



BYLOGISTIKKPLAN

2020 – 2024

Høringsutkast





INNHOOLD

1.	FORORD	4
2.	INNLEDNING	5
2.1	GENERELLE SAMFUNNSTRENDER OG UTVIKLINGSTREKK	5
2.2	UTVIKLINGSTREKK OG STATUS I BODØ SENTRUM	5
2.3	NASJONALE FØRINGER OM BYLOGISTIKK	5
2.4	SAMARBEIDSPARTNERE	6
3.	MÅL OG STRATEGI FOR BYLOGISTIKKPLANEN	7
3.1	MÅLSETTING	7
3.2	STRATEGI	7
4.	BYLOGISTIKKTILTAK I BODØ KOMMUNE	8
	VEDLEGG	10
	VEDLEGG 1: PLANENS GYLDIGHETSOMRÅDE	10

1. FORORD

Bodø kommune har siden 2015 deltatt i forskningsprosjektet NORSULP¹ – som på norsk står for bærekraftige bylogistikkplaner i Norge. Dette er et samarbeidsprosjekt som er finansiert av Forskningsrådet og Statens vegvesen. Den løpende faglige styring av prosjektet ivaretas av Transportøkonomisk Institutt (TØI).

Kommunene som deltar er foruten Bodø kommune, landets største kommuner, Tromsø, Trondheim, Bergen, Stavanger, Kristiansand, Fredrikstad, Drammen og Oslo.

Prosjektet som sådan har som formål å utarbeide en veileder for bylogistikkplaner, men det skal også bidra til å gi et faglig innspill til planprosessene i de deltakende byene.

Generelt skal bylogistikkplaner

- Gi en langsiktig visjon til å utvikle tiltak og praksis som sikrer bærekraftig vareleveranse i byer
- Utformes slik at de identifiserer eksisterende utfordringer i en strategisk kontekst
- Definere lokale og regionale mål i lys av utvalgte policytiltak
- Tilfredsstillende næringslivets og folks behov for godstransport i byområder

Arbeidet med å lage en bylogistikkplan er et faglig nybrottsarbeid både i en nasjonal og lokal kontekst. Bodø kommune har derfor ønsket å involvere andre aktører bredt i dette arbeidet. Foruten kommunens egne avdelinger, har det vært involvering fra transportører, Norges Lastebileierforbund, Leverandørenes Utviklings- og kompetansesenter (Luks), næringsdrivende i sentrum, ressurselskapene og Bodø Havn.



Dette henger også sammen med sentrale satsingsområder i kommuneplanens samfunnsdel, om samskaping. Vi skal legge til rette for god og reell involvering og kreative nye løsninger.

Under sitt møte XX.XX.2019 vedtok bystyret i Bodø følgende:

Bodø bystyre vedtar Bylogistikkplan 2020 – 2024.

¹ Sustainable urban logistics plans Norway

2. INNLEDNING

2.1 GENERELLE SAMFUNNSTRENDER OG UTVIKLINGSTREKK

Samfunnet er i endring og folk endrer seg i forhold til hvor og hvordan de bor, hvordan de reiser og beveger seg og opptrer som konsumenter og forbrukere.

Det forventes fortsatt økonomisk vekst noe som må antas å ha konsekvenser for både offentlig og privat forbruk. Det vil også bli en befolkningsøkning som i seg selv bidrar til økt behov for logistikk og frakt av varer og tjenester.

Både i Norge og resten av verden pågår det en urbanisering og fortetting av bosettingen. I sentrale strøk er det mindre bygging av eneboliger til fordel for leilighetskomplekser og boligbygging i høyden.

I forbindelse med arbeidet med ny Nasjonal transportplan 2022 – 2033, er det pekt på at godstransporter ventes å øke med 50 % fra dagens nivå og frem til 2030. Godsbiltrafikken er ventet å øke mer enn personbiltrafikken. Det blir flere folk på mindre areal, det blir flere varer, flere tjenester og mer avfall på konsentrerte områder. Dette må i seg selv antas å ha potensial for større arealkonflikter.

