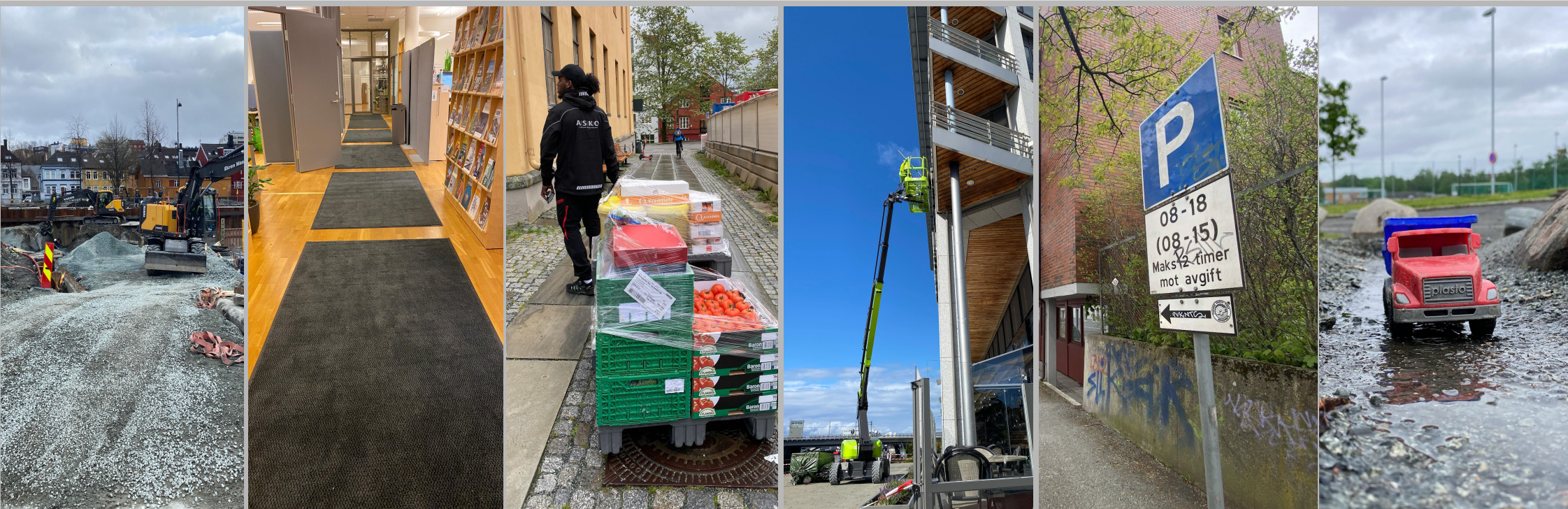




TRONDHEIM KOMMUNE
Tråanten tjeelte



Strategi for bylogistikk og tjenestemobilitet 2026-2032

Vedtatt av bystyret i Trondheim 27.08.26.

PS-sak 183/2026

Forord

En effektiv og grønn logistikk for fremtidens Trondheim

Trondheim skal være en næringsvennlig kommune som legger til rette for grønn vekst og konkurransekraft. For at byen vår skal fungere – for butikkene, håndverkerne og innbyggerne – er vi helt avhengige av at vare- og nyttetransporten kommer frem. Samtidig har byrådet satt seg et klart mål om at Trondheim skal bli klimanøytral innen 2030. Strategien er vårt verktøy for å forene behovet for effektiv næringstransport og innovasjon med nødvendige kutt i utslipp og bedring av bymiljøet.

I Leangen-erklæringen er vi tydelige på at vi skal utarbeide en plan for bylogistikk som sikrer god og effektiv varelevering. En by med mindre logistikkbehov og mer effektiv ressursbruk er også en by med lavere energibruk. For å få til dette, må vi sikre forutsigbare rammebetingelser for næringslivet, blant annet ved å legge til rette for at varetransporten får tilgang til effektiv ladeinfrastruktur.

Kommunen skal gå foran som et godt eksempel. Vi skal bruke vår innkjøpsmakt strategisk for å stimulere til grønn omstilling og innovasjon i leverandørmarkedet. Gjennom innovative anskaffelser vil vi etterspørre utslippsfrie løsninger.

Vi tar også grep om den overordnede infrastrukturen. Arbeidet med ny godsterminal er avgjørende for å frigjøre Brattøra til byutvikling og effektivisere godshåndteringen i regionen. Ved å redusere personbiltrafikken i tråd med bystyrets mål, frigjør vi også veikapasitet til den næringstransporten som faktisk er nødvendig for at byen skal gå rundt.

Denne strategien er en invitasjon til et tett samarbeid med næringslivet. Sammen skal vi skape en by som er både effektiv for næringsdrivende og trivelig for folk.

Lasse A. Karlsen
Byråd for miljø, næring og samferdsel

24.02.26



Bylogistikk i Trondheim

Forord

Bakgrunn og innramming

- Definisjon bylogistikk
- Oppgaver i byen
- Hvorfor strategi for bylogistikk?
- Kunnskapsgrunnlag

Motivasjon og hensikt

- Noen hovedtrender
- Utfordringer
- Kommunens rolle
- En involverende strategiprosess
- Kunnskapsgrunnlag
- Vår første strategi for bylogistikk

Forslag til rammer for perioden 2026-2032

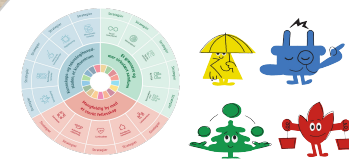
- Overordnet mål
- Strategisk grep: Unngå, flytte og forbedre
- Fire innsatsområder
- Gjennomgående prioriteringer

Veien videre

Protokoll fra møte i Trondheim bystyre 27.08.26



Hub Foto: Astrid Bjørgen



Bakgrunn og innramming

Definisjon bylogistikk

Bylogistikk og tjenstemobilitet er i dette arbeidet definert som all transport av varer, utstyr og tjenester til, fra, innen og gjennom byen, og det som påvirker denne transporten. Kort sagt alt annet enn persontransport.

Oppgaver i byen

En rekke ulike oppgaver utføres i byområdet dag og natt, året rundt. I tillegg til at store lastebiler og varebiler skal frem med varer, skal også håndverkere løse oppgaver på daglig basis. Hjemmetjenesten skal rundt til brukerne sine. Anleggstrafikken skal frem med byggematerialer og ut igjen med masser fra byggeplassen. Avfall skal fraktes. Post og pakker skal leveres, og stadig flere skal ha levert pakker og mat på døra.

Hvordan disse oppgavene løses har stor økonomisk betydning, påvirker næringsliv, klimagassutslipp og hvorvidt vi opplever Trondheim som en attraktiv by å bo i, arbeid i og besøke.

Hvorfor strategi for bylogistikk?

Byer over hele verden står overfor stadig større utfordringer knyttet til urban varetransport. I Trondheim, som i mange andre byer, bidrar vareleveranser til trengsel i sentrum, slitasje på infrastrukturen og konflikter med andre transportformer og arealbruk. I Trondheim bidro utslipp fra tunge kjøretøy og varebiler med ca 14% av alle utslippene i 2023. Samtidig er byene

i endring. I tillegg til tradisjonell varehandel blir det mer opplevelsessbaserte næringer. Økte driftskostnader setter samtidig lønnsomhet under press. For å sikre overlevelse tvinger dette frem nye forretningsmodeller. Trondheim har en ambisjon om å være en næringsvennlig kommune med gode rammevilkår for næring, forskning, innovasjon, næringsetablering og omstilling.

Bystyret har bestilt plan for bylogistikk for hele Trondheim. Bakgrunnen er store ambisjoner både innenfor næringsutvikling, innovasjon og klima, samtidig som økt næringstransport påvirker trafiksikkerhet og vår opplevelse av Trondheim.

