

LINDHOLMSLEVERANSEN – Affärsmodell Rapport

2020-07-07 | REV 2020-09-17
Camilla Pärlbäck
Carl Ljung

Innehållsförteckning

<u>Bakgrund</u>	<u>3</u>
Introduktion till samlastningstjänsten Lindholmsleveransen	4
Lindholmsleveransen utvecklas vidare inom EU-projektet DenCity	5
<u>Swecos uppdrag</u>	<u>6</u>
Om Swecos uppdrag	7
Metod	8
<u>Resultat</u>	<u>12</u>
Resultat från dokumentstudie	13
Resultat från Intervjustudie	14
Resultat från workshop	16
<u>Analys och rekommendationer</u>	<u>21</u>
Analys och rekommendationer – Lindholmsleveransen	22
Analys och rekommendationer – samlastningstjänster	25
<u>Bilaga 1</u>	

Text: Camilla Pärlbäck och Carl Ljung, Sweco

Foto: Camilla Pärlbäck, sid 5, 7, samt bilaga 1, sid 4
Asbjörn Hanssen, sid 15
Älvstranden Utveckling AB, bilaga 1, sid 5

Illustrationer:

Älvstranden utveckling AB , sid. 4 samt bilaga 1, sid 8-16, 24
Sweco, sid. 10 samt i bilaga 1, sid, 22, 23, 26 med ikoner från The Noun Project.

Kredit ska ges till kreatörerna:

David	Adrien Coquet	Icon Pai
Fairas	Symbolon	Iconstock
Lokab Mone	Ecem Facan	Vectorstall
Pro Symbols	Muhajir ila Robbi	Tezar tantular
Parkjisun	Gan Khoon Lay	Putur Khanirmayadi
Vvector Point	Nithian Tatah	Luis Prado
KELLER	Becris	Gerald Wildmoser
Jessica Lock	Arafat Uddin	Chantut is Industries

Övriga ikoner från Microsoft 365, Renova Miljö, Göteborgs Stad och Sweco.

BAKGRUND

Introduktion till samlastningstjänsten Lindholmsleveransen

Samlastningstjänsten Lindholmsleveransen har bedrivits på Lindholmen sedan 2008. Idén och konceptet växte fram inom ett EU-finansierat projekt, START, som Göteborgs Stad Trafikkontoret deltog i. Chalmers drev projektet under den första projektfasen, 2008-2011.

Mellan åren 2011-2019 bedrevs verksamheten av Primär Fastighetsförvaltning och år 2016 blev Älvstranden Utveckling AB upphandlare och huvudavtalspart för Lindholmsleveransen. Sedan 2020 bedrivs verksamheten av Renova Miljö, efter en innovativ upphandling för vilken Älvstranden Utveckling vann 2020 års upphandlingspris.

Genom Lindholmsleveransen samlas post och gods på en samlastningscentral, för gemensam distribution till fastigheter och verksamheter i området. I samband med leverans av gods hämtas avfall upp i samtliga fraktioner förutom av grovavfall och kemikalier. En rad tilläggstjänster kan dessutom beställas, exempelvis hantering av grovavfall.

Syftet med samlastningstjänsten är att minska antalet transporter i området för att skapa en säkrare och mer trivsamt miljö samt att bidra till ett mer hållbart transportsystem. Sedan samlastningstjänstens införande har de tunga transporter i området minskat med 80 %.



Illustration: Älvstranden Utveckling AB

Lindholmsleveransen utvecklas vidare inom EU-projektet DenCity

Älvstranden Utveckling AB:s arbete med att utveckla klimatsmarta och hållbara transporter är en del av projektet DenCity, ett projekt vars fokus är att ta sig an transportutmaningar i framtidens städer. DenCity är ett samverkansprojekt mellan näringsliv, akademi och samhälle som leds av den nationella arenan för samverkan inom transporteffektivitet CLOSER vid Lindholmen Science Park. I den pågående projektetappen, DenCity steg 3, är målet att skala upp och implementera lösningar för hållbara transporter i täta stadsdelar med höga krav på attraktivitet, tillgänglighet och hållbarhet. Arbetet bedrivs i ett antal delprojekt.

Inom delprojektet *Stadsdelsnära samlastning*, utvecklas och implementeras ett skalbart koncept för samlastning av gods och avfall. I konceptet ingår en utvecklad betalningsmodell och utvecklade tilläggstjänster för en helhetslösning som öppnar upp för högre servicenivå för boende, besökare och verksamma i staden. Policies, riktlinjer och regleringar för fysisk och digital infrastruktur undersöks för att hitta långsiktigt hållbara lösningar. En viktig leverans från delprojektet är en implementeringsguide som stöd för planering och implementering av samlastningstjänster i fler stadsdelar.

Området Lindholmen, med samlastningstjänsten Lindholmsleveransen, har fungerat som testarena under delprojektet.



Foto: Sweco, C Pärnbäck

SWECOS UPPDRAG

Om Swecos uppdrag

Älvstranden Utveckling AB har anlitat Sweco som konsultstöd i samband med implementering av nytt koncept för Lindholmsleveransen.

Konsultstödet beskrevs inledningsvis av beställaren som ett stöd i etableringen av ny driftoperatör och utveckling av tjänsten.

Inledningsvis innefattade uppdraget följande delmoment:

- utökning av användarbasen
- implementering av tilläggstjänster
- utforskning av affärsmodell
- framtagning av implementeringsguide för uppskalning av samlastningslösningar i andra stadsdelar

Under uppdragets gång kom uppdraget att förändras. Prioriteringar gjordes som också innebar att delar av det initialt beskrivna uppdraget skalades bort. Uppdraget kom därför att avgränsas till att innefatta stöd i:

- **utforskning av affärsmodell** och förslag till hur staden kan främja dess utveckling
- framtagning av krav för upphandling av tilläggstjänsten leveransboxar

Denna dokumentation beskriver arbetet med att utforska affärsmodellen. Förslag till krav inför upphandling av leveransbox-tjänst har levererats separat.



Foto: Sweco, C Pärלבäck

Metod 1/4



Sweco har i genomförandet av uppdraget att utforska affärsmodellen använt sig av dokumentstudie, intervjustudie och workshop som underlag för analys av affärsmodellen för Lindholmsleveransen samt för framtagning av förslag till hur staden kan främja utvecklingen av denna.

Samtliga delar av genomförandet har varit beroende av varandra. Sweco har genom de initiala dokumentstudierna lagt en grund för att kunna genomföra kvalitativa intervjuer med relevanta respondenter. Utifrån dokumentstudie och intervjuer har sedan en workshop med relevanta aktörer genomförts.

Dokumentstudie

I dokumentstudien har Sweco utgått från material tillhandahållits av Älvstranden Utveckling AB. Materialet har utgjorts av tidigare rapporter och analyser av Lindholmsleveransen specifikt och samlastningstjänster generellt samt upphandlingsdokument för den innovativa upphandlingen av Lindholmsleveransen. Särskilt fokus har legat på Handelshögskolans rapport *Värdeskapande för hållbara gatuområden* (Williamsson och Sandoff, 2019) samt dokumentation från workshops, inom Dencity-projektet, kring affärsmodeller för samlastningstjänster utifrån Canvas-modellen.

Intervjustudie

Sweco har intervjuat representanter för Stockholms stad och Göteborgs stad som varit eller är involverade i utveckling och drift av samlastningstjänster i kommunerna. I Stockholm driver staden samlastningskonceptet *Älskade stad* tillsammans med Stockholms stad, Ragnsells, Bring och Martin & Servera. I Göteborg finns i sin tur *Lindholmsleveransen* och *Stadsleveransen*. Syftet med intervjuerna har varit att inhämta kunskap om hur befintliga samlastningstjänster i Stockholm och Göteborg fungerar, samt inhämta inspiration för potentiell utveckling av samlastningstjänster. Intervjuerna har utgått från en semistrukturerad form där ett antal frågor har ställts och samtalet utvecklats utifrån svarens karaktär.

De personer som Sweco intervjuat inom uppdraget att utforska affärsmodellen är Robin Billsjö, trafikplanerare på Stockholms stad och delaktig i arbetet med *Älskade stad* samt Christoffer Widegren, logistikkonsult på CW Logistik och delaktig i utvecklingen av *Lindholmsleveransen* och *Stadsleveransen* i Göteborg. Samtal har även först med leverantören, Renova Miljö, för att utröna deras särskilda intressen beträffande affärsmodellen som en av utgångspunkterna i arbetet.

Utöver de aktörer som Sweco intervjuat har försökt gjort att etablera kontakt för intervjuer med ytterligare två relevanta aktörer. Dessa har dock med hänvisning till affärsmässiga hemligheter valt att inte intervjuas.

Metod 2/4

Workshop

Sweco har mot bakgrund av dokumentstudie, intervjustudie och deltagande i tidigare workshops kring affärsmodeller för samlastningstjänster genomfört en workshop med fokus på affärsmodell.

Workshopen genomfördes på distans den 30 juni 2020, tillsammans med arbetsgruppen för delprojektet *Stadsdelsnära samlastning*, inom DenCity 3, med förstärkning av projektledaren för DenCity.

De som närvarade vid workshopen var:

Andreas Josefsson, DenCity,

Daniel Kangas, SMUAB

Christoffer Widegren, Trafikkontoret

Jonas Hed, Sweco

Peter Årnes, Kretslopp och Vatten

Louise Larsson, ÄUAB

Olof Kjellström, Jernhusen

Maria Losman, Ecoplan

Processledare: Camilla Pärlbäck och Carl Ljung, Sweco



Ingångsvärden i workshoparbetet

Syftet med workshopen var att fördjupa tidigare arbete och utveckla konkreta förslag på hur staden kan främja samlastningstjänsten Lindholmsleveransen i framtiden. Sweco valde att använda den Canvas-modell som projektet tidigare använt, men att utveckla modellen för att fördjupa förståelsen för Lindholmsleveransens sammanhang.

