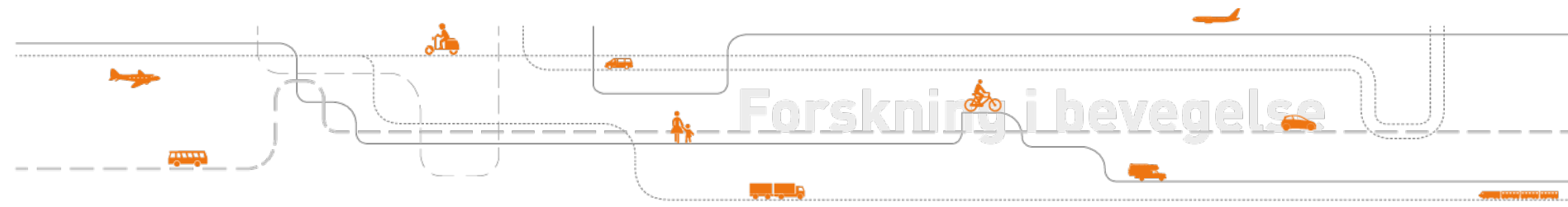


# Varesyklar - eksempler og erfaringer

Godssyklar som transportmiddel i bylogistikk

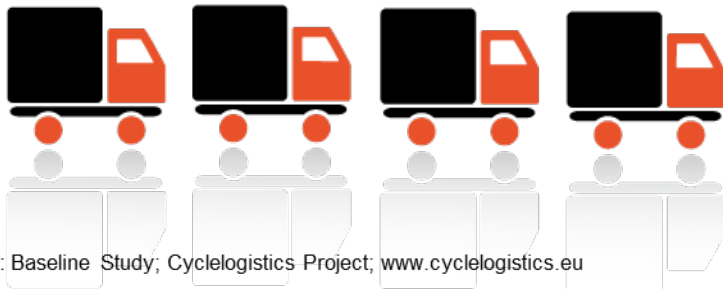
Oslo, 19.09.16

Karin Fossheim



# Godssyklenes potensial i bylogistikken

- Ulik bruk av vare sykler:
  - *Profesjonell varetransport*
  - *Egentransport*
  - *Privat varetransport*
- Logistikkprosessen er annerledes: mindre fraktvolum, lavere vekt og kortere distanse for leveransene.
- “CycleLogistics”: 25% med godssykkel
- DHL: 20% med godssykkel



Source: Baseline Study; Cyclelogistics Project; [www.cyclelogistics.eu](http://www.cyclelogistics.eu)

# Eksempler på godssyklar i bylogistikk

- EU-prosjekter: CycleLogistics Ahead, PRO-E-BIKE, STRAIGHTSOL, CITYLAB (en pilot).
- Profesjonell transport: Gnewt Cargo (London), TNT Express (Brussel), DHL Express (Nederland), Outspoken Delivery (Cambridge), Pling Transport (Gøteborg)
- Egentransport: City Harvest, City Bakery (New York).



# Erfaring: godssykkelens fleksibilitet

- Effektiv og forutsigbar levering pga. høy fremkommelighet i byområder med mye trafikk og smale gater.
- Enklere parkering og laste-/lossemuligheter for godssykler sammenlignet med vare- og lastebiler.



(Kilde: Statens vegvesen, 2016)



# Erfaringer: lønnsom drift

- For å erstatte varebiler med godssykler må forretningsmodellen være lønnsom, mulig dersom:
  - *Leveranser over korte distanser med høy befolknings- og næringstetthet.*
  - *Lave vedlikehold og innkjøpskostnader.*
- Godssykkelen i seg selv har en markedsføringsverdi.
- TNT Brussels: økte månedlige kostnader – sykkelleveringer sluttet etter testperioden.



# Erfaringer: Bevisstgjøring og involvering

- Bevisstgjøring og aksept:
  - *En erfart hindring er at godssykler ikke oppfattes som et egnet transportmiddel.*
- Aktørinvolvering: samarbeid sikrer brukerstøtte.



# Offentlige tiltak og tilrettelegging – en forutsetning?

- Erfaringer (DPD Tyskland, London) viser at det er nødvendig med politiske tiltak som fremmer bruk av godssyklar:
  - *Reguleringer – lavutslippssoner, rushtidsavgift og liknende som setter begrensninger på bilbruk.*
  - *Infrastruktur – sykkelveier, fortauskanter etc.*
  - *Arealplanlegging – plassering av depot/mikrodepot nær sentrum for omlast til sykkel.*

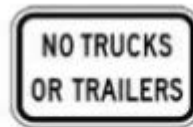


Image courtesy of Courtesy of TfL.

# Oppsummering

- Prosjekterfaringer tilsier at i befolkningstette urban områder kan godssykler fungere like bra/bedre enn vare- og lastebiler for leveringer med små pakker.
  - *Suksessfulle piloter ble ofte støttet av offentlige myndigheters politiske virkemidler.*
  - *Multiple tiltak.*
- Hver by eller region har ulike utfordringer/muligheter (eks geografi og klima) noe man må ta høyde for ved planlagt bruk av godssykler i varelevering.



# Takk for oppmerksomheten!

Karin Fossheim

Transportøkonomisk institutt (TØI)

E-post: [kfo@toi.no](mailto:kfo@toi.no)

Tlf.: +47 916 65 581