

Förstudie avseende samordnad varudistribution på Södertörn

Södertörn

JH Management AB
Jan Hultgren
Sven-Gunnar Andersson

SAMMANFATTNING

Förstudien

Inom ramen för Södertörnssamarbetet fattades i juni 2011 beslut om att genomföra en förstudie avseende samordnad varudistribution. Förstudien skall resultera i nio rapporter; en rapport för helheten samt en för respektive kommun.

Målet för förstudien är att ge ett relevant underlag för att bedöma de miljömässiga, ekonomiska och socioekonomiska effekterna av att införa samordnad varudistribution i kommunerna på Södertörn. Förstudien ska kunna fungera som ett beslutsunderlag för införandet av en förbättrad transportmodell.

Efter upphandling av extern stödresurs påbörjades arbetet med förstudien i december 2011. Miljöstrategen (motsvarande) i respektive kommun var initial kontaktyta för oss konsulter. Härutöver har företrädare för upphandling och ekonomi liksom förskola/skola/äldreomsorg också varit uppgiftslämnare till förstudien.

Effekter av en ny transportlösning

Verksamhetens behov styr leveranserna

Vi talar här om ett paradigmskifte som innebär att kontrollen över transporter utförande flyttas från avsändaren till mottagaren av varorna. Detta är vanligt inom industrin men har först på senare tid börjat diskuteras inom kommunala verksamheter. Samordnad varudistribution utgår således från mottagarnas behov. Förutsättningarna att skapa kundanpassade leveranser ökar väsentligt. Varorna levereras med samma tidsintervall som i nuvarande avtal om behov för detta föreligger. Däremot kan förutsättningar skapas i framtida leverantörsavtal för leveranser enligt andra tidsscheman, vilket kan öppna för lägre priser, t.ex. längre leveranstid för kontorsmateriel. Av förstudiens enkätsvar framgår att förutsägbarhet vad gäller leveranstider liksom möjlighet till tilläggstjänster, t.ex. inbärning och uppackning, värderas högt av beställarna.

Vid ett genomförande av ett nytt transportsystem är det mycket angeläget att verksamheterna aktivt deltar i den praktiska utformningen för att uppnå maximal nytta.

Minskad miljöbelastning

Beräkningar för livsmedelsflödena som utförts i samverkan med Bring Frigo visar en minskning av totala koldioxidutsläppen om ca 563 000 ton eller 54 %. Detta med förutsättningen att traditionella dieseldrivna fordon används. Om krav i upphandling ställs på fordon med EURO 5-motorer minskas utsläppen med ytterligare 20 %. Användningen av förnyelsebara drivmedel kan skapa ytterligare positiva effekter på miljön. Intervjuade transportörer upplever dock att det för närvarande saknas fungerande infrastruktur för att kunna satsa offensivt på denna typ av fordon.

Utöver koldioxidutsläpp bidrar transporter av gods också till hälsovådliga partikelutsläpp och vägsplitage. Ett stort antal studier visar på vägtrafikens negativa hälsoeffekter. De allvarligaste

hälsoproblemen orsakas av partiklar och kolväten. Luftföroreningar ger bl.a. upphov till lungsjukdomar och hjärt-kärlsjukdomar.

Vid förbränning i en motor uppstår också kväveoxider (kvävemonoxid och kvävedioxid). Paradoxalt ger en mer effektiv förbränning mer kväveoxider. I detta uppdrag har vi inte mätt förekomsten av kväveoxider.

Barn är mer utsatta för luftföroreningar än vuxna. En nyligen genomförd studie vid Yrkes- och miljömedicin vid Umeå universitet visar att risken att få astma ökar om trafiken i närmiljön ökar, särskilt hos barn.

Buller från trafiken är en annan hälsoeffekt. Buller kan leda till stressreaktioner med förhöjd halt av stresshormoner, kärlsammandragning, ökad hjärtfrekvens och blodtryck samt immunologiska förändringar.