Det kan også se ut til å være en endring i hvordan folk gjør sine innkjøp. Netthandelen øker sterkt på bekostning av handel i lokale butikker. Dette må antas å også ha betydning for frakt av varer. Flere leveranser vil skje direkte ute til kunden istedenfor til kjøpesentra og butikker.

2.2 UTVIKLINGSTREKK OG STATUS I BODØ SENTRUM

Bodø er en by i vekst med betydelig bygging av leilighetsbygg, hoteller og ulike typer næringsbygg. Det er kommunens utviklingsstrategi at vi skal ha fortetting i byutviklings-området, og spesielt i sentrum.

Konsekvensen av dette vil være at det blir betydelig mer folk spesielt i bykjernen. Dette vil

bli en økende utfordring fremover både i forhold til økt person- og godstrafikk. Det må antas at dette vil generere mer trafikk av ulikt slag.

Som en del av arbeidet/samarbeidet i NORSULP, ble det i juni 2017 gjennomført en workshop i Bodø med fokus på bærekraftig bylogistikk. I denne deltok representanter for næringsliv, transportører og offentlig sektor.

Funnene her var at i hovedsak så er det få vanskeligheter og problemer knyttet til varetransport og leveranser i Bodø sentrum. Byen har et kompakt sentrum noe som gir raske transporter og kort ledetid. Videre er det et klart definert terminalpunkt som ligger nært sentrum. Av mindre heldige forhold som kom fram, var bl a at det kan være vanskelig og trangt for store biler flere steder i sentrum. Det er mangel på dedikerte varemottak, også på nybygg. Det kan videre være et utfordrende og uoversiktlig trafikkbilde med blandede formål.

2.3 NASJONALE FØRINGER OM BYLOGISTIKK

I dokumentet Nasjonal transportplan 2022-2033 – Bylogistikk, trekkes det opp nasjonale føringer på bylogistikkområdet.

I dagens overordnede transportmål fra Nasjonal transportplan (Meld. St. 33 2016-2017) heter det at: *«Et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskaping og bidrar til omstilling til nullvekstmålet.»*

Det nasjonale målet for godstransport i by er formulert slik: *«Effektiv og miljøvennlig godstransport (...)*», med tilhørende utdyping: *«Det må legges til rette for mer effektive transportkjeder, bedre utnyttelse av transportkapasiteten og en overgang til lav- og nullutslippsteknologi»* og i tillegg: *«Bylogistikken må inkluderes i areal- og transportplanlegginga.»* Det nasjonale målet med utdypinger kan godt nedskaleres til *effektiv og miljøvennlig bylogistikk.*

Samfunnsmål for arbeid med bylogistikk:

Attraktive byer med lave klimagassutslipp, effektive løsninger for næringslivet og god livskvalitet for innbyggerne

Klima og miljø

Innen 2030 skal varedistribusjon i de største bysentra være tilnærmet nullutslipp (NTP)

Attraktive og velfungerende byer

Kompakte, tilgjengelige og levende sentra med effektiv tilkomst for mennesker og varer

Sikkert og helsevennlig

Et transportsystem som ikke fører til tap av liv eller varig skade (NTP)

Videre er det på disse områdene formulert følgende (utdrag):

- **Attraktive og velfungerende byer**

For å redusere miljø- og transportutfordringer ønsker man at byvekst primært skjer gjennom fortetting, og at persontransport i stor grad skjer med kollektivtransport, sykkel eller gange. For å redusere transportarbeidet ønsker man å legge opp til at funksjonene man trenger i det daglige er tilgjengelige i nærområdet. I slike kompakte byer kan det være utfordrende å dele tilgjengelig areal på en måte som er attraktiv å være i og som er utformet slik at både mennesker og gods kommer frem. Definisjonen på en attraktiv og velfungerende bysentra kan derfor være: kompakte, tilgjengelige og levende sentra med effektiv tilkomst for mennesker og varer.

