

Referat af WORKSHOP – Effektiv og bæredygtig citylogistik

Mødeledere: Kurt Markworth, Forum for Citylogistik

Ove Holm, Dansk Transport og Logistik

Referent: Malene Kofod Nielsen, Aalborg Kommune

Referatet er udarbejdet på baggrund af notater foretaget af Tabita Nyby, Aalborg Universitet. Oplæggene refereres udelukkende summarisk.

Oplæg v. Gunnar Boye Nielsen, Forum for Citylogistik

Der blev kort beskrevet organisationen bag Forum for Citylogistik, hvor København, Århus og Aalborg med forskellig virkemidler arbejder med citylogistiske løsninger støttet af Trafikministeriet. København og Aalborg er i gang med konkrete projekter (se efterfølgende resuméer af oplæg), mens Århus er i undersøgelsesfasen. Gunnar Boye Nielsen definerede citylogistik på følgende vis:

Citylogistik er transport- og logistikservice i byområder specielt rettet mod at øge effektiviteten af den bynødvendige gods- og servicetransport - samtidig med, at de miljømæssige gener minimeres.

Oplæg v. Martin Fischer, Aalborg Kommune

I Aalborg Kommune afprøves transportkoordinering, som er en frivillig ordning, hvor citylogistikens aktører er repræsenteret i hhv. styregruppe med politisk og ledelsesmæssig forankring, og projektgruppe, der drøfter og iværksætter praktiske tiltag.

Ordningen er baseret på dialog og medspil fra varemottagere, transportører og lokale myndigheder. Der er iværksat en række konkrete tiltag:

- Transportkoordinering (Post Danmark og Danske Fragtmænd A/S)
- Fælles modtagerbutik (medarbejder i butik fra 9.00)
- Ændring af kørselsretning i gågaderne
- Vigepladser (aflæsning)
- Modtagelse af varer via bagdør
- Fælles city-fragtbrev
- 2 mand i 1 bil
- Hensynsfuld kørsel (adfærd blandt chauffører)
- Undersøge mulighed for fælles el-bil/ køretøj
- Undersøge mulighed for city-terminal

Martin Fischer stillede spørgsmål til forsamlingen om hensigtsmæssigheden i frivillighed versus regulering. Hvor langt kan vi gå, når forsøget baseres på konsensus blandt de deltagende aktører?

Oplæg v. Søren Kjærsgaard, Københavns Kommune

Københavns Kommune har med baggrund i en 2 årig frivillig forsøgsordning med certificering i Middelalderbyen i København etableret en obligatorisk ordning for alle, der stopper i Middelalderbyen. Certificeringen under navnet City Gods bygger på konsolidering og alderen på vare- og lastbilernes motor. Den obligatoriske ordning begyndte 1. februar

2002, og der er frem til 1. august 2002 udstedt 6000 certifikater heraf 1000 grønne (gælder for hele perioden, skal opfylde alle krav) 3000 gule, hvoraf 2000 har fornyet certifikatet efter 1. august 2002 (gælder for ½ år ad gangen, modificerede krav). Der er uddelt 5000 afgifter i perioden (f.eks. biler over 2500 kg uden certifikat, der holder i en læssezone eller lastbiler uden grønt certifikat, der holder i en læssezone)

Oplæg v. Bent Aarrebo Pedersen, Danmarks Handelstandssforeninger

Der blev redegjort for forskellige synspunkter vedrørende varetransport i byer set fra Danmarks Handelstandssforeningers side. Der blev skitseret forhold, der giver problemer for gående og kørende henholdsvis i bymidter med gågader og uden gågader samt forslag til initiativer til forbedring af forholdene. Både belysningen af problemer og initiativer til forbedringer byggede på en spørgeskemaundersøgelse Danmarks Handelstandssforening har foretaget sommeren 2002.

Herunder er et sammendrag af resultaterne fra undersøgelsen. De samlede resultater ses af bilag 1.

