

Sammendrag

Evaluering av Oslo City Hub

Planlegging og etablering av et bylogistikkdepot for gods

TØI rapport 1717/2019
Forfattere: Tale Ørving og Olav Eidhammer
Oslo 2019 36 sider

Det har blitt etablert et bylogistikkdepot for gods på Filipstadkaia kalt Oslo City Hub. Depotet opereres av DB Schenker og skal hovedsakelig benyttes til omlasting av varer fra større kjøretøy til mindre elektriske kjøretøy. Prosjektet oppstod ved at Oslo Havn utlyste en konseptkonkurranse om anvendelse av et tomteareal på Oslo Havn sine områder i fjerde kvartal 2017. Filipstad Utvikling (bestående av Moment Eiendom og en representant fra Hamoco) leier arealet av Oslo Havn og har i samarbeid med DB Schenker og MMW arkitekter etablert Oslo City Hub. Leieforholdet løper til 30.april 2021. Denne rapporten evaluerer planleggingen og etableringen av Oslo City Hub som har pågått fra mai 2018 til mai 2019. Depotet åpnet for drift 8.mai 2019. Målet med evalueringen er å gi et kunnskapsgrunnlag til andre private aktører eller kommuner som ønsker å etablere noe tilsvarende.

Vi har gjennom evalueringen i denne rapporten kommet frem til fem suksesskriterier for en vellykket etablering av Oslo City Hub; tillitt mellom prosjektpartnerne, ekspertkunnskap og engasjerte drivere i planleggings- og utformingsprosessen, støtte fra - og godt samarbeid med - offentlig sektor, egnet og disponibel tilgjengelig lokasjon for depotet i bysentrum og enkel og fleksibel utforming av depotet. Det er ikke en uttømmende liste, men suksesskriterier som vurderes som sentrale i etableringen av Oslo City Hub basert på intervjuer med involverte aktører.

En viktig forutsetning for å etablere et bylogistikkdepot som Oslo City Hub er tilgang til sentrumsnære arealer. For å sikre arealer til logistikkformål bør varelevering integreres i overordnede by- og arealplaner. Selv om Oslo City Hub er drevet frem som et privat initiativ, har det vært nødvendig med involvering fra offentlige instanser for å få realisert etableringen av bylogistikkdepotet.

Bylogistikk og erfaringer fra andre europeiske byer

Norge som resten av Europa opplever økt urbanisering og fortettede byer. Dette fører til økt press på tilgjengelig infrastruktur fra de ulike trafikantgruppene og resulterer i tett trafikk og kamp om arealer i bysentra. Selv om bylogistikk i hovedsak utføres av privat sektor har offentlig sektor også en interesse i hvordan denne blir håndtert og utført, spesielt med hensyn til de negative effektene av transportene (hovedsakelig utslipp og støy). Derfor ligger problemstillingene og løsningene for bylogistikk i skjæringspunktet mellom private og offentlige aktører (Fossheim m. fl. 2019).

En tendens som har eksistert over en lengre periode i mange europeiske byer er at logistikkaktører lokaliserer seg i utkanten av byene (såkalt «logistics sprawl»). Dette kan være med på å øke kjørte kilometer og dermed ha en negativ miljøpåvirkning (Aljohani og Thompson 2016; Diziani m. fl. 2012). Bylogistikkdepoter og andre typer terminaler i sentrum kan være med på å redusere denne effekten og bidra til å redusere kjørte kilometer i byer.

En viktig grunn til at transportører ønsker å etablere bylogistikkdepot er for å kunne benytte mindre og mer miljøvennlig kjøretøy for sisteleddsdistribusjonen i bysentra. Denne

løsningen er best egnet i byer med utfordringer knyttet til plassmangel, tett trafikk og forurensning, men hvor det samtidig er arealer som kan avsettes til logistikkformål. Lokasjonen kan være avgjørende for lønnsomheten ved drift og plasseringen bør derfor gjøres i samråd med aktørene som skal operere bylogistikkdepotet (Ørving m. fl. 2018).

