



NORSULP- konferanse

Referansemøte Bylogistikkprogrammet

Toril Presttun
Statens vegvesen

Hva er bylogistikk?

- Forflytning av varer, utstyr og avfall til, fra, innen og gjennom byen



Bylogistikk- programmet skal bidra til

- attraktive byer
- lave klimagassutslipp
- effektive løsninger for næringslivet
- god livskvalitet for innbyggerne



Varelevering tar plass i bysentra

- Store biler oppholder seg mange timer rundt i byen
- Noen lastebiler har med *litt* last til sentrum
- Det er mange varebiler og mange små leveranser
- Antallet leveranser øker med antall firma, mange etasjer gir mer trafikk
- Vanskelig for næringen, dårlig arbeidsmiljø

Hvordan få til effektiv varelevering som tar mindre plass?

Gir dagens løsninger god samfunnsøkonomi?

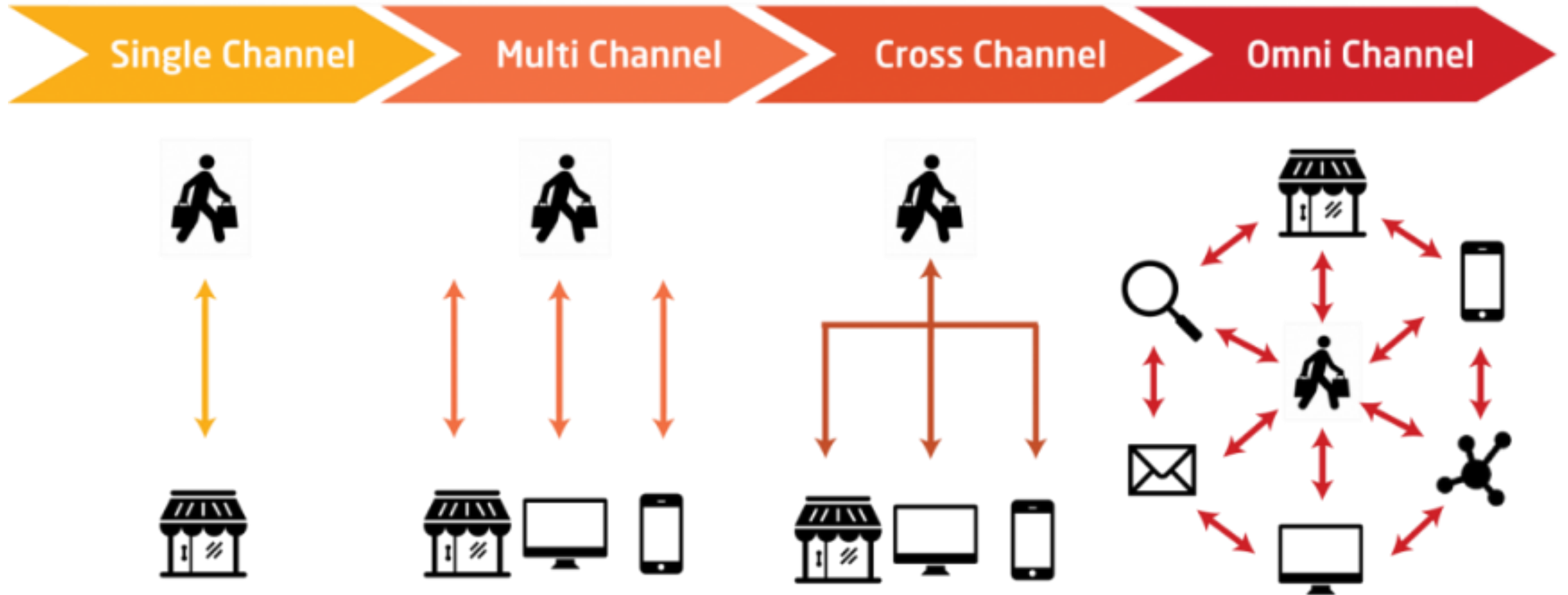


Torgallmenningen Bergen, formiddag 2018

Tema

- Bedre kunnskapsgrunnlaget
- Har vi de rette rammebetingelsene for fremtiden?
- Tiltak og piloter
- Formidling

