

## Sammendrag

# BYTRANS: Effekter og konsekvenser av endringer i transportsystemet: gods- og varetransport. Temarapport

TØI rapport 1766/2020

Forfattere: Elise Caspersen & Tale Ørving

Oslo 2020 27 sider

*Midlertidige og permanente endringer i transportsystemet forventes å påvirke gods- og varetransporten, men hvordan? Denne rapporten oppsummerer kort resultater fra undersøkelser av fire faktiske hendelser som endret transportsystemet i Oslo. Målet har vært å identifisere effekter og konsekvenser endringer i transportsystemet har på godstransportens fremkommelighet og lastebilførernes arbeidsforhold, samt hvordan dette varierte før, underveis og etter gjennomføring.*

*Ikke uventet viste undersøkelsene av de fire casene at endringer som bidro til tettere trafikk og mer koståing svekket fremkommeligheten for gods- og varetransporten. Til tross for dette klarte som regel lastebilsjåfører, gjerne i samarbeid med transportplanleggere, å tilpasse seg endringene, men ikke uten konsekvenser som økt tidspress, stress og frustrasjon.*

*For å imøtekomme gods- og varetransportens ulemper med endringer i transportsystemet kan tiltak som bidrar til å redusere tidspress innføres, for eksempel fortrinnsrett til laste- og losselommer, tilgang til kollektivfelt og stengte gater eller tilrettelegging som kan muliggjøre lengre maksavstand for forflytning av varer mellom bil og varemottak. Undersøkelsene gav indikasjoner på at avbøtende tiltak er viktig i perioden endringene blir innført.*

## Bakgrunn

Ved planlagte endringer i transportsystemet kan informasjon og avbøtende tiltak redusere ulemper og kostnader (Browne, Allen, Wainwright, Palmer, & Williams, 2014). Det er derfor viktig at man vet hvordan gods- og varetransporten påvirkes, og hvilke avbøtende tiltak som kan fungere i ulike situasjoner. Denne rapporten oppsummerer undersøkelsene av hvordan gods- og varetransporten påvirkes av fire planlagte midlertidige eller permanente endringer i transportsystemet i Oslo. Formålet har vært å øke kunnskapen om hvordan gods- og varetransporten og dens virke kan ivaretas ved endringer i transportsystemet.

Kun aktører innen gods- og varetransporten er kontaktet i disse undersøkelsene. Gruppen er primært representert ved sjåførene, men også med noen transportplanleggere.

## Forskningsdesign og metode

Rapporten baserer seg på allerede dokumenterte funn av fire case-studier av faktiske hendelser i vegnettet i Oslo. To av casene så på hvordan rehabiliteringen av Smestadtunnelen og Brynstunnelen langs Ring 3 i Oslo påvirket godstransporten (se Tennøy et al., 2019, 2020b). De resterende to tok for seg fjerning av parkeringsplasser og endret kjøremønster i Oslo sentrum (se Hagen et al, 2020). I denne rapporten trekkes

paralleller mellom casene for å avdekke generelle tendenser som kan gjelde for gods- og varetransporten.

Case-analysene har vært et virkemiddel for å identifisere effekter og konsekvenser endringer i transportsystemet kan ha på gods- og varetransportens fremkommelighet og lastebilførernes arbeidsforhold, samt hvordan dette varierer før, underveis og etter gjennomføring av caset. Arbeidet har inkludert analyse av endringer i trafikk, reisetid og sjåførers oppfatning av og tilpasninger til trafikksituasjonen før, under og etter kapasitetsreduksjonene. Mesteparten av funnene i denne rapporten baserer seg på resultater fra årlige spørreundersøkelser, gjennomført fra 2015 til og med 2019, og supplerende intervjuundersøkelser. Innsamlet data omfattet primært distribusjonssjåfører som vanligvis kjørte gods i Oslo-området 5 dager i uken eller mer.

## Kapasitetsendringer medførte forsinkelser og påvirker arbeidsmiljøet

Analyser av de årlige spørreundersøkelsene viste at andelen sjåfører som var fornøyd eller svært fornøyd med den generelle trafikksituasjonen i Oslo-området økte i perioden 2015-2019, med en liten topp i 2017 og i 2019. Samtidig falt andelen som var misfornøyd med trafikksituasjonen, mens andelen sjåfører som var svært misfornøyd økte. Svarfordelingen viser således tendenser til noe lavere tilfredshet i de årene det ble gjennomført endringer i transportsystemet (2015, 2016 og 2018), og noe høyere tilfredshet i de årene endringene var avsluttet eller ferdig implementert (2017 og 2019).