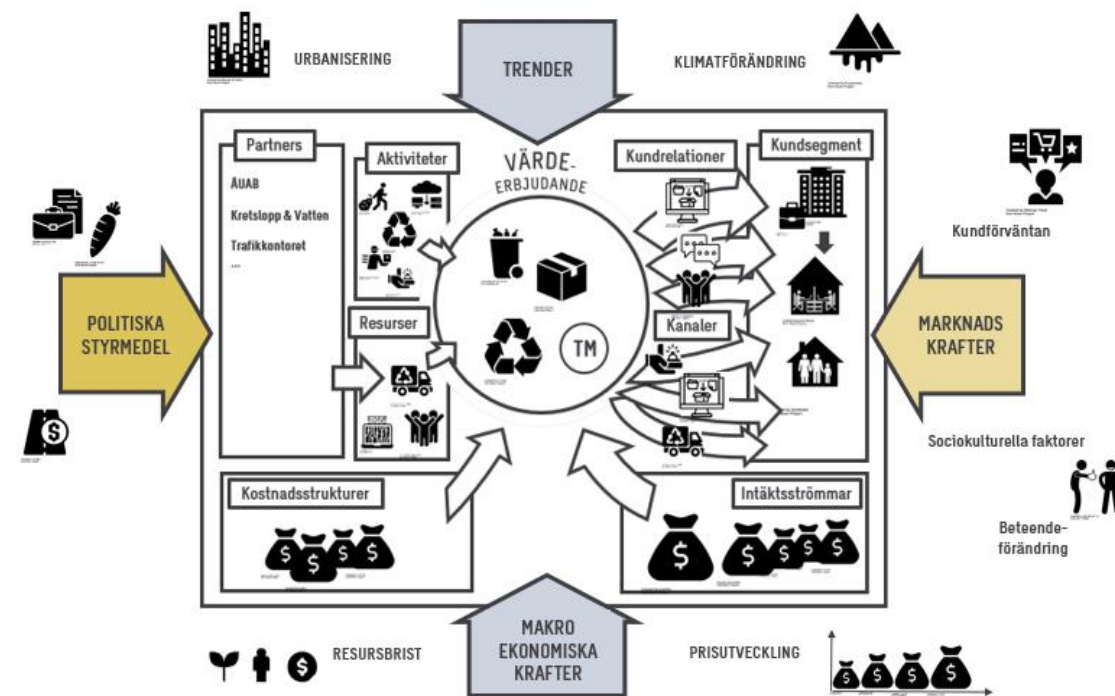
Fokus i workshopen låg på de yttre faktorer som kan påverka affären. Dessa illustreras som färgade pilar i ytterkanten av canvasmodellen som beskrivs i bilden på nästa sida. Dessa faktorer är *politiska styrmedel*, *marknadskrafter*, *trender* och *makroekonomiska effekter*.

Att låta workshopens fokus ligga på de faktorer som påverkar affärsmodellen var ett val som Sweco gjorde baserat på antagandet att staden efter upphandling av leverantören inte äger affärsmodellen för samlastningstjänsten. När upphandlingen väl är genomförd ligger ägandeskapet av affärsmodellen hos leverantören, i detta fall Renova Miljö, och stadens möjlighet att påverka kärnan av affärsmodellen är därmed begränsad till det som avtalet mellan staden och leverantören styr samt det som staden kan påverka beträffande yttre faktorer.

Metod 3/4

Med denna avgränsning som ingångsvärde i workshoparbetet fanns ett önskemål från tidigare workshoptillfällen att konkretisera och fördjupa förståelsen av vilka möjligheter staden och de i övrigt medverkande offentliga aktörerna vid workshopen har till sitt förfogande för att främja samlastningsaffären.

I tidigare workshops har arbetet haft en bredare ansats och av naturliga skäl därför inte kunnat ta sig ner på djupet i "hur"-frågan. Sweco valde av denna anledning att framförallt lägga fokus på de två omvärldsfaktorer som Göteborgs stad har störst potentiellt inflytande över, nämligen politiska styrmedel och marknadskrafter. "Hur" fick under workshoparbetet spela en större roll i syfte att med deltagarnas hjälp ringa in några möjliga riktningar för stadens arbete med att främja utvecklingen av Lindholmsleveransen men även framtida samlastningstjänster inom andra stadsdelar.



Källa: Sweco, med ikoner från the Noun Project

Metod 4/4

Ytterligare en utgångspunkt för workshopen, vilken också skiljde den från tidigare workshops, var synen på Canvasmodellens komponenter som delar i ett flöde (se flödespilar i bilden på föregående sida). Flödet i sig ger läsaren en hjälp att se hur affärsmodellens olika komponenter är beroende av varandra och hur de alla krävs för att kunna skapa och leverera det man anser är affärens värde till kunderna.


Sweco valde vidare en modifierad definition av värdeerbjudandet, sedan tidigare arbete. Den nya definitionen innebar att vi avgränsade värdeerbjudandet till att innefatta endast de delar som innebär ett direkt värde för affärsmodellens kunder. Det vill säga ett tydligt värde för de som betalar för tjänsten. Utöver dessa finns en rad värden för samhället som exempelvis trevligare och säkrare gaturum, minskat buller, varumärkesbyggande effekter för staden, ökade chanser att nå klimatmål med mera. Med den nya definitionen ser Sweco dessa snarare som anledningen till att staden valt att satsa på Lindholmsleveransen, än som del av värdeerbjudandet för tjänstens användare.

Sweco har valt att presentera Lindholmsleveransens värdeerbjudande enligt följande:

- Avfall hämtas (även sådant som ligger på fastighetsägarens ansvar att hantera)
- Gods levereras till fastigheten och förmedlas av av EN leverantör (bekvämt, tillförlitligt, tidseffektivt)
- Trevligare och säkrare miljö med mindre fordonsrörelser (för personal/besökare)
- Bidrag som företag eller fastighetsägare till hållbara lösningar (för varumärke, personal)

För ytterligare dokumentation av workshop – se Bilaga 1.

RESULTAT

 Åter till innehållsförteckningen

Resultat från dokumentstudie

Sweco har läst en rad underlag, vilka beställaren ansett relevanta för genomförandet av uppdraget. Särskild vikt har legat vid Handelshögskolans rapport ”Värdeskapande för hållbara gatuområden”¹. Läsningen av Handelshögskolans rapport har givit Sweco en rad insikter vilka lett oss fram i det fortsatta arbetet.

Exempel på dessa är:

- Affärslogik baserad på fastighetsförvaltningsperspektivet möjliggör större komplexitet och uppskalning.
- Fastighetsägarperspektiv spelar en stor roll i att få till en samlastningstjänst.
- Aktörerna som är involverade i samlastningsinitiativet måste vara kunniga på logistik och vilja förändra sina beteenden.
- Interaktion och inkludering av lokala intressenter ökar chanserna att skapa lösningar som inte bara gynnar slutkunden, utan även samhället.
- Governance är viktigt för en fungerande samlastningstjänst

I Handelshögskolans rapport återfinns även en studie av fem europeiska samlastningsinitiativ identifierade Björklund et al (2017) med sju framgångsfaktorer:

- Att uppnå skalekonomi, men också små initiativ kan uppnå lönsamhet vid en god förmåga att anpassa verksamheten i relation till rörliga kostnader och kombinations fördelar.
- Kontinuerlig utveckling och anpassning av verksamheten efter skiftande affärsmässiga förhållanden (kundbehov, leverantörer, myndigheter)
- Den som startar initiativet behöver kontinuerligt uppdatera och fördela ansvar mellan aktörerna
- Offentlig sektor har flera roller i värdekedjan och kan vara avgörande för att skapa intäkter.
- Innovation bör främjas
- God förståelse av hur logistik system och distributionskedjor fungerar krävs för att nyttja värdeskapande potential
- God hantering av informationsteknologi och informationssystem för så väl leverantörer som mottagare.

¹ Williamsson och Sandoff, Värdeskapande för hållbara gatuområden, Göteborgs Universitet Handelshögskolan, 2019

Resultat från intervjustudie 1/2

Sweco identifierade tidigt två jämförelse-case för vidare studier inom samlastningstjänster: Älskade stad i Stockholm och Stadsleveransen i Göteborg. Sweco har intervjuat Robin Billsjö på Trafikkontoret i Stockholm angående Älskade stad samt Christoffer Widegren, konsult som arbetat med såväl Stadsleveransen som Lindholmsleveransen.

Intervjun med Robin Billsjö och Christoffer Widegren gav Sweco en bild av hur arbetet ser och har sett ut i jämförbara samlastningstjänster.

Älskade stad inkluderar idag Stockholms stad, Ragnsells, Bring samt Martin & Servera. Projektet är ett förhållandevis framgångsrikt initiativ och bär sig idag ekonomiskt. Älskade stad har utgått från avfallsflödet i sin design av tjänsten och sedan kopplat på gods, vilket enligt respondenten varit avgörande för tjänstens framgång. Framgången, resonerar respondenten, springer även ur det tydliga behov centrala Stockholm har av en samlastningstjänst.

De kommersiella aktörer som ingår i Älskade stad ser initiativet som ett sätt att profilera sig inom hållbarhet och ett långsiktigt sätt att följa med utveckling. De fordon som tjänsten använder används idag inte för någon typ av annonsering. Där finns istället medverkande aktörers logotyper samt

Älskade stads egen logotyp.

Gällande finansiering har Stockholms stad inte gått in med pengar i Älskade stad. Marknaden får enligt respondenten hantera lönsamheten själv, men staden har verkat som facilitator och har lagt ned resurser i form av arbetstid i projektet.

Projektet arbetar löpande med utveckling av sitt koncept. I dagsläget arbetar man med att ta fram olika governance-lösningar i Gamla stan och inom detta exempelvis ett utvecklingsarbete inom möjligheten att använda geofencing. Tilläggstjänster som diskuterats är insamling av pant och elsparkcyklar. Dock är dessa föremål för vidare utredningar.

