

# Erfaringer og konklusjoner fra workshoper i NORSULP-byene

Astrid Bjørgen, SINTEF

Olav Eidhammer, TØI

Karin Fossheim, TØI

Oslo, 15. oktober 2018

# Disposisjon

- Prosjektet
- Hvorfor bylogistikkplan
- Hva har vi gjort
- Planprosesser og medvirkning
- Resultater
- Veien videre

# NORSULP - Sustainable Urban Logistic Plans in Norway

- Prosjektet er et Kompetanseprosjekt for næringslivet - Transport 2025
- Finansiering: **Statens vegvesen, Vegdirektoratet** (37 % inkl. 1 Ph.D) og **Norges forsknings-råd** (63 %)
- Varighet 2016-2019, budsjett 12,5 mill. kr (inkl. 2 Ph.D.)
- Kommunene er eiere av planarbeidet i den enkelte by



# Bakgrunn



INNSPILL >>> BYLOGISTIKK

## BEHOV FOR BYLOGISTIKKPLANER: VARETRANSPORT I BYENE – ET NEGLISJERT TEMA



«Det er manglende oppmerksomhet knyttet til økende arealknapphet for vareleveringer,» skriver Innspill-fortølerne. «Urban godstransport krever bylogistikkplaner hvor transportbransjen, vareeiere, myndigheter og beboere (forbrukere) blir enig om tiltak,» mener de.

Byene står overfor store utfordringer med å løse kø- og forurensningsproblemer som følge av økende biltrafikk og manglende planer for bedre bylogistikk. Hittil har løsningene i offentlig planverk i hovedsak vært knyttet til utbygging av infrastruktur for biltrafikken, humpenger, parkeringsrestriksjoner og sat-sing på kollektivtrafikk. Elbil-satsingen er også et uttrykk for at man ønsker renere luft i byene, mens vare-distribusjon ofte er neglisjert.

Bekymringer knyttet til urban godstransport

faller sammen med økende befolkningstetthet og urbanisering. Andelen av Europas befolkning som bor i byer er forventet å øke fra 74 % i dag til 84 % i 2050, og Oslo er et av de raskest voksende hovedstadsområdene i Europa. Kjøpekraften vil øke på grunn av økonomisk vekst. Dette vil i tråd med de fleste prognoser føre til vekst i godstransporten i byområder.

Vårt budskap er at det trengs egne logistikkplaner (BLP) for de store byområdene i Norge, for eksempel som en del av NTP-arbeidet.

Køer fører til forsinkelser og prispåslag. De gir også dårligere lønnsomhet for transportører og speditorer. I Oslo-området er timekostnadene for en distribusjonsbil 600-800 kroner (2012). To timer kø hver dag fører til unødvendige kostnader på 1200-1600 kroner per dag – for hver bil! I tillegg må transportørene benytte flere

biler enn nødvendig fordi hver bil i kø gir dårligere utnyttelse og unødig tomkjøring.

Tall fra NHO Logistikk og Transport viser at de store speditorer til sammen har ca. 600 distribusjonsbiler i Oslo og ca. 170 i hver av byene Bergen og Trondheim. Til sammen er dette over 900 lastebiler i de tre største byene i Norge. Bare for denne gruppen er køkostnadene opp mot 1,5 millioner kroner per dag, i tillegg kommer andre transportører og egen-transport, som er langt flere. Når distribusjon og innhenting skjer i rushtiden, øker kostnadene i takt med køene.



INNSPILL

Vårt budskap er at det trengs egne logistikkplaner (BLP) for de store byområdene i Norge

INNSPILL



AV EINAR SPURKELAND OG JARDAR ANDERSEN  
Spurkeland er kommunikasjonsjeff i DB Schenker i Norge. Andersen er forsker ved Transportøkonomisk institutt (TØI).  
Einar.Spurkeland@db-schenker.com - jand@toi.no

*NORSULP (2016-2019) skal utarbeide en veileder og gi støtte til etablering av logistikkplaner i norske byer og byområder.*

En Bylogistikkplan skal være et virkemiddel for å gi varetransporter i byer **økt fokus, flere ressurser og styrket kompetanse.**

Veilederen skal utformes gjennom brukermedvirkning noe som øker planens legitimitet og relevans.







