

Trondheim kommune
(innspillet sendes kun elektronisk)

Trondheim 03.10.2025

Høringsinnspill Strategi for bylogistikk og tjenstemobilitet 2026 – 2032 (ref 2025/21845)

Næringsforeningen i Trondheimsregionen (NiT) vil med dette gi sine innspill til Trondheim kommunes forslag til Strategi for bylogistikk og tjenstemobilitet 2026 - 2032.

NiT ser positivt på at kommunen lager en strategi for bylogistikk. Byen skal fortettes i årene som kommer og det blir mer og mer kamp om arealene. Det er bra at kommunen ønsker løfte bevisstheten rundt at det må planlegges bedre for å få til god og effektiv bylogistikk. Dette har vi ventet på lenge. Det er lettere å få til gode løsninger om også varetransport og tjenstemobilitet tenkes på når en begynner å legge planer for et område, enn om en først tenker på det når planen er nesten ferdig og en må gjøre tilpasninger på oppløpssiden.

Overordnede mål

De overordnede mål om trygg, effektiv og grønn bylogistikk er gode. Når det kommer ned til et strategiske grep om «Unngå, flytte og forbedre» (UFF), kommer det inn på en del tema hvor kommunens handlingsrom innen rammene av denne strategien er svært begrenset. Mange av rammebetingelsene for effektiv og grønn bylogistikk avgjøres helt andre steder enn i denne strategien; det være seg nasjonale avgjørelser om målsetting på overføring av gods til sjø og bane, som nå visstnok har forsvunnet ut av sentrale statlige føringer, nasjonale ordninger for å legge til rette for å raskere fase ut fossile kjøretøy innen nærings- og nyttetransport, kommunens egen arealpolitikk, eller de ulike næringsaktørenes forretningsmodeller og vurderinger knyttet til vare- og tjenestetransport. Kommunen har eksempelvis svært begrenset handlingsrom for å redusere bedrifter og privathusholdningers forbruk, styre forbruk i retning av å velge lokale produkter og tjenester eller kutte gratis retur av tilsendte varer. Skal UFF brukes som strategisk grep må en jobbe med å tilpasse denne til hva kommunen rår over.

Innsatsområder

NiT støtter at fysisk infrastruktur er et innsatsområde. Her har vi mye ugjort for å bedre vår bylogistikk og tjenstemobilitet. Samtidig er det slik at mye av vår fysiske infrastruktur ikke vil endre seg mye i løpet av perioden strategien være gyldig.

Slik vi oppfatter det stemmer det ikke som det står i dokumentet at ny godsterminal lar vente på seg grunnet manglende finansiering. Det er manglende politisk enighet om lokalisering som gjør at dette ikke er prioritert høyere i gjeldende nasjonale transportplan. I gjeldende Nasjonale transportplan står det intet om lokalisering, og er da ei heller rart at det ikke er avsatt mer midler.

Det vil si at vi i mange år fremover er nødt til å utvikle vår bylogistikk basert på at vi har en todelt godsterminal, at vi har de havnefasiliteter vi har og at vi har det vegnett vi har, med de muligheter og begrensninger det gir oss.

NiT skal være forsiktig å mene mye om hvordan kommune velger å organisere sine innkjøp og anskaffelser på når det kommer til påvirkning på bylogistikk. Men vi helt enige i at kommune må ta større del av risikoen ved utprøving av nye innovative løsninger som skal bidra til å nå kommunens mål. Dette vil kunne bidra positivt til at flere nye løsninger kan prøves ut, og gi økt interesse for å delta i innovative prosesser.

Innsatsområde service og tjenester er viktig. NiT er opptatt av at det lages løsninger som bidrar til at service- og tjenesteleverandører bruker minst mulig tid på forflytning mellom oppdrag og kan gjøre jobben det er hyret inn til å gjøre så effektivt som mulig.

Laboratorium for bylogistikk er et godt strategisk grep. NiT er enige i at pilotering er en god måte å skaffe seg erfaring på. For våre medlemmer er det viktig at det er enighet mellom partene i hva som skal prøves og fordeling av eventuelle kostnader og risiko må være avklart. Om økonomisk risiko legges over på næringsaktørene i et prøveprosjekt vil det være vanskeligere å få oppslutning om prosjektet. At et prøveprosjekt kan avblåses hvis det viser seg å ha negativ effekt, er for mange næringsaktører ikke et godt nok svar om de har fått økte kostnader eller redusert omsetning i prøveperioden. Gjennomsnittlig driftsmargin innen godstransport, detaljhandel og servering er lav. Varemottakerne og transportnæringen tåler ikke at forholdet mellom kostnad og nytte i endres i negativ retning. Og en bør unngå å legge strategiske føringer som skaper ulike konkurransevilkår for ulike delområder i byen.