Ekspertkunnskap fra lignende forsøk

I tilknytning til kunnskapsgrunnlaget i denne rapporten har vi gjennomført tre ekspertintervjuer med aktører som har vært involvert i etableringen av bylogistikkdepot og/eller konsolideringsterminaler i byene Paris, London og Gøteborg for å få et innblikk i deres erfaringer og kunnskap om etablering av ulike byterminaler. Hovedpunktene fra disse intervjuene er:

- Anbudprosesser for arealer til logistikkformål kan bli en voksende trend i europeiske byer. Utfordringen i mange store byer er mangel på ledige arealer, og høye markedspriser som gjør det vanskelig for logistikkaktører å få en lønnsom operasjon.
- En grundig analyse av strømbehovet er viktig i forkant av etablering av en byterminal dersom sisteleddsdistribusjonen av varer skal utføres med elektriske kjøretøy
- Det er et sikkerhetsaspekt knyttet til å dele arealer mellom logistikkaktiviteter og myke trafikkanter. Dette kan delvis løses med god oppmerking og skilting på området.
- Det er en avveining mellom sentrumsnære byterminaler som må være publikumsvennlige og estetiske vs. terminaler utenfor sentrum i mindre glamorøse områder, som kan ha en mer operativ utforming
- Tilstrekkelig volum av gods og fleksibilitet i utforming og funksjonalitet er viktige suksesskriterier ved etablering av et bylogistikkdepot eller en konsolideringsterminal
- Det er viktig å integrere logistikk i formelle arealplaner for at arealer skal bli avsatt til logistikkaktiviteter før de blir bundet opp til andre formål
- Mangel på bevissthet og kunnskap rundt logistikk i offentlig sektor henger ofte sammen med mangel på areal avsatt til logistikkaktiviteter i en by ifølge respondenten fra Paris
- Gøteborg kommune respondenten nevnte at en av suksesskriteriene bak etableringen av en konsolideringsterminal i Gøteborg var god dialog med transportørene både i forkant, i planleggingsfasen og i etterkant av etablering.

Oslo City Hub -Beskrivelse av konseptet

Oslo City Hub er et bylogistikkdepot for gods på Filipstadkaia i Oslo som opereres av DB Schenker og hovedsakelig skal benyttes til omlasting av varer fra større kjøretøy til mindre elektriske kjøretøy. Prosjektet oppstod ved at Oslo Havn utlyste en konseptkonkurranse om anvendelse av et tomteareal på Oslo Havn sine områder i fjerde kvartal 2017. Filipstad Utvikling (bestående av Moment Eiendom og en representant fra Hamoco) leier arealet av Oslo Havn og har i samarbeid med DB Schenker og MMW arkitekter etablert Oslo City Hub. Leieforholdet løper til 30.april 2021. DB Schenker har et mål om at 80% av sendingene sine innenfor ring 3 skal utføres med nullutslippskjøretøy innen 2019, og Oslo City Hub blir viktig for å nå dette målet. DB Schenker ser på Oslo City Hub prosjektet som

en mulighet til å høste erfaringer og bygge opp et konsept som kan overføres til andre byer i Norge.

Oslo City Hub består av flere containere satt sammen til en konstruksjon som muliggjør en fleksibel og midlertidig løsning med en lav investeringskostnad. I forbindelse med utformingen av Oslo City Hub har det blitt avholdt flere og jevnlig prosjektmøter for å diskutere skisser og løsningsforslag. I følge både prosjektpartnerne og DB Schenker har det vært avgjørende å ha med brukeren av Oslo City Hub med deres ekspertkunnskap i utformingsfasen av bylogistikkdepotet. Figur S.1 viser endelig konstruksjon på Oslo City Hub tatt fra den offisielle åpningen 8.mai 2019.