Resultat från intervjustudie 2/2

Stadsleveransen har sedan starten drivits av Innerstaden i Göteborg, Göteborgs stad och en upphandlad transportleverantör. Sedan juni 2020 har driften lagts över helt på det privata bolaget Paketlogistik AB som ska driva tjänsten vidare i egen regi.

Tjänsten levererar paket till ett hundratal butiker i centrala Göteborg. Tjänsten springer ur ett behov för en mer effektiv hantering av både gods och avfall då trängseln i innerstaden blir för påtaglig vid en standardlösning för logistikhanteringen.

Tjänsten har haft problem med rekrytering av företag och fastighetsägare som medlemmar i Stadsleveransen. Respondenten menar att konceptet är förhållandevis sårbart då det räcker att ett fåtal av de verksamheter som ligger inom området väljer att inte vara med i samlastningstjänsten för att tjänsten ska bli suboptimal. Man arbetar nu med att försöka ta fram regleringar som binder verksamheter i området till att vara med i samlastningstjänsten.

Stadsleveransen använder sig av annonsering på fordonen och annonsintäkterna står idag för 10-12% av tjänstens omsättning.



Foto: Asbjörn Hanssen

Resultat från workshop 1/5

Vid workshopen framkom ett flertal idéer kring hur staden kan påverka Lindholmsleveransens affärsmodell genom politiska styrmedel och marknadskrafter, men också utifrån makronivån. Workshopens fokus var som nämnts i metodkapitlet de två förstnämnda omvärldsfaktorerna, men vid workshoptillfället tillkom ett intressant inspel avseende makronivån, vilket gör att även denna del tillägnas ett stycke i resultatdelen.

I tabellen till höger redovisas de idéer som framkom under workshopen beträffande *vad* staden kan påverka samt antal röster som de fem mest populära områdena fick av deltagarna.

Under respektive rubrik nedan redovisas även *hur* de viktigaste framkomna idéerna kan komma att materialiseras i framtida arbete, utifrån workshopdeltagarnas förslag.

Omvärldsfaktor	Påverkansåtgärd	Antal röster
Politiska styrmedel	Reglering i detaljplan och markanvisning	12
	Reglering i form av krav på fordon, remissioner, tidsfönster för leveranser etc	6
	Fysisk planering och förutsättningar för samlastningstjänst	3
Marknad	Det offentliga som förebild för tjänsteanvändare	4
Makronivå	Vidarebefordra utmaningar kopplade till lagstiftning (tex via SKR)	2

Resultat från workshop 2/5

Politiska styrmedel

Workshopens fokus låg på de politiska styrmedel som staden besitter i arbetet med utveckling av Lindholmsleveransen. Workshopdeltagarna hade många förslag på åtgärder för att stärka Lindholmsleveransen och framtida tillkommande samlastningstjänster från stadens håll.

De tre mest framträdande förslaget på påverkansåtgärd inom politiska styrmedel var:

1. Reglering i detaljplan och markanvisning

En majoritet av workshopdeltagarna såg reglering i detaljplan och markanvisning som en av de viktigaste politiska styrmedel som finns att tillgå för att främja utvecklingen av framtida samlastningstjänster. I de efterföljande diskussionerna kunde tre huvuddrag i aktiviteten reglering i detaljplan och markanvisning urskiljas:

- a) Gemensamhetsanläggning för samlastningstjänst som standard och tvång
- b) Tidig inkludering av samlastningstjänst i fysisk planering och kalkyl
- c) Samverkan mellan markanvisande aktörer och fastighetsutvecklare

Den aktivitet som rönt störst diskussion var den om *gemensamhetsanläggning som standard och tvång*. Det är enligt workshopdeltagarna inte helt tydligt hur man sett till lagstiftningen kan införa tvingande åtgärder kopplade till planering för gemensamhetsanläggning i detaljplane- och/eller markanvisningsskede. Dock menar flera workshopdeltagare att man inte bör utreda detta mer, utan istället skrida till verket och testa att applicera en sådan modell i ett projekt i detaljplane- eller markanvisningsfas. Att göra detta kopplar an till nästa aspekt i aktiviteten, tidig inkludering.

Avseende *tidig inkludering* av samlastningstjänst i fysisk planering och kalkyl lyfte workshopdeltagarna vikten av att inkludera anläggning för samlastningstjänst i ett tidigt skede i planeringen, både för att ha möjlighet att fysiskt inrymma anläggningen i ett område, men också för att områdets kalkyl tidigt ska inkludera kostnaden för etablering av en anläggning för samlastning. Det är viktigt att processen fram till att en samlastningstjänst finns på plats blir tydlig, menar en workshopdeltagare. Både ur plats- och ur kalkylsynpunkt är resurserna begränsade i stadsutvecklingsprojekt. Om inte alla behov finns tydligt kommunicerade i ett tidigt skede kommer med stor sannolikhet inte finnas utrymme för Anpassningar i ett senare skede.

Resultat från workshop 3/5

Som tredje aspekt i åtgärden reglering i detaljplan och markanvisning diskuterades *samverkan mellan markanvisande aktörer och fastighetsutvecklare*. Inom detta område framhöll workshopdeltagarna vikten av att etablera en samverkan mellan stadens samtliga markanvisande aktörer för att etablera en gemensam syn på planering för samlastningstjänst. När grunden för en sådan samverkan lagts menade workshopdeltagarna att samverkan även kan utvidgas till att inkludera fastighetsutvecklare. De behöver vara med på tåget och förstå poängen med att planera för samlastningstjänster för att planeringen ska bli optimal.

2. Reglering i form av krav på fordon, emissioner, tidsfönster för leveranser etc.

Avseende kravställning på fordon och fordonsrörelser från stadens sida lyftes flera möjliga alternativ för att främja hållbara logistiklösningar. Emissionskrav, krav på mått på fordon och införande av miljözon 3 lyftes som tänkbara alternativ. Workshopdeltagarna var överens om att krav om låga emissioner är att föredra framför krav om särskilt drivmedel. Rätt formulerade krav kan vara innovationsdrivande.

Avseende mått på fordon lyftes vid workshopen komplexiteten i

användandet av begränsningar av fordonslängder med hänvisning till lokala trafikföreskrifter. Sweco valde utifrån resultatet att genomföra en kompletterande intervju med Charlotte Berglund, senior trafikutformare och trafiksäkerhetsexpert vid Sweco. Se sammanfattning nedan.

”Ur ett stadsbyggnads- och trafiksäkerhetsperspektiv är det fordonens svep och därmed svängradierna och förarens möjlighet att se oskyddade trafikanter som kan utgöra trafiksäkerhetsrisker. Svängradierna och svepytor kan variera kraftigt mellan fordon av samma längd. Därmed bör utformning snarare än trafikreglering i många fall vara viktigast för att begränsa vilka fordon som kommer att angöra ett område.

En bra trafikreglering utgör en tydlighet för föraren om var hen kan förvänta sig att plats finns för framdrift av sitt fordon. Om man, i Sverige, inte ska dimensionera ett område för samtliga tillåtna fordon måste man informera förarna om vilket fordon som är möjligt att framföra säkert i området. Man begränsar då trafiken med reglering i någon form så att man inte riskerar att ”lura” in ett ekipage som sedan inte kan ta sig fram eller ut igen. För att säkra upp det bestäms ofta en dimensionerande längd som sedan kommuniceras med skyltsättning. Ett system där man i stället skulle sätta krav på svep, svängradier och sikt skulle bli allt för komplicerat för att genomföra i praktiken.”

Resultat från workshop 4/5

3. Fysisk planering och förutsättningar för samlastningstjänst

Inom denna åtgärd lyftes dimensioner av planering såsom strategier kring användning av olika typer av gaturum och möjligheterna att blanda olika typer av gator inom ett område såsom exempelvis gångfartsgator, lastgator och huvudgator. Alla gator kan inte innefatta alla funktioner, menade en deltagare. Ett område kan inte endast ha huvudgator fyllda med aktiviteter och människor, utan behöver även bakgator lämpade för transporter etc, fortsatte deltagaren. Av vikt är också att planera för hantering av gods och avfall i och i anslutning till fastigheter, menade en annan deltagare. Det missar man ofta. Sammantaget var deltagarna överens om att logistikbehoven behöver uppvärderas i planeringsskedet av nya områden. Detta för att säkerställa fungerande godsflöden, men också för att skapa trivsamma miljöer inom vilka människor kan och vill röra sig.



Resultat från workshop 5/5

Marknadskrafter

Workshopens andra fokusområde, marknadskrafter, inbringade också det förslag kring hur staden kan verka för att utveckla Lindholmsleveransen. Den överlägset mest angelägna var enligt workshopdeltagarna och Swecos sammanräkning:

1. Det offentliga som förebild för tjänsteanvändare

Åtgärden innefattar rekrytering av offentliga fastigheter, med särskilt fokus på idag ej anslutna kommunala fastigheter på Lindholmen. Detta framhöll flera workshopdeltagare som en viktig pusselbit för tjänstens trovärdighet och därmed dess möjlighet att även rekrytera privata aktörer till tjänsten. Staden behöver agera som en samlande kraft, menade en deltagare. I Lindholmen finns en rad kommunala grund- och gymnasieskolor. Dessa är redan anslutna till tjänsten. Staden har även en flera fastigheter inom vilka de hyr ut kontor till privata företag. Dessa fastigheter bör rekryteras till tjänsten för dess trovärdighets skull. Inom detta åtgärdsområde skulle man enligt workshopdeltagarna kunna komma framåt med hjälp av ett politiskt beslut om att alla kommunala fastigheter i området ska vara obligerade att ingå i

tjänsten och på så sätt gå i bräschen för hållbara logistiklösningar och inspirera privata aktörer att göra detsamma.