Handel: Økende kompleksitet i salgskanaler



Omnikanal varehandel

«ANYTIME, ANYWHERE»

HANDEL

- Transparent informasjonsflyt i sanntid på tvers av salgskanalene
- Markedsføring og kommunikasjon via sosiale medier
- Innhente og bruke data om kunden
- Mange leveringsalternativer og retur

LOGISTIKK

- Digitalisering
- Varesynlighet/sporbarhet
- Organisering av varelager
- Distribusjon



Hjemlevering av mat og transportmiddelbruk

Forbrukere med høy bruksfrekvens av hjemleveringstjenester gjennomfører *flere reiser totalt* per dag sammenlignet med gruppen med lav bruksfrekvens. Samtidig gjennomfører de *færre innkjøpsreiser* per dag.

Tabell 6. Endringer i reisevaner blant respondenter som har og ikke har redusert sine turer til fysisk dagligvarebutikk etter at de begynte med hjemlevering av mat og/eller dagligvarer.

	Færre dagligvarereiser (N=378)	Ikke færre dagligvarereiser (N=106)
Kjører vanligvis bil til dagligvarebutikk	56 %	46 %
Går vanligvis til dagligvarebutikk	37 %	45 %
Endret reisemåte dagligvareinnkjøp	22 %	7 %
Redusert bilbruk	9 %	1 %
Økt bilbruk	5 %	4 %
Økt gange	8 %	0 %
Økt sykkelbruk	1 %	0 %
Økt kollektivbruk	3 %	0 %



2019-90254 - Åpen

Rapport

Hjemlevering av mat og dagligvarer i Oslo og Akershus

Resultater fra en telefonundersøkelse

Forfattere
Kristin Votmerk Bjerkan
Odd André Hjelkrem
Astrid Bjørgen



SINTEF Community
Bærekraftig mobilitet
2019-09-11

Varelevering i gateplanlegging - identifisering av konflikter

- Gjennomgang av planer Norconsult har jobbet med viser:
- Sykkel og parkering er hyppigste konflikt
- Næringsdrivende i gata har gjerne andre prioriteringer enn varelevering
- Varelevering henvises ofte til å løses utenfor planområdet (sidegater)
- Det er vanskelig for planleggere å avgjøre hvilken analyse og hvilken løsning som er bra nok på det enkelte plannivå – også krevende å lage gode skiltplaner
- Det er uoverensstemmelser mellom ulike veiledere og standarder
- Viktig at varelevering er med som et tema fra start, som eget tema /fagområde
- Involvere fagmiljø og næringsliv tidlig i prosjektet
- Definere stort nok planområde

*Identifisering av konflikter som hindrer god vareleveranse,
Norconsult 2018.*

Nattleveranser – store volumer

- Nattleveranser/tidlig morgen er en god løsning for bymiljø der det er få boliger (støy)
 - Det er gjort mye internasjonal forskning på støysvake leveranser
 - Ofte lønnsomt for transportøren, krever vilje fra mottaker
 - Negativt med mer nattarbeid

