

Triple F

Rapportnummer 2019.1.21k

Mars
2020



Urbana distributionssystem: Vägen mot transporteffektiva städer

KLAS HJORT, HENRIK PÅLSSON, MIKAEL KERVALL
LUNDS UNIVERSITET



Urbana distributionssystem: Vägen mot transporteffektiva städer, mars, 2020

Projektnummer [Klicka här och skriv]
Titel på projektet – svenska Urbana distributionssystem: Vägen mot transporteffektiva städer
Titel på projektet – engelska Urban distribution systems: The path towards transport efficient cities
Projektledareorganisation Lunds universitet
Namn på projektledare Klas Hjort
Namn på ev övriga projektdeltagare Henrik Pålsson, Mikael Kervall
Nyckelord: 5-7 st Policy, logistik, teknik

Sammanfattning

Projektet har finansierats av Trafikverket genom Triple F och det har genomförts i syfte att kartlägga och beskriva hur städer och kommuner kan arbeta strategiskt och organisatoriskt för att anpassa dagens godstransportsystem till morgondagens fossilfria urbana transportsystem. Huvudsaklig problemägare är städer, såsom Helsingborgs stad, som ser utmaningen i att hantera urbaniseringen kortsiktigt och parallellt antar utmaningen i att arbeta med transportsystemsproblematiken långsiktigt. Under projektet så genomfördes intervjuer med Helsingborgs stads olika enheter, stadens leverantörer och företag i regionen.

Studien lyfter fram nio olika barriärer som delvis kan förklara den ökade komplexitet som litteraturen beskriver om utvecklingen inom stadsplanering/stadsutveckling.

- Organisation
- Infrastruktur
- Kunskap
- Samarbete
- Teknik
- Godsflödesförändringar
- Ekonomi
- Lagar och regler
- Politiken

En nationell omställning till ett fossilfritt godstransportsystem har initierats och en politisk vilja finns och som även finansierat Triple Fs och Trafikverkets forskningssatsning. På kommunal nivå har vi lyft fram att det dels saknas kunskap om hur godstrafiken idag ser ut och hur den bidrar negativt till en CO2 ökning. Samtidigt saknas en tydlighet hos politiker att staka ut vägen och tillsätta resurser i dagsläget. Policyerna beskriver endast mål och visioner vilket inte räcker till för att skapa de förutsättningar som behövs för att internt bryta ner målen till konkreta åtgärder. Projektet har resulterat i en kunskapsutveckling och bättre förståelse för vilka hinder som delvis motverkar inte bara en kortsiktig omställning idag utan även försvårar en långsiktig omställning då resurser inte tillsatts för t.ex. relativt stora infrastrukturinvesteringar och teknikutveckling. Vi har identifierat den lokala politiken som en viktig barriär för vägen mot transporteffektiva städer.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	ii
Innehållsförteckning	iii
Inledning.....	1
Syfte	2
Mål	3
Genomförande.....	4
Resultat	4
Organisation	5
Infrastruktur	9
Kunskap	9
Samarbete	10
Teknik.....	11
Godsflödesförändringar	12
Ekonomi	12
Lagar och regler	13
Politik	13
Bidrag till Triple F.....	15
Nyttiggörande.....	16
Samverkan.....	17
Diskussion.....	18
Nästa steg.....	19
Referenser	21
Bilagor	22

Inledning

Vägen mot transporteffektiva städer har många utmaningar. Det är omöjligt att förutsäga framtiden men det saknas även en tydlig bild av hur framtiden kan te sig och hur stadens aktörer bäst förhåller sig till denna osäkerhet. Samtidigt måste städer förhålla sig till en föränderlig verklighet och hitta sätt att organisera sig för att påbörja en omställning. En tydlig beskrivning av hur dagens transportsystem ser ut i urbana miljöer kopplat till städernas expansion och förändrade transportbehov är viktiga steg i en sådan omställning. När bilden klarnar och en förståelse av det aktuella kunskapsläget av transportsystemen i kombination med en stark digitaliseringstrend kan målbilder för städer utarbetas. Vägval baserade på olika scenarier är konkreta beslutstöd för beslutsfattare i städer/kommuner för att utarbeta visioner och strategier för hur omställningen slutligen kan realiseras genom t.ex. organisationsförändringar, investeringar och förhållningssätt.

Godstransporterna ökar, och enligt Trafikverkets prognos beräknas transportarbetet öka med drygt 70 % till år 2040 i jämförelse med 2012. För att möta de europeiska och internationella miljömålen om fossilfria transportsystem behöver samhället arbeta långsiktigt och strategiskt med hur vi organiserar och förhåller oss till denna problematik. Vi måste följa den kunskapsutveckling som pågår parallellt inom områden som hanterar transporter, konsumtion, produktion, innovation och befolkningsökningar/förflyttningar för att nämna några. Detta är frågor som politiker och samhällsbyggare måste förhålla sig till tillsammans med näringsliv och akademi.

Att städer växer och landsbygden avbefolkas är inget nytt fenomen utan människor söker sig till områden med t.ex. arbetstillfällen, service och boplatser. Sverige är det land inom EU som har den starkaste urbaniseringstrenden sedan 2005¹. Att följa denna trend och anpassa städer och deras transportsystem på ett sätt som möjliggör denna urbanisering på ett långsiktigt och hållbart sätt kräver långsiktiga strategiska satsningar på nationell likväl som regional och kommunal nivå. För att säkerställa att städer växer hållbart behöver strategiska infrastrukturella satsningar över tid ses över och innehålla planer och arbetssätt som sträcker sig både utanför det befintliga fossilberoende transportsystemen och befintliga samverkansformer inom och mellan städer och kommuner.

Helsingborg är en av landets många växande städer, människor söker sig dit för att bo och arbeta. Det ställer höga krav på framväxten av både bostäder, arbetstillfällen, skolor och annan kommunal service. Hösten 2017 antog Helsingborgs kommunfullmäktige Stadsplan 2017, en översiktsplan för Helsingborgs centralort. Stadsplan 2017 handlar om att säkerställa att Helsingborg växer hållbart. Framöver behöver även den kommunövergripande översiktsplanen från 2010 förnyas. De delar av Helsingborg som ligger utanför centralorten är viktiga för att hela staden ska kunna växa hållbart, inte minst stationsorterna. Frågor i den kommande översiktsplanen handlar bland annat om hur framtidens varuförsörjning ser ut och vilka behov staden behöver tillgodose för att möjliggöra ett konkurrenskraftigt och hållbart transportsystem för både staden, företagen och invånarna. Staden vill skapa förutsättningar för ökad effektivisering av godstransporterna och transportsystemet som leder till färre

¹ Urbanisering fortsatt kraft för samhällsförändring, Trafikverket

transporter, minskade emissioner (klimatpåverkande gaser, buller), tillfredsställande kapacitet, hög trafiksäkerhet och ökad trivsel i stadskärnan och på andra befintliga eller potentiella mötesplatser. I arbetet med den nya översiktsplanen behöver staden beskriva framtida utmaningar och säkra hur t.ex. marken ska användas för att främja hållbar utveckling, exempelvis genom att peka ut ytor för intermodal och modal omlastning, beskriva behov som teknisk försörjning och andra behov som ett framtida hållbart godstransportsystem har. Omställningen till ett framtida fossilfritt samhälle kräver stora strategiska investeringar, men vi vet inte hur dessa skall finansieras, hur affärsmodeller kan utformas som möjliggör sådana investeringar och som främjar utnyttjandet av dessa system.

Teknikutvecklingen i samhället och digitaliseringen i synnerhet påverkar samhället och får konsekvenser även för transportsystemet. Digitaliseringen påverkar hur vi säljer och distribuerar varor och mycket av våra inköp kan idag skötas på distans. Kläder och andra varor som mat förväntas i framtiden att levereras samma dag som de beställs, vilket ställer krav på morgondagens distributionssystem, framförallt de sista kilometrarna. Digitala dörrlås och paketautomater är två tänkbara lösningar i det digitala transportsystemet, som i nuläget testas i Helsingborgs stad tillsammans med transportörer, butiker och Lunds universitet. Forskningen visar att nya samarbeten mellan olika intressentgrupper kommer att krävas i framtidens transportsystem. SESAM, ett konsortium av bl. a. distributörer i Sverige med en ny typ av digital integrationsplattform möjliggör horisontell integration de sista kilometrarna är kopplade till detta projekt. Detta konsortium, tillsammans med andra intressenter i projektet, bidrar med förståelse kring hur ny teknik och digitalisering kan påverka och bidra till intressentsamverkan och dess utmaningar och möjligheter vid en omställning till ett fossilfritt transportsystem.

Syfte

Projektet övergripande syfte är att kartlägga och beskriva hur städer och kommuner kan arbeta strategiskt och organisatoriskt för att anpassa dagens godstransportsystem till morgondagens fossilfria urbana transportsystem. Denna förstudie syftar till att skapa en grundläggande kartläggning, som sedan kan fördjupas i en kommande studie.

Huvudsaklig problemägare är städer, såsom Helsingborgs stad, som ser utmaningen i att hantera urbaniseringen kortsiktigt och parallellt antar utmaningen i att arbeta med transportsystemsproblematiken långsiktigt. Hur problemägaren än startar omställningen får det konsekvenser för morgondagens system. Hur kan samhället organisera sig för att hantera investeringsfrågor av infrastrukturell karaktär med en lång payback-tid. Resultaten av projektet ska ligga till grund för en demonstrering och därefter implementering av vägen mot en transporteffektiv stad i Helsingborg.