Makronivå

Makronivån var som beskrivet tidigare ingen faktor som hade planerats ingå i workshopen i någon större utsträckning. Dock lyftes en fråga som flera workshopdeltagare såg som viktig kopplad till påverkansarbete för att förbättra lagstiftningssituationen för samlastningstjänster. Lagstiftningen på området är enligt deltagarna ett problem då man planerar för tvingande åtgärder kopplade till samlastning. Här vill deltagarna se ett påverkansarbete från kommunal sida mot Sveriges kommuner och regioner, för att främja en tydlighet och en anpassning av lagstiftningen för att kunna införa mer tvingande åtgärder kopplat till planering av ytor samlastningstjänster, men också för deltagandet i samlastningstjänster.

ANALYS OCH REKOMMENDATIONER

Analys och rekommendationer - Lindholmsleveransen 1/3

Sweco har utifrån det insamlade materialet i dokumentstudien, intervjustudien och workshopen genomfört en samlad analys där projektteamet tillsammans identifierat den input som datainsamlingen givit och utifrån denna analys kommit fram till ett antal rekommendationer som vi ser att Älvstranden Utveckling AB kan arbeta vidare med i kommande utvecklingsarbete för Lindholmsleveransen.

Rekommendationerna grundar sig i antagandet om en önskad expansion av Lindholmsleveransen och ett stärkt hållbarhetsarbete inom transportlösningar. Rekommendationerna är anpassade efter Lindholmsleveransens nuvarande förutsättningar och de möjligheter till inflytande som Sweco bedömer att staden har idag. Sweco har i arbetet dels tagit fram rekommendationer som staden kan genomföra och dels åtgärder som Renova Miljö kan genomföra i utvecklingen av Lindholmsleveransen.

Stadens utveckling av Lindholmsleveransen - Kontrollerad utökning av geografiskt område

För att nå en ekonomiskt hållbar samlastningstjänst behövs en kritisk massa avseende både brukare av tjänsten och omsättning.

Lindholmsleveransen har idag potential att utöka sitt område till att omfatta större delar av Lindholmen, vilket skulle kunna bidra till att göra affärsmodellen ekonomiskt hållbar i längden. Man har tidigare gjort försök att inkludera mer perifera delar av Lindholmen in i Lindholmsleveransen. Det har dock visat sig svårare att hålla kvar de kunder som är mer perifera jämfört med de som ligger i centrala Lindholmen, detta beroende på minskade incitament att ingå i en samlastningstjänst då utmaningarna kopplat till logistik- och trafiksituationens setts som mindre problematiska i dessa områden.

Staden bör här utifrån detta utveckla tjänsten på ett kontrollerat sätt där den geografiska utökningen inte är i centrum utan där verksamheters lämplighet och potentiella nytta med tjänsten står i centrum. I takt med att Lindholmen förtätas och fler verksamheter inryms i området kommer efterfrågan på samlastningstjänsten öka. Då kommer det bli viktigt att knyta till sig nya fastigheter och verksamheter som samarbetspartners.

Analys och rekommendationer - Lindholmsleveransen 2/3

Stadens utveckling av Lindholmsleveransen – utökning av användandet i befintligt område

Lindholmsleveransen har idag inte 100-procentig täckning bland de fastigheter och verksamheter som finns i området. Staden bör innan man fokuserar på utökat geografiskt område för tjänsten fokusera på att försöka rekrytera de återstående fastigheterna och verksamheterna inom det geografiska område där främst nyttjare av tjänsten finns idag (markerad cirkel i bilden till höger).

Utöver att en större täckning inom Lindholmen skapar en mer effektiv tjänst innebär det också en utökning av kundunderlaget utan att i större utsträckning sätta press på leverantören, Renova Miljö. Det kan exempelvis innebära att leverantören inte behöver förändra sina leveransrutter.



Illustration: Bearbetad utifrån original från Älvstranden Utveckling AB

Analys och rekommendationer - Lindholmsleveransen 3/3

Renova Miljös utveckling av Lindholmsleveransen - Marknadsföring/Annonsering

I dagsläget används de fordon som ingår i Lindholmsleveransen inte för någon typ av annonsering, till skillnad från Stadsleveransen i Göteborg som upplåter sidorna på sina fordon för annonser, vilket bidrar med intäktsströmmar som motsvarar 10-12 procent av tjänstens omsättning.

Lindholmsleveransens och Stadsleveransens lägen skiljer sig mycket åt, med ett större annonsvärde för Stadsleveransen som ett resultat av större exponering av annonser i centrala Göteborg jämfört med Lindholmsleveransens mer perifera läge. Swecos bedömning är dock att det finns potential för annonsering även i Lindholmsleveransens fall.

Annonseringen kan göras på flera sätt:

- a) Annonsering som intäktsström
- b) Annonsering som rekryteringsverktyg

Antingen kan Lindholmsleveransen använda annonseringen som en intäktsström bland andra där tjänstens användare kan välja annonsering som en tilläggstjänst för vilken de betalar en månatlig eller årlig summa utöver de kostnader de redan har för sitt medlemskap. I Stadsleveransen

innebär annonsintäkterna en viktig del av tjänstens omsättning, vilket också bör kunna vara fallet för Lindholmsleveransen. Även andra intressenter kan erbjudas annonsplats.

Det andra alternativet, som Sweco snarare föreslår, är att använda annonsering som ett sätt att rekrytera nya tjänsteanvändare. Lindholmsleveransen skulle kunna erbjuda gratis annonsering på sina fordon exempelvis under det första halvåret som en kund ansluter sig till tjänsten. Om man efter ett år inte har nya kunder som vill exponeras kan kunden erbjudas förlängning mot en avgift.

Denna modell skulle kunna fungera som en ytterligare attraktivitetsfaktor för Lindholmsleveransen och som en morot för potentiella tjänsteanvändare att ansluta sig.



Analys och rekommendationer - Samlastningstjänster

På workshopen och i intervjuerna har, utöver idéer för utveckling av den befintliga samlastningstjänsten på Lindholmen, också idéer på hur man kan arbeta med utveckling av samlastningstjänster generellt framkommit.

Fokus på syfte snarare än lösning

En reflektion som flera av de experter på området som Sweco talat med lyft är hur man inom utvecklingen av mer hållbara logistiklösningar bör ha en tydlig ambition att arbeta med syftet med en hållbar lösning och vara öppen för flera lösningar på samma problem, snarare än att hitta sätt att få en särskild lösning att fungera i praktiken.

Utvecklingen av samlastningstjänster drivs alla av samma vilja att nå ett mer hållbart logistikflöde samt att med färre negativa sidoeffekter av logistik och transport verka för en fungerande logistikkedja. En samlastningstjänst kan vara ett av många sätt att nå hållbar logistikhantering. Reflektionen är alltså att man inte bör låsa sig vid en lösning, då det kan finnas andra lösningar som dels är lättare att implementera och dels kan bli mer långsiktiga om mängden arbete för att få lösningen att fungera blir mindre.

En variant till att utveckla en samlastningstjänst för ett geografiskt område,

beroende på vilket problem som ska adresseras, skulle exempelvis kunna vara att införa regleringar för hur höga emissioner ett fordon får ha för angöra ett visst område. Att vara öppen för olika lösningar på ett problem kan utöver att bidra till tjänster mer anpassade för att lösa ett problem också bidra till en ökad innovationstakt.

Utveckling av nyckeltal/checklista för etablering av samlastningstjänst

Ett önskemål som lyftes på workshopen är utvecklingen av nyckeltal och checklistor för utvecklingen av samlastningstjänster. De medverkande aktörerna såg stor användbarhet i detta inför planeringen av nya logistiklösningar. Exempel på sådana skulle kunna vara dels i den fysiska planeringen av en samlastningstjänst:

- Hur stort ytbehov har en samlastningscentral för X antal användare?
- Hur tätt behöver ett område vara för att samlastning ska fungera?
- Hur många anslutna användare behövs för att uppnå en stabil modell?

Dessa frågor skulle kunna användas som hjälp i dimensionering och rimlighetsbedömning i planeringsskedet. En allt för hög detaljeringsgrad anses dock inte som möjlig då anpassning alltid behöver göras utifrån det enskilda områdets förutsättningar.

BILAGA 1 – LINDHOLMSLEVERANSEN

WORKSHOP AFFÄRSMODELL 20200630

LINDHOLMSLEVERANSEN WORKSHOP AFFÄRSMODELL

DAGENS SYFTE & AGENDA

Dagens syfte

Fördjupa tidigare arbete i gruppen beträffande affärsmodell för samlastningstjänster genom att tillsammans arbeta fram förslag på hur Staden kan främja Lindholmsleveransen.

