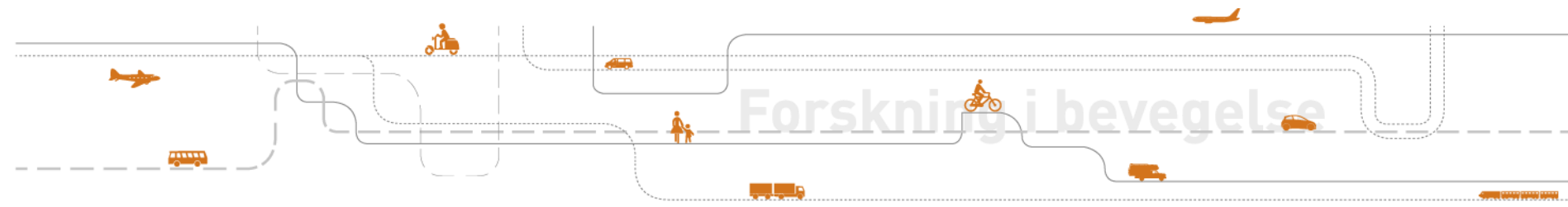


Kan konsumenter bidra til bærekraftig bylogistikk?

Fagdag om bærekraftig bylogistikk

Elise Caspersen (Transportøkonomisk institutt)



Bakgrunn: turgenering

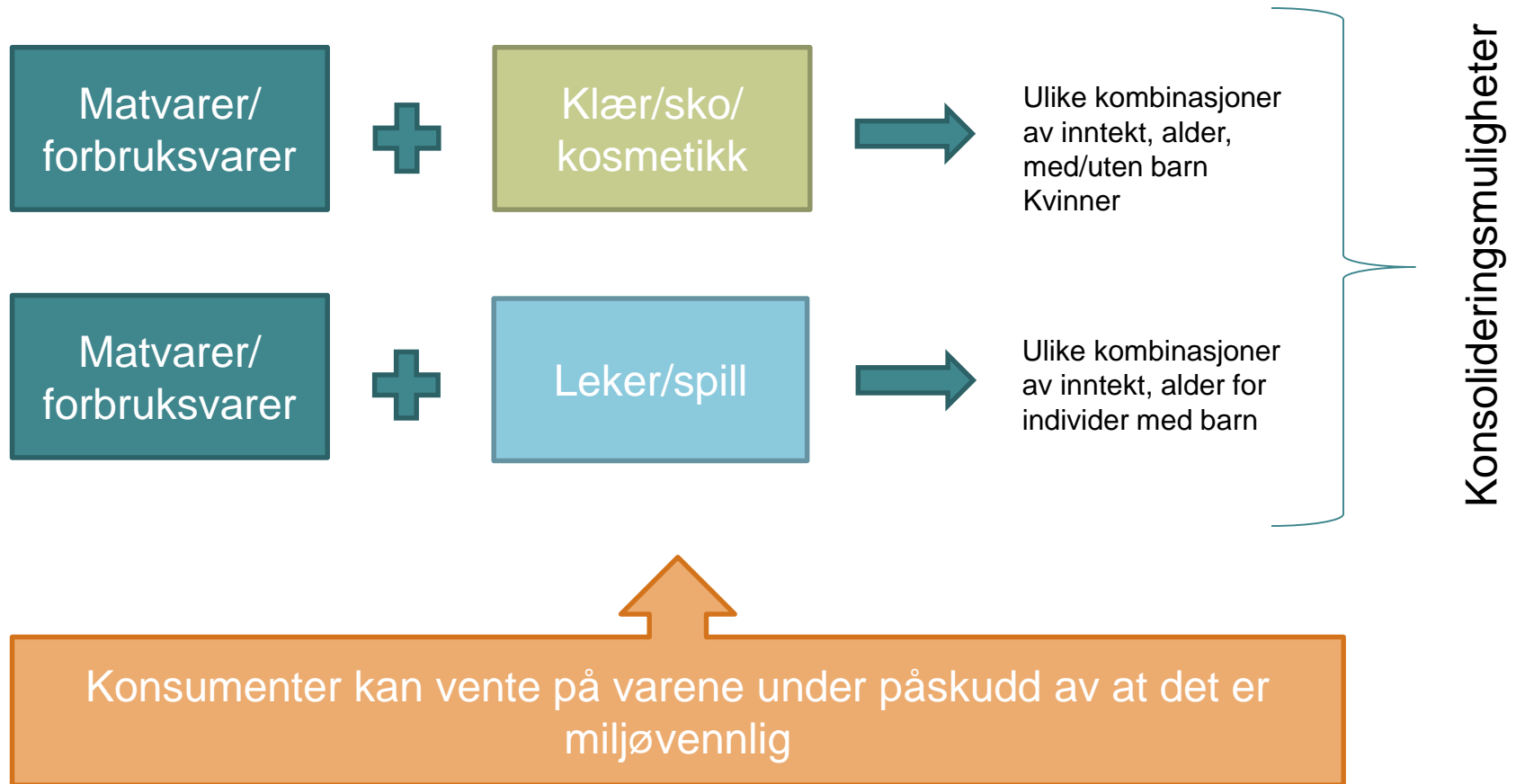
Turgenerering = antall turer til og/eller fra en aktør (bedrift, individ) eller område
= et mål på godstrafikken som skapes der