Kunnskapsgrunnlag

Som supplement til kunnskap om bylogistikk fra miljøer nasjonalt, nordisk og europeisk har vi gjennomført en lokal prosess for å sammenstille kunnskap for Trondheim. Statusbeskrivelsen følger som vedlegg til strategidokumentet.

[Lenker til annet kunnskapsgrunnlag](#)
[Sustainable Urban Logistics Plans in Norway](#)
(NORSULP 2016-2019)
[Nasjonal transportplan 2022-2033/Bylogistikk](#)
(2018)
[Omstilling til lavutslipp- veivalg for klimapolitikken mot 2050](#) (2023)
[Sustainable urban logistics planning \(SULP\)](#),
[Expert group on urban mobility subgroup 4](#)
(2024)



Motivasjon og hensikt

Noen hovedtrender

Fram mot 2050 forventer Trondheim en økning på 35 000 innbyggere, samtidig som andelen eldre øker. Parallelt legges det til rette for å videreutvikle bydelene med attraktive sentrum for et lokalt byliv.

De siste femti årene har forbruket vårt mer enn tredoblet seg. I hvor stor grad denne veksten vil fortsette og hvordan den vil påvirke varelogistikken i byområdet er usikkert. Forbrukeradferden vår er i endring. En økende andel bestiller varer og tjenester på nett, ofte hjemlevering, men i økende grad med levering til pakkebokser. Skal utfordringene knyttet til klima og natur tas på alvor, må ikke bare forbruket vårt reduseres, men også måten forbruket vårt distribueres på.

Utfordring

Å finne nye løsninger på kjente problemer er utfordrende, men nødvendig å løse for å lykkes med den grønne omstillingen. For å endre vaner og bidra til en tryggere by må vi innenfor bylogistikken, blant annet se nærmere på våre fysiske logistikk-løsninger som vareleveringslommer og organisering av varemottakene. For å gjøre det mer effektivt må vi se på innkjøpsrutiner og krav som stilles når vi gjør anskaffelser. Gratis eller svært lave transportkostnader tar vekk insentivene til å velge mer miljøvennlige alternativer og fører til økt transport. Dette er utfordringer som må adresseres for å bidra til en tryggere by, større effektivitet for næringsliv og offentlige aktører, og mindre utslipp.

Utfordringene gjelder næringslivet, kommunen og andre offentlige aktører. For å få en best mulig

oversikt over status og utfordringer er det, i samarbeid med en næringslivsgruppe, utarbeidet en statusbeskrivelse som gir oversikt og innblikk i områder innenfor bylogistikken i Trondheim.

Kommunens rolle

Som planmyndighet bestemmer kommunen avstander mellom funksjoner og dermed transportomfang og utslipp. Planmyndighetens krav om nye parkeringsplasser i utbyggingsområder har stor innvirkning på parkeringsmulighetene for håndverkere og hjemmetjenestene. Det nye nå, jfr. nylig vedtatt arealdel, er at det skal lages mobilitetsutredninger til nye reguleringsplaner hvor det er anbefalt at vare- og nyttetransporten skal beskrives.

For eksisterende infrastruktur så kan kommunen til en viss grad bestemme hvordan denne kan brukes gjennom skilting, tilgang til kollektivfelt, tidsbegrensninger til gater ved levering.

En annen viktig rolle kommunen har er som tilrettelegger og samfunnsutvikler. Kommunen kan ta initiativ til arenaer og møteplasser mellom private og offentlige aktører for å utvikle nye løsninger som er bra for bysamfunnet.

*Byråd for miljø, næring og samferdsel Aurora Meland Winger ønsker velkommen på seminar om effektiv og grønn bylogistikk, tema innkjøpsmakt og varelevering i mars 2025.
Foto: Trondheim kommune.*



En involverende strategiprosess

I arbeidsprosessen med strategien har det vært flere møter med næringsaktører hvor relevante tema har vært presentert og drøftet:

- seminar om innkjøpsmakt og varelevering
- seminar om vare- og nyttetransport
- fire arbeidsmøter med ressursgruppe for bylogistikk (bestående av NHO Logistikk og transport, Håndverkerforeningen i Trondheim, Norges lastebileierforbund, Leverandørenes utvikling- og kompetansesenter, Næringsforeningen i Trondheim og entreprenørforeningen bygg og anlegg)
- deltakelse på møter i forbindelse med høring av samferdselsplanen
- deltatt på årsmøte for NHO Logistikk og transport Trøndelag
- presentert planforslag til regionalt planforum i Trøndelag
- det er opprettet en egen nettside for bylogistikk: [bylogistikktrondheim](https://bylogistikktrondheim.no)



Kunnskapsgrunnlag

Som nevnt foran er det, som supplement til kunnskap om bylogistikk fra nasjonalt, nordisk og europeisk hold, gjennomført en lokal prosess for å sammenstille kunnskap for Trondheim.

Informasjonen er hentet inn både ved hjelp av den eksterne ressursgruppen og interne ressurser i kommunen. I tillegg har Sintef, Trøndelag fylkeskommune og Trondheim havn bidratt.

Statusbeskrivelse

*Vedlegg til strategidokumentet.
Et kunnskapsgrunnlag til strategien.*

**Strategi for
bylogistikk og
tjenestemobilitet
2026-2032**

*Dette dokumentet.
Gir retning for arbeidet mot 2032 og rammer for tiltakslisten.*

Behov for å revidere strategien vurderes av bystyret i forbindelse med behandling av ny kommunal planstrategi i 2028.

Tiltaksliste

*Vedlegg til strategidokumentet.
Revideres årlig i forbindelse med klimabudsjett og handlings- og økonomiplan.*

Vår første strategi for bylogistikk og tjenestemobilitet

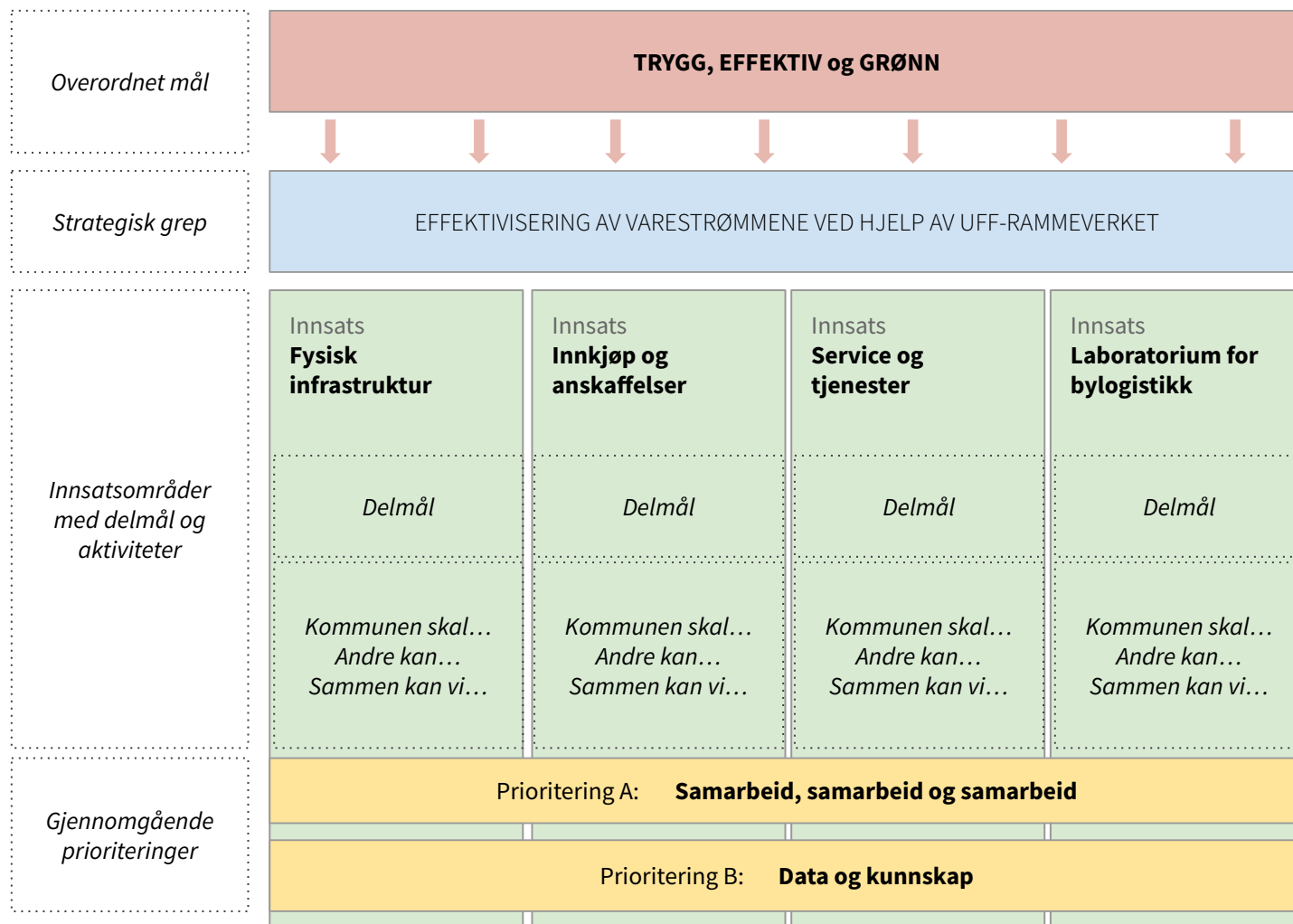
Det er få kommuner i Norge som har utarbeidet planer eller strategier for bylogistikk og tjenestemobilitet. På forskningsfronten er det imidlertid gjort mye arbeid, og gjennom forskningsprosjektet NORSULP er det laget en veileder for hva en bylogistikkplan i en kommune kan være og hvordan den bør utarbeides. Denne veilederen har vært svært nyttig i dette strategiarbeidet.

