

UTVÄRDERING AV LINDHOLMSLEVERANSEN

Hannes Englesson
Pernilla Hyllenius Mattisson
Freddy Larsson

2020-12-11

Bildkälla: Älvstranden Utveckling

Titel: Utvärdering av Lindholmsleveransen

Beskrivning: Lindholmsleveransen är en samlastningstjänst för gods- och avfallstransporter på Lindholmen i Göteborg. Tjänsten har varit i drift sedan 2008 och varit en viktig pusselbit i den stadsomvandling som skett på Campusområdet på Lindholmen. Sedan årsskiftet 2019/2020 är det operatören Renova Miljö AB som utför tjänsten, upphandlad av det kommunala bolaget Älvstranden Utveckling AB. Denna utvärderingsstudie, som i huvudsak grundar sig på intervjuer, efterföljer en tidigare uppföljning från 2014 och syftar till att visa på effekter och nyttor, ge förbättringsförslag och rekommendationer kopplat till verksamheten och inför att Lindholmsleveransen år 2021 helt övergår i linjeverksamhet i och med forskningsprojekt som hittills stöttat verksamheten avslutas.

Datum för slutleverans: 2020-12-11

Projektnummer: 20167

Medverkande i uppdraget: Hannes Englesson, Pernilla Hyllenius Mattisson, Freddy Larsson

Beställare: Louise Larsson, Älvstranden Utveckling AB



INNEHÅLL

1. Inledning s. 4-7
2. Effekter och nyttor s. 8-14
3. Tjänsten idag och möjligheter till utveckling s. 15-19
4. Utmaningar och risker s. 20-22
5. Rekommendationer s. 23-26



1. INLEDNING

Bakgrund

Syfte

Metod och genomförande



BAKGRUND

Lindholmsleveransen är en samlastningstjänst för gods- och avfallstransporter kopplat till verksamheter i ett avgränsat område på Lindholmen i Göteborg.

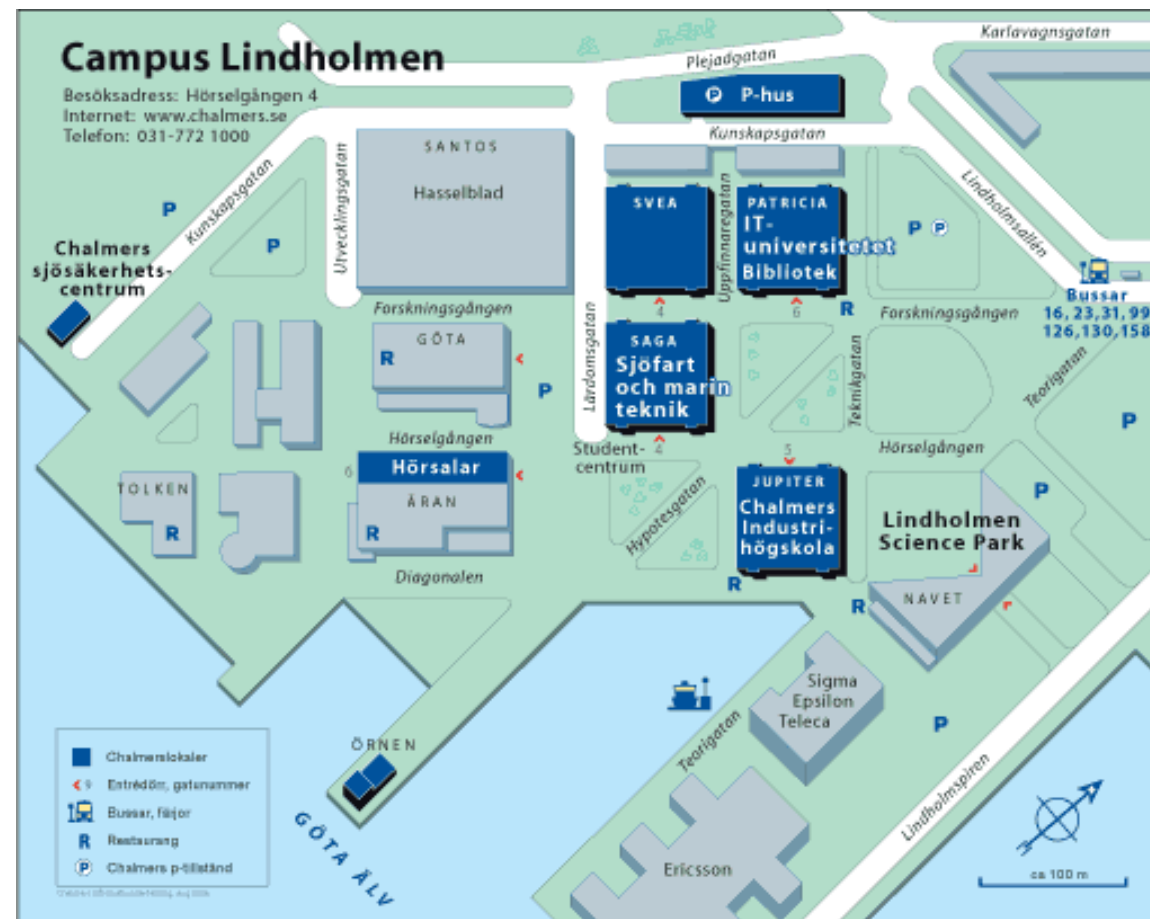
Tjänsten har varit i drift sedan 2008 och föranleddes av en EU-finansierad förstudie inom projektet START, med Trafikkontoret i Göteborg som projektägare. I förstudien identifierades en mycket stökig trafiksituation i området och en starkt engagemang hos verksamheterna i området att komma tillrätta med problemet och verka för ett mer trivsamt område.

Lindholmsleveransen har sedan starten bedrivits i olika konstellationer med olika huvudmän och operatörer, och under merparten av tiden med olika former av projektstöd. Idag är Lindholmsleveransen en del av projektet DenCity som tar slut våren 2021.

Sedan årsskiftet 2019/2020 är det operatören Renova Miljö AB som utför tjänsten och äger terminalen. Marken som terminalen står på ägs av det kommunala bolaget Älvstranden Utveckling AB som också handlat upp samlastningstjänsten.