- **Sikkert og helsevennlig**

I 2017 omkom 106 personer i vegtrafikken. Dette er det laveste antall drepte siden 1947. Trenden har vært synkende de siste 20 åra, i tråd med nullvisjonen (SSB, 2018). Likevel ser man at presset på areal, økt antall «myke» trafikanter og deling av knappe arealer kan øke faren for ulykker og skader. I gjeldende NTP er målet en halvering av tallet på drepte og hardt skadde i vegtrafikken. Dette målet bør også ligge til grunn i det videre arbeidet med nærings- og nyttetransport, både i og utenfor byområder.

- **Klima og miljø**

I likhet med EU har Norge satt som mål at bydistribusjon i de største bysentra skal være tilnærmet utslippsfri innen 2030. I tillegg har Norge satt som mål at alle nye lette varebiler skal være utslippsfrie innen 2025, alle nye tyngre varebiler skal være utslippsfrie innen 2030 og at halvparten av alle nye lastebiler skal være utslippsfrie innen 2030. Målet om tilnærmet utslippsfri bydistribusjon må karakteriseres som det mest ambisiøse av disse, ettersom dette forutsetter full innfasing av utslippsfrie kjøretøy i bydistribusjon innen 2030, og ikke er begrenset til salget av nye kjøretøy.

2.4 SAMARBEIDSPARTNERE

Denne planen er i hovedsak utarbeidet av egne krefter; dvs. representanter fra Nærings- og utviklingsavdelingen og Teknisk avdeling i Bodø kommune, representanter fra Bodø Havn, representanter fra transportnæringa og representanter fra handelsstanden i Bodø. Faglige innspill har vært gitt gjennom deltakelse i NORSULP- nettverket. Her skal det spesielt nevnes Transportøkonomisk Institutt som har gjennomført fagsamlinger for de involverte kommunene og øvrige aktører.

3. MÅL OG STRATEGI FOR BYLOGISTIKKPLANEN

3.1 MÅLSETTING

Bylogistikkplanen skal bidra til at Bodø skal være en attraktiv by med lave klimagassutslipp, effektive transportløsninger for næringslivet og god livskvalitet for innbyggerne. Arbeidet på dette området skal:

- Redusere lokale utslipp, klimagassutslipp og energiforbruk
- Bidra til bedre bymiljø og utnyttelse av gaterom
- Bedre sikkerhet og helsevennlige løsninger
- Bedre tilgjengelighet
- Øke effektivitet for person- og godstransport

3.2 STRATEGI

For å nå disse målene må det iverksettes tiltak innen utvalgte områder.

Kommunen skal i samarbeid med aktørene i bransjen arbeide aktivt for å bidra til at vi oppnår resultater først og fremst på følgende områder:

- Strategi og politikk
- Arealer for bylogistikk
- Veg-, gateinfrastruktur og regulering
- Krav ved nybygg, rehabilitering og bruksendring
- Utslippsfrie kjøretøy