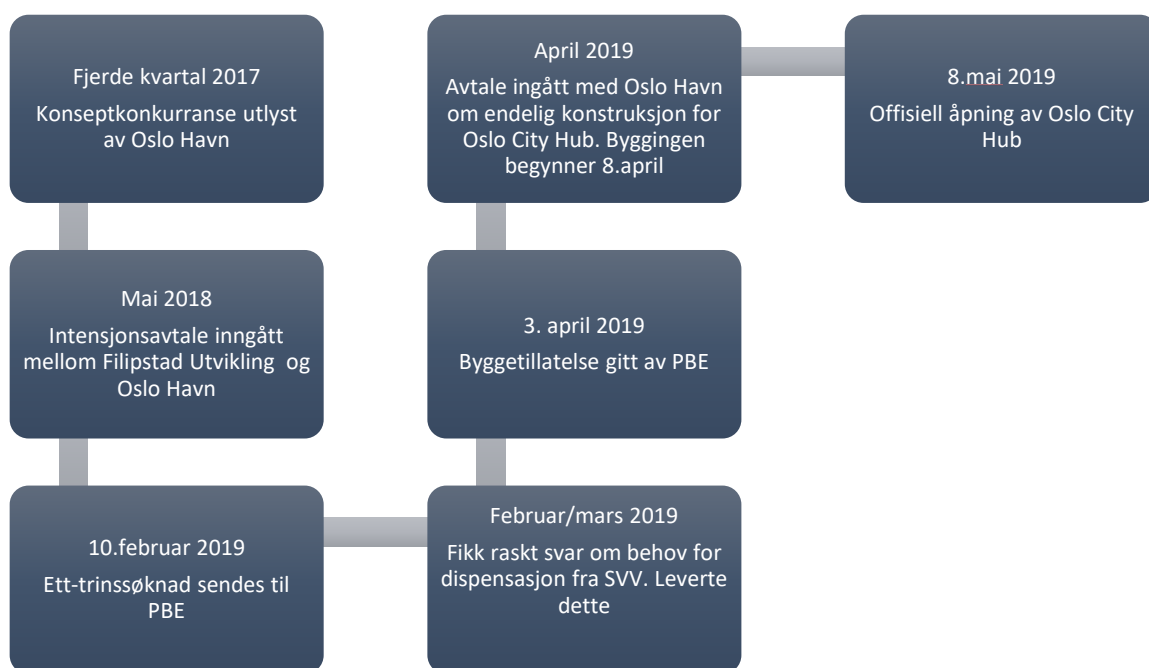
Figur S.1: Oslo City Hub fra den offisielle åpningen av huben 8.mai 2019. Foto: Olav Eidhammer

Fra ide til etablering av Oslo City Hub

Selv om prosjektet med etablering av Oslo City Hub er et resultat av en konseptkonkurranse utlyst av Oslo Havn og en ide startet av Filipstad Utvikling, er det flere andre sentrale aktører som har vært involvert i prosessen og avgjørende for sluttresultatet og etableringen av Oslo City Hub. De private aktørene som er involvert i etableringen av Oslo City Hub er også en del av prosjektgruppen som har jobbet mye sammen i forbindelse med utformingen av bylogistikkdepotet. De offentlige aktørene som har hatt en rolle eller interesse i etableringen av Oslo City Hub er hovedsakelig Oslo Havn (som leier ut arealet til Filipstad Utvikling og utlyste konseptkonkurransen), Plan- og bygningsetaten (som vurderte og ga byggetillatelse til Oslo City Hub), Statens vegvesen, region øst (som ga nødvendig dispensasjon til søknad om byggetillatelse) og Bymiljøetaten (som har som mål å tilrettelegge for konsolideringsterminaler og andre byterminaler i Oslo og dermed har stilt seg til rådighet for å tilrettelegge for Oslo City Hub prosjektet).

Det har vært en entusiasme og positivitet fra alle involverte parter i prosjektet og god kommunikasjon mellom aktørene, både private og offentlige. Offentlig tilrettelegging og bruk av fasiliterende politiske virkemidler og tiltak kan være nødvendig for etablering av lignende depoter flere steder i Oslo og andre norske byer. På generell basis savner DB Schenker en langsiktig plan i Oslo kommune for bylogistikk og skulle ønske at kommunen hadde en tettere dialog med transportørene om hvordan bylogistikken bør løses.

Figur S.2 viser tidslinjen over de administrative trinnene i prosjektet fra Oslo Havn utlyste konseptkonkurransen til Oslo City Hub stod ferdig i mai 2019.