Denna utvärderingsstudie följer på tidigare uppföljningsarbete, inklusive två trafikräkningar 2006 respektive 2014. Mer om tidigare arbete återfinns i följande publikationer:

- ▶ Godsfloden på Campus Lindholmen (Transek, 2005)
- ▶ Godssamordning på Campus Lindholmen (EcoPlan/CW Logistikutveckling, 2009)
- ▶ Utvärdering av mikroterminalen på Campus Lindholmen (EcoPlan, 2014)
- ▶ Erfarenheter & lärdomar - Stadsdelsnära samlastning 2019 (Älvstranden Utveckling, 2019)



Verksamhetsområdet. Källa: EcoPlans utvärderingsrapport från 2014

SYFTE

Utvärderingen syftar till att:

- ▶ visa på effekter och nyttor som Lindholmsleveransen genererar
- ▶ ge förbättringsförslag
- ▶ ge rekommendationer till Renova Miljö, fastighetsägare och användare av tjänsten
- ▶ ge rekommendationer inför att Lindholmsleveransen från 2021 helt övergår i linjeverksamheten utan ett stöttande projekt och extern finansiering.



METOD OCH GENOMFÖRANDE

Utvärderingen baseras i huvudsak på intervjuer med av Älvstranden identifierade intressenter. Därtill har data för hanterade gods- och avfallsmängder (jan-sept 2020) samlats in, men dessa beaktas endast översiktligt och med försiktighet till följd av att januari-februari 2020 är att se som en "inkörningsperiod" för den nya operatören och, framförallt, att Covid-19-pandemin bedöms ha stor påverkan på verksamheten från och med mars. Några nya trafikräkningar har inte ingått i utvärderingen. Hänvisning till tidigare utvärderingar görs i den mån det anses relevant i denna utvärderingsstudie, men till största del är resultaten intervjubaserade. Följande intervjuer (och i förekommande fall enkätutskick) har genomförts:

- ▶ Användare
 - Chalmersfastigheter, Utbildningsförvaltningen på Göteborgs stad samt Göteborgs Tekniska College
 - Fyra personer vid fyra intervjutillfällen

- ▶ Renova Miljö
 - Fem personer vid två intervjutillfällen

- ▶ Arbetsgruppen
 - Ecoplan, Göteborg stad (Trafikkontoret samt Kretslopp och Vatten) och Älvstranden Utveckling AB
 - Fem personer vid fyra intervjutillfällen

- ▶ Övriga intressenter
 - Projektägare och hållbarhetschef vid Älvstranden Utveckling AB samt CLOSER (DenCity-projektet)
 - Fyra personer vid två intervjutillfällen

- ▶ Externa godstransportörer
 - Två besvarade enkätutskick



2. EFFEKTER OCH NYTTOR

Samlad bedömning av effekter och nyttor

Trafiken i området

Trafiksäkerhet och trygghet

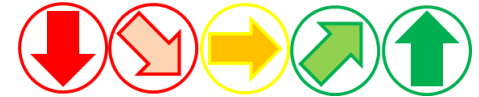
Gods- och varuleveranser

Sorteringsgrad avfall

Övriga effekter och nyttor



SAMLAD BEDÖMNING AV EFFEKTER OCH NYTTOR



Sammanfattande översiktsbild – en sammanvägning av erhållna resultat som fördjupas på efterföljande sidor

Effekter och nyttor	Sammanfattning	Resultat
Trafiken i området	Mängden trafik i området har minskat kraftigt sedan införandet av Lindholmsleveransen. Detta beror dock till stor del på en omvandling (nedskalning) av området med mindre yta till vägfordon och parkering. Lindholmsleveransen har varit en viktig pusselbit i denna omvandling men hur stor del som direkt kan tillskrivas tjänsten är svårbedömt.	
Trafiksäkerhet och trygghet	Förbättrad säkerhet och upplevd trygghet i området till följd av färre tunga fordon i området och färre fordonsrörelser generellt, och att leveranser och avfallsinsamling styrs till tider då färre människor är i rörelse i området. Lindholmsleveransen är starkt bidragande till denna utveckling.	
Gods- och varuleveranser	Det uppskattas att det idag är fler än 10 transportfordon som dagligen angör terminalen och att tjänsten minskar rörelser med transportfordon i området är tydligt. I vilken omfattning så sker är däremot svårt att bedöma med rimlig säkerhet.	
Sorteringsgrad avfall	En tydlig förbättring har erhållits successivt efter införandet av Lindholmsleveransen. Lindholmsleveransen bedöms ha bidragit starkt till denna utveckling som stärkts ytterligare sedan Renova Miljö med sin avfallskompetens tog över som operatör. Det bedöms dock finnas ytterligare potential som ännu inte realiserats.	
Övriga effekter och nyttor	Att ha operatören på plats och nära tillhands medför fler nyttor än de som tjänsten i huvudsak syftar till. Det ger också en större flexibilitet och underlättar kravställning när en tjänst handlas upp specifikt för ett område och utifrån områdets premisser och förutsättningar.	
Totalt	Tydlig positiv utveckling i området sedan införandet av Lindholmsleveransen men tjänstens direkta bidrag är svårt att kvantifiera. Att tjänsten varit en viktig del i att möjliggöra omvandlingen av området är tydligt.	



TRAFIKEN I OMRÅDET

Trafiken minskade i området när Lindholmsleveransen startade 2008 och effekten kvarstår än idag. Beaktat endast fordonsrörelser med leveransfordon i området uppskattades minskningen till följd av tjänsten till närmare 80-90% vid uppföljningen 2014.

Initialt inom EU-projektet START var ambitionen att minska godstrafiken med ca 30% genom beställarsamordning. När det konstaterades att det skulle bli svårt att uppnå detta med endast beställarsamordning utvecklades dagens koncept istället, och då med en tanke om ca 50% reduktion av godstrafiken. Detta bedöms ha överträffats med marginal till dags datum.