Involvering av næringslivet

NiT har sammen med representanter fra Norges Lastebileierforbund, NHO LT, LUKS, Håndverkerforeningen i Trondheim og EBA, deltatt i en ressursgruppe i utarbeidelsen av strategiforslaget. Vi setter pris på at næringslivet er tatt med på råd i prosessen frem mot forslag til strategi.

Vi liker godt at kommunen i strategiforslaget signaliserer at de også i fortsettelsen ønsker å samarbeide med vareeiere og transportører for å finne bedre løsninger for effektiv og miljøvennlig logistikk. At det etableres et forum for bylogistikk hvor nøkkelaktører fra næringsliv og offentlig sektor kan jobbe sammen for bedre løsninger er en god ide. Her har våre medlemsbedrifter mye å bidra med.

Strategisk nivå versus konkrete tiltak

NiT ønsker at strategien blir enda tydeligere på overordnede strategiske grep som kommunen selv kan legge inn som føring for egne kommende planer. Dette kan eksempelvis være at det skal sikres godt samvirke mellom gods- og vartetransport på sjø, bane og vei, sikre god kapasitet for gods- og varetransport på nordre avlastningsveg, god tilgang på leveringssoner for vare- og lastebiler, at løsningene skal følge bransjestandard for varelevering, nok oppstillingsplasser for håndverkere og tjenstetilbydere på oppdrag i nye reguleringsplaner, tilgang i kollektivfelt for vareleveranser eller utvikling av gode kaifasiliteter med bakland for å legge god til rette for mer sjøtransport for godset som reiser langt. Vi skulle også gjerne sett at en på strategisk nivå har noen tanker rundt hvordan vi bygger en robust fysisk infrastruktur som fungerer også når det skjer hendelser som setter deler av infrastrukturen ut av spill.

NiT støtter at det som oppfølging av vedtatt strategi skal utvikles tiltak som skal bidra til måloppnåelse. Det er lurt å først vedta en strategi og så basert på strategien som blir vedtatt utvikle tiltak.

I avsnittene om innsatsområder foreslås en god del tiltak både for hva kommunen skal gjøre, hva andre kan gjøre og hva vi kan gjøre sammen. Hva kommunen selv ønsker å gjøre innenfor egne virksomhet har vi ikke sterke synspunkter på.

I ressursgruppemøtene i forarbeidene til dette strategiforslaget har vært uenighet mellom næringsrepresentantene og kommunen angående en del av de øvrige tiltakene som foreslås. Eksempelvis er det uenighet om det er hensiktsmessig med etablering av ny omlastingsterminal rett i utkant av Midtbyen og uenighet om kommunens ønske mindre kjøretøystørrelser for distribusjon særlig til sentrumsområdene.

Å etablere en ekstra omlastingsterminal på Brattøra for det godset som allerede befinner seg på andre terminaler i Trondheim, slik at de siste meterne inn til Midtbyen tas med mindre kjøretøy er ikke et forslag som støttes av mange i bransjen. Vi har problemer med å se hvordan dette skal bidra til mer tids- og kostnadseffektiv distribusjon.

Å erstatte lastebiler med mindre kjøretøy har også negative konsekvenser. Antall kjørte kilometer vil gå opp, behovet for oppstilling/lasteplasser vil øke og behovet for sjåfører likeså. For vår del er tanken om rett bil til rett jobb et godt prinsipp. Vi ser ikke helt hva begrunnelsen bak å legge føringer for kjøretøystørrelser er, sett opp mot de overordnede mål om trygg, effektiv og grønn bylogistikk.

Fordi det er betydelig uenighet om mange av de faktiske tiltak som forslås anbefaler vi at en bruker mer tid på å avklare og forankre tiltak i dialog med det næringsliv som blir berørt av forslaget, det være seg vare- eller tjenestemottakere, samt vare- og tjenestelverandører. Dette bør være en definert oppgave for det foreslåtte forum for bylogistikk.

NiT bidrar gjerne inn i det videre arbeidet.

Med vennlig hilsen
Næringsforeningen i Trondheimsregionen



Børge Beisvåg
Leder næringspolitikk og kommunikasjon