Figuren til venstre gir oversikt over dokumentene som inngår i planarbeidet.

Bildene er fra to seminarer som ble avholdt våren 2025 hvor tema var innkjøp og fysisk infrastruktur for vare- og nyttetransport. Foto: Trondheim kommune.



Forslag til rammer for perioden 2026-2032

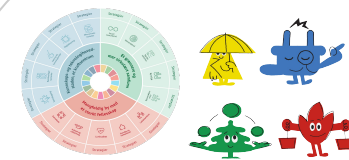


Rammer for videre arbeid med bylogistikk fram mot 2032 er illustrert i figuren. De påfølgende sidene utdyper og gir innhold til overordnet mål, strategiske grep, innsatsområder og gjennomgående prioriteringer.

Målene om en trygg, effektiv og grønn bylogistikk følger opp Trondheimsløftet, kommunens samfunnsplan og Klimaløftene, kommunens plan for energi og klima. Målene er et uttrykk på hvilken effekt som er ønskelig for arbeidet med bylogistikk.

Det strategiske grepet er å legge vekt på UFF-rammeverket. Rammeverket viser hvordan omstillingen til et lavutslippsamfunn kan foregå, og bygger på arbeid gjort av FNs klimapanel.

Kommunens roller er lagt til grunn som utgangspunkt for de fire innsatsområdene. Videre er det innenfor hvert av innsatsområdene foreslått aktiviteter for handlingsrommet kommunen har innenfor de ulike rollene, samtidig som det pekes muligheter og handlingsrom andre aktører kan ha. For å lykkes med å finne fram til relevante og gode tiltak er samarbeid mellom ulike aktører, privat og offentlig, avgjørende.



Overordnet mål

Vi følger opp Trondheimsløftet, Klimaløftene og Handlingsprogram for bærekraftig verdiskaping med følgende mål fram mot 2030 for vårt arbeid med bylogistikk: **Trygg, effektiv og grønn.**

TRYGG

For å bidra til en attraktiv storby er det en forutsetning at bylogistikken i 2030 oppleves som trygg og trafiksikker. Dette får vi til ved å

1. ha nulltoleranse for ulykker i forbindelse med transport, adkomst, lasting og lossing av varer og tjenester, ved at ulykker rapporteres og avvik lukkes
2. ha god oversikt over områder som kan ha trafiksikkerhetsmessige utfordringer slik at disse kan fjernes/ryddes opp i
3. bidra til gode HMS-vilkår for sjåfører ved å legge til rette effektive og gode laste- og lossesituasjoner
4. arbeide for å redusere antall kjørte kilometer for vare- og tjenesteleveringer for å redusere støy- og støvplager, og antall biler på veiene

Måleindikator TRYGG

- antall ulykker hvor vare- og nyttetransporten er involvert (ulykkesstatistikk, Statens vegvesen)

EFFEKTIV

For å styrke oss som en næringsvennlig kommune, vil vi satse på smart arealbruk og innovativ teknologi som i 2030 har effektivisert vare- og nyttetransporten. Dette får vi til ved å

1. samarbeide med ulike aktører om å få bedre kunnskap om utfordringer og løsninger for større effektivitet ved transport av ulike type varer, herunder leveringskostnader
2. utnytte lastekapasiteten bedre, redusere leveringsfrekvensen og antall leveranser og stopp
3. arbeide for gode og effektive varemottak både for de som leverer og de som mottar varer og tjenester
4. utforske nye teknologiske løsninger som kan effektivisere bylogistikken og som samtidig bidrar til en mer effektiv arealbruk

Måleindikator EFFEKTIV

- tonn pr km /kubikk pr km /antall stopp (tall fra bransjen)

GRØNN

For å styrke den grønne konkurransekraften skal vare- og nyttetransporten i 2030 være utslippsfri. Dette får vi til ved å

1. vurdere ulike bruksfordeler til aktører som er tidlig ute med å gjøre bylogistikken mer effektiv og grønn
2. stille miljøkrav når kommunen gjør innkjøp og anskaffelser
3. arbeide for å redusere klimagassutslipp i forbindelse med transport av varer og tjenester, med mål om å gjøre bylogistikken utslippsfri
4. bruke eksisterende infrastruktur framfor å bygge nytt og at funksjoner knyttet til bylogistikk lokaliseres ut fra prinsippet om rett virkesomhet på rett sted

Måleindikator GRØNN

- klimagassutslipp fra vare- og nyttetransporten (Miljødirektoratet)