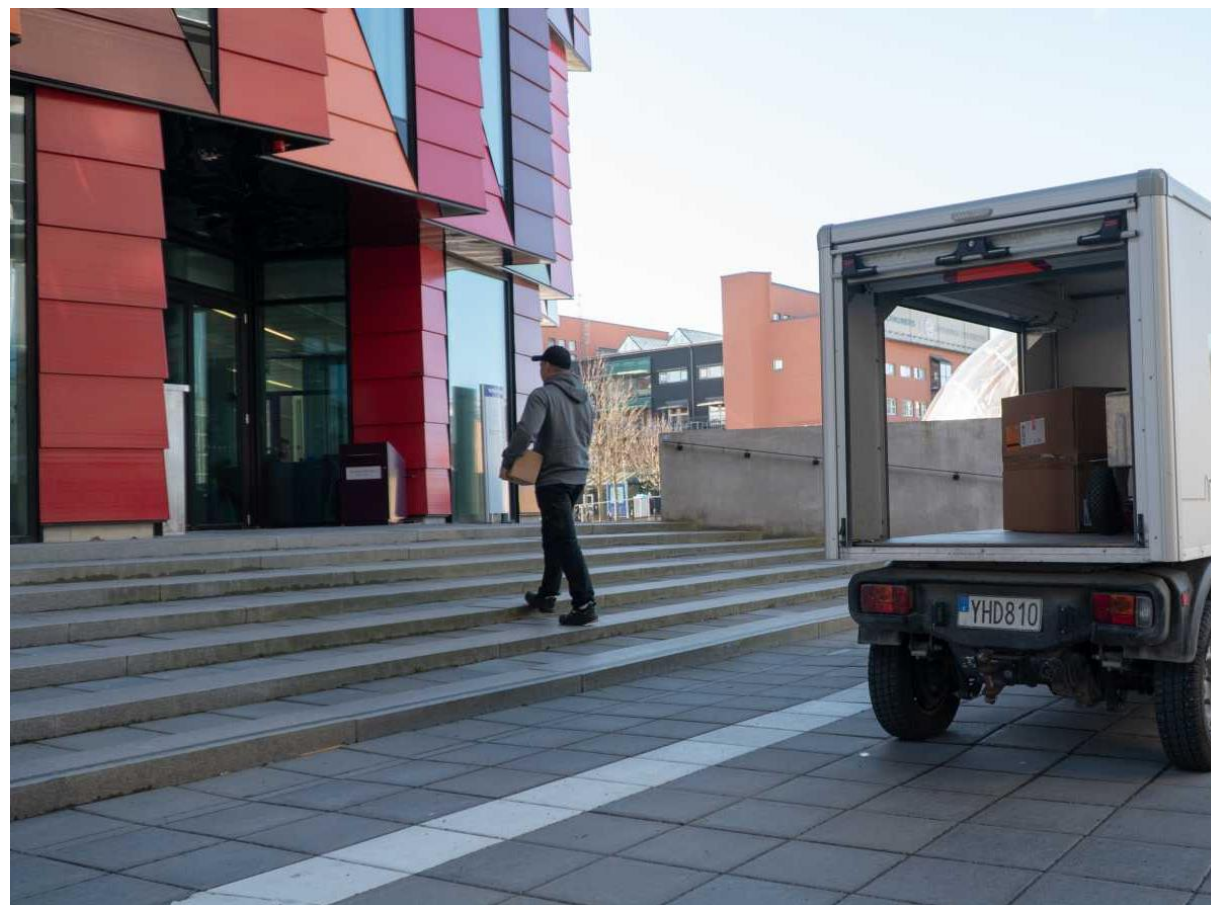


Foto: Älvstranden Utveckling AB

Dagens agenda

Kl. 12.00-16.00

- *Syftet med dagen workshop*
- Incheckning
- Om Lindholmsleveransen
- Recap tidigare arbetet med affärsmodell
- Fördjupning affärsmodell
- Workshopsövning 1
- Fika cirka kl. 10.15
- Workshopsövning 2 och 3
- Utcheckning med avslut kl. 12.00



Foto: Sweco, C Pärnbäck

Spelregler & kultur

Ni som är här är rätt personer

TID: Vi börjar på utsatt tid

TILLIT: Vi litar på varandras prioriteringar
Vi drar nytta av att vi har olika erfarenhet och kunskap
Vi lyssnar och ställer frågor då vi inte förstår
Vi försöker se möjligheter

DIGITAL MÖTESKULTUR:

Vi säger vårt namn när vi begär ordet ex
'Camilla här...'

Vi säger till om vi lämnar mötet för en liten stund

Var aktiv med att sätta på och stänga av ljudet

Video på eller av – *ert beslut!*



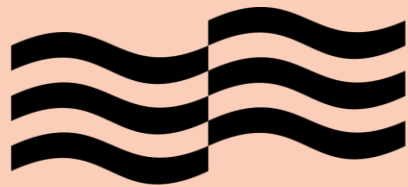
INCHECKNING

- Var befinner du dig?
- Dina förväntningar?
- Vad vill du bidra med?



Created by Chanut Is Industries
from Noun Project

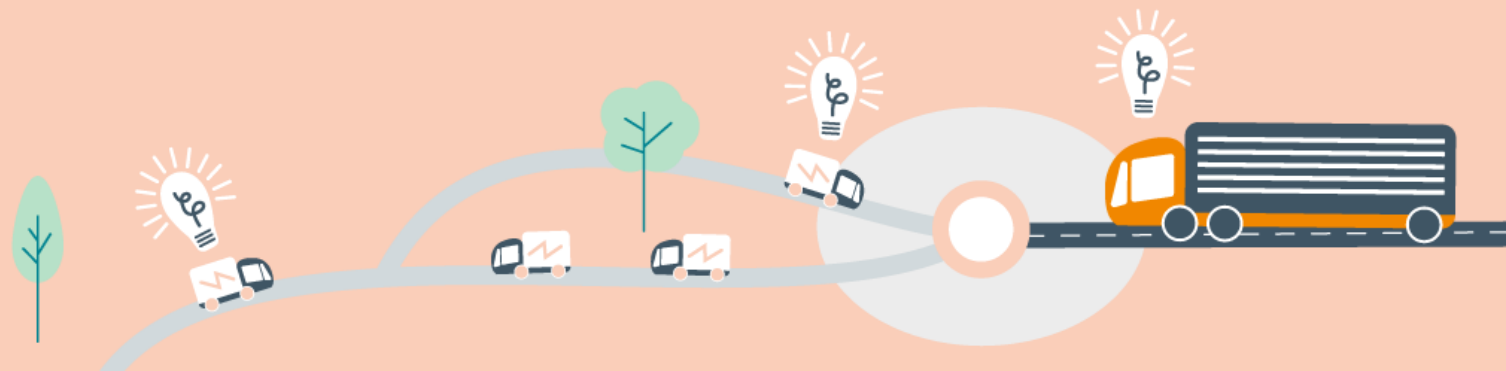
LINDHOLMSLEVERANSEN IDAG



**ÄLVSTRANDEN
UTVECKLING**

En del av
Göteborgs Stad

Lindholms- leveransen



Lindholmsleveransen 1.0



Mikroterminal

Ca 1100 m²

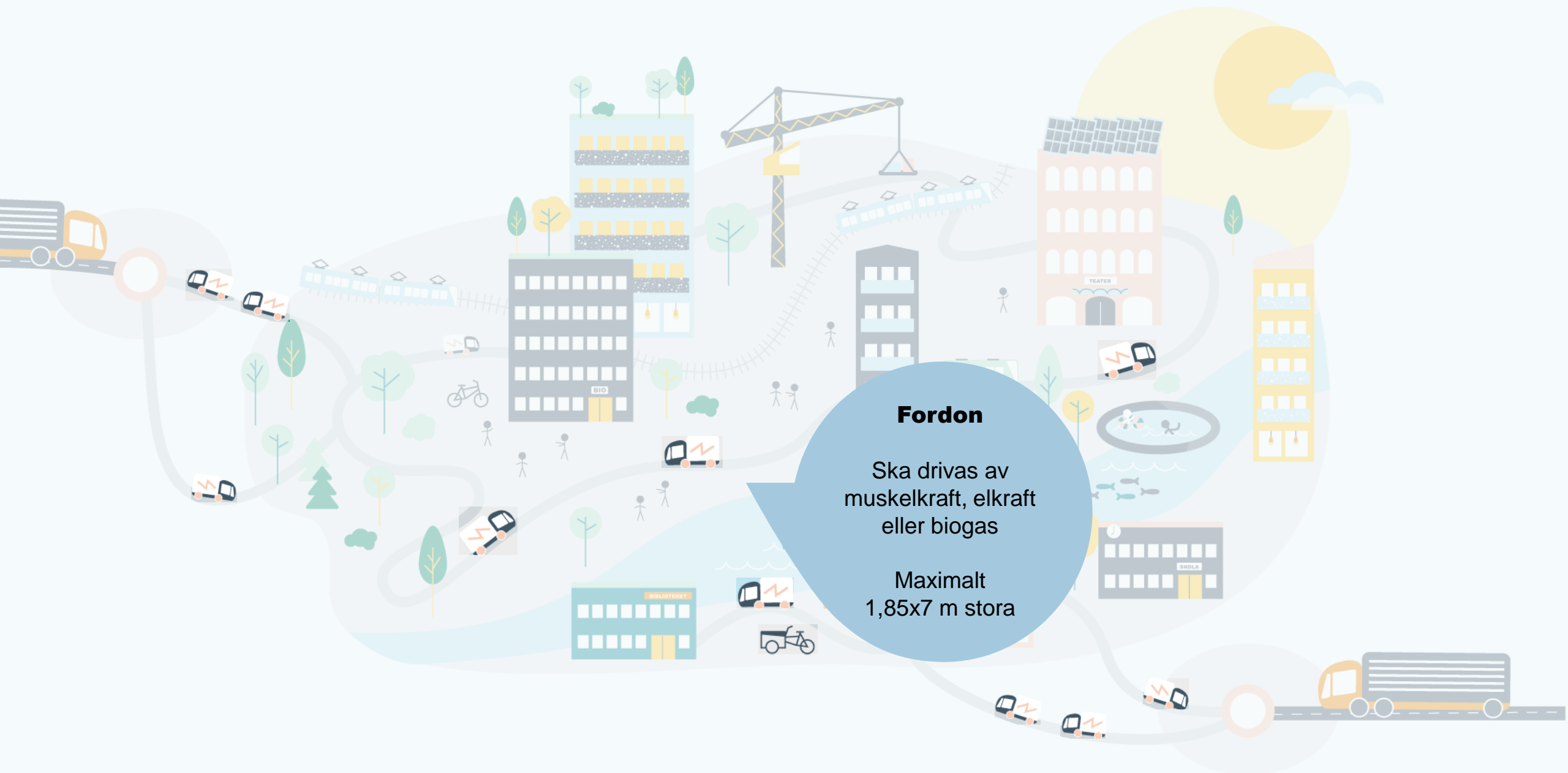
Ägs av Renova Miljö AB
Mark ägs av ÄU och upplåts
utan kostnad
Tidsbegränsat bygglov