Minskad gods- och avfallstrafik har möjliggjort en omvandling och en nedskalning av området där andelen hårdgjorda ytor för vägtrafik och fordonsparkering reducerats kraftigt. Området har således utvecklats från ett gammalt varvsområde till ett campusområde, och stora lastbilar passar inte längre in i stadsbilden. Störst effekt för trafiken i området har erhållits av en minskad personbilstrafik till följd av områdets omvandling, som i sin tur möjliggjorts bland annat av Lindholmsleveransen. Tjänstens direkta bidrag till trafikminskningen i området är svårbedömd, men att det hade varit fler transportfordon och fler tunga fordon i rörelse i området om tjänsten inte funnits råder det inga tvivel om.

Sedan uppföljningen 2014 kan leveranstrafiken i området ha ökat till följd av att nya verksamheter i området kanske inte ansluter till Lindholmsleveransen och att transportererna ökar successivt i samhället generellt. Det bedöms dock inte ha haft någon större påverkan på trafiksituationen i området, vilket kan bero på att Lindholmsleveransen blir en slags buffert i detta avseende då mer gods via tjänsten inte leder till fler leveransfordon i området.

”Nyttor man såg med tjänsten i förväg har erhållits och väl därtill.”

”Färre lastbilar och budbilar gör området mer attraktivt men det är nog få som kopplar det till Lindholmsleveransen.”

Fordonsräkningar in till området, 2014 jämfört med 2006

- Totalt minskade trafiken med ca 66% under en medeldag
- 81% av den uppmätta minskningen utgjordes av personbilar

	Totalt	Personbilar	Mindre skåpbilar	Lätta lastbilar	Tunga lastbilar
2006	975	741	153	50	30
2014	333	222	42	46	24
	-66%	-70%	-73%	-8%	-20%



TRAFIKSÄKERHET OCH TRYGGHET

Lindholmsleveransen har bidragit till bättre trafiksäkerhet och trygghet i området då den innebär färre tunga transporter i rörelse i området och styrning av trafiken till tider då det är färre människor i rörelse i området. Ökad trafiksäkerhet är det starkaste argumentet för en del användare.

Trafiksäkerhet

Trafiksäkerhetseffekten kan förklaras av flera olika bidragande orsaker, bland annat:

- Upphandlingskrav på mindre fordon
- Färre tunga fordon inne i området
- Lindholmsleveransen styr sina körningar till tider då det är färre människor i rörelse i området. Detta är inget upphandlingskrav utan det görs för att det är enklare och säkrare att utföra tjänsten vid dessa tider. Likaså är det positivt för arbetsmiljön att slippa framföra fordon i området samtidigt som det är mycket oskyddade trafikanter i rörelse. En ökad flexibilitet och möjlighet att skräddarsy verksamheten efter området är en tydlig fördel med tjänster som Lindholmsleveransen.
- Andra insatser inom området, t ex nedskalning, mindre gaturum etc, som ger lägre hastigheter. Lindholmsleveransen är en bidragande faktor till att denna nedskalning har varit möjligt att göra.

”Utbildningsinstanser känner ansvar för unga människor som rör sig i området”

Det finns inga uppgifter om trafikolyckor före Lindholmsleveransen. Det har inte skett några olyckor eller allvarliga incidenter i området sedan Lindholmsleveransen startade. Att bedöma trafiksäkerhetsläget utifrån olycksdata, eller frånvaro av detta, i ett litet geografiskt område är dock svårt.

Det finns fortsatt *”en hel del”* leveranstrafik kvar i området, och även om det inte kunnat kvantifieras hur stor denna del är så är det en indikation på att det finns potential till ytterligare förbättrad trafiksäkerhet.

Trygghet

Lindholmsleveransen gör att området upplevs tryggare av både de som rör sig i området och av förarna. Den främsta anledning till detta är att det är mindre trafik och färre tunga transporter. Användarna av tjänsten bedömer dessutom att andra upplever att det blir tryggare då samma personer dagligen rör sig i området och förvaltar gods- och avfallsleveranser till verksamheterna.





GODS- OCH VARULEVERANSER

Lindholmsleveransen har minskat mängden transportfordon i området och samtliga tillfrågade gör bedömningen att det är samordning av godstransporter som har störst effekt i detta avseende. En minskad mängd godstransporter lyfts specifikt av flera tillfrågade som en viktigt nytta med tjänsten. Dock lyfts kombinationen av gods- och avfallshantering som den viktigaste aspekten för att minska mängden transporter.

”För godsleveranser är risken att enskilda verksamheter nyttjar externa tjänster, vilket inte är fallet med avfall. Det krävs mer information till nyanställda och till nya företag”

Det uppskattas att det idag är fler än 10 transportfordon som dagligen angör terminalen, varav tre-fyra stycken är tunga fordon. Uppskattningen utifrån dagsläget är i linje med de räkningar som genomfördes 2014 och visade att 73 fordon i snitt angjorde terminalen varje vecka. Nuläget har dock ofrånkomligen påverkats av rådande pandemi, på vilket sätt så skett har inte utretts närmare inom ramen för denna utvärdering.

Det är ganska vanligt att angörande fordon efter leverans till terminalen fortsätter in i området för att leverera till kunder som inte anslutit sig till Lindholmsleveransen. Det är också vanligt förekommande att transportörer, för att undvika detta, försöker leverera gods på terminalen som ska till användare utanför tjänsten. Detta indikerar att samlastningstjänsten också är till nytta för externa transportörer.

En tillfrågad transportör bekräftar att det är fördelaktigt att vid behov kunna lämna allt gods till området på terminalen eftersom det spar mycket tid, och bedömde denna möjlighet som intressant. De underströk dock att kostnaden för detta är en mycket viktig aspekt och att det måste finnas garantier för att godset levereras till slutmottagare samma dag, då det är krav från transportörens speditör. En annan transportör svarade att de var intresserade av möjliga samverkansformer med tjänster som denna men att de inte hade för avsikt att ”banta eller sälja ut verksamhet”.

Under 2020 har hanterade mängder gods och paket vid terminalen varierat, efter en stigande trend under första kvartalet minskade godsmängderna och pandemin bedöms ha en stor påverkan på detta utfall. I augusti skedde dock en kraftig ökning som hållit i sig under hösten. Statistik återfinns i tabell till höger.



