fungerar eller vid behov av trafikföringsprinciper för näringslivets transporter.
- **Väghållaren och KomFram:** Samråder vid omdirigeringar utanför byggområdet.

Ansvarsuppdelning

Projektet

- Projektet ansvarar för att egna linjens regelverk följs.
- Projektet ansvarar för att ta fram trafikföringsprinciper och att dessa delges till väghållaren.
- Projektet ansvarar för att de framtagna strategierna inom denna riktlinje följs.

- Projekten ansvarar för att samverka med projekt i närområdet sker.

KomFram Göteborg

- KomFram skapar en gemensam bild och initierar vid behov dialog mellan berörda projekt och parter för att göra förändringar i tid eller rum.
- KomFram ger stöd i att säkerställa att de trafikföringsprinciper som tas fram i projekten uppfyller beslutade riktlinjer och prioritering för hur trafikslagen ska hanteras i byggskedet.

Kontaktpersoner

Trafikverket

- För frågor om trafikpåverkan under byggtiden, kontakta:
trafikkoordinering.vast@trafikverket.se

Göteborgs Stad

- Vid frågor om tidiga skeden och övergripande frågor om näringslivets transporter, se Teknisk Handbok, kapitel 1C, under kompetensen "Godsstrateg Trafik & Hållbara transporter."
- För projektspecifika frågor under byggskedet, se Teknisk Handbok, kapitel 1C, under kompetensen "Trafikreglerare trafikhantering gata".
- För frågor om Göteborgs Stads regelverk, se Teknisk Handbok, kapitel 1C, under "Arbete på gata (APG)."

Västtrafik

- Vid projektspecifika frågor om byggskedet, kontakta:
trafikomlaggning@vasttrafik.

