



LUNDS UNIVERSITET  
Campus Helsingborg

Institutionen för Service Management

## *Citydistribution*

*– Förutsättningar och möjligheter för att skapa attraktiva städer*

Per Andersson

Pero Zubak

Handledare: Mats Johnsson

Johan Alvehus

SMKK10

VT-2011

## **Förord**

Under vårterminen 2012 har vi, Per Andersson och Pero Zubak skrivit denna kandidatuppsats. Vi vill tacka våra handledare Mats Johnsson och Johan Alvehus för stöd och vägledning som vi fått under arbetets gång. Vi vill också tacka Kerstin Gustafsson (Malmö stad), Jan Magnusson (Helsingborg stad), Thomas Ney (Region Skåne), Kjell Lindahl (Trafikverket), Ronny Franzen & Peter Lennartsson (Schenker AB), Pelle Mårtensson (DSV Road AB), Mikael Wiltander (Esab AB) och Pär Sandström (PSandström Logistics AB) samt de personer som valt att vara anonyma, för att de ställt upp på intervjuer för vår undersökning.

## Sammanfattning

Ett växande behov och ökad efterfråga på varor av konsumenter ställer höga krav på affärlivet inom städer, ett krav på att butiker ska erbjuda ett brett sortiment. Samtidigt arbetar butiker för att erbjuda kunder det de behöver, precis när de behöver det och undviker att lagra varor i butiker då det leder till höga lagerhållningskostnader. Ett sådant krav påverkar citydistribution genom att antalet godstransporter inom städer ökar genom att det ställs krav på lågkvantitativa, men frekventa leveranser som krav på just-in-time leveranser från butiker. Då antalet godstransporter inom städer ökar blir problem som trängsel, minskad tillgänglighet och miljöpåverkan allt större och arbete med citylogistik blir mer uppmärksammat.

En kvalitativ undersökning har genomförts med syftet att skapa bättre förståelse för hur aktörer anser att de påverkar citydistribution samt vilka möjligheter och förutsättningar det finns för att effektivisera denna, utifrån aktörernas perspektiv.

Slutsatserna av vår undersökning, utifrån insamlad empiri om aktörernas perspektiv, är att myndigheter har ett stort ansvar att ta vid arbete med citydistribution. Ett ansvar som innebär att de ställer högre krav på godstransporter inom städer är en förutsättning för en effektiv citydistribution. Utan ökade krav från myndigheter är möjligheterna för att skapa effektivare citydistribution och attraktivare städer dåliga. Om inte ökade krav ställs på citydistribution kommer aktörer att fortsätta arbeta som de tidigare gjort och passivt arbete med citylogistik att fortsätta. Det passiva arbetet i sin tur innebär att antalet godstransporter inom städer fortsätter att öka på grund av de krav som cityhandeln ställer på dessa transporter.

**Nyckelord:** krav, påverkan, förutsättningar, möjligheter, effektivare citydistribution

# Innehållsförteckning

1 Inledning.....	6
1.1 Problembakgrund .....	6
1.2 Syfte och frågeställning.....	7
1.3 Avgränsningar .....	7
1.4 Disposition .....	8
2 Metod .....	9
2.1 Metodansats.....	9
2.2 Tillvägagångssätt.....	9
2.2.1 Insamling av sekundärdata .....	9
2.2.2 Insamling av primärdata.....	10
2.2.3 Val av undersökningsenheter .....	10
2.2.4 Intervjumall .....	11
2.2.5 Genomförandet av intervjuer .....	11
2.2.6 Bearbetning och tolkning .....	12
2.3 Reliabilitet och validitet .....	12
3 Teoretisk referensram.....	14
3.1 Aktörers ansvar och påverkan på citydistribution.....	14
3.1.1 Konsekvenser av godstransporter inom städer.....	16
3.2 Effektiv citydistribution .....	17
3.3 Samverkan mellan aktörer.....	19
4 Empiri och Analys.....	21
4.1 Aktörers påverkan på citydistribution .....	21
4.1.1 Effektiv citydistribution – en svår ekvation .....	24
4.2 Möjligheter och förutsättningar för effektivare citydistribution .....	27
5 Slutsats och diskussion.....	37
5.1 Aktörers påverkan på citydistribution .....	37