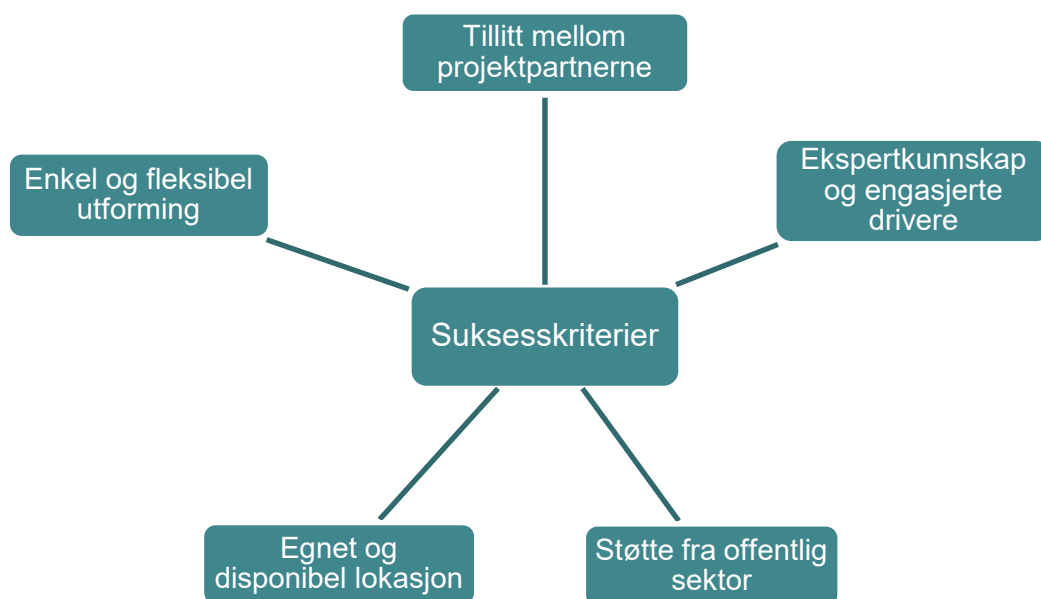


Figur S.2: Tidslinje som illustrerer de viktigste hendelsene i planleggingsprosessen frem mot etablering av Oslo City Hub.

Fra intensjonsavtalen mellom Oslo Havn og Filipstad Utvikling ble inngått i mai 2018 til den offisielle åpningen av Oslo City Hub mai 2019 har det vært ett år med planlegging. Denne planleggingsperioden har bestått av flere viktige hendelser sentrale for fremdriften av prosjektet, deriblant byggesøknad til- og byggetillatelse fra Plan- og bygningsetaten (PBE). Fra søknaden ble sendt til PBE og byggetillatelse ble gitt tok det rett i underkant av to måneder. Dette mente Filipstad Utvikling selv at var en grei prosess og hadde ingenting å utsette på tidsbruken det tok fra offentlig sektor sin side. Byggingen kunne starte 8. april 2019 og Oslo City Hub stod ferdig allerede 8. mai 2019 til den offisielle åpningen.

Hva er viktig ved etablering av et bylogistikkdepot i bysentra?

Basert på evalueringen av planleggingen og etableringen av Oslo City Hub oppsummerer figur S.3 fem suksesskriterier for en vellykket etablering av Oslo City Hub. Det er ikke en uttømmende liste, men suksesskriterier som vurderes som sentrale i etableringen av Oslo City Hub basert på intervjuer med involverte aktører.



Figur S.3: Sammenstilling av suksesskriterier for en vellykket planlegging og etablering av Oslo City Hub.

En viktig forutsetning for å etablere et bylogistikkdepot som Oslo City Hub er disponible og egnede sentrumsnære arealer. For å sikre arealer til logistikkformål bør varelevering integreres i overordnede by- og arealplaner. Selv om Oslo City Hub er drevet frem som et privat initiativ, har det vært nødvendig med involvering fra offentlige instanser for å få realisert etableringen av bylogistikkdepotet. Dette samsvarer med funn i litteraturen som påpeker at det er vanskelig å initiere eiendomsprosjekter i de indre byene uten å måtte involvere offentlige instanser. Det kan derfor være fordelaktig med et nært samarbeid med byplanleggingsmyndigheter for å lykkes med logistikklokasjoner i bysentra (Diziain et al., 2012).

De involverte projektpartnerne mener at dersom konseptet blir vellykket i Oslo ser de ikke bort ifra at det kan lykkes også i andre byer i Norge. Derimot kan det være enklere å få etablert en tilsvarende løsning i andre mindre byer og kommuner ettersom størrelsen på byen påvirker arealbehovet til et slikt depot. Tilgjengeligheten på tilstrekkelig areal er ofte hovedbarrieren ved etablering av byterminaler. Dessuten har Oslo City Hub prosjektet gitt erfaringer og kunnskap som er nyttige ved oppstart i andre byer og kommuner, som kan gjøre planleggingsprosessen mer effektiv.