Turgenerering er et virkemiddel for å kartlegge parkeringsbehov, tilstrekkelig areal for tilgang til mottaker, evaluering av tiltak, inndata til modeller mm. (Sánchez-Díaz 2016, Gonzalez-Feliu and Sánchez-Díaz 2019, Gonzalez-Feliu and Peris-Pla 2017))

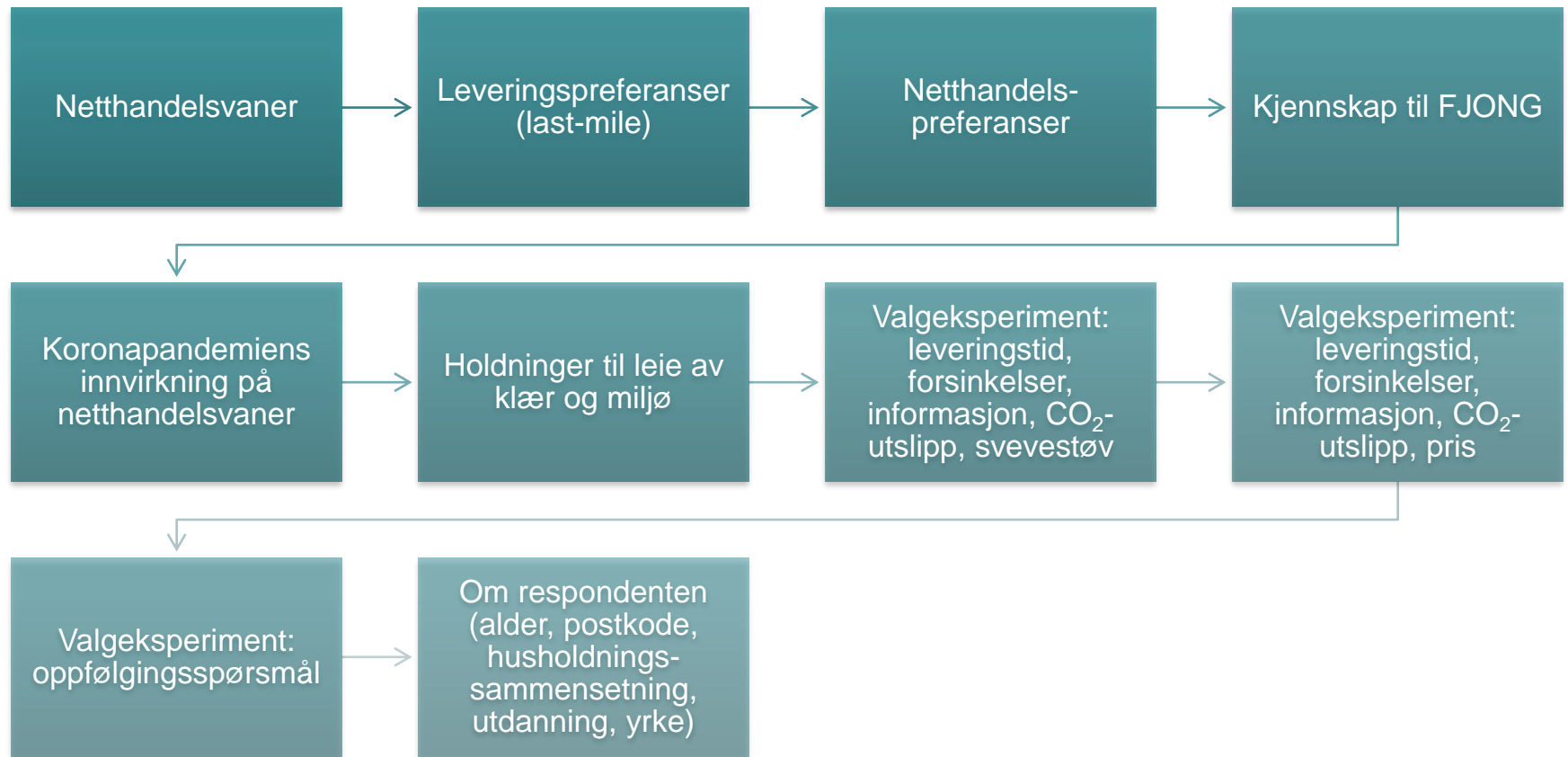