En stads transportsystem består av många intressenter, som alla möjliggör eller begränsar systemets utveckling. Dessa intressenter påverkar exempelvis transportsätt, transportfrekvens, godsflöden, fordonsval och infrastruktur. Projektet inkluderar därför aktörer som representerar olika intressentgrupper. Aktörerna i projektet är framtidsinriktade och vill bidra med lösningar i riktning mot ett fossilfritt transportsystem. Lärdomarna tas vidare till nästa projektsteg samt till andra städer där aktörerna verkar. Projektets intressentgrupper och aktörer är följande:

- Transportörer: En nationell stor aktör (PostNord) och en mindre aktör med lokal kännedom (Nowaste)
- Fordon: Förarlösa lastbilar (Einrinde) och cykeltransporter (MoveByBike)

Urbana distributionssystem: Vägen mot transporteffektiva städer, mars, 2020

- Butiker: Påverkar frekvens och storlek på gods genom beställning av transporter (representeras av Citysamverkan)
- Infrastruktur: Ett fossilfritt transportsystem kräver förändringar i infrastrukturen. Projektet inkluderar två intressentgrupper. 1) Fastighetsägare (Catena Fastigheter) påverkar stadsutvecklingen och kan förenkla för hyresgäster, t ex butiker och restauranger, att få godsleveranser transporteffektiva, t ex samordnade transporter. 2) För att använda elektrifierade fordon behövs laddningsstationer (Öresundskraft).

Mål

Projektets mål är att bygga upp kunskap kring stadens roll i omställningen mot ett fossilfritt transportsystem. Det övergripande målet är att förstå vilka olika barriärer som en stad måste övervinna för att ställa om till ett fossilfritt godstransportsystem. Detta inkluderar att beskriva barriärerna i detalj samt förstå hur de förhåller sig till varandra. Målet med denna förstudie är att identifiera alla barriärer och beskriva dessa. Projektet bidrar härmed till det svenska godstransportsystemets omställning till fossilfrihet genom att beskriva hur städer organisatoriskt och strategiskt kan adressera utmaningen i att arbeta med transportsystemsproblematiken långsiktigt samtidigt som urbaniseringen hanteras kortsiktigt.

Godstransporter har avsevärda CO₂-utsläpp i städer. Dessa har stor potential att reduceras genom effektivare varuflöden och effektivare transporter. Ett sätt är citylogistik med samlastning där många projekt har visat på stor potential för CO₂-reducering. Exempelvis visade en studie av Malmö city att teoretiskt sett kan nuvarande godsleveranser i city göras med 10–20% av fordonen om hög fyllnadsgrad och smart ruttplanering används. Ett annat sätt är effektivare e-handelsdistribution, som i nuläget är ineffektiv pga. fokus på snabba leveranser snarare än hög fyllnadsgrad och samlastning. Ett tredje skäl är att Sveriges städer växer pga. en urbaniseringstrend där nya varuflöden växer fram, vilket behöver ske i en CO₂-effektiv riktning. Helsingborgs stad och andra städer är stora kunder och upphandlar mycket transporter för den egna verksamheten. Staden har potentialen att gå i bräschen för utvecklingen av ett fossilfritt transportsystem, initialt för de egna transporterna, men som på sikt även erbjuds till och utnyttjas för all stadsdistribution, t.ex. inkludera den snabbt växande e-handeln. E-handelsdistributionen är känd för att vara både ineffektiv och kostsam, både ekonomiskt och ur ett miljöperspektiv. Projektet avser att bidra till detta samhällsproblem genom att möjliggöra en ökad samlastning av den totala godsdistributionen och där inkludera transportflöden som idag körs parallellt och utan samordning. På så vis minskar det totala transportbehovet och i kombination med utvecklandet av ett fossilfritt system har det potentialen att drastiskt reducera mängden CO₂.

Att reducera CO₂ kräver nya tekniska lösningar och beteendeförändringar. Tekniska lösningar belyses med fossilfria fordon (t ex elfordon och cykel) och infrastrukturutveckling (t.ex. digitala lås, paketautomater och laddningsstationer). Beteendeförändringar belyses genom förändringsbenägenhet för de aktörer som genererar och påverkar strukturen för godsflöden (butiker, fastighetsägare och transportörer). Kunskapen som genereras i projektet behövs för att på sikt uppnå fossilfri stadsdistribution. Projektets mål är att leverera kunskap som utgör en beskrivning av hur staden och intressenterna arbeta fram en omställningsplan och strategi. Projektet kommer inte att reducera CO₂ fram till 31 augusti 2019, men är en betydelsefull pusselbit i att utarbeta en omställningsplan och en omställningsstrategi. Implementeringen av denna plan och strategi ska ha som mål att uppnå regeringens mål för CO₂-reducering.

Projektet bidrar till överflyttning till energieffektiva och fossilfria fordon genom att det ska leda till operationella kortsiktiga förändringar och strategiska långsiktiga för energieffektiva och fossilfria fordon. Genom att koppla samman olika aktörer, såsom förarlösa elfordon (Einride) och cykeldistribution (MoveByBike) med stadsplanerare (Helsingborgs stad), elförsörjningsföretag (Öresundskraft), transportföretag (Postnord och Nowaste), fastighetsägare (Catena Fastigheter) och butiker (Citysamverkan) kan projektet uppnå operationella tester och rikttningsförändringar samt analyser av nödvändiga strategiska förändringar i varuflöden för överflyttning till energieffektiva och fossilfria fordon i en stad.

Genomförande

Projektet bestod av tre arbetspaket (AP1-3) med lite olika syften. AP 1 bestod av kartläggning och dokumentanalys i syfte att skapa en tydligare bild av det befintliga transportbehovet samt framtida transportbehov i staden. Helsingborgs stad fungerade som ansvarig part där Lunds universitet bistod. Sex av stadens, baserat på omsättning, största leverantörer kartlades genom intervjuer, studiebesök och transportkartläggning. Det huvudsakliga syftet med arbetspaketet är att ge ett gediget underlag till AP 3 där grunden till att utveckla olika strategier för vägen mot fossilfrihet.

AP 2 syftade till att förstå de olika aktörernas utmaningar, möjligheter och syn på omställning till ett fossilfritt transportsystem i städer. Det syftar också till att skapa en grundläggande förståelse för krav på och utmaningar med aktörssamarbete i en omställning. Lunds universitet ansvarade för intervjuerna av samtliga, nio projektpartners som kompletterades med olika dokument som beskriver verksamheternas målbilder mm.

- Helsingborgs stad
- Öresundskraft
- Postnord
- Nowaste Logistics
- Catena Fastigheter
- MoveByBike
- Helsingborgs Citysamverkan
- IKEA
- Mobione

AP 3 syftade till att skapa en projektsyntes genom att resultaten från AP 1 och AP 2 sammanställdes och diskuterades i workshopsformat där fokus var på att verifiera och utveckla resultaten samt att få till en diskussion kring nästa projektförslag. Lunds universitet var ansvarig part och som under AP 3 samverkade med, främst Helsingborgs stad. Samtliga AP kan sägas överlappade i tid och på så vis bidrog samtliga parter till projektsyntesen.

Resultat

Projektets resultat presenteras som en syntes av de tre arbetspaketen. Resultatdelen är uppdelad i nio olika temaområden som identifierades under projektet. Dessa temaområden

kom till viss del att fungera/resultera som möjliga barriärer till att både nå målen om fossilfrihet och transporteffektivitet i Helsingborg och sannolikt andra städer.

- Organisation
- Infrastruktur
- Kunskap
- Samarbete
- Teknik
- Godsflödesförändringar
- Ekonomi
- Lagar och regler
- Politik

Organisation

Policy/mål/planer

Helsingborgs stad har flera styrande dokument som påverkar godstransporterna där Vision 2035² är övergripande. Klimat- och energiplanen visar att Helsingborg ska minska CO₂ utsläppen med 80% till 2030, vilket är mer än det nationella målet på 70%. Dock saknas uttryckliga ambitioner och åtgärder för egna godstransporter som t.ex. mål för ett fossilfritt transportsystem. Stadens leverantörer ger exempel på att staden under upphandlingar kan utforma t.ex. en årlig reduktionsnivå av andelen fossilbränsle för att möta upp de högt uppsatta målen om en 80% total minskning.

Övergripande policy och styrande principer beskriver att det ska kännas lätt och bra att vara en verksamhet i Helsingborg där det också finns en hög livskvalitet. Som en följd uttrycks det att ett ”fossilfritt transportsystem blir negativt för näringslivet – Helsingborg vill inte vara den typen av kommun”. Företagen vi intervjuade ser dock inga sådana motsattsförhållanden så länge kraven är lika för alla och att de är realiserbara. Samtidigt så ställer Helsingborgs stad tuffare mål på CO₂-reduktion än nationellt.

Arbetet kring godstransporter är inte tydligt systematiserat. Det har framkommit att det saknas policy och riktlinjer för trafikutvecklingen. Problem löses när de uppkommer. Samtidigt så har samtliga leverantörer (AP1) tydliga generella förbättringsförslag som även är applicerbara i deras samarbete med Helsingborgs stad men frågorna har inte lyfts med dem under tidigare upphandlingsprocesser. Leverantörerna påtalar att det pågår diskussioner med andra offentliga sektorer i landet och att det har signalerats nya förfaranden i den kommande upphandlingen i staden vilket uppskattas av leverantörerna.