Bymidter med gågade:

- 4-5 vognmænd leverer varer til samme butik
- Lastbilerne respekterer ikke de aftalte tider indtil kl. 11.00
- Lastbilerne er blevet for store
- Respektløs vareplacering
- Et stigende antal mindre ”hasteordrer” fra butikkerne – dag til dag leveringer

Bymidter uden gågade:

- Kun få problemer hos os, vi har gode tilkørselsmuligheder bag vores handelsgader
- Smalle handelsgader og stadig større varebiler

Debat

Spørgsmål til forsamlingen: Kan det frivillige ”bære”, og i hvor høj grad skal det følges op af regulering?

Blev ikke debatteret.

Spørgsmål fra Lise Drewes Nielsen, RUC til Martin Fischer (MF): Hvad er baggrunden for chaufførmøderne og hvilken effekt har de haft?

Svar (MF): Der var inviteret chauffører fra alle de involverede transportører, Aalborg Politi og Aalborg City. Forsøgets indhold blev præsenteret. Der blev startet en god dialog både chaufførerne imellem og mellem Aalborg City og chaufførerne. Der følges op med et nyt chaufførmøde i september, hvor det skal drøftes, hvordan ordningen fungerer i praksis, og hvad der evt. bør justeres.

Spørgsmål fra Thorkild Eriksen, Trafikministeriet til MF: Hvordan monitoreres effekterne? –forskellige interessenters succeskriterier.

Svar (MF): Der foretages en registrering af transportørernes ind- og udkørsel fra gågadenettet, så det ses hvornår og hvor lang tid vareleveringen foregår.

Et andet succeskriterium er dialogen. Et konkret eksempel er en fodgængerovergang ved udkørslen fra en af gågaderne. Her ønskede vi som vejmyndighed at sikre, at last- og

varebilerne ikke kørte ud i fodgængerovergangen ved at opstille steler. Chaufførerne mente ikke det var muligt at køre ud uden at køre i fodgængerovergangen. En af chaufførerne prøvekørte med sin lastbil udkørslen – det kunne lade sig gøre og en konflikt var undgået gennem dialog.

Svar (Kurt Markworth): Motivet er også, at der gennem frivillighed undgås restriktioner. Der opnås konsensus vedrørende ændring af forhold.

Svar (Nils Andersen, Aalborg City (NA)): Det betyder meget for detailhandelen, at vi kan få varer til tiden. Chaufførmøderne har givet en god dialog f.eks. har chaufførerne givet konkret kritik, som er taget med tilbage til de respektive butikker.

Spørgsmål (Bent Aarrebo Pedersen): Hvilke andre byer kunne få glæde af erfaringerne fra Aalborg – størrelsesmæssigt?

Svar (NA): I Jylland vurderes Århus, Randers, Esbjerg m.fl. at have potentiale. Dialog har stor betydning, måske kan det også bruges i mindre byer.

Spørgsmål (Hovedstadens Udviklings Råd): Kan en certificeringsordning som i København udvides til det regionale niveau?

Svar (Søren Jensen): Konsolideringsgraden er en del af certificeringen og den har ingen mening på det regionale niveau.

Kommentar: Hvis denne ordning skal køre videre skal den bygges ind i færdselsloven, så det er den samme type ordning, der benyttes i hele landet.

Spørgsmål: Har I nogen interesse i, at ordningen indføres på regionalt niveau?

Svar: Kan overvejes

Spørgsmål: Er det ikke mere det overordnede? – Fragtterminaler, der betjener mange byområder, så der kører så få biler som muligt ind i byområderne.

Kommentar (Søren Kjærsgaard): I København er fremkommeligheden i højsædet, og der benyttes forskellige virkemidler på forskellige planer.

Kommentar (KM): Det regionale niveau er mere aktuelt steder med større trafikale problemer f.eks. i Holland.

Kommentar: Det regionale niveau kunne komme ind, hvis sorteper sendes udenfor byområder ved brug af ordninger indenfor byområderne.