Foto:Renova

	leveransadresser	kollin	pallar
januari	24	306	11
februari	25	493	24
mars	24	518	31
april	24	335	8
maj	26	441	17
juni	26	398	17
juli	26	201	5
augusti	27	606	35





AVFALLSSORTERING

Avfallssorteringen har ökat kraftigt sedan införandet av Lindholmsleveransen och tjänsten bedöms ha bidragit starkt till denna utveckling, som stärkts ytterligare sedan Renova Miljö med sin avfallskompetens tog över som operatör.

Innan Lindholmsleveransen infördes var det vanligt förekommande med små, dåligt anpassade, miljörum och det förekom även att stora containrar för allt avfall blandat stod uppställda i området och sorteringsgraden var generellt väldigt låg i området. Efter införandet av Lindholmsleveransen skedde en tydlig förbättring i detta avseende. Även med hänsyn tagen till generellt ökande sorteringsgrad i samhället i stort gav tjänsten en tydlig extra effekt på sorteringsgraden i området. Därtill skedde en ytterligare förbättring då Renova med sin avfallskompetens tog över verksamheten. Just avfallskompetens bedöms vara fördelaktigt för att driva denna typ av verksamhet då det är mycket regler, tillstånd m.m. som ska beaktas vid avfallshantering.

Det har dock lyfts att möjligheterna till sortering har ökat mer än den faktiska sorteringen i området, så det finns ytterligare potential för ökad sortering genom dialog och samverkan med kunderna. Detta arbete har drivits under 2020 och tjänsten bedöms medföra ett ökat fokus på avfallshantering och effektivisering, och möjligheter för kunden att minska sina avfallskostnader. Det sker ett successivt utvecklingsarbete i samverkan mellan Renova och kunder anslutna till tjänsten och verksamheten hjälper Renova att komma närmare sina kunder. Generellt bedöms förutsättningarna för en ytterligare förbättrad sorteringsgrad som goda. Renova får också statistik över restavfallet för kunder inom Lindholmsleveransen, vilket de inte får för kunder utanför tjänsten, och kan därigenom följa upp utvecklingen på ett bra sätt.

Den data som erhållits detta utvärderingsarbete påvisar en förbättrad sorteringsgrad under 2020, jämfört med första kvartalet efter att Renova tagit över verksamheten. Två saker bör beaktas avseende presenterade siffror:

- ▶ Avfallsinsamlingen har påverkats av pågående pandemi
- ▶ Restavfall väger generellt mer än de fraktioner som sorteras separat för återvinning, och viktandelen är därmed lägre än volymandelen.

Sorteringsgrad baserad på vikt under de första tre kvartalen 2020:

- ▶ feb-mars 2020 – 21%*
- ▶ Q2 2020 – 25%-49%, medel 38%
- ▶ Q3 2020 – 30%-37%, medel 32%

*Underlag från 2013 indikerar en liknande sorteringsgrad, ca 21-22%, men osäkerheterna är stora då det inte fanns samma rapporteringskrav som idag



ÖVRIGA EFFEKTER OCH NYTTOR

I ett så pass avgränsat område som Campus Lindholmen är det samma personer som regelbundet bedriver tjänsten på plats. Att "kända ansikten" rör sig regelbundet i området bedöms enligt användarna av tjänsten ha ökat tryggheten för andra, då medarbetarna blir lite som "boendevärdar" i området. Det blir en del av tjänstens attraktivitet men inget som går att köpa som en tjänst. Att medarbetare befinner sig konsekvent inom samma område skapar också ett engagemang för området och personalen är väldigt "serviceminded", vilket är mycket uppskattat av tjänstens kunder.

Användarna av tjänsten bedömer dessutom att andra upplever att det blir tryggare då samma personer dagligen rör sig i området och förvaltar gods- och avfallsleveranser till verksamheterna.

"Medarbetarna börjar känna för sitt område"

En tjänst som handlas upp specifikt för ett område, som Lindholmsleveransen, underlättar också kravställningen på vilka fordon som ska användas. Med tydliga och tuffa fordonskrav avseende driftsteknik, utformning m.m. kan närmiljön förbättras genom minskade lokala utsläpp, lägre bullernivåer och förbättrad säkerhet. Likaså kan klimatpåverkan från driften minskas genom kravställning.

En nytta som tydligt lyfts är att tjänsten är mycket flexibel och med hög grad av personlig service, vilket uppskattas av kunderna. Uppstår en situation av något slag så finns operatören ett samtal bort och geografiskt nära.

"Det är skönt att ha operatören nära"

Tillfrågade transportörer i denna utvärderingsstudie har svarat att terminalen sticker ut som en bra och välfungerande mottagare av gods. Det finns alltid någon på plats och därtill har de hög lokalkännedom och kan guida andra transportörer vid behov. Något som underlättar för både transportörer och kunder även utanför tjänsten. Det som har lyfts emot tjänsten är endast att den medför en högre kostnad för användarna.



3. TJÄNSTEN IDAG OCH MÖJLIGHETER TILL UTVECKLING

Tjänsten och dess utveckling
Pågående utvecklingsarbete
Framtida utvecklingsmöjligheter
Möjligheter till uppskalning



TJÄNSTEN OCH DESS UTVECKLING

Kärnan i tjänsten är hantering av gods och avfall i ett avgränsat området på Lindholmen. Tjänsten har utvecklats över tid men det inte skett några stora förändringar sedan driftstarten 2008. Tjänsten bedöms fungera väl och dagens kunder är generellt sett nöjda med tjänsten.



Tjänsten har utvecklats över tid men generellt har det inte skett några stora förändringar sedan driftstarten 2008. Kärnan i verksamheten är, och har sedan start varit, hantering av gods och avfall inom området. Sedan årsskiftet 2019/2020 är det operatören Renova Miljö AB som utför tjänsten, upphandlad av det kommunala bolaget Älvstranden Utveckling AB.

Tjänsten har haft en stabil användarbas och stabila flöden sedan start. Således har tjänsten haft en stabil grund och en successiv utveckling har kunnat ske utifrån det. Över tid har kvaliteten på kärnverksamheten ökat successivt och ett utbud av tilläggstjänster har utvecklats och justerats därutöver. Mest utveckling har skett avseende affärsmodellen som har förfinats och blivit mer sofistikerad över tid.