Användare

7 st, ca 21 upphämtningsplatser
Skolor (gymnasium + högskola),
kontor, studentbostäder
Blandat fastighetsägare och
verksamheter som avtalspart



Fordon

Ska drivas av
muskelkraft, elkraft
eller biogas

Maximalt
1,85x7 m stora



Post- och gods

Levereras dagligen
Hanterar alla leveranser upp
till 2 EUR-pallar
Spårningsbart
Även expressleveranser



Avfall

Hanterar alla fraktioner
Allt avfall vägs
Fulla kärl byts mot tomma
under rutten

Upptagningsområde & befintliga användare



Avtalsförhållanden



AFFÄRSMODELL – SAMLASTNINGSTJÄNSTER RECAP FRÅN TIDIGARE ARBETE

Tidigare arbete affärsmodell

- DenCity steg 2
 - Workshopserie med många olika aktörer → BMC
- DenCity steg 3
 - Avtalsförhållanden upphandling
 - Återblick på BMC från steg 2 + uppdatering
 - Kartläggning samlastningslösningar
 - Idag: fokus på Lindholmsleveransen

<p>Nyckelpartners</p> <p>Potentiella samlastningsleverantörer Förvaltning med ansvar för det kommunala avfallet Mottagare av avfall Huvudmän</p>	<p>Nyckelaktiviteter</p> <p>Staden processleder Säkerställ att nyckelresurser finns Definiera utgångsläge, gör behovsanalys och inventera resurser och vilja Ta fram målbild Beskriv tjänsten Sälja in tjänsten Regleringar i tid och rum Upphandling</p>	<p>Värdeerbjudande</p> <p>Attraktiv stadsmiljö Minskat antal tunga transporter på lokalgatorna Minskad trängsel Ökad trafiksäkerhet Minskat slitage på infrastrukturen Minskade investeringskostnader för infrastruktur Minskat antal tunga transporter på stadens vägnät (vid feeding och vattentransport) Lika bra eller bättre avfalls- och godshantering i staden jämfört med konventionell lösning Flexibilitet Bygger upp kompetens kring gods och avfall Yteffektivt; frigör ytor i gatumiljön Ökad möjlighet till tidsstyrning av transporter lokalt Ökad möjlighet att styra slot-tider (alla kan inte få exakt när man vill) Möjlighet till minskade utsläpp och påverkan på MKN Ökad möjlighet att uppfylla stadens mål och visioner Möjlighet att bidra till nationella och internationella mål och visioner Möjlighet att fungera som ett gott exempel, staden som testarena. Goodwill.</p>	<p>Kundrelationer</p> <p>Staden som facilitator Staden som upphandlande enhet (om lämpligt) Förvaltning med ansvar för det kommunala avfallet behöver avtalsrelation Planmonopol</p> <p>Finns många olika möjliga relationer beroende på upplägg, arbeta vidare med</p>	<p>Kundsegment</p> <p>Boende Fastighetsägare (har boende och verksamheter som kunder) Verksamheter (finns flera olika typer av verksamheter med olika behov)</p> <p>Dela upp i betalande/icke betalande kunder</p>
<p>Kostnader</p> <p>Ej färdig</p>	<p>Intäkter</p> <p>Minskade investeringskostnader för infrastruktur Minskade investeringskostnader för infrastruktur</p> <p>Ej färdig</p>			

		Lindholmsleveransen	Stadsleveransen	Älskade stad			Jönköping	Älvstadsleveransen (planer för framtida lösning)
Plats	Stad	Göteborg	Göteborg	Stockholm	Malmö	Oslo	Jönköping	Göteborg
	Lokal	ÄUAB upplåter mark på Lindholmen utan kostnad	Hyr lokal av ÄUAB i Gullbergsvass	Hyr lokal av Vasakronan (var?)	?	?	?	Gemensamhetsanläggning
	Status lokal	Tillfälligt bygglov tom 2024-05-31	Tillfällig (osäkert om byggnaden kommer att vara kvar i kommande stadsutveckling)	?	?	?	?	Förmodligen temporär → permanent
Organisation	Huvudman	ÄUAB	Innerstaden Göteborg	Vasakronan?	?	?	Jönköpings kommun	Samfällighetsförening/ samverkansorganisation
	Driftentreprenör	Renova Miljö AB	Paketlogistik	Bring + Ragn Sells	?	?	Alwex	Upphandlas
Ekonomi	Finansiärer	Användare	Göteborgs Stad (projektbidrag) + godsdistributörer + reklam	?	?	?	Jönköpings kommun	Fastighetsägare/användare/ reklam/godsdistributörer
	Omsättning per år	~1,5 mkr	?	?	?	?	?	-
Användare	Antal kunder	7	?	?	?	?	?	-
	Verksamheter	JA	JA	JA	JA	JA	JA, enbart kommunens verksamheter	(JA)
	Privatpersoner	NEJ	NEJ	NEJ	NEJ	NEJ	NEJ	(JA)
Tjänsten	Gods	JA	JA	JA	JA	JA	JA	(JA)
	Post	JA	?	?	?	?	?	(JA)
	Hushållsavfall	JA	NEJ?	NEJ	?	?	NEJ	(JA)
	Övriga fraktioner	Kontorspapper Glas Wellpapp Metall Plats Elavfall Matavfall	?	?	?	?	NEJ	-
	Tilläggstjänster	Extra körningar & tömningar Insamling av grovavfall	?	?	?	?	?	-

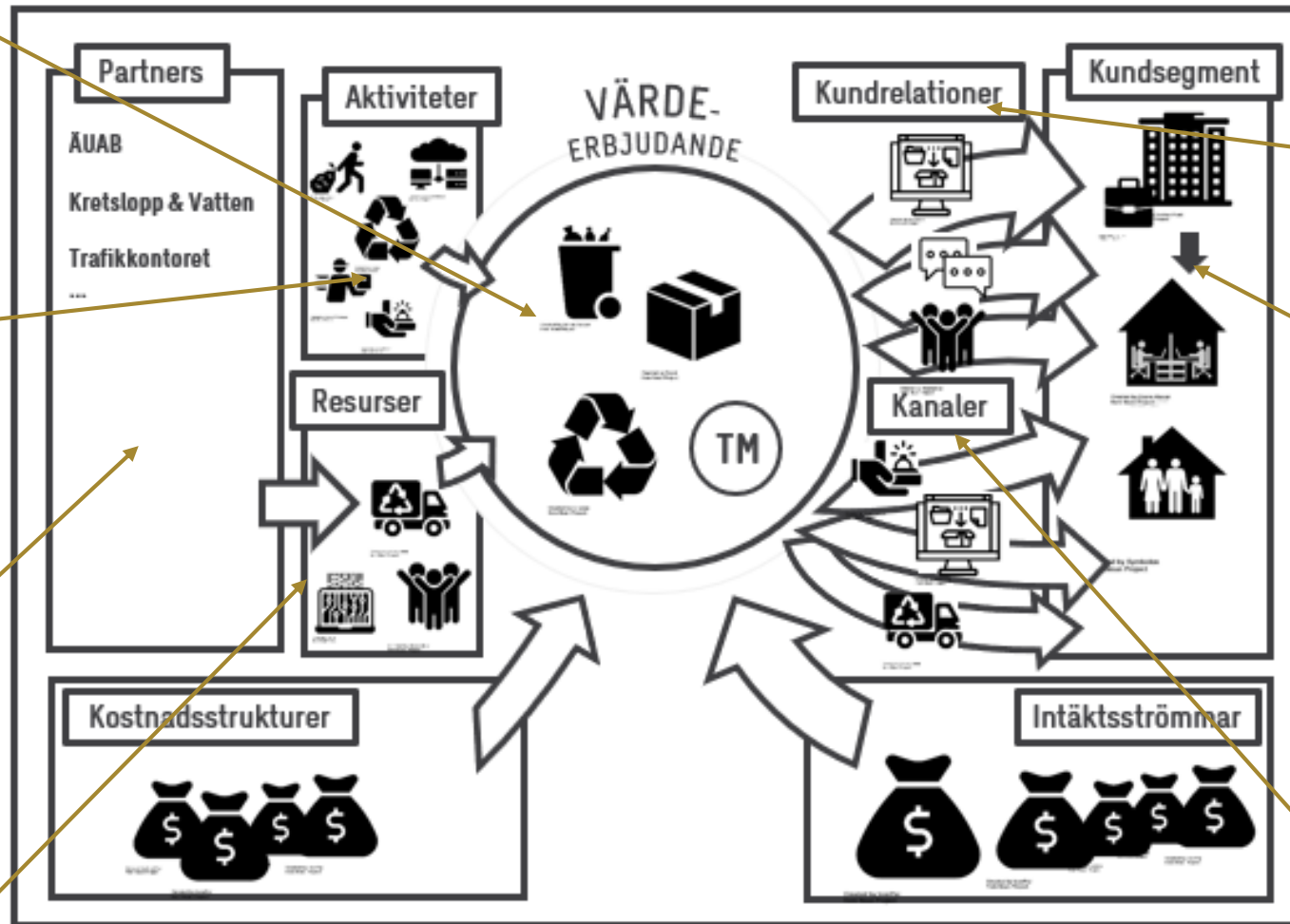
CANVAS MODEL – LINDHOLMSLEVERANSEN

Vilket unikt **värde** skapar ni för era kunder? Vilket kundbehov är det som värdeerbjudandet möter?

Vilka **aktiviteter** behöver ni utföra för att leverera ert värdeerbjudande

Vilka är era viktigaste **partners** för att kunna leverera ert värdeerbjudande?

Vilka **resurser** behöver ni för att leverera ert värdeerbjudande



Vilka **relationer** har ni med era kundsegment?