Helsingborgs stad arbetar med dessa frågor där en trafikplan som beskriver utmaningar, vad staden vill och vad som behöver göras för framtida godstransporter är under framtagning men det är oklart hur integrerad den är med vägen mot ett fossilfritt transportsystem. För att nå dit så blev det tydligt, under både AP1 och AP2, att näringslivet behöver tydligare spelregler, krav och direktiv för att ställa om till fossilfrihet, då är det inget problem för näringslivet, för det är lika för alla. Det framkom att leverantörerna drabbas lite olika av att

² <https://helsingborg2035.se/vision-2035/>

Urbana distributionssystem: Vägen mot transporteffektiva städer, mars, 2020

själva gå före med hårdare egna krav på minskning av fossila bränslen. Det fanns där en tydlig koppling mellan produktpriser, orderfrekvens, orderstorlek. Ju lägre ordervärde desto hårdare slår höjda/dyrare transporter, vilket är förståeligt. För några var prisfrågan inget hinder till att själva driva frågan om att ställa om däremot lyfts tillgången till drivmedel fram som en hindrande faktor.

I stor utsträckning angrips godstransportproblem utifrån att problem löses när de uppstår. Staden reagerar reaktivt på synpunkter och rapporterade problem för godstransporter. Från leverantörssidan, önskar de ett närmare samarbete med staden kring logistikfrågor. I dagsläget så möts upphandlare och säljare vilka sällan besitter kunskap om hur upphandlingen och efterföljande order och beställningar påverkar logistiken och antalet transporter. Fokus hittills har varit på priset av varan där frakten är inkluderad. Effekten av detta är ofta frekventa beställningar och leveranser. Alla sex leverantörer i AP1 kunde beskriva både vilka problem detta skapade för dem men även komma med förslag på hur de ser på hur de kan lösas ur deras perspektiv men betonar att vi måste, båda parter, ha en bättre förståelse för varandras problem och utmaningar för att göra det bästa av situationen.

Visioner och mål

Det saknas en tydlig, gemensam framtidsvision för godstransporter och godshantering. Politiskt beslutade långsiktiga mål är delvis kända (klimat- och energiplan, livskvalitetsmål etc.) men de är inte helt tydligt hur utsläpps- och fossilfrihets målen är giltiga för godstransporter. Ansvar för stadens godstransporter ligger hos många och det saknas, både en helhetssyn och en tydlig ansvarsfördelning. Långsiktiga politiska måls prioritet jämfört med mer konkreta mål med kortare tidshorisont lyfts fram för diskussion/förtydligande, där det saknas en tydlig nedbrytning av mål från strategisk till mer verksamhetsnära nivå. Hur skall målen uppnås och hur ser strategierna för måluppfyllelse ut. Utan dessa är det svårt att både ställa krav och följa upp internt och externt. Fossilfrihet är en sak men det är inte tydligt hur de är relaterade till effektivitet inom urbana godstransporter. Räcker det med fossilfrihet och i så fall varför, eller vill staden även minska mängden transporter?

Strategi vs. Operationellt

Det är tydligt att det finns ett gap mellan strategiskt och operationellt arbete kring godstransporter. Det finns övergripande strategier och för godstransporter, t ex:

- Staden vill samordna varudistributionen till stadskärnan, men har inte undersökt hur.
- Att minska CO2 från vägtrafik med 80% och energianvändning med 50%, men det saknas nedbrytning till sektorer och operationella åtgärder i många fall.
- På operationell nivå verkar det mer vara att åtgärda akuta problem.
- Det är ett otydligt ägandeskap för frågan om fossilfria godstransporter t ex: "Frågan kräver mycket personresurser och att det är en tung fråga. Vi är hårt pressade som organisation så att vi väljer våra frågor så att vi inte tar de jobbigaste."

Beror gapet på att frågan är komplex och tung eller finns det andra orsaker? I det dagliga arbetet fokuserar olika enheter på att samtidigt lösa dagliga problem och utmaningar. Det framkom även att det finns de internt som direkt motsätter sig en samordnad varudistribution men det framkom inte klart varför. Under AP1 så framkom det att vissa av stadens leverantörer redan arbetar med offentlig sektor som kör samordnad varudistribution med goda resultat. Även om det kräver en hel del arbete initialt så uppväger framtida vinster både kostnader och merarbetet.

Urbana distributionssystem: Vägen mot transporteffektiva städer, mars, 2020

Det finns en kunskapsbrist när det gäller godstransporter i allmänhet och fossilfria i synnerhet:

- Brist på datainsamling. Det saknas motsvarande resvaneundersökningar för gods som för persontrafik
- Bättre på att analysera persontrafik, eftersom där finns mer kunskap än om gods.
- Staden vet att godstransporter är en utmaning för framtiden men inte hur det ska adresseras för att bli effektivare och samtidigt minska negativ påverkan från buller, utsläpp och med hänsyn till trafiksäkerhet.
- Osäkerhet kring vad som är möjligt och tillåtet att reglera där tron är att "staden inte har mandat, men egentligen finns det ganska mycket som kan påverkas".
- Acceptans: Näringslivet ser gärna att staden agerar, men det finns en rädsla från stadens sida att påverka näringslivet negativt.
- "Staden har inte någon som är specialiserad på godstransporter". "Om staden hade haft någon som hade bättre kunskap om gods och hur det fungerar så hade vi nog kunnat driva den frågan. Det handlar om att höja kunskapen generellt"
- Den generella kunskapen kring godstransporter och dess utveckling nu och i framtiden upplevs vara låg.
- Intresset för att bygga kunskap kring gods upplevs vara lågt på politisk och strategisk nivå och står i kontrast till intresset för persontransporter.
- Strukturerad datainsamling och överblick av data saknas samtidigt som vikten av data framhålls för att analys ska möjliggöras och faktabaserade beslut kunna tas.
- Samhällets nytta och kostnad för olika typer av transporter är okänd samtidigt som väsentliga investeringar och underhåll i infrastruktur som vägar och järnväg görs när behov uppstår
- Kunskap finns i delar av organisationen om att inga klimatmål går att nå utan fossilfri omställning av transportsektorn men incitamentsskapande verktyg för omställning utnyttjas inte.
- Systemsyn och helhetsbild anses avgörande för radikal förändring men organisation för att möjliggöra detta saknas.
- Kravställningens betydelse i relation till kortsiktig och långsiktig företagsutveckling framstår som oklar/okänd.

Upphandling

Staden ställer krav vid upphandling av kollektivtrafik etc. men för godstransporter är det svårare, t.ex. för mat till skolor. När det gäller godstransporter har staden bra kontroll på farligt gods, eftersom det är styrt i stråk. En utmaning är att i upphandling av kommunens varor och tjänster så ingår godstransporter, det är avtalat så. En annan utmaning är att ställa rätt krav i en upphandling, t.ex. innebär de miljökrav som ställs idag inte att det blir samlastning mellan transportföretag utan snarare tekniska krav, såsom att vissa motoregenskaper ska användas etc. Det framkom, som tidigare beskrivits, att det pågår, i landet och även i Helsingborg en utveckling av upphandlingsprocessen. Leverantörerna (AP1) beskriver att de upplever att de, redan i dag har en bra dialog med Helsingborg som kund men att det finns mer att göra i frågan om transporter och uppföljning då inga direkta miljökrav ställs idag. Leverantörer påtalar att de båda levererar till städer med miljözoner och att de är vana vid att t.ex. påvisa måluppfyllnad av t.ex. andel HVO inköp för att visa på minskad CO2. Det finns utrymme för tuffare miljökrav enligt AP1 men framförallt en utvecklad dialog som bottenar i en förståelse för båda parter om möjligheter framgent och problem i dagens upplägg. T.ex. så föreslås att de borde finnas utrymme i den utvärderingsmall som används vid upphandling för samordning/samlastning mellan leverantörer, i syfte att minska transporter till staden. Detta är processer som används några leverantörer använder redan idag för transporter till privata företag.

Urbana distributionssystem: Vägen mot transporteffektiva städer, mars, 2020

Internt samarbete

I en stor organisation som Helsingborgs stad så finns det en viss tröghet att förändra processer men det finns även olika tankar och synsätt på godstransportsystemet i stadens olika enheter. Detta påverkar, i sin tur, det interna samarbetet och möjligheterna till att nå målet om fossilfria godstransporter. Politikens inriktning och beslut påverkar stadens möjligheter att nå målet om fossilfria godstransporter på olika sätt. Långsiktigt så är det viktigt att säkerställa en politisk enighet så att de initiativ som tas idag, för att nå de långsiktiga målen, inte äventyras av ett ev. framtida politiskt skifte. Hur det begränsar samarbetet inom staden idag är svårt att beskriva likadant som hur man kan förändra denna begränsning över tid?