Kärnverksamheten innebär nu att samtliga avfallsfraktioner kan samlas in och utöver distribution och insamling av post och paket så erbjuds även flyttjänster och hantering av skrymmande gods. Tjänsten bedöms fungera väl och dagens kunder är generellt nöjda med tjänsten.

I grunden körs det idag tre rundor i området per dag. Tidigt på morgonen genomförs första rundan för att samla in avfall, innan det hunnit bli mycket folk i rörelse i området. Gods och brev körs främst ut på eftermiddagen då gods som ankommer innan kl 12 på dagen körs ut samma dag. Det finns dock en stor flexibilitet i tjänsten och extraturer kan genomföras vid behov, till extra kostnad. Eventuella tillbud kan åtgärdas med kort varsel och i regel ringer kunder direkt till Renovas medarbetare på plats. Det finns idag en befintlig digital portal för Lindholmsleveransen men den används inte i någon större utsträckning och flera tillfrågade användare kände inte till den.

Ett betydande arbete som kvarstår är att utöka kundbasen och Renova arbetar aktivt med detta. Närmare 20 nya leveransadresser har hittills tillkommit under 2020.



PÅGÅENDE UTVECKLINGSARBETE

Till följd av pågående pandemi är dock osäkert hur mycket utvecklingsarbete som kan genomföras i närtid och mycket arbete är tillfälligt lagt på is. Likväl finns det flera idéer och konkreta åtgärder ”i pipen”.

- ▶ Renova ser över möjligheten att driftsätta en liten elsopbil som tömmer kärlen, en eller två fraktioner åt gången, på plats ute i området
 - En elsopbil är en framtidsvision som dock kräver en uppskalning av verksamheten för att vara ekonomiskt försvarbar. En sådan bil skulle kunna ta en eller två fraktioner i taget men måste rengöras emellan, vilket är en utmaning men en bättre lösning än att som idag samla in kundens kärl, tömma dem vid terminalen och placera ut dem igen.
- ▶ Renova har en befintlig portal för alla sina kunder och har en ambition att i framtiden inkludera gods för Lindholmsleveransens kunder i samma portal.
 - Det bedöms också relevant att arbeta med detta beaktat att det kan bli aktuellt med liknande tjänster på andra platser och Renova kan se en utveckling där liknande tjänster blir mer vanliga i samhället. Generellt tror Renova mycket på den här typen av lösning och affärsidé. Renova byter affärssystem 2021 och i bästa fall kan gods inkluderas i portalen i samband med detta.
- ▶ Det finns också tankar om att erbjuda optimering och skapa goda förutsättningar för sortering längre in i kundernas fastigheter, förbi miljörummen.
 - Detta har också lyfts som ett önskemål från användare.

”Vi vill helst tömma din papperskorg”



FRAMTIDA UTVECKLINGSMÖJLIGHETER

Trots att tjänsten bedöms fungera bra idag finns det en fortsatt utvecklingspotential. I denna utvärdering har det framkommit ett antal idéer och förslag avseende tjänstens utveckling framöver.

Servicecenter för hela området	Tjänstens upplägg med terminalen som bas medför möjligheter att utöka och forma verksamheten till ett slags servicecenter för hela området. Det skulle t ex kunna innefatta; fastighetsnära tjänster, skötsel och optimering av miljörum, postboxar, förvaltning av gemensamma resurser som fordonspooler m.m., inhysa ett lokalt återbruk osv.
Rutiner för ökat tjänsteutbud	Ta fram rutiner för att skraddarsy tjänsterna på ett effektivt sätt, för att kunna tillvarata tjänstens flexibilitet på ett strukturerat sätt. Det är en styrka att vara öppen för nya tilläggstjänster och service gentemot kunderna, olika kunder kan dock ha olika önskemål och att hitta ett standardutbud av tilläggstjänster kan vara svårt. Rutiner för detta bedöms som centrala i utvecklingen.
Digitala tjänster	Ett ökat digitalt service- och tjänsteutbud inom tjänsten, t ex: <ul style="list-style-type: none">- en bättre portallösningar för godstransporter, som ett komplement till den personliga och nära kontakten som Lindholmsleveransen medför.- notiser som skickas ut när ett paket anlänt till terminalen, med preliminär leveranstid till kund alternativt möjlighet att hämta paketet själv på terminalen.- möjlighet att kunna logga in i portalen för att spåra paket, justera leveransadress m.m. för att underlätta leveransen- möjlighet att kunna kommunicera med andra system (önskemål från en större användare med ett eget system internt)- Ett system med ökat transportunderlag som underlättar för medarbetare att ha översikt på de externa godsleveranserna
Information	Information om Lindholmsleveransen till nya verksamheter och till nyanställda inom redan anslutna verksamheter. Informationen kan t ex innehålla hur det funkar, vilka tjänster som erbjuds m.m. Att det förmedlas tydlig information om tjänsten är ett delat ansvar mellan operatören och anslutna verksamheter men material för spridning tas lämpligen fram av operatören. Kontinuerligt informationsutskick till ansvarige hos anslutna verksamheter efterfrågas. Framst lättillgängliga statistikrapporter för att enkelt och kontinuerligt kunna följa upp den egna verksamhetens avfall och transporter samt kommunicera detta vidare internt, men även korta nyheter för att hålla sig uppdaterad om nya tjänster.
Avtal / samverkan med externa godstransportörer	Utreda möjligheten att erbjuda externa godstransportörer att vid behov kunna köpa last-mile-distribution till området via Lindholmsleveransen. Lindholmsleveransen servar ett relativt litet geografiskt område, vilket kan begränsa intresset, men dialog med speditörer/transportörer kan likväl upprättas för att utreda möjligheterna och intresset mer detaljerat.

”Det är svårt att veta vilka tjänster som erbjuds”

MÖJLIGHETER TILL UPPSKALNING

Att skala upp tjänsten och utvidga tjänstens geografiska område är önskvärt för att skapa en större och stabilare affär. Samtidigt är en av tjänstens huvudsakliga styrkor att den är skraddarsydd för det aktuella området, vilket är viktigt att beakta i diskussioner om en uppskalning.