Svar: Der er ikke et akut problem udover den overordnede infrastruktur. Nogle last- og varebiler vil gerne låne adgang til busveje og –baner.

Effektiv citylogistik:

Bedre fremkommelighed i bymidter for kunder. for vare- og servicekørsel

Spørgeskema vedr. bymidter

Typiske svar
(sommeren 2002)

Forhold, der giver problemer for gående og kørende

Bymidter med gågader:

Ensretning

4-5 vognmænd leverer varer til samme butik

Lastbilerne respekterer ikke de aftalte tider indtil kl. 11.00

Lastbilerne er blevet for store

Ingen sammenhæng i varetilgang

Alt for mange parkerede biler foran butikkerne - i for lang tid

For få og for små "aflæsningslommer" for varebiler

"Aflæsningslommer" for varebiler optages for meget og for længe af butiksejernes egne biler

Gågaderne ødelægges af bilerne – især de tunge

For få P-pladser i periferien af, tæt på, gaderne

Cykler smidt rundt om i gaderne – for få cykelstativer

Dårlig vedligeholdelse af gaderne

Respektløs vareplacering.

Gamle markiser, også nogle nye, og gadeudstillinger blokerer for tit

for hensigtsmæssig standsning og kørselsafvikling om formiddagen.

Et stigende antal mindre "hasteordrer" fra butikkerne – dag til dag leveringer

Tidskrævende adgangsforhold gennem porte m.v. til butikkernes bagindgange

Bymidter uden gågader:

Kun få problemer hos os, vi har gode tilkørselsmuligheder bag vores handelsgader

Varetilgang sker mest kun fra handelsgaden

Smalle handelsgader og stadig større varebiler,

der for tit ikke så godt kan bruge tilkørselsmulighederne bag handelsgaderne

Varetilgang kan kun ske fra handelsgaden

Bilister overholder ikke P-reglerne

Stopforbud forhindrer af og pålæsning

Dårlig P-anvisning

Ingen P-anvisning, der angiver ledige pladser

Visse P-pladser har ingen asfaltbelægning

For få fodgængerfelter

Lokalbeboere misbruger sivegaderne i stedet for at anvende omfartsvejene

Initiativer til forbedring af fremkommeligheden i bymidten

Hos detailhandelen:

Grænser for gadevarers placering
Bedre selvjustist hos butikkerne med placering af gadevarer
Bedre selvjustisk hos butikkerne med placering af egne biler i gaden
Sørge for bedre adgangsforhold til bagindgange til butikkerne

Hos husejerne

Åbning for tilkørsel bag ved butikkerne
Bedre adgangsforhold fra butiksgaden til butikkernes bagdøre
Beboermærker med kontrollerbar tilladelse til parkering og til ind- og udkørsel i forbindelse med gågadedage

Hos leverandørerne/varetransportørerne

Kun vareleverancer mellem kl. 8.00 og kl. 11.00 på hverdage og ikke på lørdage
Store konfektionsbiler må omlades til mindre. Kun mindre må køre i bymidten.
Samleleverancer hos en vognmand
Respekter, at det er gågader – og kun anvende dem, hvis intet andet kan lade sig gøre

i kommunen /fra politikerne

Regler for cyklernes parkering
Logisk trafikplanlægning
En trafikmæssig helhedsløsning
Dialog og lydhørhed
Forståelse af fælles interesser for byen, alle er "steak-holders"
Ændre lokalplan, således at der åbnes for tilkørsel bag butikkerne
Vilje (penge) til renovering m.v.
Bedre gadevedligeholdelse
Flere P-pladser (gratis) i periferien af city, så tæt som muligt på butikkerne.
Ingen parkering i city uden for gågadens butikker
Bedre parkeringslommer til aflæsning/afhentning og til "håndværkerbiler"
Ved alle byggerier eller større ombygninger, skal der kræves et vist antal P-pladser for kunderne.
Sørge for fælles forståelse for og praktisering af regler for gadevarer og baldakiner/markiser