



Du er her > Logistikk og innovasjon > Pakkeskap reduserer bilkjøring knyttet til distribusjon

LOGISTIKK OG INNOVASJON

Bylogistikkplanlegging i kommuner

Netthandel: Nye handlemønstre og distribusjon i endring

Små elektriske godskjøretøy og sentrumsnære huber

Samarbeidsarena for innovative mobilitetsløsninger

Prosjekt: DIGIN

Prosjekt: Elskede by

Prosjekt: Nordiske forretningsmodeller

Prosjekt: On-demand tjenester

Prosjekt LOGIN

Prosjekt: Postens pakkebokser

Prosjekt: Varelevering i Vestkorridoren

Prosjekt: Porterbuddy



Pakkeskap reduserer bilkjøring knyttet til distribusjon

Pakkeskap kan bidra til en mer klimavennlig distribusjon enn utlevering i butikk og hjemlevering.

Det kommer frem i en ny TØI-rapport som har undersøkt bruk av pakkeskap som hentepunktløsning for pakker handlet på nett og utlevert i Oslo, Bærum, Asker og Drammen kommuner.

Forskere har gjennom spørreundersøkelser og intervjuer kartlagt trafikkbelastningen for reiser til ulike typer hentepunkt, og hvordan offentlig sektor kan påvirke bruken av pakkeskap i en mer klimavennlig retning. Resultatene viser at pakkeskap muliggjør relativt lave trafikkbelastning fra både konsumenter og logistikkoperatører i de fire kommunene.

Mindre bilkjøring for å hente pakker

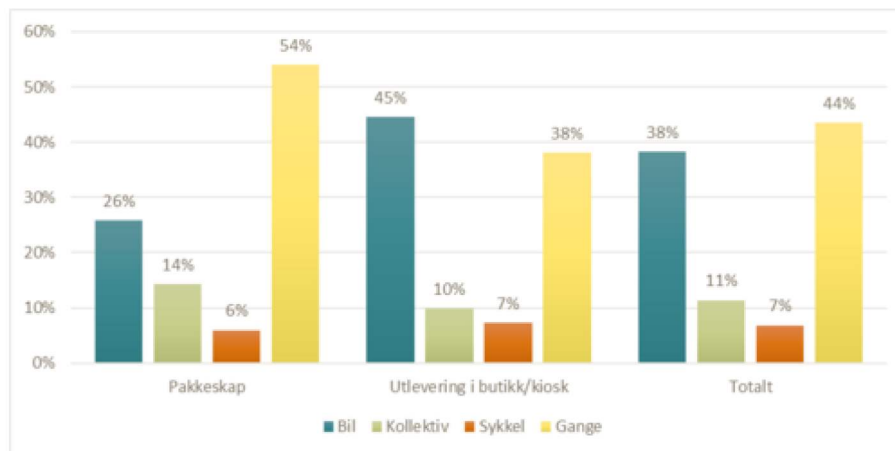
Sammenliknet med utlevering i butikk/kiosk og hjemlevering kan pakkeskap redusere trafikkbelastningen fra netthandelsleveranser fordi konsumenter i mindre grad reiser med bil til pakkeskap enn til andre utleveringssteder. 26 prosent bruker bil for å hente i pakkeskap sammenlignet med 46 prosent til utlevering i butikk. I

Prosjekt: Oslo City Hub

Prosjekt: Samleterminaler

Avsluttede prosjekter

tillegg er det 60 prosent som bruker sykkel eller går til pakkeskap, mot 45 prosent til utlevering i butikk. I tillegg gjennomføres reiser til pakkeskap oftere i kombinasjon med andre ærend, og gjennomsnittlig reisedistanse til pakkeskap er omtrent en tredjedel av reiser til pakkeutlevering i butikk.



Figur 4.1: Transportmiddelfordelingen for pakkeskap, utlevering i butikk/kiosk og totalt for begge løsningene.

Logistikkoperatører kan oppnå relativt lave kjørte kilometer per pakke til pakkeskap. En av aktørene i studien, Posten, rapporterer om forholdsvis effektiv distribusjon til pakkeskap i eget nettverk, og om gjennomsnittlig kjørte kilometer per pakke til pakkeskap i Oslo som kan måle seg med de svært lave nivåene vi i dag ser for utlevering i butikk/kiosk.

Kommunene kan spille en viktig rolle

Forskningen i denne rapporten avdekker at kommuner kan bidra til god tilrettelegging ved å påvirke hvor pakkeskapene lokaliseres, ettersom dette igjen påvirker konsumentenes reiser til pakkeskap. I dag finnes ingen retningslinjer for hvordan kommuner skal behandle pakkeskap i henhold til plan- og bygningsloven både innenfor gjeldende planer og i nye områder. Frem til nå har det hovedsakelig blitt inngått privatrettslige avtaler ved plassering av pakkeskap, som regel private tomteleieavtaler mellom grunneier og pakkeskaptilbyder. I slike avtaler har kommunen kun en rolle som grunneier og ikke som myndighet. Samtidig er kommunene forpliktet til å sikre bærekraftige løsninger, både når det gjelder klimaendringer, nærmiljø og sosial bærekraft. Derfor bør det utvikles ordninger hvor kommunale myndigheter kan påvirke utplassering av pakkeskap.

Aktørnøytrale pakkeskap

Et tiltak som kan øke effekten ytterligere er aktørnøytrale pakkeskap. Aktørnøytrale/delte pakkeskap er skap som alle logistikkaktører og transportører kan levere pakker til. Løsningen fremstilles gjerne som pakkeskap uten logo og skal kunne brukes på like vilkår av ulike aktører.

For at aktørnøytrale pakkeskap skal fungere godt bør organisering og rollefordeling planlegges for å unngå et dårlig utnyttet nettverk med høyere trafikkbelastning enn dagens løsning der hver aktør drifter egne pakkeskapnettverk. De store logistikkoperatørene stiller seg tvilende til at de klarer å opprettholde effektiviteten i distribusjonen til pakkeskap i aktørnøytrale nettverk. På den andre siden kan løsningen åpne for at mindre aktører uten egne nettverk kan tilby sine kunder henting i pakkeskap. Et aktørnøytralt nettverk kan også samle hentepunkter og gjøre henting enklere kunden.

Rapporten er finansiert av nettverket «Effektiv og fremtidsrettet varelogistikk i E18 Vestkorridoren» (VIV) v/ Oslo, Bærum, Asker og Drammen kommune, Viken fylkeskommune og Statens vegvesen

Fotoillustrasjon: PostNord.no

Rapport: Pakkeskapets uforløste potensial - Erfaringer fra Drammen, Asker, Bærum og Oslo. TØI-rapport 1943/2023. Forfattere: Elise Caspersen, Guri Natalie Jordbakke, Marianne Knapskog

Publisert 09.03.2023

Del på:



SISTE NYTT FRA FORSKNINGSOMRÅDET

Noen utfordringer ved utrulling av vaksiner under pandemien
Elkjøretøy kuttet utslippene fra varelevering med 94 prosent
Kommunal innkjøpspolitikk kan fremme bærekraftig bylogistikk
Betydelige etableringshindringer innen bylogistikk
Oslo blir testarena i stort EU-prosjekt



Gaustadalleen 21, 0349 Oslo
Tlf: +47 - 22 57 38 00
E-post: toi@toi.no



Nyhetsbrev
Påmelding    



Ansvarlig redaktør: Kommunikasjonsleder Hanne Sparre Enger

Forskning i bevegelse

Personvern og informasjonskapsler