5.2	Möjligheter och förutsättningar för effektivare citydistribution .....	38
5.3	Vidare forskning.....	40
6	Referenser.....	42
6.1	Skriftliga källor .....	42
6.2	Muntliga källor.....	44
6.3	Mailintervju.....	45

# 1 Inledning

---

*I detta kapitel presenteras uppsatsens tema genom en problembakgrund. Denna problembakgrund leder sedan till syfte och frågeställning. Därefter tydliggörs de avgränsningar som genomförts i undersökningen och slutligen presenteras uppsatsens disposition.*

---

## 1.1 Problembakgrund

Enligt Logistikforum (2011) är transporter en förutsättning för god levnadsstandard och hög service, detta då en levande stad kräver dagliga leveranser av varor och tjänster. Ett brett utbud av varor är med andra ord en förutsättning för att människor ska lockas in till städerna. Enligt Wedel (2011) flyttar allt mer människor in till städerna, vilket ställer ökade krav på dagliga leveranser av stora mängder gods då behovet och efterfrågan av varor och tjänster växer. För att butiker ska lyckas tillgodose det ökade behovet och efterfrågan på varor ställer de högre krav på sina leverantörer. Crainic *et al.* (2004) menar att högre krav som Just-in-time leveranser är det som ställs på leverantörerna. Detta innebär att butiker ska få sitt gods precis när de behöver det, inte senare eller tidigare, vilket ställer höga krav på korta ledtider. Detta har en direkt koppling till att antalet godstransporter inom städer ökat på sistone och fortsätter att öka (Crainic *et al.* 2009). Enligt Crainic *et al.* (2009) har tillkomsten av e-handel och hemleveranser också bidragit till att antalet godstransporter inom städer ökat och fortsätter att öka. Wedel (2011) skriver: ”vi vet att sändningsstorlekarna minskar generellt och att snabba leveranser blir allt viktigare”(Wedel 2011, s.14), Thompson *et al.* (2001) skriver: ”JIT manufacturing requires minimum inventory levels, resulting in more frequent but smaller deliveries. (...)Narrow time windows specified by shippers and receivers has led to increased numbers of trucks being used to transport smaller consignments of goods” (Thompson *et al.* 2001, s. 397). Bekräftas även av Logistikforum (2011) som skriver: ”De senaste 20 åren har man kunnat se en trend mot mindre och mindre sändningsstorlekar för paket och gods, där mindre kvantiteter beställs oftare. Detta påverkar möjligheterna att fylla lastbärarna optimalt” (Logistikforum 2011).

Ansvar för det ökade antalet godstransporter kan inte läggas ut på endast en aktör, utan bör delas på samtliga aktörer som på något sätt påverkar dessa typer av transporter. Enligt Bohlin *et al.* (2011) är citydistributionens aktörer; Kommuner, transportörer, fastighetsägare, näringsidkare och de samtliga har en viktig roll och ansvar att ta för att öka kvaliteten på godstransporterna samt bidra till att skapa en attraktiv stad. Dessa aktörer har olika

särintressen och mål vilket leder till en viss komplexitet när det gäller att försöka hitta lösningar där samtliga involverade aktörer är nöjda (Taniguchi *et al.* 2008).

Utifrån de problem som det ökade antalet godstransporter bidrar med, exempelvis trängsel, miljöpåverkan etc. har Citylogistik lyfts fram. Detta för att framhäva behovet av samlastning och samordning av olika leverantörers och transportörers godstransporter inom städer (Crainic *et al.* 2009). Med andra ord är syftet med Citylogistik bl.a. att försöka hitta möjligheter för att samlasta och samordna olika aktörers gods då de rör sig inom samma område. På så sätt kan man effektivisera kvaliteten på citydistribution. Arbete med Citylogistik ställer stora krav på aktörer som; myndigheter, leverantörer, transportörer, fastighetsägare och näringsidkare i relation till godstransporter. Enligt Crainic *et al.* (2009) krävs det samarbete och innovativa partnerskap vid arbete med citylogistik. Genom att aktörerna är många kan det uppstå problem och konflikter vid försök på samarbete (Stathopoulos *et al.* 2011). Dessutom kan deras olika särintressen bidra till att arbete för att få en effektivare citydistribution och attraktiv stad bli utmanande.