Godsturgenereringen i Oslo-området er beregnet til 110 500 turer per dag (uten netthandel) og 299 000 turer per dag (med netthandel) (Holguin-Veras, Ramirez-Ríos et al. 2018)

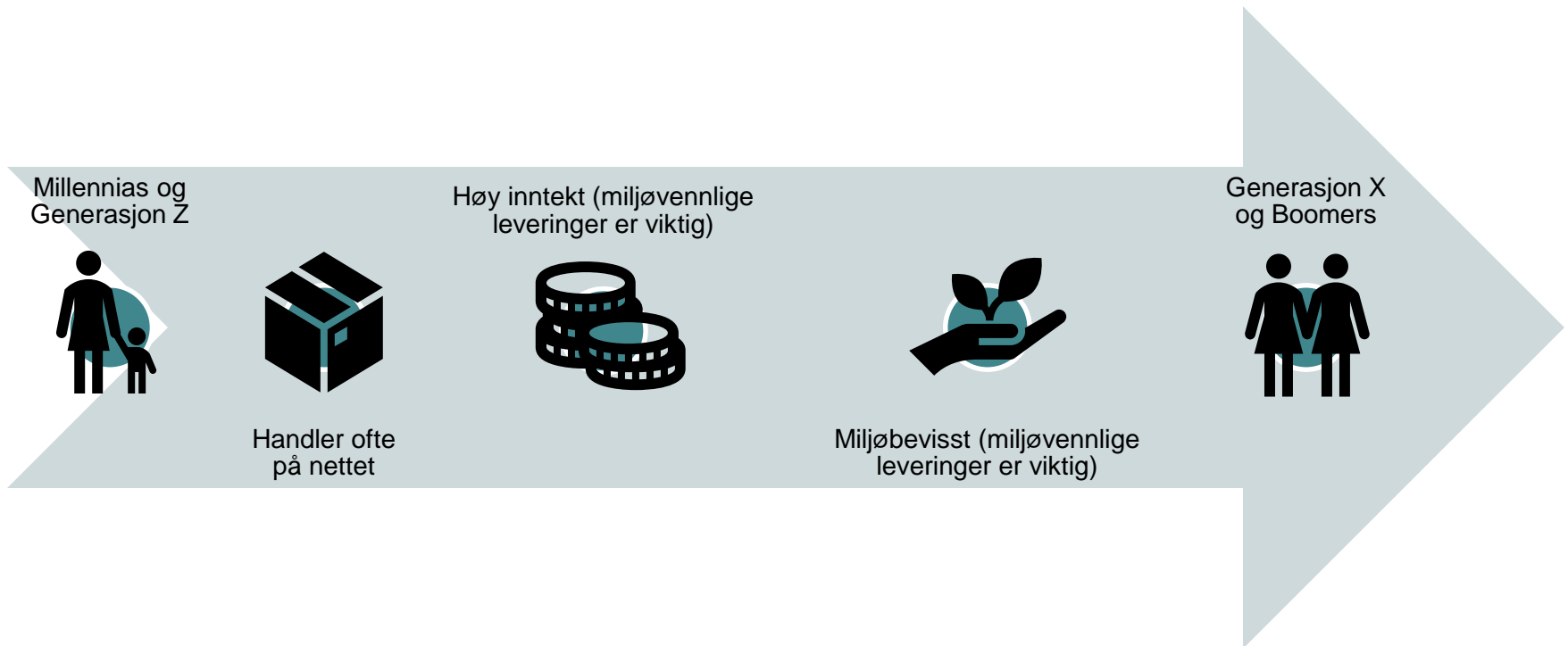
Konsolidering: mulig og attraktivt for konsumenter?



