

Helhetlig planlegging av bylogistikk

Hvem er aktørene og hva er gevinstene?

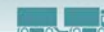
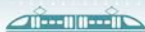
TØI rapport 2021/2024 • Forfattere: Toril Presttun, Sidsel Ahlmann Jensen • Oslo 2024 • 28 sider

Helhetlig og tverrsektoriell overordnet planlegging av bylogistikk og arealkrevende bydrift vil gi kommunene økt kompetanse og bedre kunnskapsgrunnlag for å fremme bærekraftig byutvikling. For næringslivet vil tverrsektoriell og regional samordnet arealplanlegging og langsiktig tilrettelegging gi bedre forutsigbarhet, mer effektiv varelevering, bedre arbeidsmiljø for sjåførere og lette overgang til bruk av nullutslippskjøretøy. Effektive logistikk- og transportløsninger bidrar til mindre trafikk og mindre arealbeslag, slik at det i stort er målsammenfall mellom offentlig sektor og næringslivet som helhet. Det vil sannsynligvis være positive synergieffekter ved samordnet planlegging av arealer for bylogistikk og arealer for å løse arealkrevende bydriftsoppgaver.

Gevinstene av helhetlig planlegging for bylogistikk kommer av økt kunnskap og bedre samarbeid i offentlig sektor og mellom offentlig sektor og næringslivet. I offentlig sektor er det behov for bedre samordning mellom forvaltningsnivåer, sektorer, avdelinger internt i kommuner og mellom kommuner og fylkeskommuner (Jensen mfl. 2020). I privat sektor ser vi også et behov for å åpne opp for nye logistikk-løsninger og endret rolledeling mellom aktører for å redusere arealbeslag i sentrums- og boligområder der det er interessekonflikt om arealbruken. Offentlig sektor har liten oversikt over de samfunnsøkonomiske konsekvensene av tiltak som påvirker bylogistikken. Arealbruk til bylogistikkterminaler og andre logistikkarealer må sees i sammenheng med sparte arealbehov og næringstrafikk i sentrum og i boligområder.

I rapporten er det gjort en kategorisering av aktørene og interessentene knyttet til bylogistikk og arealkrevende bydrift. Videre er det gjort en kvalitativ vurdering av type gevinster de enkelte aktørene kan forvente seg ved at offentlig sektor planlegger bylogistikk og logistikken for arealkrevende bydriftsoppgaver mer helhetlig på overordnet plannivå og at planlagte tiltak gjennomføres. For gevinstanalysen er det forutsatt at dette bidrar til tre effekter som gevinstvurderingen tar utgangspunkt i. Disse tre effektene er:

1. Politisk forankring for å utrede, planlegge og gjennomføre tiltak i tråd med langsiktig strategi for bærekraftig bylogistikk og bydrift.
2. Bedre samsvar mellom organiseringen av logistikken for byen som helhet og arealtilgangen for bylogistikk og bydrift i de tettest bebygde områdene.
3. Mer hensiktsmessig lokalisering, utforming og effektiv bruk av logistikk- og bydriftsarealer.



Tabell S.1 viser en oppsummering av forventede gevinster fra helhetlig planlegging av bylogistikk. I kapittel fire og fem er det gitt mer detaljerte oversikter over aktører, interessenter og gevinster.

Tabell S.1: Sammendrag av potensielle gevinster ved helhetlig planlegging for bærekraftig bylogistikk.

Interessent / aktør	Gvinster
Stat	Unngå byspredning, bidrag til mål om nullutslipp, bidrag til 0-visjonen for trafikkisikkerhet og bedre konkurransekraft for næringslivet. Bedre kunnskapsgrunnlag for å modernisere rammebetingelser.
Fylkeskommune	Mer kunnskap og bedre råd til kommuner, bedre samarbeid mellom kommuner og fylkeskommuner, bedre data, bedre grunnlag for å nå mål om utslipp, areal og trafikkisikkerhet. Færre konflikter mellom trafikantgrupper. Nytt av konkret regionalt langsiktig plan-samarbeid relevant for fylkesvei, kollektiv, bydrift og bylogistikk. Færre konflikter mellom kollektivtrafikk og feilparkerte laste- og varebiler i bygater.
Kommune	Færre konflikter mellom trafikantgrupper, bedre samarbeid mellom etater og avdelinger og med næringslivet, bedre data, mer kunnskap, færre målkonflikter, bidrag til å nå mål om utslipp, mindre press på areal, mer attraktivt for lokale ikke-kjede tilknyttede bedrifter, færre lastebiler til skoler og i boligområder, mer attraktive sentrum og bedre byliv. Enklere saksbehandling og flere verktøy for byutvikling og plan- og byggesaker og for bydrift. Færre klager.
Vareeier	Forutsigbarhet for utvikling av terminaler. Grunnlag for effektiv logistikk på lang sikt. Eventuelt lavere pris på frakt. Enklere overgang til nullutslipp og bedre omdømme. Verdiøkning knyttet til attraktivt sentrum/gate.
Gjenvinning/ ombruk	Lettere tilgang for avfallshåndtering, eller andre måter å løse avfallshenting på. Forutsigbart for lagrings og bearbeidingsareal. Grunnlag for effektiv logistikk på lang sikt. Enklere overgang til nullutslipp og bedre omdømme.
Transportsektor	Mindre stress og redusert fysisk belastning samt færre bøter for sjåførere, mindre tidsbruk per leveranse, flere leveranser per dag. Flere leveranser per sjåfør gir lavere kostnad per oppdrag. Forutsigbarhet for utvikling av større terminaler og tilgang til bylogistikkterminaler gir grunnlag for effektiv logistikk på lang sikt.
Gårdeier	Bedre utnyttelse av og redusert behov for biloppstillingsplasser. Eventuelt verdøkende bruk av sentrum og gateareal (økt leieinntekt). Kan tilby leietakere gode forhold for varemottak og avfallshåndtering (økt leieinntekt).
Eiendomsutvikler	Klarere krav til logistikkarealer. Muligheter for gevinst ved å se logistikk-løsning i byggefase i sammenheng med logistikken i driftsfase.
Bygg og anlegg	Krav og tilrettelegging for effektiv og sikker godstransport ved anleggsdrift.
Mobil tjenesteyter	Bedre tilgang til parkering av varebil ved oppdrag eller tilrettelegging for andre måter å løse frakt av utstyr og varer til oppdrag.
Beboer	Bedre og enklere tilgang til varer (netthandel). Redusert trafikk i boligområder og -gater, bedre bomiljø, mer areal til opphold og lek. Økt boligverdi.
Bybruker	Bedre bymiljø, byliv og mindre feilparkering på arealer for gående og syklende. Redusert risiko for trafikkulykker med godsbiler, økt opplevd trygghet.

Helhetlig planlegging gir kunnskapsgrunnlag for å utvikle regelverk og infrastruktur på tvers av forvaltningsnivåer og sektorer, slik at rammebetingelsene i større grad støtter overordnede samfunns mål og fjerner barrierer for å ta i bruk bedre design av byrom, bygg, kjøretøy, hjelpemidler og ny teknologi.

For å nå de langsiktige klimamålene mot 2050 på en kostnadseffektiv måte, er det behov for at staten bidrar til hensiktsmessige rammebetingelser for mindre arealkrevende og mer miljøvennlig bylogistikk. Det er behov for modernisering og utvikling i lovverk, standarder, policydokumenter og byvekstavtaler. Videre er det behov for statlige bevilgninger til statistikk om transport og trafikk med varebiler og til utvikling av regionale godstransportmodeller for bedre grunnlag for planlegging.