Samarbete kommun - näringsliv

- Externalisering av kostnader för transporter gör att köparen av transporter får den fulla nyttan av köpet men inte den fulla samhällskostnaden av detsamma.
- Samsyn kring rollerna i transportsystemet verkar inte finnas. Vem är kravställare i vilka sammanhang? Vem utvecklar och levererar lösningar? Vilka mål har olika aktörer i systemet?
- Omställning med respekt för företags avkastning av investeringar kräver förutsägbarhet och framförhållning.
- Befintliga aktörer kommer att försvara avkastningen på befintliga investeringar/befintlig resursbas. Nya aktörer har allt att vinna.
- Värdet av omställning till fossilfrihet förefaller oklart för företag. När överstiger nyttan kostnaden? Näringslivet kommer inte att ställa krav på fossilfrihet eller minskat antal/högre fyllnadsgrad i stadsnära transporter.

Kommunen

- Kommunens roll som möjlig föregångare för att driva hållbar innovation, inte minst genom egna inköp av varor och tjänster lyfts fram. Samtidigt köps varor och tjänster vanligen inklusive transport vilket gör att kostnaden för transporten döljs för köparen och att uppföljning av transportinköp försvåras. Dessutom begränsas både köparnas incitament och möjlighet att påverka antalet transporter. I hur stor andel av den totala inköpta volymen gods och tjänster ställs krav som motsvarar vad som behövs för att uppnå de politiskt beslutade målen?
- Systemsyn, helhetsgrepp och en palett av både krav och stödjande åtgärder som uppbyggnad av infrastruktur och affärsmodeller lyfts fram som avgörande för att uppnå radikal förändring avseende drivmedel och effektivitet. Samtidigt görs kommunens inköp delvis i så små delar att potentiella förändringar omöjliggörs.
- Näringslivsvänlighet nämns som målsättning och förklaras som att det ska vara lätt att vara företagare i kommunen och som en politisk ovilja att ställa krav på näringslivet. Samtidigt nämns skillnader i samhällsnytta mellan kortsiktigt vinstmaximerande företag och långsiktigt hållbart företagande. Vad innebär det egentligen att vara näringslivsvänlig i en föränderlig omvärld? Inom vilken tidshorisont?
- Digitalisering, e-handel och urbana godstransporter är områden i snabb förändring. Hur organiserar kommunen sin verksamhet för att kunna forma utvecklingen inom dessa områden?

Alternativa exempel finns

Vissa företag organiserar verksamheten mer aktivt för långsiktig lönsamhet. Några karaktärsdrag:

- Tydliga tidsatta och mätbara mål och delmål
- Aktiv kunskapsbyggnad i samarbete med lösningsutvecklare där leverantörer bjuds in att delta.
- Tydlig, långsiktig kravställning till potentiella leverantörer
- Anpassning av egen organisation för att möta förändrade krav

Infrastruktur

Infrastrukturen är beständig och kräver långsiktig plan som ger tillräcklig flexibilitet för anpassning i takt med förändrade samhällskrav. Anpassning blir en utmaning vid snabba förändringar i det omgivande samhället. Utmaningar finns t.ex. inom ladd-infrastruktur men även inom försörjningen av miljödiesel och gas i olika delar av landet. Kravställningen vid upphandling måste ta hänsyn till detta. En fungerande infrastruktur för godstransporter bygger på ett fungerande system med länkar sammankopplade i nätverk. Svaga länkar dimensionerar systemets kapacitet och balans blir därför viktigt. Kapacitetsobalanser finns inom elsystemet och delar av järnvägssystemet. Möjligheterna för och plats för omlastning, samleverans och samdistribution av gods kräver också nyinvestering i infrastruktur. Infrastruktur kräver investeringar som motiveras med framtida avkastning. Blir osäkerheter eller risker för stora görs inte investeringarna. Detta gäller för staden likväl som för dess leverantörer (AP1, AP2). Detta är en balans eller avvägning som görs utifrån befintlig infrastruktur, nyinvesteringskrav och kontraktslängd.

Kunskap

Vetskapen om kommande framtida utmaningar inom fossilfria godstransporter är givetvis känd inom staden men det saknas specifik kunskap om hur staden skall gå tillväga för att ställa om och nå dit. Däremot finns det mycket kunskap kring områden som redan är prioriterade (kollektivtrafik, farligt gods och spårtrafiken) där det finns tydliga policys, planer och regelverk. Kopplat till detta så saknas det kompetens inom godsområdet och den generella kunskapsnivån är låg i jämförelse med andra områden som t.ex. kollektivtrafik och persontrafik, vilka är prioriterade områden. Persontransporter lyfts fram som ett område där det pågår ett kontinuerligt arbete för ökad kunskap och förståelse

Omställningen till ett fossilfritt godstransportsystem är enligt staden inte bara en teknikfråga utan även en kunskaps och organisationsfråga. Man kan ställa sig frågan i vilken ände man startar. Exempel från industrin (AP2) visar att för att hänga med i den snabba utvecklingen så försöker de göra organisationen smidigare och betonar vikten att ha rätt kompetens på rätt plats. I staden så har godsfrågan delvis prioriterats ner pga. dess snabba utveckling/föränderlighet, kapacitetsbrist vilket medfört en kompetensbrist.

Rent generellt saknas kunskap om godsfrågan på olika plan. När det gäller dagens situation dvs. någon form av nuläge, så saknas detaljerad kunskap om miljö- klimat- och platspåverkan av transporterna. Inom den egna kommunen saknas kunskap om de egna samlade transportgenerering då varor ofta köps inklusive transport. Under AP1 så framkom det att inte heller leverantörerna mäter detta men det kan givetvis plockas fram från deras transportörer. Utöver de egna transporterna så saknas det kunskap om övriga transportflöden för gods, som t.ex. dess ursprungsplats och destination. Befintliga lastplatsers utnyttjande, effektiviteten i det urbana transportsystemet och därmed dess förbättringspotential. Utöver detta så saknas det även kunskap om hur framtiden ser ut med tex. handelns koppling till transporter, privata och kommersiella men även viktiga frågor om livskvalitetspåverkan av godstransporter på kort och lång sikt. Detta trots att staden har tydliga riktlinjer för livskvalitet, miljö och folkhälsa.

Det är tydligt att övergripande politiskt beslutade mål finns om t.ex. kollektiv-, persontrafik och livskvalitet men deras inbördes prioritet är okänd samt hur de kan relateras till godsfrågor. Det saknas ett tydligt ansvar och resurser för godsfrågan inom stadens och kommunens organisationer, vilket innebär att den kunskap som trots allt finns är fragmenterad

och ofullständig. Dessutom skulle visioner och mål för framtidens urbana godshantering och distributionssystem kunna utarbetas och tydliggöras. Det råder också en viss osäkerhet kring möjligheter och begränsningar för kravställning enligt tex. lagen om offentlig upphandling (LOU). Idag råder en osäkerhet om vad som är möjligt och hur långt kommunen kan gå i sin kravställning vid upphandling. Under workshops så diskuterades frågan och det framkom att under upphandling så är det tydligt att de följer och skall följa lagarna men att det behövs kunskap om hur de kan vara med och utmana och påverka befintliga lagar och regler som ev. hindrar en omställning.

På mer övergripande nivå saknas dessutom kunskap om kravställningens roll och påverkan på innovationskraft och utveckling. Idag upplevs en politisk rädsla finnas för att ställa krav på t.ex. näringslivet. Den påverkar även förvaltningars kravställning. Det saknas tydliga incitament för omställning till fossilfrihet och högre effektivitet på systemnivå för både privata och kommunala beslutsfattare liksom konsumenter. Det saknas även kunskap om samhällseffekter av (kortsiktigt) vinstmaximerande kontra långsiktigt hållbara lösningar, företag och beteenden.

Rent generellt saknas kunskap om hur man går tillväga för att arbeta med beteendeförändringar hos konsumenter. Detta lyfts fram av från flera håll som nyckeln för att nå klimatmål och som ett område där mer finansiering, kunskap och aktiviteter behövs. Staden och dess olika verksamheter behöver en gemensam framtidsprognos för urbana godstransporters utveckling som konsekvens av samhällstrender som urbanisering och digitalisering med utgångspunkt i B2B, B2C, C2C, som även inkluderar C2B (returer). Detta för att skapa en tydlig och sammanhållen strategi som ger förutsättningar att nå lokala och nationella politiska mål avseende klimat-, miljöpåverkan och livskvalitet. Enskilda enheter bygger idag egna strategier utefter egna tolkningar.

Mer kunskap och tydligare förståelse av dagens system och hur vi når morgondagens fossilfria godstransportsystem underlättar arbetet med att klargöra roller för de olika aktörerna i transportsystemet. Vem ställer krav och vilka driver på en förändring, vem ”innoverar” och vem/hur löser vi problemen vi står inför? Även stadens leverantörer saknar till viss del kompetens och viss kunskap men vill och kan bidra till att samarbeta för att minska detta gap.

Samarbete

Samarbete är viktigt för spridning av kunskap, koordinering av prioriteter och resurser. När det gäller godstransportsystemet runt Helsingborg är utmaningar idag bland annat att en gemensam framtidsbild saknas. Hur godsflöden, transporter och livskvalitet kommer att utvecklas i olika scenarier av en fossilfri omställning, vid olika effektivitetsnivåer i det urbana transportsystemet samt vilken offentlig styrning som är möjlig eller önskvärd är till stor del okänt.

Samarbetet kring godsfrågor är idag begränsat och gods-och transportrelaterade frågor hanteras på många platser i stadens organisation och i näringslivet men dialogen är begränsad men pågår.

