

Sammendrag

Handle overalt, alltid

Klimaeffekter av e-handel og søndagsåpne butikker

TØI rapport 159972017

Forfattere: Frants Gundersen, Erik B Lunke, Arvid Strand

Oslo 2017 28 sider

Et utvalg nedsatt av Kulturdepartementet arbeider med å legge grunnlaget for en beslutning om det skal åpnes for en ordning med søndagsåpen detaljvarehandel. I den forbindelse har utvalgets sekretariat henvendt seg til TØI for å få en vurdering av to foreliggende rapporter om transport- og klimagasskonsekvenser av en slik utvidelse av åpningstider. Vi er også bedt om å gjennomføre egne analyser av transportkonsekvensene av et endret åpningstidsregime, samt se nærmere på hva tendensen til stadig mer utbredt e-handel med dagligvarer kan ha av miljøkonsekvenser. Denne rapporten dokumenterer det arbeidet TØI har utført. Hovedkonklusjonen er at klimagassutslippene i veitrafikken som følge av å åpne for søndagshandel er ganske beskjedne. Under visse, hva vi anser som rimelige forutsetninger, finner vi at omfanget av CO₂-utslipp fra trafikken i forbindelse med søndagshandel utgjør 0,1 prosent økning av de totale årlige utslippene fra landets veitrafikk.

I disse anslagene er ikke tatt med effektene av behov for vareleveranser søndag, og heller ikke energikonsekvenser i tilknytning til behov for mer belysning og oppvarming i de søndagsåpne butikkene. Den antydde økningen i CO₂-utslipp på 0,1 prosent er derfor et konservativt anslag. En dobling av anslaget kan kanskje være rimelig i lys av bidragene til klimagassutslipp fra vareleveranser og belysning og oppvarming av butikklokalene; faktorer som vi ikke har behandlet.

Søndagsåpne butikker

Miljøkonsekvensene av å åpne for søndagshandel kan stamme fra 1) økt antall arbeidsreiser for ansatte i detaljvarehandelen; 2) eventuell økning i antallet kundereiser; 3) behov for vareleveranser til butikkene også søndag; samt 4) behov for belysning og oppvarming av butikklokalene. Den første av disse kildene vil ganske sikkert bli en realitet siden butikkene må ha betjening. Omfanget er imidlertid litt mer usikkert og avhengig av hvor stor del av butikkene som vil holde åpent. Det er høyst usikkert om antallet kundereiser vil endres, eller om endringene i åpningstider bare vil resultere i at dagens handlereiser vil fordeles over sju heller enn seks dager. Når det gjelder vareleveranser, synes det å være en allmenn oppfatning at det bare er behov for forsyning av frukt og grønt samt ferske brødvarer.

Vi har i våre beregninger forutsatt at fire av fem butikker vil holde åpent søndag, og legger til grunn i våre beregninger at 160 000 av detaljvarehandelens 200 000 ansatte vil bli å finne på sine arbeidsplasser på søndager. Videre har vi forutsatt at utvidede åpningstider ikke vil påvirke omsetningen (eventuelt bare minimalt), noe som resulterer i en forutsetning i våre regnestykker om ingen økning i antallet kundereiser.

Vi finner at ansattes arbeidsreiser ved søndagshandel vil, under disse forutsetningene, utgjøre 1,14 millioner km. Vi vurderer det slik at det først og fremst vil være de bilbaserte arbeidsreisene blant de ansatte som vil ha klimagasskonsekvenser. Omfanget av bilreiser som fører har vi beregnet til en million kilometer per uke og følgelig 52 millioner km per år – gitt at endring av helligdagsloven også omfatter helligdager som faller på en søndag. Det totale utslippet av CO₂ er beregnet å være 9360 tonn, noe som representerer omlag 0,1 prosent av det totale årlige utslippet fra veitrafikken i Norge.

To sentrale rapporter

De to rapportene som Kulturdepartementet ba oss om å kvalitetssikre viste seg å omhandle svært ulike sider ved miljøkonsekvensene av søndagsåpne butikker. De resultatene de presenterer kan derfor ikke direkte sammenliknes, men vi kan sammenstille resultatene fra de to rapportene med de resultatene vi kommer fram til i våre analyser.

Kvalitetssikringen av de to rapportene blir i hovedsak en vurdering av kvaliteten av det metodiske opplegget og av de data som benyttes.

