

Sammanfattning

Trafikverket och CLOSER arrangerade en konferens om klimatvänlig citylogistik i Norden den 29-30 oktober. Vikten av att samarbeta och samordna godstransporter för att få till bra lösningar lyftes, eftersom vi går mot en framtid med allt tätare städer med fler människor och fler varuleveranser. Liknande problem finns i andra städer runt om i Norden, och även om lösningar kan vara mer kontextspecifika, så finns det mycket att lära av varandra genom spridningen av goda exempel. Även behovet att få med godstransporter tidigt i planeringsfasen beskrevs under konferensen. Det saknas ofta kunskap om godstransporter på kommunal nivå vilket uppmärksammats i Norge och Sverige. Nedan följer en kort beskrivning av respektive talare och deras presentationer.

Dagen startade med att Michael Browne, professor i logistik och urbana godstransporter vid Göteborgs Universitet, pratade om vikten av samarbete och partnerskap i denna komplexa fråga som citylogistik utgör. Han menade att vi i Norden har goda förutsättningar för samarbete, i och med den samverkansform som finns mellan akademien, näringslivet och offentliga aktörer. Vidare lyfte han att även om varje stad har sin specifika kontext, så finns många liknande problem städer emellan och det är viktigt att lära av varandra.

Magnus Jacobsson, enhetschef på Boverket, presenterade deras regeringsuppdrag att kartlägga hanteringen av godsrelaterade transporter i den fysiska planeringen och efter en analys föreslå eventuella åtgärder. I uppdraget ingår även att ta fram en nationell vägledning för en utvecklad planering och samordning av godstransporter som riktar sig till kommuner, länsstyrelser och regioner. Inom ramen för uppdraget ska goda exempel på hur godstransporter kan beaktas i samhällsplaneringen sammanställas och lyftas fram samt att kommuner och regionala aktörer ska ges möjlighet till erfarenhetsutbyte. Ett första resultat i uppdraget, visar på en låg kunskap om och brist på hantering av godstransporter i den kommunala planeringsprocessen, det verkar främst vara farligt gods som hanteras. Samarbete med olika aktörer inom logistik och transport lyftes som viktigt för en relevant inkludering i planeringsprocessen. Magnus reflekterade också över att de flesta kommuner mest arbetar med sina stadskärnor, men lyfte fram frågan om hur man arbetar med landsbygdens transporter.

Olav Eidhammer, forskare vid Transportøkonomisk institutt (TØI), berättade om ett liknande projekt som genomförs i Norge som heter NORSULP (Sustainable Urban Logistics Plans in Norway). Detta projekt syftar också till att ta fram vägledning för citylogistikplaner i norska kommuner till årsskiftet 2019/2020. För att en citylogistikplan ska bli framgångsrik är det viktigt att den involverar användarna såsom lokala, regionala och nationella myndigheter, transportörer samt mottagare och avsändare av varor. TØI:s projekt visade också på att det finns få med logistikkompetens i den lokala planeringsprocessen, och i en enkät till de lokala myndigheterna kring citylogistik fick de in mer frågor än svar. Det är många som därför inväntar deras vägledning för att starta upp sitt arbete med att planera även för godstransporter.

Staffan Bolminger, FOG innovation, nämnde några åtgärder som han tror kan ändra citylogistiken framöver, och det är citycontainern samt samlastningsinitiativ som Älskade stad och Stadsleveransen.

Jukka Pellinen från universitetet i Tampere beskrev deras arbete med elektrifiering av lastbilar och den digitala uppföljningen via deras innovationsplattform för smarta elektriska transporter. En jämförelse med dieseldrivna lastbilar visar att de eldrivna lastbilarna endast kräver en tredjedel av energibehovet.