Omställning till fossilfritt godstransportsystem kommer kräva en hög grad av planerat och långsiktigt samarbete för att mål och visioner ska kunna uppnås. Tydliga prioriteringar med god framförhållning kommer att krävas för matchning av teknik- och energi- och infrastruktur tillgänglighet med kommande behov.

Idag så har det framkommit att en specifik leverantör levererar i snitt strax över 2 leveranser per dag till Helsingborgs stad med förbrukningsmaterial. Ett ökat samarbete med leverantören kan uppskattningsvis minska transportererna med 25% med bibehållen service till en lägre kostnad. Dessutom minskar många andra arbetsinsatser som godsmottagningar och attesteringar för att nämna några. En del av Helsingborg stads leverantörer är involverade i andra städers satsningar med samordnad varudistribution. Ofta fungerar detta mycket bra men det finns områden där det inte är helt löst ännu. T.ex. i ytterkanterna av städerna dit stadsdistributionen inte når ut samt till privata aktörer i städerna kör de fortfarande samma vägar. För att lösa detta så behöver ytterligare samarbete utvecklas där både stadens och de privata transportererna.

Teknik

Tekniken för fossilfri omställning är i många fall redan tillgänglig idag vilket visar sig tydligt där internationella företag som t.ex. IKEA (AP2) inte bara tydligt markerar sin ställning i ord utan även genom en stor investeringsvilja. IKEA (del av EV100) elektrifierar redan sin distribution globalt med mål om elektrifiering 2025 respektive 2030 för olika delar av verksamheten.

För Helsingborgs stad och andra städer handlar det om teknik i olika former som kräver olika typer av investeringar och syften. Det kan handla om teknik för att göra rätt saker men kanske viktigare är att även göra saker rätt. Fossilfrihet i sig är en komponent för att få ner CO2 avtrycket men det är inte det som har effekt när det gäller transporteffektivitet.

På fordonsidan kan ytterligare anpassning och specialisering av t.ex. fordon ge effektivitetsvinster vilket även kan göra fossilfria alternativ mer konkurrenskraftiga. Cykelleveranser, rätt utförda, har potentialen att ge produktivitetsvinster i citykärnor som kan finansiera omlastning från distributionsfordon. Samtidigt är de energieffektiva och har lägre investeringskostnader än t.ex. elbilsbaserade fordon.

Tystare, mindre, utsläppsfria fordon kan lättare accepteras och samexistera med mjuka trafikanter utan att påverka livskvalitet och trygghet. Samtidigt så kräver dessa fordon en förändrad infrastruktur både för att försörja dem energimässigt (tankstationer) både kortsiktigt, under användandet och långsiktigt för att garantera försörjningen och motverka driftstopp, vilket ses som ytterligare investeringshinder för en omställning. Det råder en osäkerhet vem som ansvar för infrastrukturens kapacitet, standard etc.

Slutligen, på tekniksidan finns det en potential att med digitaliseringens hjälp analysera godstransportsystemets effektivitet genom insamling och analys av trafikdata för gods. Den data som samlas in idag uppges ha stora brister avseende godstransporter. Digitaliseringen starka roll lyfts fram på både leverantörssidan och kundsidan. På kundsidan ger den möjlighet till nya bekväma tjänster och driver efterfrågan. På leverantörssidan lyfts integrerade IT-system, öppen data, AI och GPS som möjliggörare för effektivisering, nya tjänster och kunskap. Digitaliseringen och integrerade IT-system har potentialen att erbjuda nya tjänster som dynamisk ruttoptimering, dynamiska leveransplatser och tider samt mycket mer vilka kan minska ineffektiviteten i godstransportsystemet. Ett annat exempel är att koppla upp den tekniska utrustning som de använder t.ex. skrivare och kopiatorer för att på så vis minska panikbeställningar som idag ofta förekommer. Flertalet leverantörer lyfter fram just framförhållning och bättre prognoser för att minska antalet transporter, andra möjligheter är att välja produkter som t.ex. lagerförs och transporteras med tåg i stället för de som måste

konfigureras och levereras hem med flyg pga. leveranstidskrav. Några teknikleverantörer kommer inom kort att beskriva hur ”gröna” produkterna är så att annat än pris, storlek mm. kan värderas av beställaren.

Under projektet så har vi samverkat med många företag och vi blev kontaktade av ett lokalt företag i Skåne som hade hört talas om projektet och som ville presentera en innovation för oss. Under detta möte så fick vi efter att vi undertecknat ett NDA se en film som förevisade ett helt nytt transportfordon. Tyvärr så kan vi inte beskriva detta fordon då de är mitt uppe i ett patentarbete men det var helt nytänkande och har potentialen att vara en disruptiv innovation som helt kan förändra godsdistribution i städer. Att vi lyfter fram det här ändå är framförallt för att visa att genom förstudier likt denna mellan akademien, städer som Helsingborg och med företag kan det ske oväntade möten som längre fram leder till något stort. Representanter för Helsingborgs stad har träffat företaget och är intresserade av deras koncept.

Godsflödesförändringar

Digitaliseringen av handeln driver utvecklingen inom godsdistributionen där maktförskjutning pågår från leverantör till kund gällande leveranslösningar. E-handel med resulterande stark volymtillväxt i paketsdistribution driver en utveckling som möjliggör (och kräver) nya lösningar och affärer. Kundvärde väntas vara en hög grad av individualisering/kundanpassning av leveranser, leveransplatser och leveranstider. Leveransplatser kommer på sikt att vara i hemmen, arbetsplatser, nära intill eller någon helt annanstans om kunden så önskar. Detta gäller även e-handeln av livsmedel som på sikt kommer att utgöra en betydande volym men har ännu knappt inletts.

Utvecklingen driver ett behov av operatörsneutrala lösningar/strukturer som kan användas av många att såsom hubbar, leveransboxar där distribution/leveranser dygnet runt möjliggör ökat resursutnyttjande av befintlig infrastruktur. Dubbelriktade flöden i enskilda fordon dvs. samtidigt pågående leveranser av gods och upphämtning av gods (även retur), ev. i kombination med material för återvinning i cirkulära flöden.

Digitalisering och tillväxten inom e-handel gör även att butiker och varuhus får minskad omsättning vilket påverkar transporter och minskar sannolikt behovet av lager & lastzoner på butikens baksidor vika potentiellt kan användas som micro/minihubbar för om- och samlastning. Livsmedelstransporter till restauranger & caféer i centrala lägen ökar sannolikt då butiker omvandlas. Sammantaget skapas plats och behov i den täta staden för ökningen av professionella transporter. Även om effektiviteten ökar så behöver de också ersätta privata transporter pga. förändrade krav på leveranslösningar.

Ekonomi

Omställningsfrågan visar sig vara en komplex fråga som kanske främst bottnar i den politiska agendan och dess styrmedel för budget och ekonomi. Det handlar både om redan utförda investeringar med tydligt satta avkastningskrav men lika väl om framtida investeringar i fossilfri teknik med mer osäkra avkastningsprognoser. Därav visar det sig tydligt att det finns en investeringströskel mot en omställning till fossilfri teknik där det i många fall är mer kortsiktigt lönsamt att inte investera. Det är även tydligt att det råder en osäkerhet om vilka konkreta krav som kommer att ställas och likaledes när i tiden de kommer att aktualiseras, men klart är att de kommer. Likadant så förekommer det en tröskel från stadens leverantörer

att investera i, vad som ännu upplevs som dels en osäker teknik med brister (el-, gaslastbilar) men som även ofta är minst dubbel som dyr i inköp.

Lagar och regler

För staden och kommunen ger lagar och regler ett ramverk där krav kan förankras och ställas utifrån men som även de själva skall leva upp till, och som syftar till förutsägbarhet, kontinuitet och balans. De kan vara ett hinder vid behov av snabb förändring men upplevs inte som ett avgörande hinder idag.

De Globala hållbarhetsmålen i agenda 2030 har lett fram till Helsingborgs stads livskvalitetsprogram som även speglar nationella och regionala miljö- och folkhälsomål. Stadens förvaltningar och bolag ansvarar gemensamt för programmets viljeriktningar där de arbetar fram handlingsplaner, riktlinjer och policys för arbetet med, i dels den egna verksamheten men som också skall inspirera invånare, näringsliv m.fl. Ur programmet kan vi utläsa stadens klimat och energiplan för transporter och resor där det framgår att ambitionerna är att minska utsläppen från transportsektorn med 80 % till 2030 jämfört med 2010 för staden. Det finns tydligt uttryckt ambitioner och åtgärder som rör egna fordon likväl som hos anlitade entreprenörer, arbetsmaskiner och resor men ingenting om godstransporter.

Målen och deras syften är tänkta att vara en del av en långsiktig samhällsutveckling där de kan stimulera till aktiviteter som främjar t.ex. en omställning till fossilfrihet likt klimat och energiplanen men då måste de vara mer konkreta och följas upp. Tydliga hinder för att nå målen är om de är multipla och i konflikt t.ex. arbeta för ett framtida fossilfritt transportsystem men samtidigt upphandla mot lägsta priser i affärer idag. Eller hårda avkastningskrav på kapital och vinstmaximering.