Undersøkelse blant kvinnelige konsumenter/netthandlere



Kan konsumenter vente på en miljøvennlig hjemlevering?



Kan nettbutikker og transportører overføre kostnader til kunder?

Konsumenter er villige til å betale



Sum varierer med konsument

*Ned: hyppige netthandlere,
prisbevisst*

*Opp: inntekt, tidssensitiv,
miljøbevisst*

Hvordan vil folk flest ha levert varene?



Tid og service er viktig: vil velges hvis tilbys

Men, det finnes andre preferanser: miljø

Valgmuligheter kan få frem disse

Er hjemleveringsløsningene mindre viktige enn vi tror?

Mulige implikasjoner for bærekraftig bylogistikk



Kunder bør få muligheten til å konsolidere varene sine med egne kjøp og med naboers kjøp



De bør også få tilbudet om miljøvennlig levering – dette er noe mange ønsker



Kostnader for miljøvennlig levering kan overføres (delvis) til kunder

Referanser

- Gonzalez-Feliu, J., & Peris-Pla, C. (2017). Impacts of retailing attractiveness on freight and shopping trip attraction rates. *Research in Transportation Business & Management*, 24, 49-58. doi:<https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2017.07.004>
- Gonzalez-Feliu, J., & Sánchez-Díaz, I. (2019). The influence of aggregation level and category construction on estimation quality for freight trip generation models. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 121, 134-148. doi:<https://doi.org/10.1016/j.tre.2018.07.007>
- Holguin-Veras, J., Ramirez-Ríos, D. G., Encarnación, T., González-Feliu, J., Caspersen, E., Rivera-González, C., . . . da Silva Lima, R. (2018). Metropolitan economies and the generation of freight and service activity: an international perspective. In M. Browne, S. Behrends, J. Woxenius, G. Giuliano, & J. Holguin-Veras (Eds.), *Urban Logistics: management, policy and innovation in a rapidly changing environment* (pp. 357). London (UK) and New York (US): Kogan Page Limited.
- Sánchez-Díaz, I. (2016). Modeling urban freight generation: A study of commercial establishments' freight needs. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 102, 3-17. doi:<http://dx.doi.org/10.1016/j.tra.2016.06.035>