Strategisk grep

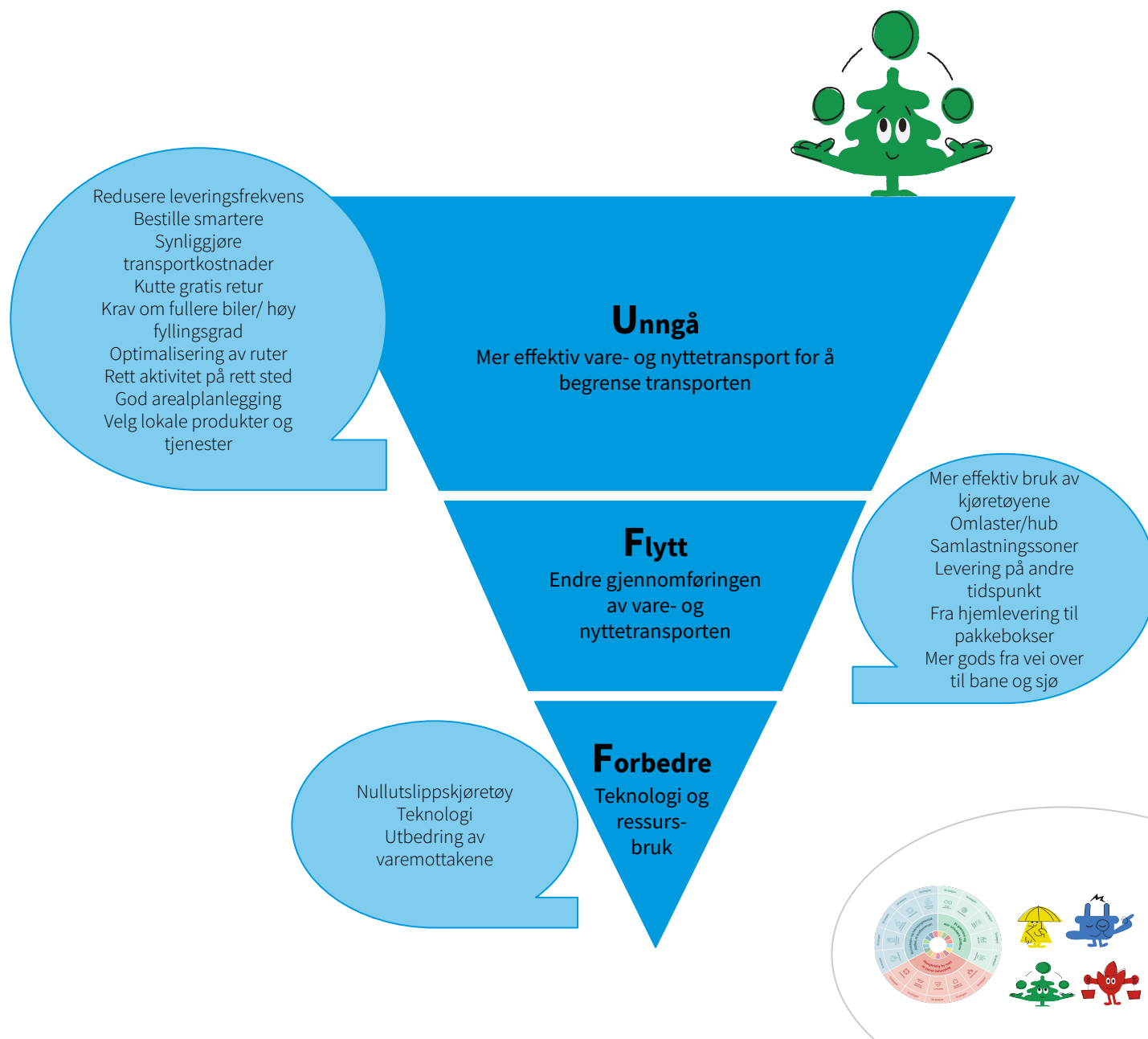
UFF-rammeverket

Unngå, flytte og forbedre (UFF)

Figuren viser eksempler på tiltak for bylogistikk etter rammeverket: unngå, flytte og forbedre (UFF). Rammeverket viser hvordan omstillingen til et lavutslippsamfunn kan foregå, og bygger på arbeid gjort av FNs klimapanel. Rammeverket legges til grunn for arbeidet med bylogistikk i Trondheim.

Unngå, flytte og forbedre bygger på at man så langt det er mulig skal unngå aktiviteten eller handlingen som gir utslipp. Dette kan for eksempel være å reise mindre med fly eller ikke bygge ned natur. Hvis dette ikke er mulig, skal man flytte aktiviteten, det vil si endre måten den blir gjennomført på. Et eksempel kan være å frakte gods på tog framfor bil. Dersom det hverken er mulig å unngå eller flytte, skal man forbedre. Dette dreier seg ofte om teknologiforbedringer eller mer effektiv ressursbruk, og kan være å bruke elbiler i stedet for en biler som går på fossilt drivstoff.

Tiltak for å unngå utslipp har høyest prioritet, og bør være utgangspunktet for alle vurderinger av tiltak. Det vil være nødvendig å gjennomføre alle typer tiltak, men **rammeverket angir en prioritering og retning for utforming av både mer overordnet politikk og enkelttiltak.** Rammeverket vil utformes eller bety litt ulike ting for ulike deler av samfunnet, men kan tilpasses alle sektorer, blant annet bylogistikk og tjenstemobilitet.



Innsatsområde
fysisk infrastruktur

Med fysisk infrastruktur menes

- Jernbane og godsterminal
- Havner
- Samlastere, logistikkentraller o.l
- Håndtverkerhubber
- Ladeinfrastruktur og energistasjoner
- Veier og skilt
- Pakkebokser
- Arealer til ulike funksjoner for bylogistikk
- Parkering og adkomst

og det som påvirker **bruken** av denne infrastrukturen, som for eksempel plan- og byggesaksbehandlingen.

Utfordringer

Fysisk infrastruktur med funksjoner knyttet til import og eksport til/fra Trondheim og Trondheimsregionen må ha gode velfungerende løsninger for byområdet som helhet, og være tilpasset ønsket byutvikling, jfr nylig vedtatt kommuneplanens arealdel og byutviklingsstrategi mot 2050. Vi skal videreutvikle og effektivisere denne infrastrukturen i samarbeid med eierne av den.

Vegnettet i Trondheim er fordelt mellom tre eiere: kommunen, fylkeskommunen og staten. Dette gir utfordringer for utbygging, drift og vedlikehold av vegnettet.

I de mest urbane situasjonene er det mange brukerinteresser, og det skal finnes rom for ulike typer funksjoner for bylogistikken, samtidig skal det

være trygt for myke trafikanter å ferdes. Varemottak må utformes hensiktsmessig - både ved nybygging, og ved gjenbruk. Gode parkeringsløsninger for service- og tjenesteleverandørene som hjemmetjenester og håndverkere, skal også ivretas.

At veiene brukes i så stor grad gir både slitasje og behov for oppgraderinger i tråd med både økt næringstransport og utvikling av kjøretøyene. Pågående byutvikling på Nyhavna medfører at bedrifter må flytte og byhavna sin rolle må drøftes og avklares.

Selv om gjeldende NTP har satt av midler til godsterminal i Trondheimsområdet i siste del av NTP-perioden, er arbeidet med ny godsterminal ikke satt i gang. Trondheim kommune har imidlertid sikret areal både på Heggstadmoen og Torgård. Sammen med etablering av ny godsterminal styrker planlagt anlegg for karbonfangst på Tiller behovet for utbedring av veginfrastrukturen sør i Trondheim. Hovedvegnettet spiller en viktig rolle med å bidra til effektive forbindelser mellom de ulike godsfunksjonene (havn, godsterminal og samlastere).

Stor byggeaktivitet og høye klimaambisjoner gjør at det er behov for arealer for mellomlagring av masser nært der byggeprosjektene pågår, samtidig som areal er en knapphetsressurs. For bygg- og anleggsbransjen i Trondheim er en velfungerende havn også viktig.



Innsatsområde fysisk infrastruktur

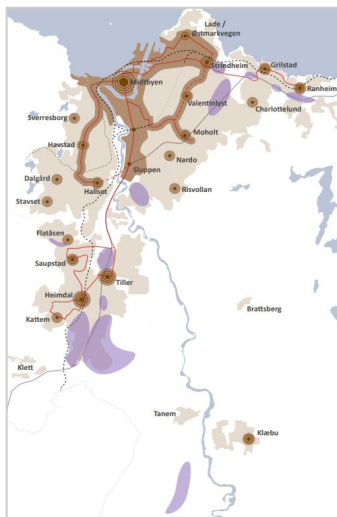
Delmål

I 2032 har vi utviklet en fysisk infrastruktur for bylogistikk som er trygg for folk å ferdes i, grønn for god samfunnsutvikling og effektiv for næringsliv og brukere, og i tråd med ønsket byutvikling.

Med dette mener vi

1. at vi skal videreutvikle og effektivisere infrastrukturen i samarbeid med eierne av den, og bidra til at den blir oversiktlig og lett å orientere seg i vare- og nytte transportørene
2. at sambruk av infrastruktur der det er mulig alltid skal vurderes (eks el-lastebiler i kollektivfeltet, lading, tidsstyring, omlastningssentraler og pakkebokser)
3. at gjenbruk av fysisk infrastruktur skal prioriteres foran etablering av ny, være behovsvurdert og flere alternativer skal vurderes dersom ny ikke kan unngås. Arealnøytralitet.