Det framkom att tydliga krav på verksamheten ger låg risk och kan stimulera utvecklingen av nya och konkreta lösningar men som också kräver resurser. Motsatsen dvs. otydliga eller avsaknaden av tydliga krav ger en högre risk vid investeringar vilket bidrar till att t.ex. bibehålla befintliga lösningar. Inom stadens verksamheter och dess kravställan så arbetar man med direkta (egna avtal) eller indirekta (genom reglering som påverkar andras avtal). Vissa mandat för kravställning ligger delvis på nationell/internationell nivå där man är beroende på ledningens (politikens) stöd och beslut. Från stadens leverantörer fanns det synpunkter att LOU borde tydligare deklarerat miljökrav som bidrar till en omställning till fossilfria transporter.

Politik

Den lokalt förda politiken definierar till stor del kommunens visioner och mål. Den påverkar även kommunorganisationens prioriteringar och reella möjligheter att utnyttja styrmedel och andra verktyg som formellt kan finnas tillgängliga. Målen och visionerna kommunicerar en hög ambition, men politisk dedikering att uppnå dem saknas. Nedbrytning av mål till delmål och strategier för olika sektorer som godstransporter saknas. Nuvarande och redan tillgängliga åtgärder ger inte förutsättningar att nå hållbarhetsmål utan mer åtgärder måste utvecklas. Trots det ges inte politiskt mandat att använda de verktyg som redan finns fullt ut (exempel).

För att lyckas med detta behöver man arbeta med bred politisk förankring kring överenskommelser för acceptans av åtgärder som skapar förutsägbarhet för en omställning. Oförutsägbar samtidigt som förutsägbarhet och framförhållning anges som nyckelfaktorer för

att få näringslivet att ställa om där företag vill minimera ekonomisk risk och maximera avkastning av investeringar.

Näringslivsrepresentanters synpunkter ges företräde framför hållbarhetsmål vid målkonflikter samtidigt som det framkommit en viss försiktighet från staden att ställa för hårda krav. Motsatsen har framförts från stadens leverantörer (AP1) och andra intressenter (AP2), ställ gärna hårda men rimliga krav som är lika för alla så löser vi det! Med rimliga avses t.ex. att det finns begränsningar i t.ex. tillgång på miljödiesel på vissa orter och koncept som eldrivna lastbilar inte är färdigutvecklade ännu mm.

Utifrån stadens samhällsvisioner om livskvalitet, trafik, trygghet, ljud och emissioner. Vilken är målbilden som ska nås genom alla (energikrävande) förändringar? Under samtal med stadens leverantörer så beskriver de att det finns en (för)stor flexibilitet i inköpsrutiner och beställningar vilka inte tar hänsyn till den miljöbelastning de ibland genererar. Det finns ibland en övertro på att t.ex. undvika matsvinn från beställaren som i stället orsakar onödiga transporter. Om upphandling och inköpsrutiner utgår från att värdera lägsta pris högst så försvårar det en minskning av transporterna och möjligheterna att ställa om. Om vi i stället lyckas att prissätta externa kostnader och därigenom påverka fördelningen av kostnader för transporter mellan samhället och transportköpare så är chansen sannolikt större. Idag är samhällskostnaden för olika transporter till stor del okänd. Transportköpare kan ta beslut utifrån pris och nytta utan hänsyn till samhälls- och miljökostnader.

En väg att som kan göra stor skillnad för utvecklingen av de stadsnära transporterna genom kravställning både när det gäller övergång till fossilfrihet och när det gäller effektiv utnyttjande av transporter i staden är att ta hänsyn till de nio olika områden som lyfts fram i denna förstudie. För att lyckas att bryta dessa barriärer så är en viktig väg att starta med den politiska viljan att inte bara måla upp bilder och visioner utan att hitta ett sätt att förankra dem internt inom verksamheten men även genom information och utbildning till invånare kombinerat med ökade incitament och krav på privata aktörer som företag och stadens leverantörer.

Det finns goda exempel utifrån näringslivet som brottas med samma eller liknande problem och som genom tydliga riktlinjer uppbackade med incitament är på god väg att lyckas ställa om.

Alternativ politik

Exempel på effekter av en mer aktivt förd (intern-)politik finns från företag (IKEA) som beslutat om fossilfri lastmile distribution globalt från 2025 och cirkulär modell från 2030. I IKEA:s ekosystem har det:

- Gett aktiviteter och handlingsplaner i organisationen med ledningens tydliga stöd och krav/dedikering att lyckas som grund
- Tvingat fram omprövning av tidigare arbetssätt och gett ett reellt mandat att prova nya metoder
- Gett underleverantörer tydliga ekonomiska incitament att arbeta med frågan där betydelsen av ekonomiska incitament lyfts fram som en nyckel till förändring.

Bidrag till Triple F

Resultaten från denna förstudie lyfter dels fram komplexiteten det innebär att starta och genomföra stora förändringar som att gå från ett transportsystem som baserats på fossila bränslen till ett nytt fossilfritt dito. Vi kan säga att vägen dit har tagit ”de första viktiga spadtagen” genom denna förstudie. Genom Helsingborgs stads engagemang och deltagande i studien så har vi tillsammans arbetat fram viktiga insikter som dels lyft kunskapsnivån internt om brister i hur t.ex. hur uttryckta mål och visioner delvis saknar förankring neråt i organisationen. Samtidigt så har förstudien lyft fram att det dels saknas kunskap och kompetens både internt och extern och att det finns en välvilja hos både staden och t.ex. deras leverantörer att minska denna och även arbeta mer proaktivt gemensamt. Flertalet leverantörer besitter viktig kunskap internt, från t.ex. andra omställningsprojekt som de till dags dato saknat ett forum att dela detta vidare med t.ex. städer som Helsingborg. Detta är viktiga lärdomar att ta till sig i ett vidare nationellt perspektiv. En annan viktig lärdom som vi vill lyfta fram är att det ofta diskuteras som om det fanns en problematik, dvs omställningen behöver en lösning vilket inte är helt sant. Under AP1 så framkom det med all tydlighet att leverantörerna har olika bild av t.ex. kravställan vid offentlig upphandling som baseras på deras unika situation i deras relation med Helsingborg stad. Det skiljer sig ganska mycket åt beroende på vilka produkter man levererar och vilken service man förväntas leverera.

Några exempel är att en leverantör i framtiden kommer att marknadsföra likvärdiga produkter som de idag inte säljer till staden pga. att de inte efterfrågar dem men som minskar transporter med 20-30% trots att de utför samma funktion/tjänst men har väsentligt mindre volym. Leverantörerna saknar en möjlighet att under upphandlingsprocessen kunna beskriva deras förslag på effektiviseringar mm men att det samtidigt framkommit att andra offentliga aktörer nyligen har förändrat processerna och att det även framkommit att Helsingborgs stad har liknade ambitioner. Ambitioner som utgår från hur leverantörerna ser på miljöproblematiken kopplat till transporter och fossilfrihet i framtiden.

Det är tydligt från AP1 att genom ett närmare samarbete med leverantörerna så finns det en stor potential, som utgår från en dubbelsidig förståelse för hur ett kund-leverantörssamarbetet kan utvecklas mellan Helsingborgs stad och dess leverantörer, att dels minska transportbehovet och utveckla gemensamma riktlinjer hur omställningen kan drivas fram från båda håll. På det sätt som offentlig upphandling sker idag med en huvudsaklig utvärdering baserat på lägsta pris, med frakt inkluderat är ingen grogrund för en omställning mot varken fossilfria transporter eller transporteffektiva städer, snarare motsatsen. En del leverantörer arbetar aktivt med att hitta andra privata aktörer att samdistribuera med men detta utanför den offentliga sektorn. Samtidigt så ingår samma aktörer i andra kommunala sammanhang där de redan implementerat samordnad varudistribution med framgång.

Denna förstudie har lyft fram komplexiteten att dels beskriva godstransportsystemet och klarlägga kunskapsläget om det samma inom en organisation som Helsingborgs Stad. De intervjuade representanterna för de olika enheterna visar på ett antal olika områden för förbättring där mycket handlar om styrning och mål för att nå deras relativt sett hårda krav på en CO2 reduktion till 2030. För att staka ut den långsiktiga vägen så lyfts kunskapsfrågan fram internt från flera håll men även hos stadens leverantörer och företag som verkar i Helsingborgs stad. Det framkom med all tydlighet att just godstransportfrågan tidigare har varit nedprioriterad men att frågan nu, upplever vi, har fått en ökad prioritet. Helsingborgs

stads engagemang i denna förstudie är ett bevis på det men även genomförandet och resultaten av förstudien har ytterligare stärkt detta arbete och höjt prioriteringen.

Kunskapen om hur staden är organiserad kring godstransporter och beskrivningen om hur kompetensläget ser ut idag har redan startat processer internt vilka sannolikt kommer att minska på de barriärer som idag försvårar omställningen till ett fossilfritt transportsystem. Vetskapen att andra, inom deras nätverk, ”redan gör saker” men kanske framförallt vill göra förändringar tillsammans med staden och har redan idéer om hur detta kan ske kommer sannolikt att bidra till en CO2 reduktion redan inom kort t.ex. under kommande upphandling. Samarbetet internt likväl som externt är några av de barriärer vi har lyft fram som vi upplever att på kort sikt har en stor potential att minska CO2 och bidra till en omställning till inte bara ett fossilfritt utan även ett transporteffektivt godstransportsystem i städer som Helsingborg.

