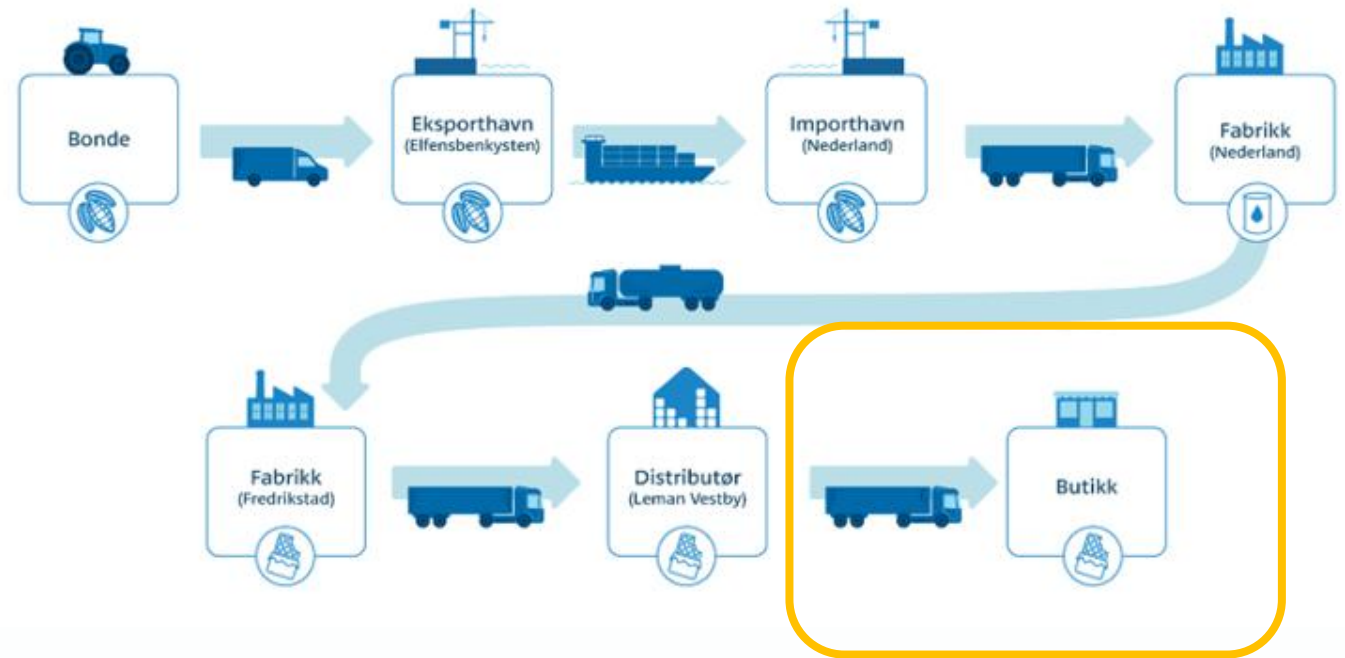


Bylogistikk

Presentasjon medvirkningsmøte 6. februar 2026,
Ida Søgner Tveit, Plan- og bygningsetaten, Oslo Kommune og Ingeborg Olsvik,
avdeling Mobilitet, Akershus fylkeskommune

Hva er godstransport og logistikk?

Godstransport er transport som utføres ved å flytte eiendeler (gods) i fast eller flytende form fra ett sted til et annet. Logistikk er alle tjenestene knyttet til godstransporten, som gjør at godset blir levert på rett sted til rett tid og i riktig mengde (Store norske leksikon 2026)



Hva er bylogistikk?