En geografisk utvidgning kräver således en gemensam problembild och att nya områden har liknande egenskaper som det befintliga området. Alternativt att man kan hitta ett effektivt upplägg för flera områden med delvis olika förutsättningar, vilket sannolikt är svårt. I områden där trafiksituationen inte upplevs som problematisk finns små incitament för denna typ av tjänst. Ska en tjänst likt Lindholmsleveransen etableras, eller expanderas, krävs att rätt förutsättningar säkerställs. Det kanske viktigaste verktyget är då reglering från stadens sida, vilket innebär att staden måste se ett värde i en sådan lösning. Redan ca 500 meter utanför dagens område ändrar stadsbilden karaktär men samtidigt pågår ett förtätningsarbete på Lindholmen som skapar potential för en uppskalning av tjänsten, t ex öster om Lindholmskajen.

Skalekonomi är en förutsättning för att kunna satsa på en etablering/expansion och ta de risker som medföljer, och i nya områden finns det inga garantier att hitta en stomme av kunder likt de som varit med och möjliggjort Lindholmsleveransen vilket kan försvåra en uppskalning. Förutsättningarna är idag dock bättre än tidigare eftersom Renova har en omfattande verksamhet utöver Lindholmsleveransen, vilket tidigare operatörer inte haft på samma sätt. Det kan också finnas synergieffekter beaktat Renovas befintliga kunder i närliggande områden.

Renova gör bedömningen att det idag finns plats för expansion och att en uppskalning av tjänsten skulle vara hanterbar. Det finns flera olika lösningar för att hantera en uppskalning, exempelvis med fasta containrar med komprimatorer för olika fraktioner vid terminalen. Både geografiskt område och tjänsteutbud bedöms kunna utökas.

Att sälja in idén/konceptet med samlastningstjänster bedöms av medverkande i denna utvärderingsstudie inte primärt vara ett kommersiellt arbete. Det har vid flera tillfällen i detta utvärderingsarbete lyfts en förväntan på att det offentliga, i detta fall Göteborg stad, ska vara med och verka för att rätt förutsättningar skapas så att konceptet kan spridas. I både gällande översiktsplan och i samrådshandlingarna för nya översiktsplanen klargörs stadens ambition om att Göteborgs ska bli en tät, grön och hållbar stad med plats för stadens alla nya invånare de kommande åren. Resultaten från Lindholmsleveransen visar att staden borde ha starka incitament att verka för samlastningstjänster i utvecklingen av staden. Det poängterades även att denna typ av frågor behöver finnas med tidigt i ut-/ombyggnadsarbetet för att skapa förutsättningar för tjänster av den här typen och möjliggöra de nyttor som medföljer.



4. UTMANINGAR OCH RISKER



UTMANINGAR OCH RISKER

Ett minskat engagemang i området

I arbetet med Lindholmsleveransen har det initialt och under projektets gång varit ett stort engagemang (och betalningsvilja) hos ett flertal verksamheter i området eftersom trafiksituationen i området tidigare var uppenbart ohållbar. Att Lindholmsleveransen är med och bidrar till områdets attraktivitet idag är däremot inte lika uppenbart för användare och andra verksamheter i området. Det är idag få personer på de olika verksamheterna som varit med sedan starten och förstår nyttan som Lindholmsleveransen medför.

Att locka nya användare till tjänsten kan således vara svårt eftersom området redan är trivsamt och det inte är uppenbart vilka nyttor den extra kostnaden för tjänsten medför. Frivilligheten att ansluta till tjänsten för verksamheter inom området gör det till en utmaning att skapa stordriftsfördelar. Verksamheter kan välja att stå utanför tjänsten men får likväl nytta av ett mer attraktivt område som andra användare är med och betalar för.

Framtida förutsättningar

Lindholmsleveransens terminal ägs idag av operatören Renova men står på mark som tillfälligt upplåtes kostnadsfritt av Älvstranden Upphandling, men på sikt finns andra tankar om hur marken ska nyttjas. Om tjänsten ska överleva på längre sikt krävs att området har förutsättningar på plats (terminal) och ett fortsatt engagemang från lokala aktörer (någon måste säkerställa förutsättningar att bedriva verksamheten i området och handla upp tjänsten).

Lösningar likt Lindholmsleveransen etableras inte av sig självt utan det krävs, precis som alla kommersiella verksamheter, en efterfrågan och rätt förutsättningar. Både fastighetsägare/verksamheter (förutsättningar genom efterfrågan/betalningsvilja) och stad (förutsättningar genom reglering vid behov) behöver vara fortsatt engagerade för att verksamheten ska kunna bedrivas på kommersiella villkor. I framtiden finns det risker avseende båda kategorierna.

Avseende fastighetsägare/verksamheter kan terminalens mark på sikt upplåtas till annat och det är idag oklart vem som bär ansvar för att sköta upphandling och säkerställa förutsättningar i framtiden.

Från våren 2021 finns det inte något projekt med extern finansiering som är med och stöttar utan Älvstranden Utveckling ska då i sin vanliga linjeverksamhet, i samverkan med Kretslopp och Vatten, fastighetsägarna och verksamheterna som anlitar Lindholmsleveransen, säkerställa förutsättningarna för fortsatt samlastningstjänst.

Reglering lyfts fram som en viktig åtgärd generellt för att möjliggöra samlastningstjänster men har inte behövts på Lindholmen hittills eftersom flertalet stora verksamheter varit anslutna sedan start.

”Om Lindholmsleveransen försvann skulle det nog märkas en tydlig skillnad i området”



UTMANINGAR OCH RISKER

Bibehålla betalningsviljan hos kunder

En lokal samlastningstjänst innebär merkostnader för anslutna verksamheter och även om det finns en betalningsvilja så finns det också en smärtgräns. Merkostnader är känsligt och det får inte bli för dyrt. Det är en utmaning att hålla nere merkostnaden samtidigt som det krävs investeringar för att skapa mervärde för kunderna. Operatören har t ex miljökrav som gör att dyrare fordon införskaffas, medan konkurrenter utanför tjänsten fortsatt kan köra in i området med billigare dieselfordon som samtidigt har en negativ påverkan på närmiljön. Förbättrad närmiljö är ett säljargument för Lindholmsleveransen men samtidigt en svårvärderad aspekt att konkret marknadsföra. Således måste också tjänsten medföra mervärden specifikt för verksamheterna. I dagsläget bedöms det finnas en betalningsvilja och nya användare har anslutit till tjänsten under 2020, men det är ett ständigt pågående arbete att bibehålla dessa förutsättningar.