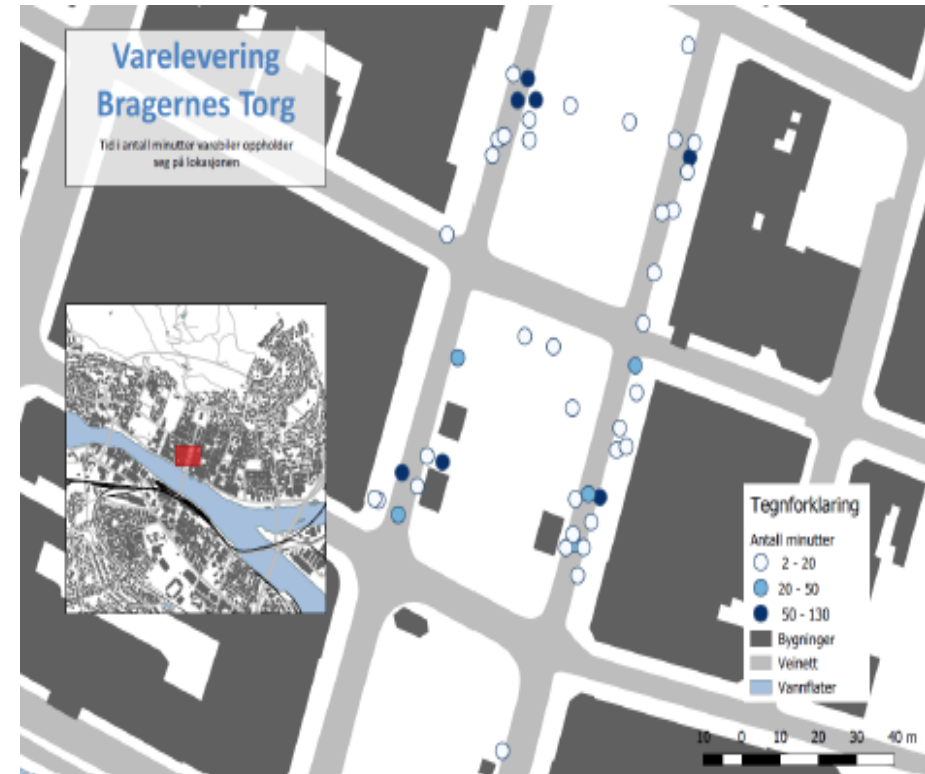


Bylogistikken skal bidra, men hvordan skal vi måle? Indikatorer

Samfunnsmål	Operasjonalisering	Mål for bylogistikk
Attraktive byer	Butikker, kulturtilbud, kafeer og restauranter, rent og pent, tilgjengelig, funksjonelt, trivelig	Leveringskvalitet Service Tilpasset bybildet Trafikkarbeid
Lave klimagassutslipp	Rene kjøretøy	CO₂
Effektivt for næringslivet	God framkommelighet og tilgjengelighet. Rettferdig konkurranse (rammevilkår og håndheving), arbeidsmiljø	Kostnad pr levert sending innen ulike segmenter Spart tid, forsinkelse
God livskvalitet for innbyggerne	Trygt, trafikksikkert, ren luft, grønt, gateliv, lite biler	Arealbeslag ved parkering og i trafikk, Nox, PM10 Ulykker

Fremover

- Hvordan registrere status i egen by?
 - Oversikt over metoder
- Erfaringstall
 - Antall leveranser og lossetider, turgenerering
 - Bidra til å utvikle statistikk – varebiler og lastebiler
 - Kostnadsfunksjoner. Grunnlag for å utvikle regionale godsmodeller