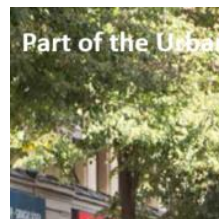
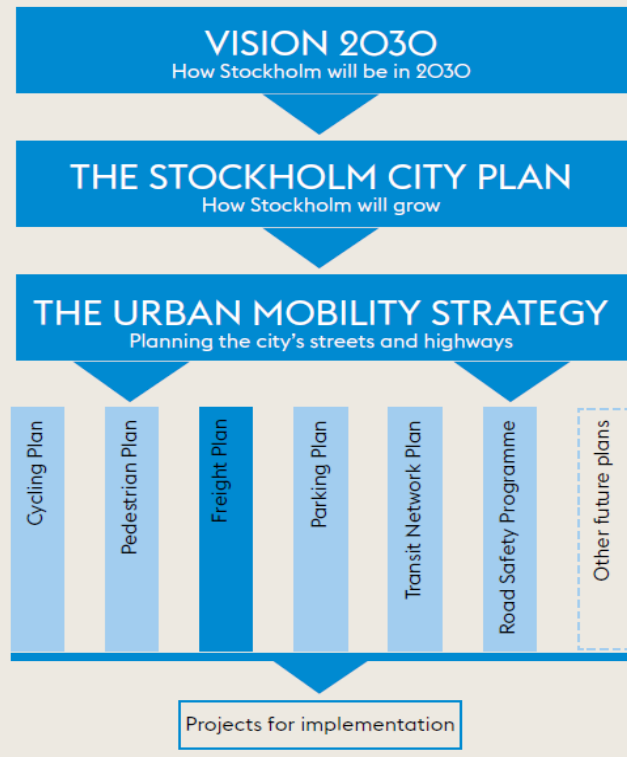
En helhetlig plan for logistikk og varedistribusjon der målet er å sikre effektiv og miljøvennlig avvikling av godstransporten i et byområde.

Strategi med en detaljert handlingsplan. Inneholder visjoner og politiske virkemidler/tiltak.

Nasjonal veiledning og integrering av bylogistikk i eksisterende areal- og byplanlegging

# Stockholm: The Stockholm Freight Plan 2014-2017

- Tiltak: konsolidering, leveringstidspunkt, kollektivfelt, lastesoner, rasteplasser, godsnettverk og kunnskapsøkning
- Forslag til handlingsplan for godstrafik i Stockholms stad (2018 – 2022) - høringsutkast



The Stockholm Freight Plan 2014-2017  
An initiative for safe, clean and efficient freight deliveries

# Paris: Charter for sustainable urban logistics

- Utviklet basert på offentlig-privat samarbeid
- Vedtatt i 2006 der hele 90 partnere underskrev. Revidert i 2013.
- Definerte prosjektgrupper som jobber med tiltak. Eks logistikkhoteller, ladestasjoner og nattleveranser.

## Contents

<b>Foreword: from a charter for good practice to a project charter</b> .....	p.05
<b>The guiding principles of the Charter</b>	
1. Developing Urban logistics that encourages economic dynamism .....	p.09
2. Developing environmentally friendly urban logistics .....	p.09
3. Adopting a regional approach .....	p.10
4. Acting within the framework of dynamic collective consultation .....	p.11
5. Developing urban logistics which is better integrated within the city .....	p.12
<b>Operational implementation of the guiding principles of the Charter</b>	
1. Modifying the structures and facilities of urban logistics .....	p.13
1.1 Logistics centres that are connected to regional networks .....	p.13
1.2 Durban logistics facilities for serving districts .....	p.15
2. Developing innovative sustainable Logistics practices .....	p.17
2.1 The organisation of logistics .....	p.17
2.2 New services for private individuals and businesses .....	p.18
2.3 Communication .....	p.18
2.4 Training .....	p.18
3. An approach based on consultation and projects	
"Project sheets" presenting concrete initiatives for the logistics sector .....	p.21



# Varelevering til matbutikk i Trondheim



- Tidkrevende plan prosess
- Mange involverte avdelinger og etater
- Offentlig tilrettelegging og private aktører (transportører/varemottakere)
- Problemforståelse, hvilke virkemidler og prioritere hvem?