## **1.2 Syfte och frågeställning**

*Syftet med denna uppsats är att utreda vilka möjligheter och förutsättningar som finns för att effektivisera citydistribution, utifrån aktörers perspektiv.*

*Frågeställningen är: Vilken påverkan har aktörer på citydistribution?*

*Vilka förutsättningar och möjligheter finns det för att effektivisera citydistribution?*

## **1.3 Avgränsningar**

I uppsatsen avgränsar vi undersökningen och insamlingen av det empiriska materialet till citydistribution dvs. godstransporter inom städerna Helsingborg och Malmö. Alltså behandlas inte kollektiv- och persontrafiken i undersökningen. Dessutom avgränsar vi oss till aktörerna; transportörer, fastighetsägare, myndigheter, butiker samt varuägare och undersöker hur de påverkar citydistributionen. Uppsatsen avgränsas även på så sätt att den inte behandlar livsmedelstransporter och färskvaror i undersökningen.

## **1.4 Disposition**

### **Kapitel 1- Inledning**

I detta kapitel presenteras uppsatsens tema genom en problembakgrund. Denna problembakgrund leder sedan till syfte och frågeställning. Därefter tydliggörs de avgränsningar som genomförts i undersökningen och slutligen presenteras uppsatsens disposition.

### **Kapitel 2 – Metod**

Metodkapitlet presenterar metodansatsen och tillvägagångssättet vid insamlingen av material för uppsatsen. Den metodik och tillvägagångssätt som valts kommer att redovisas och motiveras. Därefter redovisar vi och motiverar för hur vi bearbetat och tolkat empirin. Slutligen reflekterar vi över uppsatsens reliabilitet och validitet.

### **Kapitel 3 – Teoretisk referensram**

I den teoretiska referensramen presenteras underliggande teorier om citydistribution och dess påverkan samt teori om samverkan mellan aktörer. Detta kommer att ligga till grund för forskningsprocessen.

### **Kapitel 4 – Empiri och Analys**

I detta kapitel redovisas och analyseras det empiriska materialet vilket kopplas till den teoretiska referensramen.

### **Kapitel 5 – Slutsats och diskussion**

Detta kapitel redovisar svaren på uppsatsens syfte och frågeställning. Slutligen redovisas våra förslag på vidare forskning.



## 2 Metod

---

*Metodkapitlet presenterar metodansatsen och tillvägagångssättet vid insamling av material för uppsatsen. Den metodik och tillvägagångssätt som valts kommer att redovisas och motiveras. Därefter redovisar vi och motiverar för hur vi bearbetat och tolkat empirin. Slutligen reflekterar vi över uppsatsens reliabilitet och validitet.*

---

### 2.1 Metodansats

I vår uppsats har vi använt oss av ett deduktivt angreppssätt. Det innebär enligt Holme *et al.* (1997) att man mäter reliabiliteten på de utvalda teorierna. I vårt fall handlar den teoretiska referensramen om möjligheter och förutsättningar för att effektivisera citydistribution samt förutsättningar och möjligheter för samarbete mellan aktörer vid arbete med citylogistik. Reliabiliteten till dessa teorier kommer antingen att stärkas eller försvagas utifrån vår empiri.

För att kunna uppfylla uppsatsens syfte och frågeställning har vi använt oss av en kvalitativ ansats. Enligt Repstad (1999) går man vid en kvalitativ studie gärna in på djupet och inte på bredden, till skillnad från en kvantitativ studie. Som forskare försöker man att svara på frågan "Vad anser de själva att de gör" istället för "Vad är det jag ser dem göra?" (Repstad 1999, s.12). En sådan metod har gett oss möjligheten att skapa en djup insikt i aktörernas arbete med citydistribution och vilka relationer de har mellan varandra. Enligt Repstad (1999) kan man skapa sig en förståelse av vad som påverkar vad i en miljö, om man studerar ett visst fält under en viss tid. Utifrån att vi studerat olika aktörer genom en kvalitativ ansats har vi kunnat dra slutsatser kring vilka möjligheter och förutsättningar det finns för att effektivisera citydistribution.

### 2.2 Tillvägagångssätt

#### 2.2.1 Insamling av sekundärdata

Vid vår insamling av sekundärdata har vi använt oss utav böcker men även av publicerade artiklar. Detta är material av typen sekundärkällor vilket enligt Repstad (1999) innebär material som baserar sig på vad andra sett och hört. De böcker och artiklar som vi valt att använda som sekundärdata i uppsatsen beskriver konsekvenserna av citydistribution, målen med citylogistik, arbetsprocesser för effektiv citydistribution, aktörers relationer samt förutsättningar och möjligheter för samarbete mellan dessa. Dessa har valts utifrån syftet och frågeställningen med undersökningen.