Lägre kostnader på sikt

Av gjorda beräkningar förutsätts att leverantörernas transportpris motsvarar ca 10 % av varuvärdet. Det samlade inköpta varuvärdet i kommunerna är ca 723 mkr. Transportkostnaden för kommunerna - 72 mkr - ställs mot en kostnad för ett alternativt transportsystem för samordning. Distributionskostnaden utgör ca 50 % av transportpriset eller ca 6 %. Erfarenhetsmässigt ligger alternativkostnaden på ca 3 % av varuvärdet, ca 22 mkr. Man kan emellertid inte räkna med att leverantörerna rabatterar priset fullt ut för leverans till en samlastningsterminal. Här har varje upphandling sina förutsättningar. Erfarenhet från andra kommuner visar dock att i samtliga upphandlingar är samlastning lönsam för kommunen. I en utvecklingsfas när endast delar av varusortimentet upphandlats enligt den nya principen har ändå kostnadstäckning kunnat uppnås. I tillfrågade kommuner, som genomfört samordning, uppger man en nettobesparing om ca 2 % av kommunens samlade varuinköp. Utöver direkta besparingar i transportledet tillkommer tidsbesparingar i den egna organisationen vid färre leveranser eller leveranser där chaufförer sköter inlastningen, t.ex. s.k. nattleverans.

Socioekonomi

I intervjuerna beskrivs varumottagning som ett stressmoment ur flera perspektiv. Det stör den övriga verksamheten, t.ex. matlagning. Brist på personal gör arbetet tungt och slitsamt. Bilar bland barn på skolgårdar och i närheten till förskolor är en riskfaktor som upplevs negativ. Färre transporter på tider när barnen är hemma ses som mycket positivt. Färre transporter innebär mer varor att hantera vid leveranstillfället. En omfördelning av personal kan bli aktuell vid leveransmottagning för att undvika förslitningsskador. Ett alternativ är att man beställer inbärning som ett tilläggserbjudande från chauffören. Tilläggstjänster kan ingå som sidoerbjudande vid upphandling av åkeri och distributionscentral.

Färre leveranser medför att tid frigörs för respektive verksamhets huvuduppgifter.

I ett genomförande kan en fördjupad studie genomföras i syfte att närmare precisera de socioekonomiska effekterna.

Ökad trafiksäkerhet

Samordnade varuleveranser bygger på förutsättningen med färre och större leveranser till beställarna. Färre fordon i närområdet och leveranser under kvällstid eller tidig morgon ökar säkerheten ytterligare. Nattleverans betyder att varor levereras på tider när verksamheten är stängd. Här utförs allt arbete av transportören och varorna finns på plats när kommunens personal börjar sitt arbete på morgonen.

Södertörn på kartan

Samordnad varudistribution stärker Södertörn i linje med utvecklingsprogrammet – ”regionalt ledarskap i klimatfrågan”. Initiativet är unikt i sitt slag i Sverige vad gäller antal kommuner som tar ett samlat grepp om samtliga externa varutransporter till sina verksamheter. Fler angränsande kommuner skulle dessutom kunna inviteras att vara med i samarbetet när rätt förutsättningar finns. Ett naturligt nästa steg skulle kunna vara en gemensam lösning för länet på samma sätt som för kollektivtrafiken. Här är skalfördelarna tydliga jämfört med om varje kommun för sig genomför effektiviseringar i transporterna. En återkommande fråga är om det finns någon gräns för hur liten en kommun kan vara för att genomföra samordnad varudistribution. Svaret är ”nej” men samtidigt vill vi poängtera att samverkan mellan flera kommuner ger ökad lönsamhet och större effekter än för var och en av de aktuella kommunerna, enligt principen 1+1=3. För att kunna ta hem dessa skalfördelar krävs återkommande transportsimuleringar med underlag som inte kunnat tas fram i denna förstudie. Detta är en av de mest centrala aktiviteterna efter en driftstart.

Länsstyrelsen i Stockholms län ser positivt på omlastningscentraler för gods som ett viktigt medel för att skapa positiva effekter på miljö och folkhälsa.

Södertörn har på senare år stärkt sin position som initiativtagare för effektiva logistiska transportlösningar till Stockholmsområdet och Mälardalen. Samordnad varudistribution kompletterar den bilden och skapar ytterligare uppmärksamhet.

Ökad konkurrens

Samordnad varudistribution kan också innebära ökad konkurrens och möjligheter för mindre producenter att sälja varor. För närvarande domineras kommunala upphandlingar av varor av grossister med egna transportresurser. För mindre leverantörer är det svårt att slå sig in på marknaden, vilket resulterar i att dessa tvingas att sälja sina varor via ovan nämnda grossister eller helt avstå från den offentliga marknaden. En fristående och av kommunerna styrd transportorganisation undanröjer detta hinder för konkurrens.