- Varelevering på offentlig grunn.
- Hyppige trafikale konflikt-situasjoner med sykkel og gående.

# Laste- og losselommer i Oslo sentrum



- Vareleveringslommer - letekjøring
- Mange brukere i tillegg; privatpersoner, håndverkere, taxi og avfall
- Andre behov – etablert trikkeholdeplass i mai, 2014



# Involvering

## 1) Tidlig involvering i planprosesser

- bevisstgjøring av brukerbehov
- forståelse av trafikksituasjon
- koordinering mellom interne etater/avdelinger og eksterne aktører for å ivareta bylogistikk på ulike plannivå, og ikke overraske saksbehandlere på reguleringsplannivå



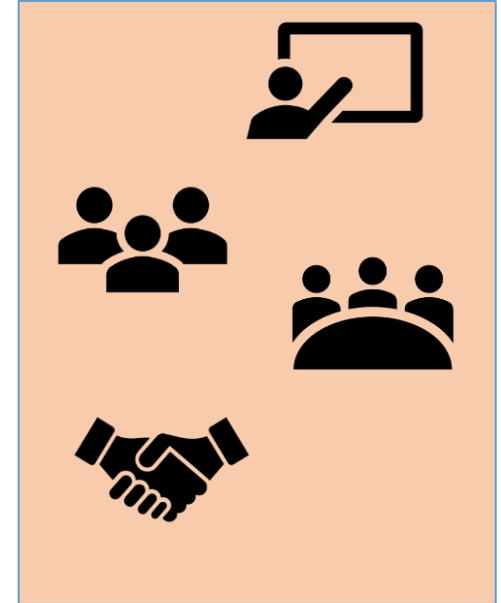
2) Økende fokus på tomteutnyttelse, estetikk og press fra eiendomsutviklere på grunn av mangel på overordna retningslinjer?



# Brukermedvirkning

- felles plattform
- kanaler for gode møtesteder og dialog
- nettverk for koordinering
- gode rutiner for medvirkning underveis
- bred representasjon
- tydelig invitasjon, definering av tidsbruk
- godt lederskap