Vilka är era **kundsegment**?

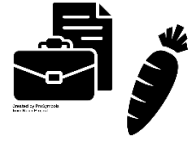
Genom vilka **kanaler** når ni era kunder?



URBANISERING

TRENDER

KLIMATFÖRÄNDRING



POLITISKA
STYRMEDEL

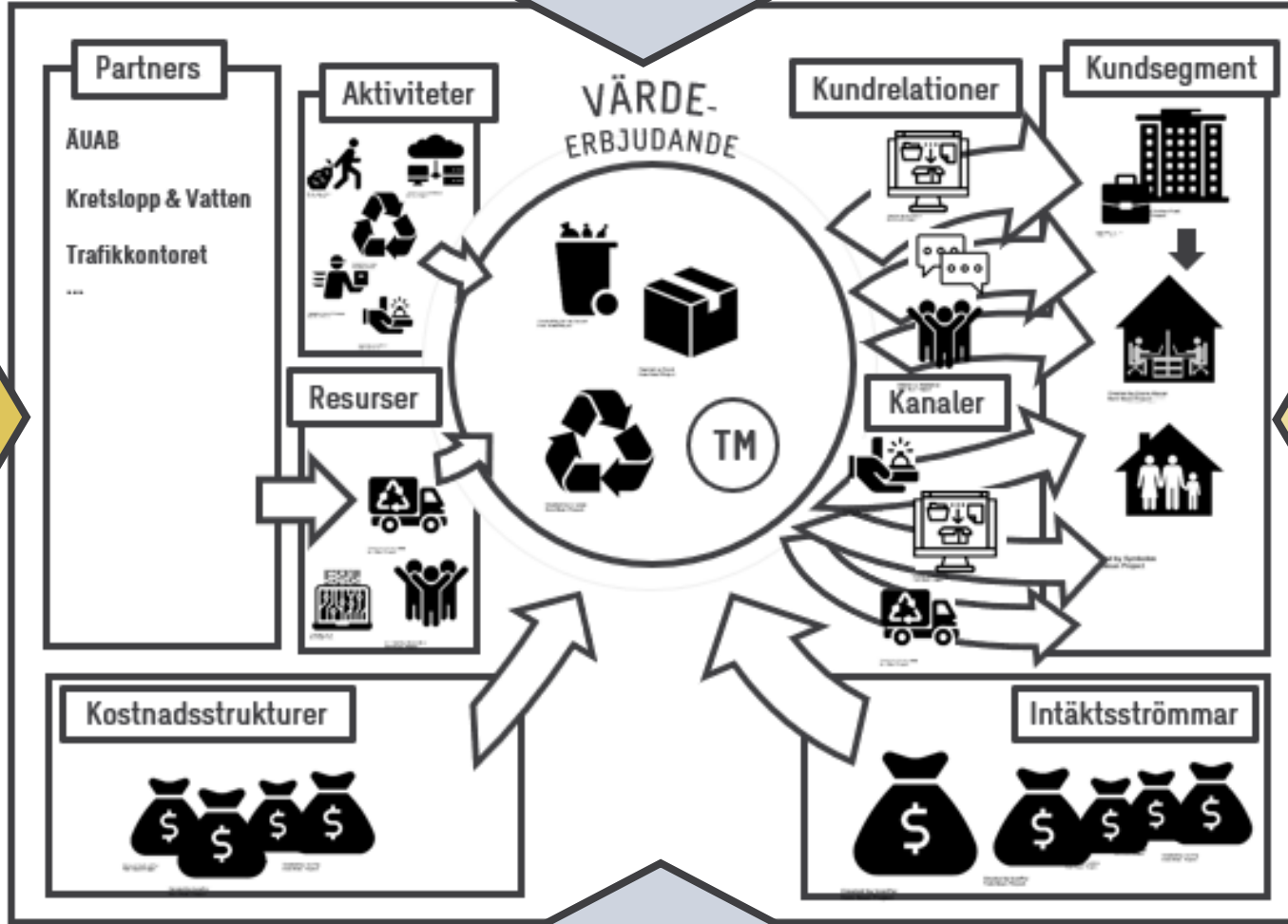


MAKRO
EKONOMISKA
KRAFTER



RESURSBRIST

PRISUTVECKLING



Kundförväntan

MARKNADS
KRAFTER

Sociokulturella faktorer



Beteendeförändring

Fokusområde – Öka det geografiska området och antalet fastigheter (kunder)



Fundera själv en stund



Diskussion i gruppen

Resultat av diskussion:
- **Öka antalet kunder är fokus**



VAD KAN STADEN PÅVERKA?

Workshopövning

Prioritera – Vad är viktigast?

Prickövning









Fundera en stund



Rösta



	POLITISKA STYRMEDEL	MARKNADS KRAFTER	TRENDER	MAKRO EKONOMISKA KRAFTER	ÖVRIGT? 
• Förslag 1		• Förslag 1 	• Förslag 1	• Förslag 1	• Förslag 1 
• Förslag 2		• Förslag 2	• Förslag 2	• Förslag 2	• Förslag 2
• Förslag 3		• Förslag 3	• Förslag 3		• Förslag 3
• Förslag 4		• Förslag 4			• Förslag 4
• Förslag 5		• Förslag 5			
		• Förslag 6			

**POLITISKA
STYRMEDEL**

**MARKNADS
KRAFTER**

TRENDER

**MAKRO
EKONOMISKA
KRAFTER**

ÖVRIGT?

<ul style="list-style-type: none"> Reglera i markanvisning (5) 	<ul style="list-style-type: none"> Staden som förebild, kund i systemet (4) 	<ul style="list-style-type: none"> Koppla till livskvalitet, attraktiva gaturum etc. (1) 	<ul style="list-style-type: none"> Vidarebefordra nuvarande utmaningar kopplade till lagstiftning kring t.ex. avfallshantering och trafikreglering (via t.ex. SKL) (2)
<ul style="list-style-type: none"> Reglera typer av fordon (emissionskrav, vikt) (3) 	<ul style="list-style-type: none"> Jobba bort bilberoende genom fysisk planering (2) 	<ul style="list-style-type: none"> Påverkansarbete för att alla ska se ett värde i den här typen av stadsmiljöer 	
<ul style="list-style-type: none"> Detaljplan/markanvisning (3) 	<ul style="list-style-type: none"> Belysa nytta för att skapa kunder 	<ul style="list-style-type: none"> Belysa trender för att få fram politiska beslut 	
<ul style="list-style-type: none"> Reglering om fordonstyper, tidsfönster för access mm (om ej tomtmark) (3) 	<ul style="list-style-type: none"> Uppmuntra egna hyresgäster att bli kunder. 		
<ul style="list-style-type: none"> Tvinga DP (3) 	<ul style="list-style-type: none"> Demoarena för att illustrera värden... 		
<ul style="list-style-type: none"> Direktiv för kommunens avfallsverksamhet. (3) 			
<ul style="list-style-type: none"> Ev "subventionera" genom hyror för att möjliggöra mikro-terminaler (2) 			<p>Resultat Workshopövning: Vad kan staden påverka samt röstning/prioritering</p>
<ul style="list-style-type: none"> Tvinga i markanvisningar och genomförandeavtal (1) 			
<ul style="list-style-type: none"> Hur staden väljer att utforma stadsrummet (fysiska förutsättningar) (1) 			
<ul style="list-style-type: none"> Uppmuntra egna förvaltningar och bolag att bli kunder. 			
<ul style="list-style-type: none"> "transport-tal" 			

FÖRDJUPA

Workshopövning

Hur kan Staden påverka?

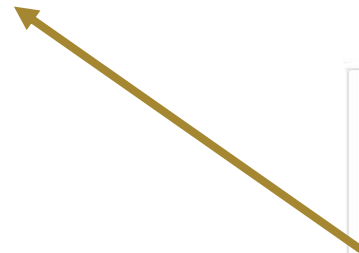
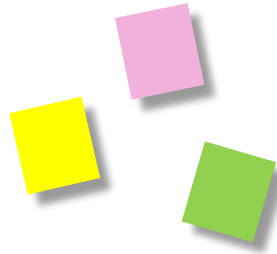
Fördjupning av utvalda områden – De viktigaste.




Fundera -> notera på postits alt. listning



Efterföljande diskussioner



SWECO 				
POLITISKA STYRMEDEL	MARKNADS KRAFTER	TRENDER	MAKRO EKONOMISKA KRAFTER	ÖVRIGT?
• Förslag 1	• Förslag 1 ●	• Förslag 1	• Förslag 1	• Förslag 1 ●
• Förslag 2 ● ●	• Förslag 2	• Förslag 2	• Förslag 2	• Förslag 2
• Förslag 3	• Förslag 3	• Förslag 3		• Förslag 3
• Förslag 4 ● ●	• Förslag 4			
• Förslag 5	• Förslag 5			
	• Förslag 6			

Hur kan Staden påverka?