Det förekommer idag ingen samsyn kring hur staden bör kravställa mot företagen i regionen eller stadens egna leverantörer när det gäller godstransporter. Det föreligger en viss oro eller rädsla för hur detta kan påverka deras relationer och möjligheter att attrahera nya företagsetableringar mm. Samtidigt så vill staden vara en attraktiv stad och locka till sig fler boende genom t.ex. gröna initiativ och här föreligger det en tydlig målkonflikt. Denna målkonflikt är nu delvis reducerad då vi kan visa på att det var en delvis obefogad rädsla/oro och att en förbättrad samverkan med andra intressenter i syfte att bättre förstå varandras problem och möjligheter kommer att starkt bidra till en förenklad omställning och reducerad CO2.

Nyttiggörande

Helsingborgs stad har väletablerade processer för att sprida utvecklade rutiner och system till andra användare. Resultaten kommer att spridas genom stadens informationsplattformar, via Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) och andra forum för erfarenhetsutbyte mellan städer, kommuner och regioner samt via projektgruppens olika nätverk, såsom Centrum för handelsforskning vid Lunds universitet, forskargruppen ReLog vid Campus Helsingborg och etablerad samverkan med Closer. De kommer också att spridas internt hos varje projektmedlem och i praktiska och vetenskapliga konferenser. Vidare var resultaten tänkta att presenteras på årskonferensen för Triple F.

Projektet ligger väl i linje med redan startade projekt vid Campus Helsingborg där paketautomater och digitala dörrlås introduceras som komplement till det traditionella distributionssystemet i stads- och glesbygd. Det projektet studerar den absolut sista biten och främst effekter av förändrade konsumentrörelser men inbegriper inte distributionssystemet som sådant. Mer konkret så sker redan en utveckling av olika digitala leveranspunkter som Volvo In-Car Delivery, paketautomater, innanför digitalt låst dörr i bostäder. Här finns möjligheter att relativt snabbt introducera Triple F projektet med fossilfri distribution i en redan pågående förändring av leveranspunkter. På så sätt bidrar detta projekt med ny kunskap som bidrar till internationell kunskapsutveckling i en kontext som innefattar fossilfri sista-milen distribution i städer. Projektet har resulterat i en nyanställning av en doktorand vid Förpackningslogistik som deltog i projektet och nu helt fokuserar på att ta resultaten vidare.

Samverkan

Inom projektet så har samverkan skett med en mängd olika organisationer direkt involverade i projektets olika arbetspaket. Utöver det så har vi samverkat under eventet "last-mile hackathon som arrangerades på Campus Helsingborg. En nära samverkan med företag som Postnord, IKEA, MQ har genomförts och det framkom även att de har ett fortsatt intresse att delta och även samverka i framtida projekt. Projektet kommer även att få och ge input till andra pågående forskningsprojekt. Exempelvis samverkar projektet initialt med andra projekt vid Lunds universitet, såsom:

- Doktorandprojekt om citylogistik
- Doktorandprojekt om lastmile-distribution
- Doktorandprojekt om kundupplevelser vid lastmile-distribution

Projektet har även representanter som koordinerar forskarnätverket LENS, som samlar seniora forskare och doktorander i Sverige inom miljöeffektiv logistik och hållbara transporter. Samverkan sker också genom en samarbeten med kunskapslägesrapportering eller state-of-the-art inom angränsande forskningsprojekt. Ytterligare samarbeten nationellt och internationellt kan ske i takt med att intervju/workshop-resultaten pekar på ytterligare behov av specialistkompetens. Deltagare i projektet finns representerade i olika 3H-grupper och nätverk. Exempelvis är Henrik Pålsson med i Urban Mobility och representerar Lunds universitet inom Triple F. Vidare finns deltagarna representerade i många sammanhang och 3H-grupperingar kring citylogistik, e-handel och hållbara transporter (t ex HCT).

Diskussion

Ur ett långsiktigt strategiskt perspektiv så kommer lösningarna/möjligheterna för en omställning till ett fossilfritt transportsystem i Sverige från de riktlinjer regering och riksdag lägger fram genom finansiella ekonomiska styrmedel, lagar och förordningar. När det gäller stad och kommun så finns det möjligheter att styra omställningen genom dess stadsplanering. Över tid så har stadsplaneringen blivit alltmer komplex där många olika intressen måste samordnas vilket har medfört att makten över planeringen har blivit uppdelad (Koglin m.fl. 2014). Ur ett nationellt perspektiv så behöver den nationella omställningen länkas ihop med regioner, stad och kommun för att ge störst effekt. Stad eller kommun kan endast styra delar av godstransportsystemet utbyggnad genom deras planmonopol. Översiktsplanerna anger visioner för markanvändningen men detaljstyr inte men kan däremot kanske indirekt styra utvecklingen i kommunen (Koglin m.fl. 2014).

I förstudien så fann vi en liknade bild (enligt ovan) av just en komplex verklighet men även en otydlig ansvarsfördelning för transportsystemet för gods. Översiktsplanerna ger just en översikt och lyfter fram visioner men det blev tydligt under intervjuerna med de olika enheterna att de är för fluffiga för att kunna/våga agera på. Vem har mandat att ta taktpinnen och hur skall resurser fördelas för detta ändamål. Företagen i studien har till viss del redan tagit tag i taktpinnen och driver frågan om omställning med sina leverantörer. Under intervjuerna så framkom det också att både stad/kommun och privata företag diskuterar frågor som kravställan, regelverk, kompetens och förståelse för varandras problem men det verkar saknas ett forum där detta diskuteras och ageras på. En frågeställning som ofta kommer fram är vem som skall/kan vara drivande i en omställning. En barriär för detta är ekonomisk. Ur ett företagsekonomiskt perspektiv behöver det inte vara negativt med en omställning även om det ökar vissa kostnader. Studier har visat att företag kan öka sin konkurrenskraft genom att reducera sina utsläpp från transporter (Pålsson and Kovács, 2014). I ett större perspektiv behöver de ekonomiska barriärerna även relateras till hela stadens ekonomi (Russo and Comi, 2020). Stad och kommun har som sagt möjligheter att via olika styrmedel att åtgärda detta men det verkar saknas en politisk vilja/kraft att markera en tydlig väg framåt när det gäller godstransporter.

Man kan dela upp åtgärderna/styrmedlen i följande kategorier (Koglin m.fl. 2014):

- Åtgärder/styrmedel som reducerar resandet med motoriserade färdmedel totalt sett t.ex. bebyggelseplanering, mer gång och cykeltrafik, utnyttjande av IT for kommunikation
- Åtgärder/styrmedel som effektiviserar resandet t.ex. kollektivtrafik, samåkning, samlastning/samdistribution
- Åtgärder/styrmedel med avseende på fordon
- Miljövänliga bränslen

Staden arbetar redan framgångsrikt med de två första styrmedlen och förtätar delar av staden för att styra mot mer gång, cykeltrafik och kollektivtrafik. Likadant arbetar de med tydliga riktlinjer när det gäller deras egna fordonen och dess övergång till miljövänliga bränslen och teknik. Däremot saknas kompetens, kunskap och åtgärder för hur stadens egna godstransporter och transportfordon som trafikerar vägnätet skall bidra till en omställning. Målen är högt satta, 80% minskning av CO2 men det är inte helt klart hur vägen dit ser ut. Stadens framgångsrika arbete med den egna och regionens kollektivtrafik bygger på tydliga

mål, riktlinjer och processer, kanske skulle detta även kunna utgöra en modell för hur de kan organisera arbetet med godstransporter!?

Helsingborgs stads översiktsplan från 2010 skall omarbetas och varför inte starta detta arbete i syfte att tydligt deklarerat inte bara mål och visioner utan visa på hur dessa skall införlivas. Visa hur staden själv går i bräschen genom att styra de egna offentligt upphandlade produkter och transporter med utgångspunkt att minimera systemets totala fossila energiförbrukning och inte fokusera på lägsta pris per vara. Frågan om samlastning/samdistribution verkar vara splittrad internt utan att för den skull vara ordentligt utredd. Liknade projekt sker runt om i regionen, nationen och internationellt. Stadens leverantörer och närliggande företag visar på ett intresse att delta och dela deras lärdomar men kan inte starta processen. Därav lyfts barriären samarbete fram. Denna kommer i huvudstudien att diskuteras utifrån litteratur, såsom, Browne et al. (2019) och Quak et al. (2016) där policyfrågor om samarbete i städer behandlas.

Vägen mot transporteffektiva städer kan sannolikt inte starta utan politisk vilja att tillsätta styrmedel och regler för hur detta kan ske. Speciellt om man skjuter över de nationella målen då måste handlingskraften finnas. Litteraturen visar att stadsplaneringen blir både mer komplex och där frågorna ligger på många olika bord och där det förhandlas mellan olika aktörer som stadsarkitekter och exploatörer. Ur denna komplexitet har vi i förstudien identifierat 9 barriärer som bidrar till eller delvis kan förklara denna komplexitet. Genom att beskriva och belysa dessa barriärer så anser vi att projektet har bidragit till en kunskapsutveckling både inom Helsingborgs stad men även inom de organisationer som vi inom projektet samverkat med. I kommande huvudstudie avser vi att diskutera dessa induktiva resultat utifrån befintlig litteratur om barriärer för en omställning. Denna litteratur har belyst enskilda faktorer, men inte helheten och interaktioner mellan barriärerna. Mycket litteratur har berört barriärer för att implementera konsolideringscenter, t ex har Allen et al. (2012) sett på övergripande probleamtik med sådana, Nordtømme et al. (2015) studerat policybarriärer i Oslo och Browne et al. (2012) har jämfört olika storstäder. Komplexiteten och de många barriärerna kan i våra ögon delvis förklara att "inget" händer, bristen på kunskap och förståelse om problem och möjligheter försvårar sannolikt starten av en omställning. Rädslan för att sätta ner foten och vara först ut antas delvis bero på denna kunskapsbrist då projektet visat på ett gap mellan stadens syn på hur de kan ställa krav på företag och leverantörer och deras delvis förväntade hårdare krav. Vi förväntar oss att detta kan bli startskottet på en tydligare politisk markering om hur Helsingborgs stad tänker sig inte bara den kortsiktiga omställningen utan även ett långsiktigt vägval för hur resurser tillsätts för att verkligen nå de hårt satta målen om en 80% reduktion av CO2 till 2030. Tiden går!