= dialogbasert medvirkning



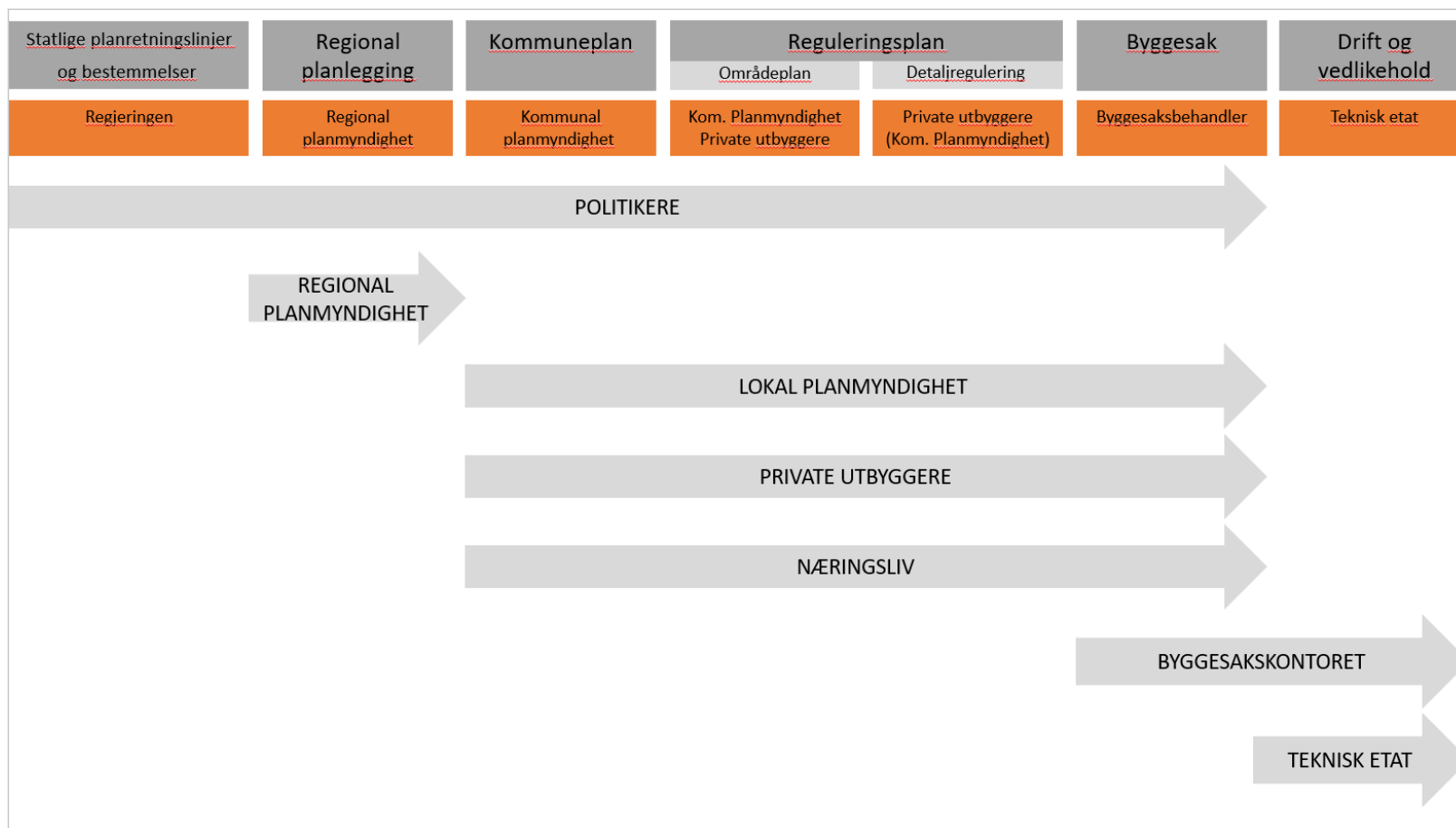


# Erfaringer fra workshop

- Stor og ikke minst økende interesse fra aktører for å delta med innspill og erfaringer
- Forankring i kommunen er en viktig motivasjonsfaktor
- Tilrettelegge for ytringer og medvirkning fra private aktører
- Samtidig er det viktig at innspillene er konstruktive og arbeidet styres av offentlige aktører.