Kilde: Situasjonsrapport: Varelevering i Drammen sentrum

Fremover

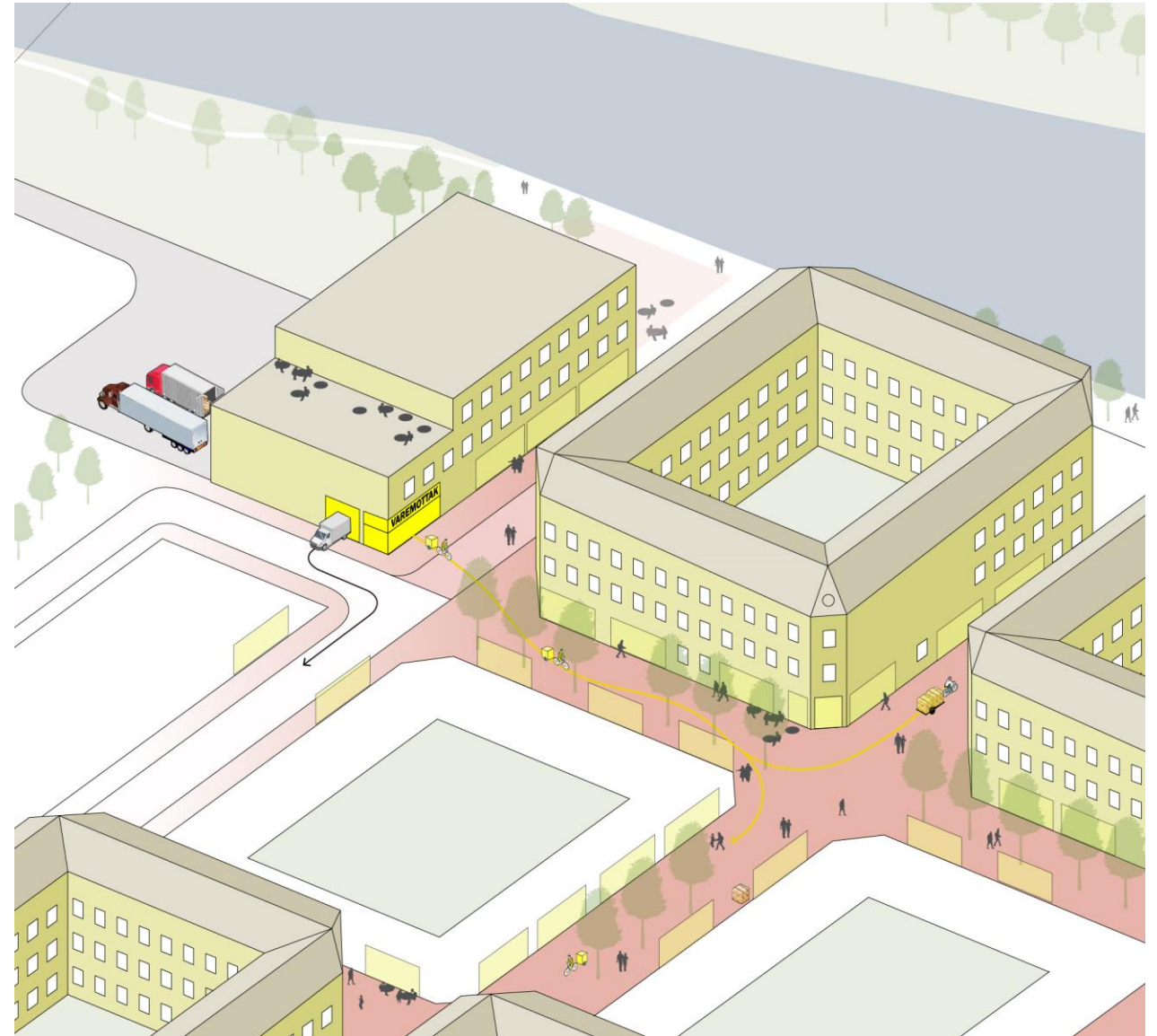
- Rammebetingelser:
 - Små elektriske kjøretøy – i gågate?
 - Markedssvikt i bylogistikk?
 - Tungtrafikkfelt?



Lindetraktor. Foto: #Elskedeby

Fremover

- Samleterminaler i by – erfaringer fra oppstart - ulike byer
- Lokalisering og utforming av logistikkarealer i by



Illustrasjon: Lala Tøyen

Fremover



- Fra kjøretøy til mottak
 - Hjelpemidler
 - Kommunal ervice
 - Infrastruktur
 - Ansvar



Formidling

- Kurs
- Etterutdanning
- tiltak.no
- [Vegvesen.no/bylogistikk](https://vegvesen.no/bylogistikk)