Hva sier planprogrammet om bylogistikk? (1:2)

- Bylogistikk innarbeides som eget tema
- Hensiktsmessig definisjon og avgrensning av begrepet i regional plan må utredes nærmere
- Vurdere **egne føringer for bylogistikk i senterområder og se temaet i sammenheng med personmobilitet** og hvordan det jobbes med utviklingen av sentrumsområder.
- Temaet må ses og vurderes **i sammenheng i gods og logistikk** og videreutvikling av regionale næringsområder



Hva sier planprogrammet om bylogistikk? (2:2)

- Temaet må **ses og vurderes** i sammenheng i gods og logistikk og videreutvikling av **regionale næringsområder**
- Oslo kommune leder et prosjekt som har fått navnet BYLO - helhetlig bylogistikk, et tverretatlig, regionalt og tverrsektorielt utviklingsprosjekt. Målet er å **samle kunnskap om bylogistikk**, være en **arena for kunnskapsutveksling og samarbeid på tvers** av virksomheter og administrative grenser, og å **tydeliggjøre offentlige aktørers handlingsrom og rolle** for å få til en helhetlig og bærekraftig avvikling av bylogistikk i Oslo-området
- Utredningsbehovet knyttet til bylogistikk i revisjon av regional plan er tenkt ivare tatt gjennom arbeidet med BYLO

Gjeldende retningslinjer (1:2)

- **R10 Rett virksomhet på rett sted**

Alle kommunene skal kunne legge til rette for næringsutvikling med utgangspunkt i sine fortrinn. Lokalisering av alle typer arbeidsplasser skal følge prinsippene i regional plan om rett virksomhet på rett sted

- **R12 Terminalområder og regionale næringsområder for gods og logistikk**

- I terminalområder og regionale næringsområder som er definert i den regionale planen, legges det til rette for større logistikk-, lager- og industrivirksomheter. Handel og andre besøksrettede virksomheter tillates ikke i disse områdene

Gjeldende retningslinjer (1:2)

R17 Transportløsninger og kollektivknutepunkt i prioriterte vekstområder

- Innenfor de prioriterte vekstområdene skal vei- og gatenettet særlig tilrettelegges for gang-, sykkel og kollektivtrafikk, næringstrafikk, byutvikling med høy utnyttelse av arealene og miljø (...) Utvikling og drift av kollektivknutepunkt og stasjoner skal bidra til velfungerende byer og tettsteder, med vekt på fotgjengere og syklister og effektive overganger mellom transportmidler. Knutepunkts- og stasjonsområder planlegges i samarbeid mellom kommunen og transportetatene

R19 Utvikling av veinettet

- Den regionale planen for areal og transport i Oslo og Akershus skal legges til grunn i utvikling av vei- og gatenettet, med særlig tilrettelegging for gang-, sykkel- og kollektivtransport, samt fremkommelighet for næringstransport (...)

Funn fra BYLO (1:2)

- Gevinstanalyse: Helhetlig planlegging av bylogistikk har viktige gevinster for både offentlig og privat sektor.
 - Kommunene: Økt kunnskap og bedre grunnlag for bærekraftig byutvikling, sannsynligvis positive synergier for arealbruk.
 - Næringslivet: Bedre forutsigbarhet, mer effektiv varelevering, bedre arbeidsmiljø for sjåfører og lettere overgang til bruk av nullutslippskjøretøy.

⇒ Det er i hovedsak samme gevinster for offentlig sektor og næringslivet som helhet

- Pågående arbeid med tiltaks- og virkemiddelmatrise for bylogistikk har kartlagt nesten 60 ulike tiltak, med ulik modenhet og gjennomføringspotensiale

Funn fra BYLO (2:2)

- Spørreundersøkelse om reisevaner og netthandel: 23 prosent av innbyggerne står for hovedandelen av volumet på netthandel
 - handler på nett flere ganger i måneden.
 - en overvekt kvinner, innbyggere i aldersspennet 30-49 år og barnefamilier
- Tidsbesparelse er hovedgrunn til å handle på nett fremfor fysisk.
 - Utleveringssted, leveringstid, gratis frakt og retur er viktigere enn opprinnelsesland på varen og miljøutslippet fra frakten
- Ingen entydig sammenheng mellom sentralitet på bosted hjemkjøring av varer.