Trondheim mot 2050, jfr. vedtatt byutviklingsstrategi



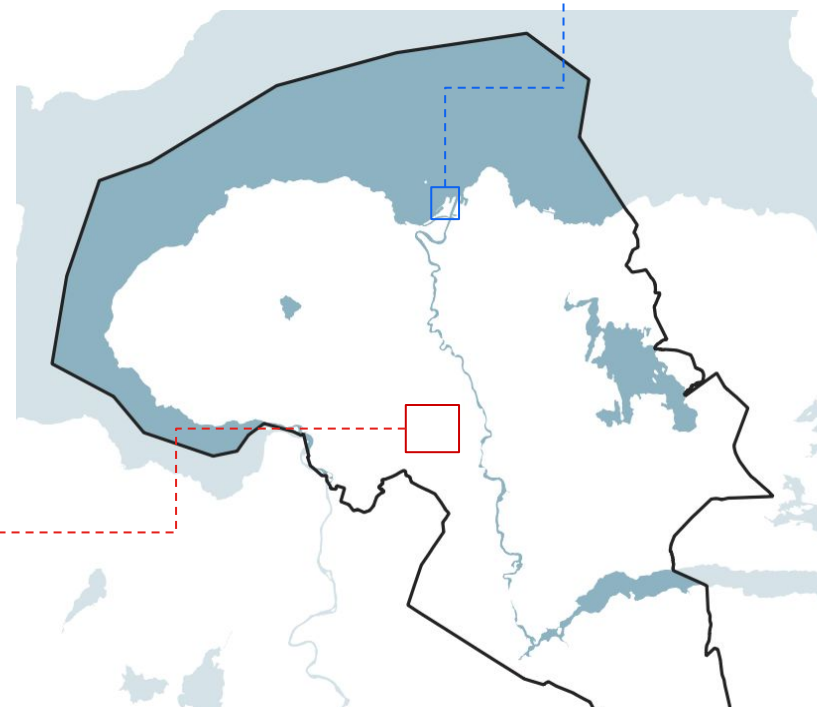
Alle aktiviteter under *kommunen skal*, er nummerert fortløpende og ikke i prioritert rekkefølge. Prioriteringen framgår av årlige tiltakslistene.

Når det gjelder utvikling av løsninger for bylogistikk sør i Trondheim, **skal kommunen**

1. utrede muligheter for en effektiv godsterminal med gode forbindelser til samlastere og havnefunksjoner
2. arbeide for utbedring av vegsystem for god adkomst til samlastere med gode forbindelser mellom ny godsterminal, samlastere og havneområdet nord i byen
3. jobbe for fyllstasjoner for biogass og hydrogen, og lade- og hvileområde for langtransport
4. bidra til å sikre nødvendig infrastruktur i forbindelse med nytt anlegg for karbonfangst på Heimdal
5. utarbeide kommunedelplan for næringsareal

Når det gjelder utvikling av løsninger for bylogistikk på havnene i Trondheim, **skal kommunen**

6. sikre god samvirke mellom gods- og varetransport på sjø, bane og veg, og bidra til tilstrekkelig kapasitet på hovedvegnettet for gods- og varetransport, herunder Nordre avlastningsvei og med at av- og påkjøringsramper for havn prioriteres
7. legge til rette for langsiktig utvikling av havnefunksjoner og endringer som muliggjør miljøvennlige og gode logistikk-løsninger for by og region
8. stille krav om arealeffektive havnearealer, og hvor lade- og fyllemuligheter for fossilfrie energibærere for store skip og veitransport videreutvikles
9. arbeide for å finne næringsarealer for de bedriftene som må flytte grunnet byutvikling etter prinsippet om rett virksomhet på rett sted
10. bidra til utvikling av kommunens havner basert på byens behov for havnefunksjoner, herunder funksjoner knyttet til massehub, spesialgods og avfallsfraksjoner



Innsatsområde fysisk infrastruktur



Foto: Trondheim kommune/Tømmervold

Kommunen skal

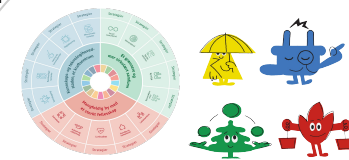
11. sikre gode løsninger for bylogistikk i byutviklingsprosjekter gjennom reguleringsplanlegging og byggesaker
12. sikre gode løsninger for bylogistikk i planlegging og gjennomføring av gateprosjekter i midtbyen og i lokale sentrum.
13. legge til rette for etablering av energistasjoner som tilbyr utslippsfrie energibærere og biogass, herunder prioritere arealbehov i nærheten av hovedfartsveier
14. legge til rette for deling av ladeinfrastruktur, lading når det er kapasitet på nettet (smart lading) og arbeide for økt effektbehov
15. vurdere tilskuddsordninger som stimulerer grønn omstilling og større grad av effektivitet
16. arbeide for å omklassifisere fylkesvegene til kommunale veger
17. utrede og prøve ut logistikkentral for Trondheim kommune som organisasjon i samarbeid med andre offentlige aktører og privat næringsliv
18. utvikle retningslinjer for lokalisering, utforming og bruk av pakkebokser
19. påvirke virkemidler for å kunne stimulere til økt bruk av nullutslippskjøretøy i bylogistikken - herunder bruksfordeler (tilgang til kollektivfelt, fritak i bomring, o.l) og bruk av ulike soner
20. jobbe for å sikre arealer for mellomlagring og bearbeiding for ombruk (hub for masser)
21. der det er hensiktsmessig, ta initiativ til å vurdere bruk av ulike former for soner i forbindelse med varedistribusjon
22. aktørene fra næringene, inkludert LO, inviteres til Forum for bylogistikk og tjenestemobilitet for å ivareta tilstrekkelig taxiholdplasser og lasteplasser for næringskjøretøy i Midtbyen.

Andre kan

- dele ladeinfrastruktur med hverandre
- samarbeide om hub/bygg/lager/kjølelager
- fremme bruken av pakkebokser, post i butikk og lignende framfor hjemlevering
- samordne leveringsdager for varer for å redusere antall kjøretøy og kjørte kilometer der det er hensiktsmessig, for eksempel på kjøpesenter, kontorbygg og lignende.

Sammen kan vi

- redusere transportomfanget og bidra til bedre byliv og mindre utslipp, ved å prøve ut en samlastningssone for varelevering
- utvikle forretningsmodeller for bruk av samlaster/logistikkentral/ mobilitetshus
- undersøke hvordan data fra private aktører kan brukes i byplanleggingen for å undersøke om vareleveringen kan bli mer effektiv og lønnsom
- sammen med Trondheim Havn sikre ei god sentrumshavn for byen
- for å redusere transportarbeid i forbindelse med massetransport innenfor bygg og anlegg, sikre arealer for mellomlagring
- teste ut nye administrasjonssystemer for blant annet å kunne kontrollere effektopper slik at det potensielt kan bli økonomisk lønnsomt



Innsatsområde

innkjøp og anskaffelser

Med innkjøp og anskaffelser menes her de kommunale

- anskaffelsene og innkjøpene
- rutiner og bestilleradferd i forbindelse med våre anskaffelser og innkjøp,
- og måten disse påvirker bylogistikken på

Trondheim kommune ønsker å tilrettelegge for markedsomstilling for å nå våre mål, jfr samfunnsplanen Trondheimsloftet. Det kommunen gjør kan gi inspirasjon til både offentlige og private aktører.

Utfordringer

Omstilling er krevende. Det å endre måten vi har tenkt, planlagt og gjennomført våre anskaffelser og innkjøp på er omstendelig, tar tid og krever kompetanse på markedene vi benytter oss av. Dette gjelder både for kommunen, bedrifter, organisasjoner og andre offentlige aktører.