Övrigt

Genom färre transporter uppnås även samhällsvinster i form av lägre vägslitage. Det minskade antalet leveranser/transportkilometer leder också till lägre bränsleåtgång - något som ju är bra ur ett samhällsperspektiv.

Möjligheter finns att successivt bygga ut transportlösningen med alla kommunala transportflöden av varor. Även andra flöden kan på sikt komma att ingå såsom de lokala näringsidkarnas leveranser och lokala producenters varor.

Effektiva processer och ett ändamålsenligt inköps- och beställarsystem skapar ytterligare möjligheter till besparingar för kommunerna.

Rekommendation

På kort sikt

- Baserat på resultaten från denna förstudie rekommenderas kommunerna inom Södertörnssamarbetet att **gå vidare med ett genomförande av samordnad varudistribution.**
- **Tillsätt ett projekt med uppdrag att upphandla, planera för och genomföra en ny transportlösning.** En kommun ges i uppdrag att vara huvudansvarig för projektet – förslagsvis Huddinge eller Botkyrka. Utsedd ansvarig upphandlar externt stöd för att säkerställa erforderlig central kompetens. Företrädare för respektive kommun ingår i huvudprojektet. Lokalt säkerställs resurser i form av mottagarprojekt, såväl beträffande omfattning som kompetens, för medverkan i arbetet. Från upphandling till stabil drift beräknas en tid om ca 2 år. För kontinuerlig utveckling av konceptet krävs kompetens och möjlighet att driva frågorna vidare. Detta sker lämpligast genom att mottagarprojektet efter projekttiden uppgår i den ordinarie organisationen, förslagsvis som en enhet inom Upphandling.
- **Upphandla en fristående transportör samt funktionen Logistikcentra.** Den transportlösning vi rekommenderar kallas Cross-docking och innebär att inga varor ska lagerläggas utan lastas om och distribueras till beställaren i en enda rörelse. Logistikcentrats uppgift är att snabbt lasta om inkomna varor samt leverera dessa utan fördröjning till beställaren i enlighet med överenskomna leveranstider. Fördröjning av leveranserna, jämfört med ett system för direktleverans, ska inte behöva uppkomma.
- **Omförhandla avtalen** med varuleverantörer för rekommenderade varuområden så att dessa i fortsättningen gör sina leveranser till logistikcentrat.
- **Utred förutsättningarna för alla kommunala transporter att gå in i den nya lösningen**
 - Tekniska verksamheterna
 - Interna transporter
 - De kommunala bolagens behov

På lång sikt, under avtalsperioden

- **Inför ett inköps- och beställningssystem för att uppnå maximal nytta.**
- **Se över organisationen för beställning och leverans i alla kommuner.** Färre och större beställningar via färre beställare skapar bra förutsättningar för kostnadseffektivitet. Erfarenheten visar att införandet av ett inköps- och beställningssystem leder till krav på förändringar i organisationen.

- **Inventera lagringsutrymmen** i verksamheterna generellt. Färre leveranser innebär behov av större lagringsutrymmen. Se i samband med detta över möjligheten till leveranser på kvällstid alternativt tidig morgon (nattleverans).
- **Inled en dialog med det lokala näringslivet kring transportlösningar.** Idag har lokala leverantörer och producenter begränsade möjligheter att delta i kommunens upphandlingar. En försvårande faktor är företagens begränsade transportresurser. Med ett transportavtal som beskrivs här kan kommunen erbjuda transportstöd. Leverantören behöver endast leverera till en omlastningspunkt alternativt att hämtning sker hos leverantören.
- **Driv aktivt utvecklingsfrågor enligt krav i upphandlingsunderlag.** Tekniskt stöd i olika former kommer att krävas för optimal logistik. Som exempel kan nämnas förhandsinformation om transportvolym, transportsimuleringar etc.

Samverkan inom södertörnssamarbetet borgar för en optimal lösning. Vid studier i andra kommuner har vi noterat att samverkan ger högre effektivitet. Vinsten består i färre omlastningar och effektivare körslingsor. Även transportpriset blir lägre vid en större ”affär”.