Resultat för området **Reglera markanvisning**

Postit-lappar från deltagarna:

Gemensamhetsanläggning i DP som tvingande lösning + 0	Avsätt ytor för samlastning från början i nya detaljplaner + 0	Kräva dedicerad yta + 0	Jobba med konsortie + 0	Fordonsstorlek - vilka fordon som får lova att köra in i aktuellt område. Kommunen styr över detta. + 0	Ta med kostnader för samlastningsstationen i markpriset + 0	Få med alla markanvisande aktörer i staden förgemensam syn (FK, ÅU i Göteborg) + 0	Skapa förutsättningar/krav redan i markanvisningen + 0	Reglera tidfönster + 0
Hållbarhetsprogram som avtals + 0	Citylab + 0	Miljözon 3 (striktaste version som staden kan införa). + 0	Det är inte glasklart juridiskt vad staden får göra i Dp/markanvisning, men sluta utreda det mer utan prova! Se det som en test/demo. + 0	Få beslut på att samlastning ska ske inom en specifik DP/område + 0	Om det är staden som vill detta kanske staden också ska genomföra och driva det? + 0	Samlastning måste finnas med i exploateringskalkylen tidigt + 0	Aktiv dialog med fastighetsutvecklare / fastighetsägare om gemensam vision + 0	Var öppen gentemot intresserade exploatörer/fastighetsägare vad staden går i för tankar och försök få dem att förstå poängen. + 0
Inkludera i förfrågningsmaterial till fastighetsutvecklare, be dem beskriva hur lösningen ska fungera + 0	Vägval: frivilligt eller tvingande? Ger olika lösningar + 0	Anpassad infrastruktur, som t.ex. gånggator. + 0	Ha egen beredskap i staden att bilda GA vid behov. + 0	Strategier kring huvudstråk och "bakgator" för att tydliggöra behovet av samlastning eller ej + 0	Jobba både med projekt och långsiktiga processer/program.. + 0	Hur göra när staden inte äger marken, dvs. ingen markanvisning? + 0	Vara tydlig med vad staden kan göra - ekonomiskt, projekt-/processledningsmässigt osv mot exploatörer + 0	

Hur kan Staden påverka?

Resultat för området **Staden som förebild, kund i systemet**

Listning:

<ul style="list-style-type: none"> Skolverksamheterna viktigast att styra 	<ul style="list-style-type: none"> Vara en sammanhållande kraft i frågan i nätverk och dialog mellan intressenter 	<ul style="list-style-type: none"> Alla kommunala verksamheter borde vara knutna till det här – politiskt beslut 	<ul style="list-style-type: none"> Tror inte insälj är det bästa – inom ett område borde alla vara kopplade som krav 	<ul style="list-style-type: none"> Där staden är fastighetsägare i ett område med samlastning bör vi vara med (ÄUAB är en stor aktör på Lindholmen)
<ul style="list-style-type: none"> Information till kommunstyrelsen och bolag som är hyresvärdar – så man bäddar för politiska beslut 	<ul style="list-style-type: none"> Staden enad som stad. Alla förutsättningar och överenskommelser 	<ul style="list-style-type: none"> Jobba med att upphandlande förvaltning/bolag bör vara med om upphandling används som verktyg 	<ul style="list-style-type: none"> Ta fram kommunalt bolag som jobbar explicit med frågan om "Stadens bud" 	<ul style="list-style-type: none"> Staden som hyresvärd ansluta de verksamheter som är relevanta.
<ul style="list-style-type: none"> OM kommunalägd/driven verksamhet kan den inte vara öppen för marknad (viktigt att se över juridik om man gör speciallösningar) 				

Hur kan Staden påverka? Resultat för området **Reglering av fordonstyper (tidsfönster, access, emission, vikt)**

Listning:

<ul style="list-style-type: none"> Tidsfönster viktigast – då kan man hålla gaturummet rent och prydligt övriga tider men ej utestänga större fordon 	<ul style="list-style-type: none"> Fordonslängden – längd på ett fordon (det behöver inte vara samma för bil med släp och enskilt fordon – det kan vara olika – svängradier ur TS-synpunkt och framkomlighet) 	<ul style="list-style-type: none"> Nattleveranser – krav på buller osv. för att undvika störningar. 	<ul style="list-style-type: none"> Upphandlingskrav + Det som vi nämnt tidigare kan man ställa krav på detta? 	<ul style="list-style-type: none"> Lokala trafikföreskrifter. Kan göras men förklaring till varför man reglerar för Nämnd som fattar beslut och de som ska efterleva besluten.
<ul style="list-style-type: none"> Vad är syftet med det man vill uppnå – genom att tydligt beskriva syftet kan man bedriva innovation – är det bullret vi vill åt, eller mindre fordon på gatorna osv.... 	<ul style="list-style-type: none"> Styr inte för tydligt mot vissa typer av fordon utan utifrån syftet. 	<ul style="list-style-type: none"> Vikt kan vara farlig punkt att styra på – vi vill inte ha en infarkt av små fordon som kan öka antalet fordonsrörelser. (mest för gatans begränsningar med axeltryck) 	<ul style="list-style-type: none"> Efterlevnad viktig att få till. - Samarbete polis. - Fysiska (exv. pollare och andra hinder) 	<ul style="list-style-type: none"> Luftkvalitet kan bli ett problem i DP. Om samlastning kan hjälpa till att lösa det finns ett värde där.
<ul style="list-style-type: none"> Helhetsyn – bygg gatorna så den tål den trafik man behöver ha inom området för en optimal hantering 	<ul style="list-style-type: none"> Geofencing? Kan det vara en idé? 	<ul style="list-style-type: none"> Ha med i bakgrunden i befintlig område – ha med sig verksamheterna – diskussion så det inte ställer till stora problem. 		

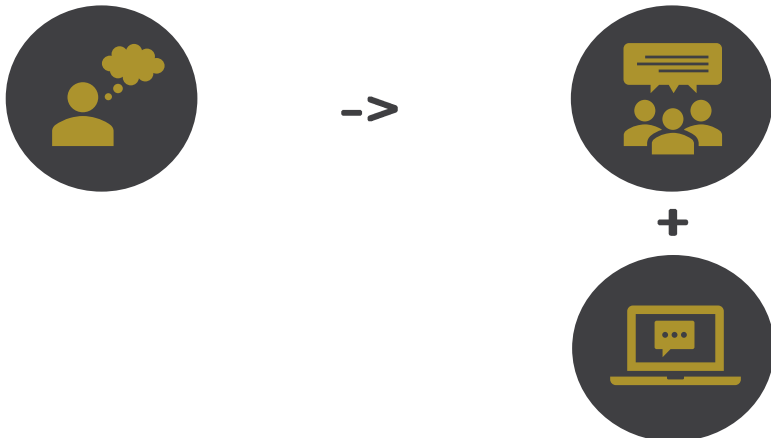
Hur kan Staden påverka? Resultat för området **Arbeta med gestaltning/fysisk planering av stadsrummet**

Listning:

<ul style="list-style-type: none"> • Arbeta med gatumiljöer som gångfartsgator och cykelfartsgator. Blandade gatumiljöer (Shared space) • Inreda gaturummet – på Campusområdet Lindholmen fanns stor kala ytor. Bra att ha med en plan där. Kan uppstå ytor som blir tomma/otrygga... 	<ul style="list-style-type: none"> • Strategi för innehåll i en planerad stadsdel. Vilka gator ska fungera för vad -> smart struktur och lösning för logistiken (huvudgator, bakgator m.m.) • Naturlig angöringspunkt till området. 	<ul style="list-style-type: none"> • Plats för gods och avfall in och ut ur husen på ett smart sätt. 	<ul style="list-style-type: none"> • Hur är det med att planera in logistikytorna (yta för samlastningen). Det behöver finnas med – Förståelsen för möjligheterna behöver finnas så att planeringen inte utesluter denna typ av verksamheter, 	<ul style="list-style-type: none"> • 7000 kvm behövs för Frihamnen för en fullt utbyggd Frihamn! Man kan välja stora ytor eller mindre ytor och bygga in i fastigheter (traditionell eller nytänkande)
<ul style="list-style-type: none"> • Få med i exploateringskalkyler – annars kommer det som överraskningar som inte finns pengar till senare – både till resurser att jobba med frågan, till gestaltning och tjänsten, 	<ul style="list-style-type: none"> • Det hade varit intressant om arbetet nu hade kommit fram till nyckeltal för samlastningstjänster utifrån olika aspekter som ytor, ... (Finns en ansats till det i ett arbete som Jonas Hed varit med och tagit fram – kan ni fått titta på hälsar Peter Årnes) 			

Utcheckning

- Vad är din känsla nu?
- Vad förväntar du dig att det står i vår summering utifrån det ni diskuterat under workshopen?
- Vad är dina förväntningar på det fortsatt arbetet inom Dencity kopplat till affärsutveckling av samlastningstjänster?



Medskick:

- Bra uppstyrt och bra att det kommer på pränt.
- Affärsmodeller i det här sammanhanget handlar om stadens arbete med att skapa förutsättningar genom fysisk planering, trafikregleringar och som kund.
- En bra workshop för att inte vara fysisk. Väl genomfört. Svårt att hitta hur det kan vara möjligt att skala upp på ett genomförbart sätt. Men tanken är god. Det är inget som säger att det kommer vara fyra gånger dyrare än konventionell. Så blev det här.
- Bra workshopverktyg som fungerade bra i det digitala formatet. Ser fram emot en sammanfattning som kan tas vidare till ett material som andra städer kan ta till sig för att förstå syftet med samlastning och vilka möjligheter de själva har
- Bra och väl fungerande workshopformat, och det känns som att det som kommit fram kan bidra till en bättre beskrivning, och grund för utveckling av verksamheten. Viktigt att beakta att komplexiteten snabbt ökar med fler aktörer, och fler typer av aktörer för verksamheter med upplägg/setup som Lindholmsleveransen.
- Jag önskar fortsatt fördjupning i hur vi hanterar kostnader i samband med samlastningsanläggningen, som ett exempel. Sedan behöver frågan om det är så att A står för investeringen medan B får nyttan, hur ska finansiering gå till?
- Bra upplägg - tiden gick fort men vi hann prata igenom allt ordentligt! Gillade IdeaBoardz, enkel att använda på distans så här. Hoppas att det funkar att summera diskussionerna :)
- Bra uppstyrt idag! Jag har förhoppningar om att så småningom ha en del "nyckeltal" att ta med i planeringen, exempelvis utrymme för logistikytor som ska vara stadsdelsnära - för att få en välfungerande samlastning. Tar också med mig komplexitet och olika förutsättningar på olika platser - ibland kanske regleringar räcker för att uppnå målen vi vill nå, samlastning likt den i Lindholmen är inte nödvändigtvis rätt väg att gå på en annan plats.

SWECO