Projekt DenCity avslutas

Att Lindholmsleveransen etablerats och under merparten av sin livslängd bedrivits inom ett antal olika projekt med extern finansiering har varit tämligen avgörande för tjänstens existens. Framförallt initialt men även för att hålla igång arbetet över tid. Tjänsten är inte någon naturlig del inom involverade verksamheter och risken är att arbetet med bygglov, avtalsperioder med mera hade fallit isär om inte olika projekt varit med och stöttat. Det är mycket som ska hållas ihop när nya koncept etableras. Nu i den senaste etappen, med Renova som operatör, står tjänsten på egna ben men resan dit har varit lång och projektets stöd har varit en viktig förutsättning för att realisera konceptet på Lindholmen. Det arbetspaket inom projektet DenCity som Lindholmsleveransen ingår i kommer att avslutas 2021 och därmed försvinner det samordnade stöd som tidigare i stort sett konsekvent varit en del av arbetet med Lindholmsleveransen. Lindholmsleveransen har dock viss erfarenhet av att stå på egna ben då så var fallet 2016-2018 då inget externt projekt stöttade. Den klarade sig ganska bra då men utvecklingsarbetet blev något eftersatt.

När Konkurrensverket 2016 klagade på att Lindholmsleveransen inte var upphandlad genomfördes det inom projektorganisationen ett arbete för att hitta någon som kunde handla upp tjänsten, vilket tillslut blev Älvstranden Utveckling. Projektorganisationen stöttade upphandlingen 2016 och var även med och stöttade vid den senaste upphandlingen. I upphandlingsutförandet skedde också framsteg via projekt DenCity och i den senaste upphandlingen erhöles fyra fullständiga anbud som gick vidare till sista steget, jämfört med 2016 då man endast fick in ett anbud.

Mycket stöd har också erhållits av att Trafikkontoret i Göteborgs stad, genom en eldsjäl som medverkat på hela resan, bibehållit sitt engagemang och hoppat in så fort det skavt eller krisat med Lindholmsleveransen, detta har varit en stor fördel som bör uppmärksammas. Med extern finansiering från projekt DenCity har Älvstranden Utveckling också kunnat lägga mer resurser på Lindholmsleveransen och resultatet har i slutändan sannolikt blivit en billigare lösning för användarna. Vikten av att ha stöttning från staden har varit ett ständigt återkommande tema i utvärderingsarbetet.

För operatörens del märks projektformen inte av på samma sätt, utan merparten av nyttan har varit att få bra förutsättningar för en kommersiell lösning på plats. Det finns dock en önskan hos operatören att få stöttning inom t ex LEAN eller andra sätt att optimera verksamheten. Nuvarande projektform kommer också operatören till gagn med ögon utifrån som kan se saker de själva inte uppmärksammat. Generellt upplever operatören att de står lite ensamma i utvecklingsarbetet och önskar samverka mer med Älvstranden Utveckling för att ytterligare utveckla konceptet.

5. REKOMMENDATIONER



ATT TÄNKA PÅ VID PROJEKTETS SLUT 2021

Riskerna med den kommersiella verksamheten har minskat gradvis och med avtalen som de ser ut idag bedöms riskerna vara små att tjänsten ska avvecklas.

Det kan finnas ett behov av fortsatt stöttning genom dialog med Göteborgs stad och Älvstranden Utveckling men tjänsten står bra på egna ben nu.

Det kan finnas viss risk att det "glöms bort" hur området var innan tjänsten implementerades och att tjänsten därav på sikt kan avvecklas på mindre genomtänkta grunder. Samtidigt har tjänsten funnits i 12 år och är en del av "själen" i området, vilket talar emot att användarna skulle välja att avsäga sig tjänsten. Det bedöms fortsatt finnas en stolthet hos användarna.

Tjänsten ska inte ses som ett självspelande piano utan rätt förutsättningar för en kommersiell lösning måste bibehållas och förvaltas. Älvstranden Utveckling måste bry sig om avtalet och i större utsträckning nyttja tjänsten själva. Mer engagemang inom organisationen krävs.

Tjänsten står sig bra i nuläget men om förutsättningarna ändras framöver kan det snabbt bli annorlunda. Det krävs fortsatt en ägare av tjänsten som tar ansvar.



REKOMMENDATIONER TILL RENOVA

Syns!

Som tidigare nämnts har flertalet tillfrågade personer ute på verksamheterna haft dålig koll på tjänsten och därför valt att inte medverka i denna utvärderingsstudie. Det finns mycket att göra i marknadsföringssyfte och det rekommenderas att det inom tjänsten görs en större insats på att synas och tydligt marknadsföra de nyttor som tjänsten medför. Fordon och personal är "ansiktet utåt" för tjänsten i området och på fordonet kan märkning och skyltar belysa vilka fördelar tjänsten medför, gärna med en slogan som sticker ut, t ex något i stil med t ex "här rullar x lastbilar". Det är också rekommenderat att marknadsföra tjänsten ytterligare genom utskick, reklam och direktkontakt. Tydliga budskap med vad som erbjuds, vad fördelarna är och vad det kostar. Storytelling är ett bra verktyg i marknadsföringssammanhang och ytterligare en variant kan vara att låta en befintlig kund sälja in tjänsten till en granne. Skapa ett tydligt "kundcase".

Påminn!

Lindholmsleveransen har varit en viktig pusselbit för områdets omvandling och attraktivitet men med tiden blir det färre och färre som minns hur området brukade se ut och förstår vad en avveckling av tjänsten skulle innebära för området. Tjänsten är dyrare än "vanliga lösningar" och det är viktigt att påminna om mervärdet som skapas och att tjänstens bidrag till det trivsamma område som Campus Lindholmen är idag. En idé skulle kunna vara att använda bilder på området före och efter omvandlingen i en marknadsföringskampanj. Vilken resa som gjorts och vad som skulle hända vid en återgång "till det normala" utan tjänsten.

Löpande uppföljning – visa på siffror

Strukturera upp datahantering och uppföljning inom verksamheten för att på ett konkret och rättvisande sätt kunna belysa effekter och nyttor med tjänsten. Det är viktigt med bra underlag både för att kunna följa upp satsningar och investeringar såväl som i marknadsföringssyfte. Konkreta siffror ger tyngd till de budskap som förmedlas.