# Bylogistikk i planprosesser



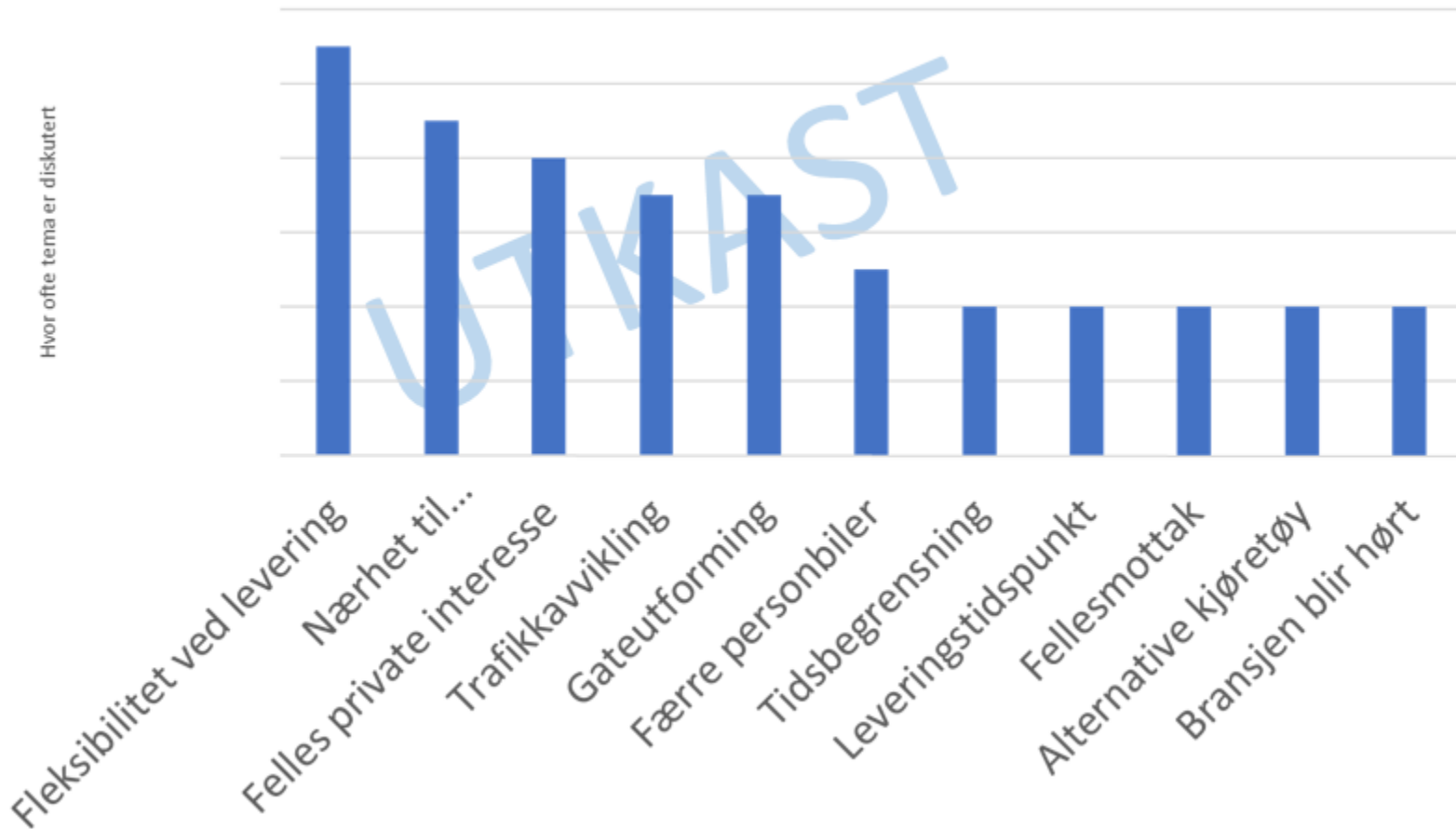
# Mangler kunnskap og data for å utvikle planen

- Ansvar for bylogistikk er fragmentert og samarbeidet kunne vært styrket.
- Offentlig sektor vurderer sin kunnskap om bylogistikk som begrenset.
- Hva er omfanget av transportene?