Damvads rapport tar som utgangspunkt de fire kildene til miljøkonsekvenser som vi presenterte ovenfor, og gjennomfører analyser av hver av disse. Det gjøres ved å benytte data fra kjøpesenteret CitySyd i Trondheim, data fra SSB om sysselsetting i den aktuelle bransjen og om klimagassutslipp, samt data fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU). Det er ikke godtgjort hvorvidt det anvendte kjøpesentret er representativt for de butikkene som skal belyses med hensyn til konsekvenser. Vekslingen mellom mikrodata fra kjøpesenteret i Trondheim og makrodata fra SSB bygger inn i regnestykkene betydelige usikkerheter. De data som anvendes om reiselengder for ansatte i detaljvarebransjen ved arbeidsreiser viser seg ikke å være i overensstemmelse med de data som RVU oppviser om de spesifikke arbeidsreisene. Damvad forutsetter at kundereisene ikke vil øke, og denne faktorens betydning ses det derfor bort fra når miljøkonsekvenser skal beregnes, slik også vi har gjort i våre beregninger. Til tross for både samsvarende og ulike forutsetninger og inngangsdata i Damvads beregninger sammenliknet med forutsetningene i våre beregninger, er de samlede klimagassutslippene som anslås som følge av søndagsåpne butikker forbausende overensstemmende. Damvad antyder litt større utslipp enn det vi konkluderer med, men ikke vesensforskjellig. Med anvendelse av meget ulike framgangsmåter kan de likeartede resultatene tyde på at effektens nivå kanskje er klarlagt.

Vestlandsforsknings rapport skiller seg fra rapporten fra Damvad og vår egen beregning ved at den bare behandler kundereiser. Det gjør den metodisk med et scenarioopplegg der bildene dannes av det VF kaller et statlig styrt åpningsregime hvor butikker i alle landets kommuner blir søndagsåpne, og et kommunalt styrt regime for åpningstider der bare butikker i hver sjettede kommune i landet får åpne butikker på søndager. Mens Damvad og TØI velger å legge til grunn at kundereisene ikke vil øke i omfang, forutsetter VF at alle handlende enheter vil foreta en ekstra handlereise søndag. VF forutsetter også at hver fjerde handlende enhet bosatt i de søndagsstengte kommunene vil foreta en handlereise til butikk i en søndagsåpen kommune. Det resulterer i svært lange handlereiser på søndager i det kommunestyrt scenarioet, og følgelig også i svært store klimagassutslipp. VF beregner at utslippene fra økt omfang av kundereiser vil øke med hhv 80 000 og 20 2000 tonn i de to scenarioene.

Dagligvarehandel på internett

Kulturdepartementet ba TØI om å etablere en kunnskapsstatus om hjemlevering av dagligvarer kjøpt på internett vs. innkjøp i fysisk butikk. Spørsmål som skulle belyses er hva som finnes av rapporter om CO₂-utslipp/miljøkonsekvenser av handel i fysiske butikker vs. direkte hjem-levering av varer? Hva er mest miljøvennlig?

I en handelsvares livsløp, fra produksjon til konsum, er det den siste etappen – fra forretning/varehus til forbruker – som er den viktigste kilden til CO₂-utslipp. Det er derfor mye å hente på å effektivisere denne etappen.

Vi konstaterer at det er forholdsvis få forskningsarbeider om disse spørsmålene, men den forskningen som finnes, peker ganske entydig i retning av at hjemlevering av dagligvarer gir

mindre biltransport og et lavere CO₂-utslipp enn tradisjonell dagligvarehandel. Denne konklusjonen har likevel noen forutsetninger:

- For det første, antar vi at de handleturene som blir erstattet av hjemlevering i stor grad er bilturer. I og med at det i hovedsak er snakk om storhandel, er vi sikre på at bilandelen i slike innkjøpsreiser er forholdsvis høy
- For det andre, forutsetter vi at distribusjonsselskapene foretar flere vareleveringer per tur, og at de velger den mest effektive reiseruten.
- For det tredje forutsetter det at antall innkjøp ikke øker, det vil si at hjemlevering ikke kommer i tillegg til tradisjonelle innkjøpsturer.

Forskningen viser videre at metode for hjemlevering er avgjørende for at e-handel skal ha en miljøgevinst. Bruk av leveransepunkter/oppbevaringsbokser, der kunden ikke behøver å være til stede ved levering, gir mer effektive distribusjonsruter.