4. BYLOGISTIKKTILTAK I BODØ KOMMUNE

Oversikt over tiltak i Bodø kommune Bylogistikkplan 2020 – 24

Nr	Tiltak	Ansvarlig
Strategi og politikk		
1	Bylogistikkstrategi Samarbeide videre med aktørene med tanke på gjennomføring av bylogistikk, leveringstidspunkter, typer kjøretøy, trafikkregulering mm.	Teknisk avdeling
2	Samarbeid/samskaping Etablere møtearena for å ta opp tema innen logistikk og byutvikling.	Nærings- og utviklingsavdelingen, Teknisk avdeling
3	Områdevis problemløsning Fokusere på enkeltområder som har behov for mer tilrettelegging og regulering av infrastrukturen. I første omgang vil dette dreie seg om bykjernen (herunder Glasshuset, nedre Dronningensgate, torget og Sjøgata)	Teknisk avdeling
4	Forbud og tiltak mot tomgangskjøring Skilte forbud mot tomgangskjøring på utvalgte områder og følge dette opp mot transportørene.	Teknisk avdeling
5	Lav- eller nullutslippssoner Utrede mulighet for denne typen virkemidler i sentrumssonen.	Teknisk avdeling
Arealer for bylogistikk		
6	Havn Sikre areal til havn, (også bulk og ikke containerisert stykk gods) og bakareal. Samarbeid om kommende masterplan.	Bodø Havn/Bodø kommune
7	Logistikkarealer for større logistikkbedrifter Sikre arealer for større samlastbedrifter og lager, basert på kunnskap om bylogistikk og transportøkonomi i planleggingen.	Bodø Havn/Bodø kommune
8	Plassering og utforming av varemottak og biloppstilling Stille krav til løsning av hensiktsmessig tilrettelegging og utforming av varemottak og biloppstilling. Detaljregulering og byggesak.	Teknisk avdeling
Veg-, gateinfrastruktur og regulering		
9	Ivareta hensyn til bylogistikk i reguleringsplaner Legge til rette for gode løsninger for oppstilling og varelevering i nye planprosesser. Byrom tilrettelagt for varelevering.	Teknisk avdeling
10	Tidsregulering Gjøre bruk av tidsregulering i sentrale sentrumsgater for å unngå konflikter mellom ulike logistikkformål. • Regulere gågata med faste leveringstider 06.00-11.00. • Utrede bruk av tidsregulering i Sjøgata, nedre Dronningensgate og tverrgatene mellom disse. • Øke effektivitet på varemottak ved bruk av app og elektronisk styring.	Teknisk avdeling
11	Restriksjoner på kjøretøystørrelse Gjøre bruk av reguleringer i sentrale sentrumsgater for økt trafikksikkerhet og bedret bymiljø.	Teknisk avdeling
12	Oppstillingsplasser Legge til rette for bedre forhold for varelevering på utsatte områder. Fjerne ordinære parkeringsplasser på gateplan samt se på sambruk mellom ulike formål. - Omarbeiding i Hundholmgata, test for multibruk (flere formål til ulik tid) - Skilting/tilrettelegging for vareleveringslommer i sentrumskjernen	Teknisk avdeling
13	Veivedlikehold Bedre og mer punktrettet vintervedlikehold i sentrum for å lette fremkommelighet.	Teknisk avdeling
14	Utarbeide lokal forskrift Det skal utarbeides lokal forskrift; - Forbud mot tomgangskjøring (må sjekkes ut) - Tidsbegrensning for varelevering i sentrumskjernen – ref pkt 10 - Påbud om etablering av uttak for lading til kjøleaggregat	Teknisk avdeling
15	Samråd med bransjen om retningslinjer for: - Utfasing av fossilt brensel - Bruk av kjøretøy av ulik størrelse i gitte soner – ref pkt 11 og 12 - Holdningskampanjer	Teknisk avdeling/ Transport-bransjen

Krav ved nybygg, rehabilitering og bruksendring		
16	Plassering og utforming av varemottak og biloppstilling Stille krav om utforming i forbindelse med planlegging av nybygg eller bruksendring.	Teknisk avdeling/ LUKS
Utslippsfrie kjøretøy		
17	Legge til rette for utslippsfrie kjøretøy. Stille overordnede krav om strøminfrastruktur for å unngå å gå på aggregat i fergekø.	Bodø Havn, Statens vegvesen,
18	Legge til rette for utslippsfrie kjøretøy. Stille overordnede krav til nybygg og ved bruksendringer om strøminfrastruktur i varemottak for å unngå å gå på aggregat.	Teknisk avdeling
19	Nye energibærere Legge til rette for andre energibærere for å redusere utslipp fra transportsektoren. Hydrogen mm. Pilotprosjekter i byområdet for å få erfaringer med mulige løsninger.	Nærings- og utviklingsavdelingen, Teknisk avdeling
Ny teknologi		
20	Teknologiske tiltak/uttesting av ny teknologi/smartere levering Forsøksordninger med nye teknologiske løsninger (ITS). - App styring (booking av slått tid) ved levering - Testing av alternative transportmidler (cargosykler mm)	Nærings- og utviklingsavdelingen