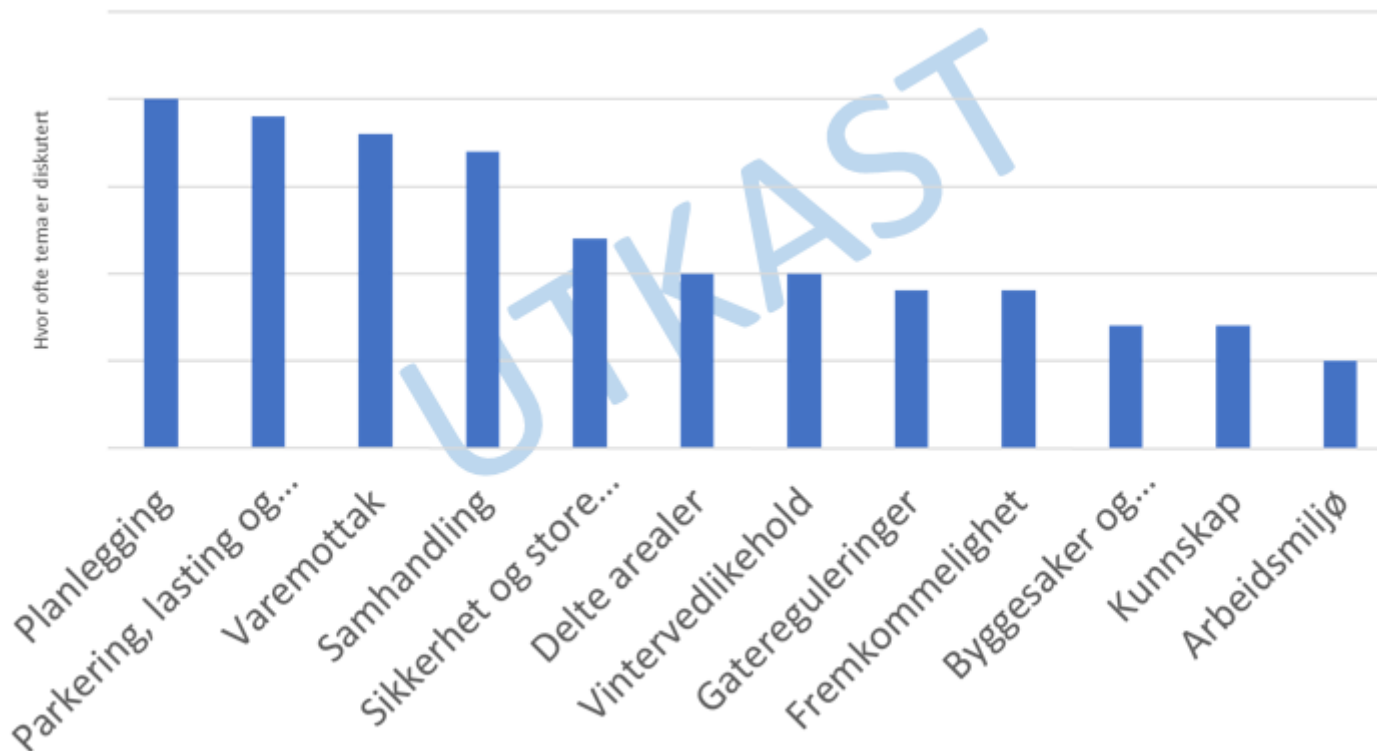


# Hvilke funksjoner i bylogistikk fungerer?

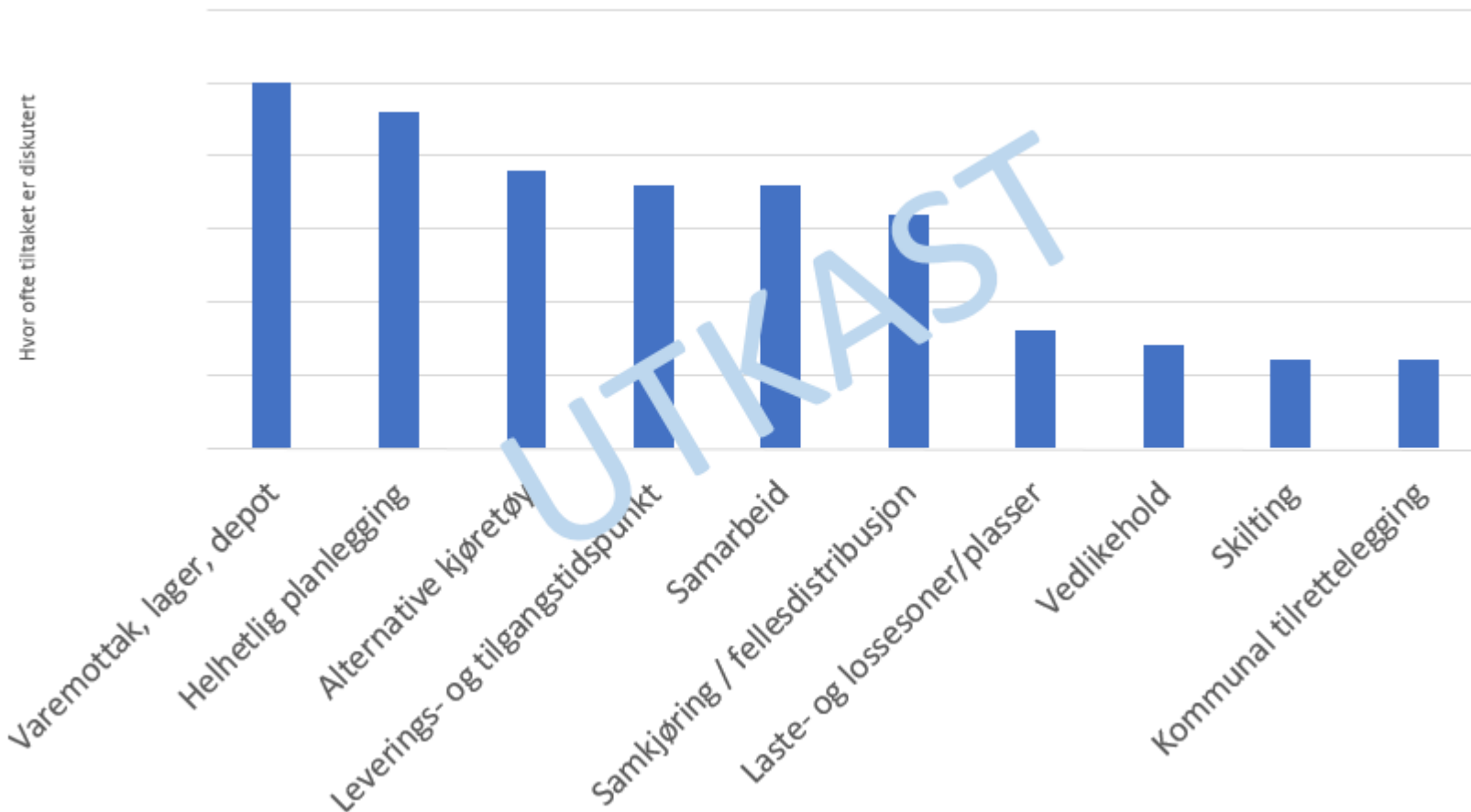




# Hvilke funksjoner i bylogistikk fungerer mindre godt?



# Ønskede løsninger for bedre bylogistikk



# Oppsummering

- De lokale workshopene har bidratt til:
  - brukermedvirkning
  - å gi verdifulle innspill til hva en bylogistikkplan bør inneholde
  - å gi prosjektet mulighet til å følge planprosesser og
  - vurdere viktigheten av aktiv og tidlig brukermedvirkning.

Bylogistikk på  
agendaen

Strømlinjeforme, og  
gi et verktøy for,  
logistikkplanlegging  
i byer

Kapasitets- og  
kunnskapsbygging

Veilederen for bylogistikkplaner skal bidra med støtte til:

- Data- og kunnskapsgrunnlag
- Aktiv medvirkning av bylogistikkaktører
- Alternative løsninger til å identifiserte fellesutfordringer

**= Rammeverk med forslag til innhold**

*Hvilke andre konkrete saker er det viktig å gi veiledning på når man skal planlegge for logistikk i norske byer og byområder?*



# Veien videre- NORSULP

- TØI-rapport med erfaringer og funn fra workshopene i alle NORSULP byene
- Casestudier av:
  - Uheldige situasjoner som kunne vært unngått ved bedre planlegging
  - Godt løste situasjoner på grunn av god planlegging

By:		
Kontakt person	Navn:	
	Virksomhet:	
Hvor i byen finner saken sted (lokalisering)?		
Beskrivelse av situasjon/tema:		
Hvordan har saken vært meldt (enten til kommunen eller andre aktører)?		
Hva ble løst på en god måte og hvorfor?		
Hva ble løst på en mindre god måte og hvorfor?		
Hva burde etter din mening vært gjort annerledes – og hva kan kommunen gjøre for å få til dette?		
Hvilke enheter/etater i kommunen har vært involvert?		
I hvilken grad og hvordan har du som privat aktør blitt involvert i arbeidet/prosessen?		
Kunne du som privat aktør bidratt med data og kunnskap fra egen bedrift, for å bidra til løsning?		
Andre kommentarer:		
Lenker til relevant informasjon:		

# Tusen takk for oppmerksomheten!

Karin Fossheim (TØI)

[kfo@toi.no](mailto:kfo@toi.no)

916 65 581

Astrid Bjørgen (SINTEF)

[astrid.bjorgen@sintef.no](mailto:astrid.bjorgen@sintef.no)

911 12 603

Olav Eidhammer (TØI)

[oe@toi.no](mailto:oe@toi.no)

971 41 461

[www.norsulp.no](http://www.norsulp.no)