Anskaffelsesstrategien, som er kommunens ledesnor som brukes ved anskaffelser, skal også bidra til å stimulere lokalt næringsliv til å levere varer, produkter og tjenester i tråd med målsettinger kommunen har blant annet i Trondheimsloftet.

Det er behov for utstrakt bruk av markedsdialoger. Kompetanse må innhentes, deles og utvikles i fellesskap. Nettverk av kompetanse muliggjør felles

refleksjon over tid. Det kan også være behov for opplæring av markedsaktører i forbindelse med samarbeid med det offentlige.

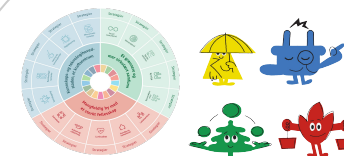
I noen avtaler har kommunen handlingsrom til å samarbeide med leverandørene om utprøving av nye løsninger, men ikke i alle. Kommunen må kunne ta større del av ansvaret/risikoen dersom nye løsninger skal utprøves i samarbeid med leverandører som ikke har forpliktet seg til dette.

I stadig flere kontrakter stilles det miljøkrav. Det er viktig å følge disse opp for å se om kravene etterleves, og evt finne løsninger for å kunne evt. håndtere avvik.

I enkelte tilfeller kan det oppstå målkonflikter. Kontrakter kan deles opp i mindre deler, for eksempel for å nå mål om økt bruk av lokalmat. I stedet for å redusere transportomfanget kan dette føre til mer transport.



På denne arbeidsplassen har leveranser av frukt gått fra to til en gang i uken. Det har bidratt til mindre transport og gjort byen litt tryggere.
Foto: Trondheim kommune.



innkjøp og anskaffelser

Delmål

I 2032 er Trondheim kommunes anskaffelser et eksempel til etterfølgelse når det gjelder å bidra til trygg, effektiv og miljøvennlig bylogistikk.

Med dette mener vi

1. at alle kommunale innkjøp bidrar til at utslipp kuttes
2. at innovative anskaffelser brukes som metode når kommunen gjør anskaffelser
3. Høy markedskompetanse innenfor feltet skal være grunnlaget når kommunen inngår kontrakter

Kommunen skal

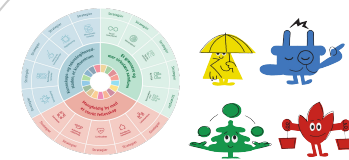
23. som grunnlag for kravene vi stiller i anskaffelsene våre skal vi styrke dialogen med markedet, og sammen finne realistiske krav og kriterier, og sørge for opplæring dersom det er nødvendig
24. for å utnytte handlingsrommet vårt og forbedre egne rutiner og kompetanse skal vi gjennomføre innkjøpsanalyser i forkant av kontrakter vi inngår
25. stille krav om at transportkostnader og transportdata synliggjøres i relevante kontrakter
26. kartlegge effekter av endret bestillingsmønster i egen organisasjon og lage kursmateriell i bestillingskompetanse
27. ta mer risiko/ansvar i forbindelse med pilotering og utprøving av nye løsninger, derfor skal vi i prosjekter søke å utvide handlingsrommet
28. for å redusere transportarbeid, i forbindelse med massetransport, skal tonnkilometer vektas i våre anbud
29. for å redusere transportarbeid i forbindelse med våre anskaffelser søke å benytte aktører som allerede har etablert omlaster/hub
30. utrede og prøve ut hvordan kommunale innkjøpsrutiner kan legges om for å redusere transport, herunder samarbeid om bruk av omlastningshub, pakkebokser og endring av bestilleradferd
31. undersøke muligheten for utvikling av felles innkjøpsrutiner blant offentlige aktører i Trondheim
32. styrke arbeidet med kontroll og oppfølging av seriositetsbestemmelsene i våre kontrakter

Andre kan

- utvikle og tilby nye løsninger som bidrar til kutt i utslipp og redusert transportarbeid
- være samarbeidspartner i nye løsninger
- stille tilsvarende krav til sine anskaffelser som kommunen gjør
- dele data med kunnskapsmiljøer og kommunen for å finne fram til løsninger som kan gjøre tjenestemobilitet og vare- og nyttetransport enda mer effektiv

Sammen kan vi

- utvikle felles innkjøpsrutiner på tvers av offentlige aktører for å optimalisere transportbehov, og teste ut modeller for samlastning
- dele informasjon om marked og mulige krav for sammen å finne behov, muligheter og løsninger som bidrar til mindre utslipp og mindre transportarbeid
- utvikle nye løsninger og samarbeide ved implementering av dem



Innsatsområde service og tjenester

Med service og tjenester menes

- Helsetjenester i hjemmet
- Håndverkertjenester som rørleggere, elektrikere og andre
- Renovasjon
- Bydrift
- Beredskap og sikkerhet

Utfordringer

Helse- og sosialtjenesten i Trondheim utfører 4500 besøk i daglig, spredt geografisk og utført døgnet rundt alle dager i uken. Majoriteten av besøkene skjer med bil. Tilsvarende gjør håndverkere med base i Trondheim et sted mellom 4500-7000 besøk daglig, unntak er helg.

Alle disse tjenestene krever adkomst og muligheter for parkering nær kunden og brukeren. En kartlegging viser at det er utfordringer for helsepersonell å finne lovlig parkeringsplass. Det er ofte fullt, og gjesteparkering som er i private garasjeanlegg har helsetjenesten ofte ikke adgang til. De samme utfordringene møter håndverkere på oppdrag. Letekjøring for å finne parkering tar tid og er lite effektivt både for næringslivet og kommunen som leverer helsetjenester. I tillegg er det selvsagt uheldig for de som sårt trenger tjenester i hjemmet. Med en aldrende befolkning kan dette bli en økende problemstilling i årene som kommer.

I tillegg til at det kan ta tid å finne tilgjengelig og ledig parkeringsplass, så er det i urbane strøk ofte dyrt å parkere.

I Midtbyen er det to eksempler på samarbeid om håndverkerhubber. Håndverkeren tar bussen til hubben og går eller sykler til kunden som befinner seg i nærheten. Bakgrunnen er både færre parkeringsplasser i midtbyen og parkeringskostnader. Samtidig bidrar denne løsningen både til mindre biltrafikk og reduserte utslipp.

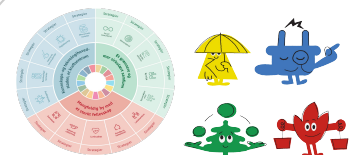
De fleste av kjøretøyene som kommunen bruker i hjemmetjenestene er i dag elektriske.

Når det gjelder den totale andelen utslippsfrie varebiler i Trondheim var den på ca 14% i 2024, og ca 86 % av de kommunale varebilene var utslippsfrie.

En viktig forutsetning for framkommeligheten for service- og tjenestebiler er at det ikke er for mange personbiler på veiene. Derfor er det positivt at det arbeides aktivt med å få flere personer til å gå, sykle eller ta buss.



I de mest urbane områdene er parkering ofte en utfordring for service- og tjenesteleverandørene.
Foto: Trondheim kommune



service og tjenester

Delmål

I 2032 skjer transport i forbindelse med levering av ulike former for service og tjenester på en trygg, effektiv og grønn måte.

