

Publisert i

LOGISTIKK
Inside

15. juni 2022

Hvor mange by-terminaler trenger vi?

Risikerer vi at sentrum blir overlesset med by-terminaler, utleveringssteder og mikro-huber og økt trafikk i bygatene?



- Bilfritt byliv er avhengig av effektiv by-logistikk, skriver Einar Spurkeland i denne Innsikt-artikkelen. Her med tidligere Oslos byråd for miljø og samferdsel, Lan Marie Berg. Foto: Per Dagfinn Wolden

Etter planen skal Oslo ganske snart også innføre miljøsoner i sentrum, der kravet er at kun kjøretøyer med 0-utslipp slipper inn i miljøsonene. Det vil kreve omlasting, omsortering og utkjøring med elektriske kjøretøyer og elektriske sykler, mopeder, osv. Risikerer vi at de gode hensiktene om å redusere tungtrafikken og utslippene fører til flere kjøretøyer, mer gatestøv, mer støy og mer trafikk over alt?

Det er en viss risiko for at klima-, miljø- og helsekostnadene undervurderes og at de reelle kostnadene til bytrafikken ikke blir synliggjort. Gustav Nielsen fra Bullby påpekte at blant annet elbilpolitikken stimulerer økt bilbruk og undergraver målene om at flere skal reise kollektivt.

Begrepet miljøsoner er også uavklart. Samferdselsdepartementet har snakket om lavutslippssoner og miljøsoner. I Oslo kommune sin klimastrategi brukes begrepet nullutslippssone. Oslo kommune har også tatt i bruk «Bilfritt byliv» som definisjon. Kommunen har i samarbeid med Trygg Trafikk også benyttet begrepet «Hjertesone» rundt skolene. Gustav Nielsen nevner at begrepet «Neighbourhood unit» (Clarence Stein 1942) viser at ulike varianter av miljøsoner har vært forklart på forskjellige måter opp gjennom årene. Nielsen har også funnet spor av slike tanker i Oslo Generalplan (1950), Oslo Gatebruksplan (1973), mv. De senere årene har tungtrafikken fått søkelysene på seg. Politikere vil gjerne fjerne tungtrafikken og erstatte bilveiene med sykkelfelt. Handelsnæringen, grossister, speditører og transportører må derfor tenke nytt når det gjelder varedistribusjon i byområder.

Hver speditør sin terminal

På Filipstad i Oslo har både DB Schenker, Posten Bring og DHL etablert egne byterminaler for «last mile» distribusjon i Oslo sentrum. I tillegg har Postnord flere pakkeutleveringssteder ulike steder i byen, Posten Bring har et stort antall Post i butikk med inn- og utlevering av post og pakker. Kjøpesentre har sine varemottak og flere transportører opererer egne sorteringspunkter eller utfører dette på oppdrag for grossister og speditører.

Mixmove har løsningen

Dr. Jan Tore Pedersen fra Mixmove presenterte nylig en smartere løsning for byenes logistikk basert på nøytrale fellesterminaler. Presentasjonen var en del av et medlemsmøte i Bullby.net – en fagpolitisk arena for byutviklingens lange linjer. Pedersen sin ideer om at hvordan kommunene kan engasjere seg i godstrafikken i byene fikk applaus fra Bullby-nettverket.

En bærekraftig godstransport er avhengig av vareeiere, logistikkoperatører og transportører, men også kommunen selv bør innta en mer aktiv rolle.

Mixmove deltar i EU-prosjekter innen bylogistikk og persontransport i byene og mener norske byer trenger nye grep. Kommunene må engasjere seg i godstrafikken. Ikke bare være opptatt av persontrafikken. Kanskje kommer den kombinerte bussen tilbake, slik det var før i tiden. Bussen som hadde med seg både personer, post og pakker. Målet er å redusere trafikken og utnytte enhetene best mulig. Derfor benytter man praktiske forsøk (Living Lab) hvor man prøver ut ulike modeller. Et av tiltakene er å kombinere mennesker og varer i samme enhet via mobilitetspunkter. I EU prosjektet MOVE21 deltar blant annet Oslo kommune, Viken, Ruter, IKT Norge, Urban Sharing, TØI og Mixmove.

Nøytrale terminaler kommer

Bærum kommune jobber med en felles terminal for Fornebuområdet. Der vil trolig alle aktørene måtte bruke denne terminalen og ikke etablere egne terminaler. Her kommer det en omlastingshub for Fornebu som vil organisere utslippsfri lokal transport på Fornebulandet. Prosjektet som vil gå over 3 år, er planlagt startet opp i 2022. Bytjenester AS skal stå for elektriske varebiler og elektriske lastesykler.

Forretninger tilknyttet kjøpesenteret CC Vest skal få tilbud om delta i et opplegg der de kan tilby kunden hjemlevering til en bussbillett, slik at de slipper å bruke egen bil. Opplegget er basert en enkel web-løsning der butikkpersonalet skanner pakken som hentes til et konsolideringssenter. Her legges pakkene klar for utkjøring. En programvare styre operasjonene. Mixmove har vært med å utvikle slike programvareløsninger. CC Vest løsningen er tenkt utvidet til å dekke hele «Lilleakerbyen».

Oslo må ta grep

Oslo kommune kan koordinere byterminaler og kreve at brukere benytter samme terminal, slik at man unngår Filipstadløsningen med 3 forskjellige terminaloperatører. Det er en lite bærekraftig løsning, skal vi tro Pedersen. Det er laget et forslag til flere omlastingspunkter i Oslo: Lilleaker, Majorstua, Filipstad, Sydhavna, Alnabru, Grønland, m.fl. De tre speditørterminalene på Filipstad er foreslått slått sammen til en felles byterminal. Trolig må kommunen ta over driften og eventuelt sette den ut på anbud. Vareeiere må se på sine leveringsbetingelser og legge inn i sine krav at varene skal omlastes på byterminal og ikke leveres direkte.

For å få til slike løsninger må vareeiere sette krav til transportørene om å benytte slike felles byterminaler. Kommunen kan på sin side sette krav til eiendomsutviklere om at terminalene skal tilrettelegges for at flere logistikkoperatører og transportører kan benytte de samme fasilitetene.

Modellene for distribusjon vil variere fra sted til sted, men det å bruke kjøretøyer og terminaler smartere er noe av svaret. Dette kan skje med en app eller andre typer bestillingsløsninger, faste ruter og avtaler med butikker. Ruter har etablert bestillingstransport for mennesker. Dette kan utvides til å også å gjelde gods. Bestillingsbusser i bydelene kan også utføre pakkeoppdrag.