### **2.2.2 Insamling av primärdata**

Vid insamling av primärdata har vi valt att göra djupintervjuer och detta av anledningen för att fånga upp olika aktörers synpunkter och perspektiv på citydistribution. En primärkälla är enligt Holme *et al.* (1997) något som personen i fråga själv upplevt eller deltagit i. Syftet var att respondenterna skulle dela med sig av sina erfarenheter och utifrån sitt eget perspektiv tala fritt om sin uppfattning om citydistribution samt relationer mellan aktörer. Detta då insamlingen av material vid en kvalitativ ansats enligt Holme *et al.* (1997) sker i former som ligger så nära vanliga och vardagliga samtal som möjligt. Med andra ord ska de kvalitativa intervjuerna vara frikopplade från styrning. Utifrån detta försökte vi att utgå ifrån ett par övergripande diskussionsfrågor för att respondenten skulle få möjligheten att diskutera fritt om citydistribution.

### **2.2.3 Val av undersökningsenheter**

Då vi valt att arbeta utifrån en kvalitativ metod har vi i undersökningen valt att göra kvalitativa intervjuer, detta för att komma åt information genom förstahandskällor. Holme *et al.* (1997) menar att syftet med dessa intervjuer är att öka informationsvärdet och skapa en grund för djupare och mer fullständiga uppfattningar om fenomenet som studeras. Ryen (2004) menar att det vid val av intervjupersoner bör göras en översikt av relevanta variabler, vilket vi gjort genom att utgå från syfte och frågeställning som variabler. Vid urvalet av respondenter valde vi aktörer som påverkar citydistribution. Vi räknade med att de valda personerna skulle ha viktig information att dela med sig när det gäller frågeställningen, vilket enligt Repstad (1999) är huvudkriteriet vid urvalet.

Vi har valt att undersöka aktörerna; kommuner, transportörer, näringsidkare och fastighetsägare utifrån Bohlin *et al.* (2011) teori om att dessa är citydistributionens aktörer. Dessutom har vi valt att undersöka aktörer i form av varuägare som enligt Logistikforum (2011) också ingår i den grupp som är påverkade av citydistribution. Även myndigheter i annan form än kommuner har vi valt som aktör då även de enligt Logistikforum (2011) och Taniguchi *et al.* (2004) ingår i aktörgruppen som påverkar och är påverkade av citydistribution. För att få myndigheters perspektiv har vi intervjuat personer som arbetar för Helsingborg och Malmö kommun, Trafikverket samt Region Skåne. Vi har också intervjuat två transportföretag, en näringsidkare, en varuägare och en fastighetsägare för att få det privata näringslivets perspektiv på citydistribution. Vad gäller näringsidkare har vi intervjuat två personer på en butikskedja, dessa har valt att vara anonyma och namnges i uppsatsen som Intervjuperson 1 & 2. I aktörgruppen näringsidkare har vi även försökt att göra intervjuer

med mindre butiker men samtliga småbutiker vi haft kontakt med upplevde att de inte kunde svara på våra frågor. Vi har också intervjuat en oberoende logistikkonsult för att försöka få med ett opartiskt perspektiv på citydistribution i undersökningen. Vad gäller aktören fastighetsägare har det likt enskilda butiker varit problematiskt att få våra frågor besvarade, men vi har varit i kontakt med en och fått frågor besvarade via mailfrågor, denna har valt att vara anonym i uppsatsen och namnges som intervjuperson 3. Vi har vid val av respondenter gjort ett genomtänkt urval för att få med olika aktörer som påverkar citydistribution.

#### **2.2.4 Intervjumall**

Syftet med intervjuerna var att ha öppna frågor kring olika delar som vi kände var centrala för vår uppsats. Enligt Repstad (1999) bidrar det till att man får en prägel av ett naturligt samtal. Som stöd för dessa intervjuer har vi använt oss av en intervjumall. De aktörer vi intervjuat är verksamma inom olika sektorer, några inom den privata och några inom den offentliga sektorn. Vid situationer där förutsättningarna för aktörer ser olika ut menar Repstad (1999) att man måste vara flexibel och anpassa frågorna till de olika aktörerna. Eftersom de har olika förutsättningar har vi gjort en intervjumall (se bilaga 1) där frågorna anpassats till de olika aktörerna inför varje intervju.