Nästa steg

Projektgruppen avser att fortsätta samarbetet med Helsingborgs stad och viktiga privata aktörer med påverkan på stadens godstransportsystem, då de redan under intervjuer och workshops visade på ett stort intresse för de då preliminära resultatet som lyftes fram och diskuterades. Projektet har genererat en kunskapsutveckling inom staden som redan startat arbetet framåt. Vi vill fortsätta att t.ex. i detalj studera hur/om de nio barriärerna dels påverkar varandra och hur den politiska viljan att bryta dessa ev. förändras efter en förstudie likt denna. I detta sammanhang kommer de nio barriärernas relationer till varandra att belysas utifrån ett systemperspektiv, som belyses i Pålsson et al. (2014). En fråga som är intressant att studera är

just kunskapsfrågan, vad händer när vi tillsammans genererar ny kunskap om olika problem och möjligheter.

Hur kan dessa barriärer prioriteras, vi drar ju delvis slutsatsen att politiken har en betydande roll för att både starta processer genom inte bara uttalade visioner och mål utan även tillsätta resurser och beskriva hur frågor/problem skall lösas. Hur startade andra liknande initiativ i Sverige och internationellt. Det framkom under projektet att t.ex. en del av Helsingborgs stads leverantörer redan arbetade med städer som infört olika samdistributionslösningar. Hur kan vi lära av andra initiativ?

Samverkan både internt och externt har en stor potential för förbättring både när det gäller underlag, förberedelser och kravställan vid upphandling. Generellt så föreligger det brister i förståelse för hur dagens upphandling/beställning påverkar logistik och transporter och potentialen med t.ex. samdistributionsupplägg.

Avslutningsvis så nämnde vi i rapporten att vi i projektgruppen kopplade ihop Helsingborgs stad och en entreprenör med ett nytt fordonskoncept som har stor potential att bli en disruptiv innovation. Vi avser att utreda möjligheterna att tillsammans med Helsingborgs stad, entreprenören studera hur detta kan demonstreras.

Referenser

- Allen, J., Browne, M., Woodburn, A. G., and Leonardi, J. (2012). "The Role of Urban Consolidation Centres in Sustainable Freight Transport", *Transport Reviews*, Vol. 32, No. 4, pp. 473-490.
- Browne, M., Allen, J., Nemoto, T., Patier, D., and Visser, J. (2012). "Reducing social and environmental impacts of urban freight transport: A review of some major cities", *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, Vol. 39, pp. 19-33.
- Browne, M., Brettmo, A., Lindholm, M. (2019). Stakeholder Engagement and Partnerships for Improved Urban Logistics, *Urban Logistics: Management, Policy and Innovation in a Rapidly Changing Environment*, book chapter, Kogan Page, London, UK.
- Koglin, T., Holmberg, B. och Hiselius, L. (2014) Stadsplanering, transporter och markanvändning – Utveckling av ett analytiskt ramverk. Bulletin 291 – 2014. LTH, Institutionen för Teknik och samhälle, avd. Trafik och väg.
- Nordtømme, M. E., Bjerkan, K. Y., and Sund, A. B. (2015). "Barriers to urban freight policy implementation: The case of urban consolidation centre in Oslo", *Transport Policy*, Vol.44, pp.179-186.
- Pålsson, H. et al. (2014) Target: Low-carbon Goods Transportation. Paris. Available at: www.internationaltransportforum.org/jtrc/DiscussionPapers/jtrcpapers.html.
- Pålsson, H. and Kovács, G. (2014) 'Reducing transportation emissions: A reaction to stakeholder pressure or a strategy to increase competitive advantage', *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*, 44(4), pp. 283-304.
- Russo, F., and Comi, A. (2020). "Investigating the Effects of City Logistics Measures on the Economy of the City", *Sustainability*, Vol. 12, No. 4.
- Quak, H., Lindholm, M., Tavasszy, L., and Browne, M. (2016). "From Freight Partnerships to City Logistics Living Labs – Giving Meaning to the Elusive Concept of Living Labs", *Transportation Research Procedia*, Vol. 12(Supplement C), pp. 461-473

Bilagor

Intervjuguide Urbana distributionssystem: Vägen mot transporteffektiva städer

Projektet syftar till att kartlägga och beskriva hur städer och kommuner kan arbeta strategiskt och organisatoriskt för att anpassa dagens godstransportsystem till morgondagens fossilfria urbana transportsystem. Ingen vet hur framtiden ser ut men vi vet att den måste innehålla fossilfria distributionssystem. Vägen dit måste starta långt innan vi ens vet vad den slutligen innehåller. I projektet undersöker vi hur staden kan ta en aktiv roll i att driva utvecklingen av fossilfrihet och vi studerar stadens egna transporter, upphandling av transporter, och samverkan med andra aktörer. Till detta, undersöker vi aktörer och områden som vi redan vet är med och formar städernas utveckling, såsom handeln, fastigheter/fastighetsägare, logistik- och transportoperatörer, fordonstillverkare, transportinfrastrukturaktörer etc. Samtliga parter ser utmaningarna vi har framför oss från olika perspektiv. I projektet samlar vi in dessa perspektiv för att bidra till kunskapsutvecklingen kring hur vi startar att ställa om Sveriges stadsdistribution till fossilfrihet. Projektets mål är att bygga upp kunskap kring stadens roll, i samverkan med andra aktörer, i omställningen mot ett fossilfritt transportsystem. Ett delmål är att förstå hur stadens samarbete med olika intressentgrupper behöver utvecklas. Ett annat delmål är att förstå olika intressenters roller och deras samverkan samt beskriva intressenternas utmaningar och möjligheter i omställningen mot ett fossilfritt transportsystem i staden.

FRÅGOR

1. Roll i transportsystemet

Beskriv er organisations roll i transportsystemet idag.

2. Nuläge

Hur jobbar er organisation (företag eller enhet i staden) idag med transportsystemet? Hur är ni organiserade?

Vilka tekniker/komponenter i er verksamhet (t.ex. ruttplanering, bokningssystem) är viktiga för att transportsystemet ska fungera?

Vilka egenskaper i befintlig infrastruktur för transportsystemet påverkar er organisation? Hur påverkar de?

Vilka regelverk kopplat till transportsystemet påverkar er organisation i nuläget? Hur påverkar de?

Vilken kompetens behövs i er organisation för att hantera transportsystemet? Finns denna kompetens?

Vilka ekonomiska förutsättningar påverkar er organisations verksamhet i transportsystemet?

3. Arbete för att ställa om till ett fossilfritt transportsystem

Vilka mål har ni angående ett fossilfritt transportsystem? Både allmänt och i er egen verksamhet.

Vad betyder ett fossilfritt transportsystem för er organisation? Är det viktigt med ett fossilfritt transportsystem för er organisation? Varför?

På vilket sätt arbetar er organisation för att ställa om till ett fossilfritt transportsystem?

Vilka samverkar ni med idag för att genomföra förändring mot ett fossilfritt transportsystem?

4. Begränsningar

Vilka begränsningar inom er organisation finns för att uppnå ett fossilfritt transportsystem?

Vilka begränsningar utanför er organisation finns för att uppnå ett fossilfritt transportsystem?

5. Tankar om framtiden

Beskriv er organisations förväntningar på hur transportsystemet kommer att utvecklas till 2030

Hur förväntar ni att transportbehov, flödesförändringar, beställningsfrekvens och e-handel förändras? Hur kommer detta att påverka transportsystemet?

Beskriv er organisations roll i ett fossilfritt transportsystem 2030 (på väg mot)

Beskriv hur ni tänker er vägen mot ett fossilfritt transportsystem. Vilka tekniker i er verksamhet kommer att bli viktiga för att transportsystemet ska fungera 2030?

Hur behöver infrastrukturen förändras för ett fossilfritt transportsystem?

Finns det några regelverk kopplat till transportsystemet som måste förändras för ett fossilfritt transportsystem?

Hur behöver kompetensen inom er organisation och i stort förändras för ett fossilfritt transportsystem?

Vilken kompetens behövs i er organisation för att hantera transportsystemet? Finns denna kompetens?

6. Omvärldssyn (påverkan från, inspiration av och bevakning av omvärlden)

Hur påverkas er organisation av andra aktörer (städer, transportföretag, kunder etc.) när det gäller ett fossilfritt transportsystem?

Vilka samhällstrender ser ni påverkar er organisations krav på transportsystemet?

Hur jobbar er organisation med förändring?

Hur bevakar ni omvärlden?