Dette gjør vi ved

1. at kommunen som organisasjon har utslippsfri kjøretøypark og til enhver tid optimaliserte ruter for sine tjenester
2. at behov for parkering for service- og tjenestebiler er ivaretatt i plan- og byggesaksbehandlingen
3. at service i forbindelse med renovasjon, beredskap og sikkerhet, og bydrift utvikler løsninger i tråd med denne planen

Kommunen skal

33. arbeide for å finne fram til løsninger som har til formål å gi tjenesteleverandører enklere tilgang til parkeringsplasser som i privat og offentlig eie
34. skifte ut til nullutslippskjøretøy når nye biler vurderes anskaffet
35. når det er behov for nye maskiner til drift og vedlikehold av gater og byrom vurdere nullutslippsmaskiner
36. arbeide for at service- og tjenestebiler får tilgang til kollektivfeltet, så fremt det ikke er til hinder for framkommelighet til kollektivtransporten
37. følge med på utviklingen av parkeringsmulighetene for service- og tjenestebiler, jfr. ny bestemmelse i KPA om minimumskrav til bilparkering for besøkende og nyttekjøretøy, herunder også tjenstemobilitet, dette for å sikre god parkeringsdekning
38. redusere transportomfanget ved videreutvikling av våre løsninger for renovasjon og avfall

Andre kan

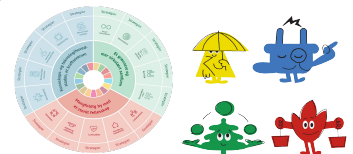
- skifte ut til nullutslippskjøretøy når nye biler vurderes anskaffet
- gi høringsinnspill til reguleringsplaner om parkering
- delta i offentlig privat samarbeid for å finne nye løsninger

Sammen kan vi

- gjennom et offentlig privat samarbeid utvikle en felles digital parkeringsløsning som gir ulike tjenesteleverandører enklere tilgang til parkeringsplasser



Helsetjeneste på farten på Munkvoll. Foto: Trondheim kommune/ Samuelsen



Innsatsområde

laboratorium for bylogistikk

Med laboratorium for bylogistikk menes

en arena og en møteplass, i regi av partene i Miljøpakken, hvor ideer og mulige løsninger på gitte problemstillinger prøves ut i et samspill ulike aktører i mellom. Hensikten er å samle erfaringer og kunnskap til beste for byen, og for en mer effektiv, trygg og grønn vare- og nyttetransport.

Utfordringer

Grønn omstilling handler om å redusere klima- og miljøpåvirkningen og bidra til en bærekraftig utvikling. For å nå våre klimamål, er det derfor avgjørende at det investeres i energieffektive løsninger og at grønne produkter og tjenester utvikles. Endring, samspill og samarbeid er både krevende, og samtidig også givende og inspirerende. Ikke minst avgjørende for å finne fram til nye og gode løsninger. Dette gjelder også innenfor bylogistikken.

I ulike prosjekter er det behov for et handlingsrom for å kunne prøve ut nye løsninger gjennom piloter. Pilotering gir muligheter for å teste ut, evaluere og justere før evt en oppskalering. Større grad av utprøving medfører at Trondheim kommune bør kunne være villig til å ta litt høyere risiko/ansvar i forbindelse med slike innovative prosesser. Kreativ oppgaveløsning må innebære mulighet for å gjøre feil. Større mulighet til å gjennomføre piloter vil gi erfaringer og utvikling mot fremtidige løsninger.

Piloter kan være kortvarige, men også noe lenger alt etter hva som prøves ut. Det vil påløpe kostnader som følge av investert tid. I tillegg kan det eksempelvis bli behov for fasilitering av samarbeid og digital og/eller fysisk infrastruktur.

Et eksempel på utprøving er hos NTNU som nå er i ferd med å legge om måten varer distribueres på til egne bygg. Det er etablert en logistikkentral til utprøving før ny bygges. Underveis høstes det nyttige erfaringer og kunnskap som kommer til bruk når ny logistikkentral skal bygges og driftes.

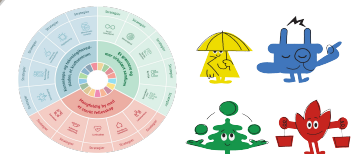
Partene i Miljøpakken er enige om å gjennomføre et toårig løp hvor målet er å teste ut nye løsninger innenfor bylogistikken.



Skjev parkering fører til mindre effektive leveranser.
Foto: Astrid Bjørgen



NTNU har bestemt seg for å etablere egen logistikkentral. Før den bygges, tester de ut en midlertidig på Sluppen. Foto: Trondheim kommune



Innsatsområde

laboratorium for bylogistikk

Delmål

I 2032 har vi undersøkt og prøvd ut en rekke ulike løsninger innenfor bylogistikken i et tett samarbeid med næringslivet og andre offentlige aktører, og vi har fått på plass gode rammer for kontinuerlig utvikling av nye bylogistikk-løsninger.

Med dette mener vi

1. å bygge prosjekter på eksisterende kunnskap og erfaringer innenfor bylogistikk og forbedre denne gjennom samskaping og videreutvikling med næringslivet, forskning og bysamfunnet.
2. å ha god piloteringsmetodikk for mulige løsninger slik at vi erfarer og lærer om nytte og effekt. Bare slik kan muligheter for utvikling forbedres.
3. å etablere trygghet om virkemiddelbruk og investeringer gjennom læring om nytte og effekt i pilotprosjekter

Kommunen skal

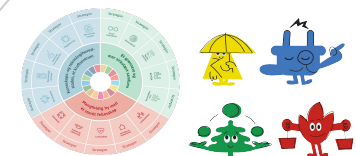
39. være pådriver for samarbeidsforum Living lab (laboratorium for bylogistikk). Dette betyr å koordinere møter, og bidra til at det i fellesskap med næringslivet finner fram til mulige løsninger
40. bidra til at piloter som gjennomføres som del av laboratoriet, evalueres og at muligheter for oppskalering vurderes
41. støtte gründerskap og prøve ut innovative løsninger
42. fortsette å undersøke mulighetsrommet for samarbeid med aktører rundt varedistribusjon og lokalprodusert mat
43. utrede hvordan en logistikkentral/ omlaster for kommunale innkjøp, og videre distribusjon til egne enheter, kan organiseres
44. vurdere tilskuddsordninger som bidrar til omstilling til mer trygg, effektiv og grønn bylogistikk
45. sikre at tilrettelegging for bruk av byen som testarena hensyntas ved områdeutvikling, blant annet ved utviklingen av Nyhavna
46. aktivt prøve ut tiltak i tiltakskatalogen til Transportøkonomisk institutt, NORSULP og fra andre kunnskapsmiljøer

Andre kan

- dele ladeinfrastruktur med hverandre
- ta, og lede initiativ for å teste ut nye løsninger
- ta risikoen som innovasjon innenfor et nytt felt innebærer

Sammen kan vi

- prøve ut ny teknologi som vare- og nyttetransportører kan bruke for å gjøre transportarbeidet mer effektivt
- teste ut tidsvindu i midtbyen i forbindelse med varelevering
- finne ut og teste hva en samlastningssone for varelevering kan være. Formålet er å redusere transport og bidra til bedre byliv og mindre utslipp.
- utvikle og teste ut forretningsmodell for samlaster/logistikkentral/mobilitetshus
- undersøke hvordan data fra private aktører kan brukes i byplanleggingen. Hensikten er å teste om dataene kan gjøre vareleveringen mer effektiv



Gjennomgående prioritering

Samarbeid

Bylogistikk og tjenestemobilitet er et sammensatt tema som involverer en rekke ulike aktører. Fra hen som bestiller varer eller masser til en byggeplass, entreprenører, byggherrer, myndigheter til sjåfører og de som fysisk utformer varemottakene. Derfor blir samarbeid avgjørende for å kunne nå målene om bedre effektivitet, større grad av trygghet og en grønnere bylogistikk.

47. Forum for bylogistikk og tjenestemobilitet

Et forum for bylogistikk er under etablering. Formålet er dialog, erfaringsdeling, kunnskapsdeling, innovasjon og utvikling av ny kunnskap på feltet i skjæringspunkt med annet arbeid på samferdsel. Foruten aktører fra ressursgruppe for bylogistikk (*NHO Logistikk og transport Trøndelag, Håndverkerforeningen i Trondheim, Leverandørenes utviklings- og kompetansesenter, Næringsforeningen i Trondheim, Norges lastebileierforbund og Entreprenørbransjen bygg og anlegg Trøndelag*) er aktører som gårdeiere, entreprenører, utbyggere, ulike myndigheter, kunnskapsmiljøer, eiere av fysisk infrastruktur og kommunen sentrale aktører i et slikt forum.