En fellesnevner blant kontaktede sjåfører var opplevelsen av at endringene i transportsystemet bidro til å gjøre en allerede presset situasjon verre. Begrenset fleksibilitet og tilpasningsmuligheter for gods- og varetransporten, som er et resultat av avtalt leveringstidspunkt hos kunde, åpningstider for varemottak og tidsbegrenset tilgjengelighet til gater og byområder mv, ble nevnt som en medvirkende faktor. Case-analysene viste at endringer som medførte redusert vegkapasitet, tettere trafikk og mer køståing svekket fremkommeligheten for gods- og varetransporten. Til tross for dette klarte som regel lastebilsjåfører, gjerne i samarbeid med transportplanleggere, å tilpasse seg endringene, men ikke uten konsekvenser som økt tidspress, stress og frustrasjoner.

Mange sjåfører opplevde at det ble vanskeligere å finne parkering etter at parkeringsplasser ble fjernet i Oslo sentrum, selv om det samtidig ble etablert flere laste- og losseplasser. I tillegg ble kjøremønsteret i Oslo sentrum endret, noe som gjorde det verre å levere varer i sentrum på grunn av enveiskjøring og stengte veier. En konsekvens av disse endringene var at flere sjåfører opplevde økt tidsbruk på vareleveringsrutene, og andelen sjåfører som svarte at det var vanskelig å overholde tidskrav (uavhengig av område) økte fra 2017 til 2019. Gjennom fritekstspørsmål kom det frem at flere opplevde at endret kjøremønster i Oslo sentrum har ført til økt tidsbruk på vareleveringsrutene og hyppigere behov for å kjøre omvei.

Avbøtende tiltak kan bidra til å lette situasjonen for gods- og varetransport. Flere sjåfører pekte på behovet for å prioritere godstrafikken når konkurransen om vegkapasiteten tilspisser seg. Andre sjåfører ønsket bedre informasjon om hendelser som får ekstra store konsekvenser når deler av vegsystemer har redusert kapasitet, eksempelvis ulykker, annet vegarbeid og liknende. Dette kan gi økt forutsigbarhet, og gjøre det lettere å planlegge og gjennomføre effektive leveringsruter til tross for endringer i transportsystemet. Andre konkrete forslag var bedre avlastning av influensområder, eksempelvis via tydelige omkjøringsveier for gjennomgangstrafikk, krabbefelt eller å tillate næringstrafikken i

(utvalgte) kollektivfelt. Forslag til avbøtende tiltak i Oslo sentrum var mer areal avsatt til og tilrettelagt for varelevering, samt å gi gods- og varetransport prioritet over andre trafikanter.

## Hva betyr det?

Undersøkelsene av vare- og godstransportens tilpasninger til midlertidige og permanente endringer i transportsystemet har avdekket flere fellestrekk. Vare- og godstrafikken generelt har få kortsiktige tilpasningsmuligheter, både isolert og sammenliknet med andre aktører. Dette kan være én årsak til at lastebilsjåfører i våre undersøkelser kom ut som mer misfornøyde med trafikksituasjonen i Oslo enn de fleste andre aktører.

Felles for undersøkelsen av de ulike casene har vært utfordringer knyttet til forsinkelser. Vi har funnet grunn til å tro at variasjoner i lastebilsjåførers tilfredshet med trafikksituasjonen, både generelt og i berørte områder, har en sammenheng med tidspress fra forsinkelser i forhold til oppsatt rute og tidsplan, som genereres av endringene i transportsystemet.

For å imøtekomme gods- og varetransportens ulemper med endringer i transportsystemet kan tiltak som bidrar til å redusere tidspress innføres, for eksempel fortrinnsrett til laste- og losselommer, tilgang til stengte veier og kollektivfelt eller tilrettelegging for å redusere avstanden for forflytning av varer mellom bil og varemottak. Undersøkelsene indikerer at avbøtende tiltak er viktig i perioden endringene blir innført.