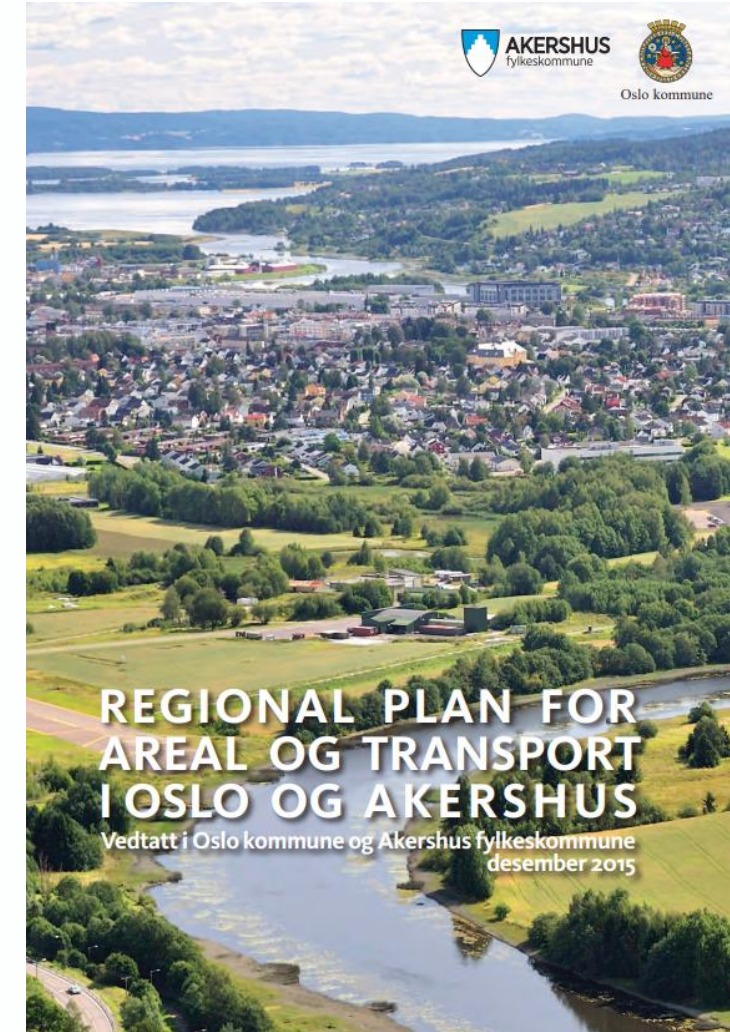
Mulige tilnærminger og temaer for bylogistikk i regional plan (1:2)

- To ulike tilnærminger:
 - Ta inn bylogistikk i retningslinjer knyttet til andre temaer eller utforme egne retningslinjer?
 - Retningslinjer til at noe skal håndteres eller hvordan noe skal håndteres (på for eksempel neste plannivå)?
- Følgende temaer vil være viktige:
 - Fremkommelighet
 - Trafikksikkerhet
 - Klimagassutslipp
 - Naturnedbygging
 - Bymiljø
 - Arealbehov
 - Transportreduksjon



Mulige tilnærminger og temaer for bylogistikk i regional plan (2:2)

- Kartlegge behovet for arealer til bylogistikk
- Utarbeide gatebruksplaner som inkluderer næringstransport
- Krav om mobilitetsplaner som inkluderer bylogistikk i alle større plan- og byggesaker
- Inkludere bylogistikk i knutepunktutviklingen
- Kategorisere områder etter sentralitet og funksjon (som *sentrumsområder, boligområder med småhus, helseinstitusjoner, arealkrevende virksomheter*) for å sette inn «riktig tiltak på riktig sted»
- Veilede de som anskaffer varer og tjenester, slik at bestillingene koordineres og at det settes krav om nullutslippskjøretøy, samkjøring av leveranser og hvor og når de leveres
- Legge til rette for sambruk/deling av infrastruktur (som distribusjonsterminaler, samlastingssoner og ladeinfrastruktur), og/eller samlokalisering av funksjoner (hentepunkter, returpunkter)



Spørsmål til diskusjon

- Samsvarer våre tilnærminger/tanker med det dere synes er relevant å omtale i regional plan?
- Hva savner dere?
- Hvilke behov har dere som regional plan kan hjelpe dere med i planleggingen?
- Hvilke samarbeidsarenaer har dere behov for?



Takk for oppmerksomheten!

Ida.tveit@pbe.oslo.kommune.no og ingeborgo@afk.no