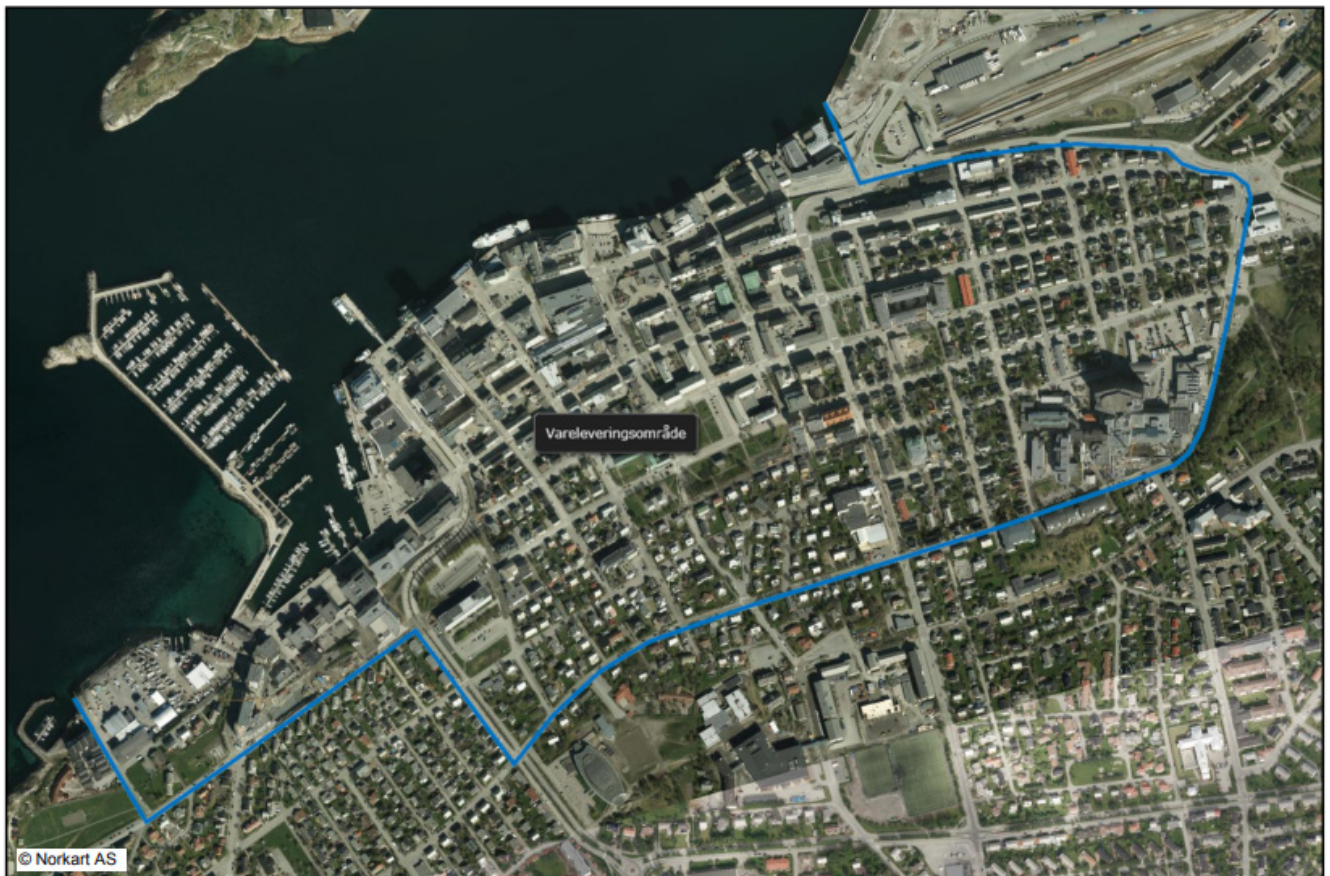
VEDLEGG

VEDLEGG 1: PLANENS GYLDIGHETSOMRÅDE



1:7500

18.09.2018



1) Det tas forbehold om feil i kartgrunnlaget 2) Ved utskrift fra PDF-fil kan målestokken bli unøyaktig 3) Kommuneplanen er laget for små målestokker og kan være unøyaktig hvis man zoomer mye inn i planen.