Sedan följde tre föreläsningar om inre vattenvägars möjligheter inom citylogistiken. Peter Årnes från Göteborgs stad och Martin Svanberg från SSPA berättade om delar av DenCity-projektet, främst om den flytande återvinningsstationen som varit tillgänglig för allmänheten längs Göta älv i Göteborg. Ett studiebesök till stationen ingick också. Sedan berättade Walther Ploos van Amstel från Amsterdams Universitet om de möjligheter som inre vattenvägar kan bidra med. Han talade bland annat om potentialen inom avfalls-, bygg- och livsmedelstransporter samt behovet av förenklad administration och att flera logistikhubbar börjar etableras i vattennära lägen i Amsterdam som möjliggör ökat nyttjande. Slutligen pratade Anna Fredriksson från Linköpings Universitet om potentialen för att använda inre vattenvägar för transport av byggmaterial, men att det fortfarande finns barriärer. Hon lyfte vikten av att ha med logistiken och godsflödena redan i byggplaneringen för att möjliggöra bra lösningar.

Konferensens andra studiebesök var till Lindholmsleveransen. Christoffer Widegren, Göteborgs stad, berättade om detta initiativ som är ett urbant samordningscenter för gods på campus Lindholmen i Göteborg som funnits sedan år 2008. Det började som en pilotstudie, men år 2011 övergick det till att bli kommersialiserad. Samordningen har minskat antalet distributionslastbilar med 90 procent i området, och avfallslastbilar med 80 procent.

Louise Larsson, Älvstranden Utveckling, pratade om möjligheterna att realisera politiska beslut genom att skapa affärsmöjligheter. Verktyg för detta som hon lyfte var markanvisningsavtal, upphandling och offentliga kontrakt.

Tale Ørving från TØI berättade om deras utvärdering av planeringsprocessen för Schenkers stadshubb i Oslo som enbart har elektrifierade lastbilar och lastcyklar. Framgångsfaktorer för hubben är en flexibel och enkel design som var lätt att etablera men också lätt att flytta (p.g.a. kort markkontrakt). Lokaliseringen nära slutkunder är också viktig, liksom stöd från kommunen, samt ett bra team med rätt expertis och tillförlit mellan alla ingående parter. En utvärdering kommer även att göras av utförandefasen senare under år 2020.

Slutligen presenterades ytterligare två praktiska exempel på samlastning och samordning av godstransporter. Först Erik Wastesson, Ragn-Sells, som berättade om Älskade stad i Stockholm och Malmö respektive Elskede by i Oslo. I dessa branschinitiativ har transportörer och återvinningsföretag tillsammans med fastighetsägare reducerat antalet transporter i de centrala delarna av städerna, genom att samlasta varuleveranserna till mottagarna och samtidigt hämta upp returemballage för återvinning. Transporterna görs dessutom med elfordon. Olof Bohlin, Upphandling Södertörn, avslutade med att visa hur de genom samordning av varuleveranser och krav på förnybart bränsle lyckats reducera klimatutsläppen från godstransporterna i de åtta Södertörnskommunerna (Botkyrka, Haninge, Huddinge, Nykvarn, Nynäshamn, Salem, Södertälje och Tyresö).

Några rekommendationer utifrån vad som togs upp på konferensdagarna:

- Öka kunskapen om godstransporter på kommunal nivå

- Ta med godstransporter tidigt i planeringsfasen
- Kommuner i Norge och Sverige kan inom kort ta del av vägledning för godstransporter av norska TØI och svenska Boverket
- Citylogistik är en komplex fråga och det är viktigt att lära av varandra
- En övergång till eldrivna lastbilarna kräver endast en tredjedel av energibehovet
- Använda inre vattenvägars potential inom avfalls-, bygg- och livsmedelstransporter
- Flera logistikhubbar behövs i vattennära lägen när vattenvägar används mer Ta med logistiken och godsflödena redan i byggplaneringen för att möjliggöra bra lösningar
- Minska antalet fordon genom samlastning
- Realisera politiska beslut genom att skapa affärsmöjligheter
- Framgångsfaktorer för stadshubben i Oslo är en flexibel och enkel design
- Reducera antalet transporter i städerna genom samlastade varuleveranser i kombination med upphämtning av returemballage för återvinning
- Krav på samordning av varuleveranser och på förnybart bränsle har reducerat klimatutsläppen från godstransporterna i de åtta Södertörnskommunerna