Digitala tjänster

Det rekommenderas att komplettera dagens personliga service med användarvänliga digitala tjänster. Förslagsvis samlas hela tjänsten på ett ställe, t ex en hemsida med tillhörande användarportal, för att tydliggöra möjliga erbjudanden och tjänster, nyttor, omfattning m.m. Detta medför en bredare service mot kunder och en framtidssäkring då yngre generationer är vana vid, och generellt föredrar, smidiga digitala tjänster. En kombination av digitala tjänster och personlig service via telefon eller möjligen "face-to-face" svarar mot olika användares behov och bedöms ge en heltäckande service. Att också ha en hemsida kan därtill inspirera och skapa en efterfrågan av liknande tjänster på andra platser samt synliggöra Renovas kompetens på området.

Utveckla tjänster och service vid terminalen

Hantering av externa transporter gör att personal blir "låst" till terminalen, vilket kan tas tillvara på. Utöver andra, t ex administrativa uppgifter, inom Renovas befintliga verksamhet skulle den medarbetare som vistas på terminalen också kunna förvalta andra typer av tjänster. Exempel som tidigare lyfts att medverkande i denna utredning är t ex paketutlämning/paketboxar, lokalt återbruk, fordonspool m.m. Att testa och våga gå utanför boxen rekommenderas i möjligaste mån. Initialt kan det göras en undersökning för verksamheterna i området vilka behov de har av ett lokalt servicecenter.

Utveckla en tjänst för optimering av sorteringsystem/-möjligheter inne i fastigheterna

Sorteringen börjar inne i verksamheterna och funkar det inte där så blir också utfallet i miljörummen och därefter sämre. Ett sätt att erbjuda befintliga kunder ytterligare stöd att öka sin sorteringsgrad och minska sina kostnader.

REKOMMENDATIONER TILL ÄLVSTRANDEN UTVECKLING

Ta ansvar

Det rekommenderas i detta skede, när den stöttande projektorganisationen snart avslutas, att Älvstranden Utveckling tar ett fortsatt ansvar under de kommande åren. Bidra i möjligaste mån till att förankra tjänsten hos verksamheter i området och försök engagera andra fastighetsförvaltare i arbetet. Bibehåll en aktiv dialog och samverkan med operatören. Övergången till linjeverksamhet kommer oundvikligen att kräva ett engagemang hos Älvstranden Utveckling om tjänsten ska fortlöpa på längre sikt.

Förankra arbetet med tjänsten internt

Det är idag endast ett fåtal personer på Älvstranden Utveckling som är väl insatta i tjänsten och arbetet kring den. Det skapar en sårbarhet, speciellt givet Älvstrandens nuvarande roll. Tjänsten rullar på och fungerar bra, vilket också gör att den inte syns i någon större utsträckning och generellt är medarbetare på Älvstranden Utveckling dåligt insatta. Det är starkt rekommenderat att göra en insats för att förankra arbetet med tjänsten internt på Älvstranden Utveckling.

Säkerställ förutsättningar på längre sikt

Det är inte bara inom Älvstrandens organisation som det är svårt att hitta personer som är insatta i tjänsten och hur den fungerar. Det har genomgående i denna utvärderingsstudie varit svårt att hitta personer hos fastighetsägare och användare på Lindholmen som känner sig tillräckligt insatta i tjänsten för att svara på frågor. Det kommer fortsatt krävas att förutsättningar finns på plats och att någon lokalt förankrad verksamhet handlar upp tjänsten. Älvstranden Utveckling är inte ett permanent bolag utan kommer att avvecklas på sikt. Istället för att när så sker leta upp en annan aktör och lämna över uppgiften kan det vara fördelaktigt att göra detta arbete mindre aktörsberoende genom att redan i tidigt skede verka för bildandet av en samverkansorganisation med nyckelaktörer (fastighetsägare) i området. Denna organisation kan då säkerställa att området har förutsättningar för den här typen av tjänst även i framtiden oavsett om enstaka verksamheter flyttar eller av andra anledningar inte längre kan arbeta med detta. Liknande försök har gjorts tidigare men utan ett projekt att luta sig mot blir denna aspekt mer akut och frågan bör drivas ånyo. Utan en terminal på plats eller organisation för upphandling kommer Lindholmsleveransen med stor sannolikhet inte att kunna leva vidare och stabila förutsättningar är essentiellt om tjänsten ska förbli en del av området även i framtiden.

Verka för fortsatt samverkan och dialog med Göteborg stad

Det finns många fördelar och nyttor med tjänsten som ligger i linje med stadens arbete och ambitioner och fortsatt samverkan med staden kan vara av stor vikt för tjänsten på sikt. Inte minst om förutsättningar skulle ändras i en riktning där behovet av reglering skulle bli större. Lindholmsleveransens verksamhet har gett, och ger, viktiga lärdomar för staden och är ett steg på vägen i stadens arbete med hållbara transporter i Göteborg. Detta arbete behöver tas tillvara på och förutsättningar för denna typ av lösning bör ta en tydligare plats i stadens policys och styrande dokument. Älvstranden kan genom fortsatt dialog påverka andra delar av staden och påvisa de nyttor som finns.

Syns!

Precis som för operatören är det bra att synas så mycket som möjligt. Marknadsföringsarbetet vid senaste upphandlingen, som resulterade i ett flertal anbud, visar att marknadsföring kan ge positiva effekter. Marknadsför vad som åstadkommit på Lindholmen. Visa att det är möjligt med denna typ av lösning och att pilotprojektet på Lindholmen har lyckats. Sprid resultaten och den implementeringsguide som tas fram inom projekt DenCity. Att skapa fokus på Lindholmsleveransen kan också motivera staden att fortsatt engagera sig och verka för att fler liknande lösningar kommer på plats, och att Göteborg fortsätter att vara en förebild för arbete med godstransporter.



Hannes Englesson, hannes.englesson@trivector.se, 010 456 56 21
Pernilla Hyllenius Mattisson, pernilla.hyllenius@trivector.se, 010 456 56 07
2020-12-08