

Debatt

debatt@dn.no

Dieselforbud ikke nok

Et dieselforbud i Oslo må ikke bli en sovepute som utsetter innføring av grønn og effektiv varedistribusjon i hovedstaden.

Innlegg
Astrid
Bjørgen Sund
og Kristin
Ystmark Bjerkan



Bystyret i Oslo ønsker å innføre dieselforbud på dager med høy luftforurensning. Et slikt forbud kan ha god effekt på luftkvaliteten. Men debatten må favne også andre løsninger som kan forene målene om en levendig by og en levende by.

Mulighetene for å få til et grønt skifte er særlig store for vareleveranser til og fra sentrumsområder. Det som trengs er bedre organisering og samarbeid mellom private og offentlige aktører, mot til å prioritere enkelte brukere av gateareal, og bruk av teknologi som gjøre det mulig å fordele gateareal mellom ulike brukere til ulike tider av døgnet.

De neste 15 årene vil befolkningen i Oslo vokse med 30 prosent. I samme periode vil godstransporten øke med 50 prosent. Utslippene fra transport vil derfor øke. Skal Oslo sentrum forbli attraktivt for innbyggere, tilreisende og næringsliv, trengs grunnleggende endringer i den måten bytransporten gjennomføres på.

I Sintef har vi gjennom nasjonale og internasjonale forskningsprosjekter studert løsninger som gjør det mulig å tilrettelegge et attraktivt bymiljø med grønn og effektiv bytransport. Det vi har sett, er at mye vil stå og falle med utviklingen av varetransporten – og at mange andre løsninger enn dieselforbud kan redusere luftforurensningen.

Distribusjon av varer og tjenester er en viktig forutsetning for en levende by med konsentrert bosetting og et konkurransedyktig næringsliv. Leveransene kan imidlertid gjennomføres på mer effektive og miljøvennlige måter enn i dag.

Mange europeiske byer, som



Distribusjon av varer og tjenester er en viktig forutsetning for en levende by med konsentrert bosetting og et konkurransedyktig næringsliv, skriver artikkelforfatterne. Her fra Bjørvika i Oslo og tett trafikk. Foto: Klaudia Lech



Debatten om elbiler har vært konsentrert om privatbilismen. Men de store mulighetene for utslippsreduksjon i norske byer ligger i varetransporten

København og Göteborg, har etablert sentre for samlastning og miljøvennlig utkjøring av varer til butikker i bysentrum. I dag mottar butikkerne ofte flere leveranser daglig, fra ulike avsendere, levert av ulike transportører. Dette skaper uforutsigbarhet og merarbeid for varemottageren og utgjør unødvendig transportarbeid hos transportørene.

Fra et samlastingscenter vil varer til én og samme mottager kjøres samlet ut, med for eksempel sykkel eller elektrisk varebil. Erfaringer fra England og Nederland viser at slike sentre kan bidra til betydelig reduksjon i transportarbeidet, med tilhørende utslippsreduksjon.

Det er imidlertid avgjørende at det offentlige tar en ledende rolle i å tilrettelegge en slik organisering og får til et aktivt privat-offentlig samarbeid.

Alternative kjøretøy er i slike løsninger nøkkelen til utslippsreduksjon. Debatten om elbiler og incentiver har i stor grad vært konsentrert om elbilens inntog i privatbilismen. Men de store mulighetene for utslippsreduk-

sjon i norske byer ligger faktisk i varetransporten.

En stor andel av de daglige vareleveransene i Oslo sentrum har en størrelse og et innhold som gjør det mulig å bruke elektriske varebiler. Mulighetene for å redusere lokale utslipp gjennom overgang fra dieselvebiler til eldre biler er dermed betydelig. Dette burde inngå i myndighetens vurdering av nåværende og fremtidige incentiver for fremme av alternative transportformer.

De lokale utslippene fra transport øker når trafikkavviklingen er dårlig. Mer effektiv utnyttelse av det tilgjengelige gatearealet er derfor én forutsetning for reduserte utslipp fra bytransport.

Dette kan gjøres ved at gatearealet benyttes av ulike brukere til ulike tider av døgnet, for eksempel ved hjelp av dynamisk skilting. En annen måte er at varetransportører gjør sin jobb på kveld/natt eller andre tidspunkt der den øvrige trafikken er lav. Dette fungerer i mange europeiske byer.

I Barcelona reserveres ett og

samme kjørefelt til tre ulike brukergrupper i løpet av døgnet.

- Om morgenen er feltet kollektivfelt som lar reisende komme seg effektivt og miljøvennlig til jobb.

- I lavtrafikken midt på dagen er feltet en vareleveringssone som gir transportører forutsigbarhet og arbeidsro uten å forstyrre øvrig trafikk.

- På kveld/natt fungerer feltet som gateparkering for beboere.

Dette er flere eksempler på hvordan effektiv, og dermed utslippsreducerende trafikkavvikling kan fremmes: ikke ved å redusere adgangen til gatearealet, med ved å regulere den.

Norske myndigheter har mange strenger å spille på utover det foreslåtte dieselforbudet. Skal Oslo (for-) bli en blågrønn by, må disse strengene spilles sammen. Først da vil det gå an å sikre en helhetlig utvikling av et attraktivt og bærekraftig bymiljø.

Astrid Bjørgen Sund, forskningsleder, og **Kristin Ystmark Bjerkan**, forsker, begge ved Sintef Teknologi og samfunn