48. Living lab - et laboratorium for bylogistikk - et miljøpakkeprosjekt

Laboratoriet inngår i samarbeidet mellom fylkeskommune, stat og kommune i Miljøpakken. I laboratoriet skal ny kunnskap testes ut i virkeligheten og nye erfaringer høstes. Arbeidet i labben koordineres med forum for bylogistikk, og skal blant annet bidra til innovasjon og utvikling av nye løsninger.

49. Nasjonal samarbeidsarena for vare- og nyttetransport: Sammen med Bærum kommune har Trondheim kommune tatt initiativ til et innovasjonssamarbeid om testing, utvikling, etablering og implementering av ny infrastruktur, nye løsninger og ny praksis for å intensivere arbeidet med å gjennomføre nødvendig tiltak for en mer bærekraftig bydistribusjon. Initiativet er støttet med midler fra klimasats, og er et interkommunalt samarbeid med flere kommuner.

Gjennomgående prioritering

Data og kunnskap

For å bidra til bedre effektivitet, bedre byliv og mindre utslipp er det sentralt å få mer kunnskap om aktiviteter knyttet til bylogistikk inne i byområdet - og dette gjelder for alle innsatsområdene.

Derfor er samarbeid med ulike kompetansemiljø sentralt. Sentralt er også tilgang på data fra eiere, som i samarbeid vil undersøke hvordan egne data kan brukes for å utvikle mer effektive løsninger i bylogistikken.

Det å kunne prøve ut løsninger i en lokal kontekst før en eventuell innføring er nyttig.

50. Indikatorer

Transportøkonomisk institutt (TØI) har utviklet indikatorer til bruk for å måle effekter av tiltak innenfor bylogistikken. Så langt data er tilgjengelig vil Trondheim kommune bruke disse indikatorene som utgangspunkt for å følge med på utviklingen underveis når tiltak gjennomføres.

[Indikatorer for bylogistikk](#), TØI 2021

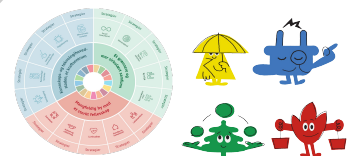
[Sustainable Urban Logistics Plans in Norway](#) (NORSULP 2016-2019)

[Tiltakskatalog for transport og miljø](#), TØI

[Nasjonal transportplan 2022-2033/Bylogistikk](#) (2018)

[Omstilling til lavutslipp- veivalg for klimapolitikken mot 2050](#) (2023)

[Sustainable urban logistics planning \(SULP\), Expert group on urban mobility subgroup 4](#) (2024)



Veien videre / etterord

Strategi for bylogistikk og tjenestemobilitet ble bestilt av bystyret ved vedtak av kommunal planstrategi 19. desember 2024 og er en av mange “temaplaner” som har til formål å følge opp og konkretisere løftene gitt av kommunen i Trondheimløftet og i Klimaløftet.

Strategien inneholder forslag til rammer for kommunens arbeid med bylogistikk, med mål, innsatsområder og strategiske grep. Vi håper den blir nyttig i det videre arbeidet med bylogistikk. Strategien er overordnet og detaljert på samme tid. Kommunen sier hva den skal, og antyder hva andre kan gjøre.

Strategien var på høring i august og september 2025 og det kom inn tolv høringsmerknader. En oversikt over merknadene, og vurdering av dem er vedlegg i den politiske behandlingen av saken. Som følge av høringsmerknadene er det utarbeidet en enkel tiltaksliste. Tiltakslisten suppleres i dialog med næringsliv og berørte kommunale enheter, gjennom arbeidet i forum for bylogistikk.

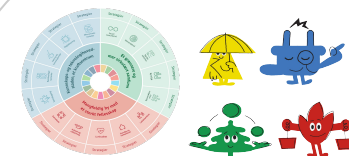
Oppfølging av strategien skjer gjennom årlig arbeid med klimabudsjett og handlings- og økonomiplan, men også gjennom årsoppdrag til fagenheter og andre bestillinger fra byråden/e. For at kommunen skal kunne gjøre det den sier den vil, vil den bruke de virkemidlene kommunen har. I enkelte tilfeller kan det også bety bruk av restriktive virkemidler, og det kan bety å søke økonomisk støtte fra nasjonale myndigheter (for eksempel klimasats).

Etter kommunevalget i 2027 skal det nye bystyret vurdere kommunens planbehov på ny - blant annet om det er behov for å revidere strategi for bylogistikk. Derfor er denne strategien gitt en tidshorisont på seks år.

Vedlegg:
Saksprotokoll fra bystyrets møte 27.08.26 i PS sak 183/2026
Statusbeskrivelse - et eget dokument
Tiltaksliste 2026-2027 - et eget dokument



Illustrasjoner laget ved hjelp av kunstig intelligens.



Vedlegg

Saksprotokoll fra bystyrets behandling

PS 183/2026 Strategi for bylogistikk og tjenestemobilitet - sluttbehandling

Bystyrets behandling i møte den 27.08.2026:

Vedtak:

1. Strategi for bylogistikk og tjenestemobilitet for 2026-2032 vedtas.
2. I tiltaksliste for strategi for bylogistikk og tjenestemobilitet 2026-2032, aktivitet til punkt 11, endres beskrivelsen av tiltaket til: "Vurdere å utarbeide lokal forskrift for nullutslippssoner (når sentral forskrift er ferdig)"
3. Bystyret ber byrådet innarbeide beredskap og forsyningssikkerhet som et tydelig premiss i videre arbeid med bylogistikk og tjenestemobilitet, herunder vurdering av godsterminal, havn, drivstofforsyning og fremkommelighet for næringstransport ved kriser og ekstraordinære hendelser.
4. Bystyret understreker at det skal legges til rette for fremkommelighet for hjemmetjeneste, håndverkere, servicebiler og varetransport i videre utvikling av byrom, gateprosjekter og mobilitetstiltak. Dette må også gjøres med universell utforming og tilgjengelighet som et gjennomgående premiss.
5. Tilleggsforslag om nytt punkt under "fysisk infrastruktur": Aktørene fra næringene, inkludert LO, inviteres til Forum for bylogistikk og tjenestemobilitet for å ivareta tilstrekkelig taxiholdplasser og lasteplasser for næringskjøretøy i Midtbyen.
6. Bystyret ber byrådet legge fram strategien for etablering av logistikkentral/omlastningshub innen første halvår 2027.
7. Beredskap i hjemmebaserte helse- og sosialtjenester Bystyret ber byrådet sikre at hjemmebaserte helse- og sosialtjenester har tilgang til egnede reserve- eller beredskapsløsninger for den elektriske bilparken ved strømbrudd. Videre bes byrådet sørge for at fortlgang i utarbeidelsen av en beredskapsplan for håndtering av strømbrudd og sørge for at denne gjøres kjent for alle ansatte i de aktuelle tjenestene.
8. Bystyret ber byrådet legge frem en sak som viser muligheter og behov for en effektiv godsterminal. Saken må vise konsekvenser for bomiljø og byutvikling ved aktuelle lokaliteter og hvordan gode forbindelser mellom ny godsterminal, samlastere og havnefunksjoner i Trondheim ivaretar prognoser for fremtidig etterspørsel etter godstransport og beredskapsbehov. Bransjen med ansatte og relevante fagmiljø må involveres i dette arbeidet.
9. Innsatsområde "Fysisk infrastruktur, [...] skal kommunen" punkt 1, endres til: 1. utrede muligheter for en effektiv godsterminal med gode forbindelser til samlastere og havnefunksjoner.