#### **2.2.5 Genomförandet av intervjuer**

Vi har varit i kontakt med de flesta av respondenterna via telefon där vi förklarat vårt syfte och intresse med undersökningen. Vårt mål var att genomföra samtliga intervjuer inom en tidsperiod på tre veckor. De respondenter som ville ha frågor i förväg fick syftet med uppsatsen i skriftlig form och ett par övergripande diskussionsfrågor skickade till sig via e-mail. Vi valde att inte skicka ett färdigt dokument med sammanställda frågor då vi ansåg att detta skulle kunna leda till att vi inte fick respondentens egna synpunkter. De synpunkter som kommer fram ska enligt Holme *et al.* (1997) vara ett resultat av undersökningspersonens egna uppfattningar. Varje intervju inleddes med att vi frågade om vi kunde spela in samtalet. Vi fortsatte därefter med att förklara syftet med vår uppsats för att säkerställa att diskussionen inte skulle lämna den angivna ramen. Därefter berättade respondenterna om deras bakgrund osv. för att vi skulle få en introduktion om vad de arbetade med. Vi diskuterade sedan kring de frågor som vi var intresserade att få svar på och intervjuerna varade i ca 40-80 minuter. Vid samtliga intervjuer upplevde vi att vi hann behandla alla frågor som vi var intresserade att få svar på. Vi anser även att samtliga respondenter var tillmötesgående och att de visade ett stort intresse för de frågor som vi lyfte fram.

### **2.2.6 Bearbetning och tolkning**

För att kunna använda det insamlade empirimaterialet i vår uppsats har vi transkriberat de inspelade intervjuerna. På inspelningarna förekom det talspråk och stundtals var meningarna oavslutade. I de fall där meningarna var oavslutade kompletterades dessa med ord för att de skulle bli fullständiga och förståeliga i skriftlig form. För att kunna utnyttja material som samlats in måste materialet enligt Holme *et al.* (1997) bearbetas innan en analys kan påbörjas. I vårt fall bearbetades det insamlade materialet dvs. transkriberingarna för att möjliggöra analyser av respondenternas uttalanden. Vi har försökt undvika feltolkningar och övertolkningar av material genom att skicka den bearbetade empirin till respondenterna. Respondenterna har alltså haft möjligheten att se över den bearbetade informationen och komplettera, eventuellt förtydliggöra uttalanden som gjorts. Att skydda sig från feltolkningar och övertolkningar är i Holme *et al.* (1997) mening inte möjligt, utan risken finns alltid för att detta ska ske. Men genom att empirin fått ses över av respondenterna och dessa godkänt det, har vi i vår åsikt gjort det vi kunnat för att minimera riskerna för eventuella fel- och övertolkningar. Även om våra mål som forskare är att vara objektiva, påverkar vår förförståelse och vårt intresse för det valda ämnet de tolkningar som vi gör och analyserar. Enligt Holme *et al.* (1997) är en värderingsfri och objektiv samhällsvetenskap inte möjlig. Med andra ord är subjektivitet oundvikligt i en undersökning pga. den förkunskap och förförståelse som forskare har.

### **2.3 Reliabilitet och validitet**

I vår uppfattning skulle undersökningen visa samma resultat om undersökningen återigen genomfördes i region Skåne, men utav en oberoende part. Enligt Bryman (2006) innebär reliabilitet huruvida resultatet i en undersökning är pålitligt eller inte, dvs. om det blir detsamma om undersökningen upprepas, eller om resultatet påverkas av slumpmässiga eller tillfälliga faktorer. Enligt Holme *et al.* (1997) kan prövning av pålitligheten på en undersökning bl.a. göras genom en jämförelse mellan oberoende undersökningar av samma företeelse. Vi hävdar dock att resultatet i undersökningen kan påverkas beroende på var undersökningen utförs, dvs. det utvalda geografiska området. Detta eftersom att de utvalda aktörerna i undersökningen möjligen arbetar på ett annorlunda sätt inom ett annat geografiskt område. Detta innebär att erfarenheter, synpunkter och svaren kan se annorlunda ut, beroende på vilket geografiskt område som granskas. Exempelvis skulle bl.a. gatuutformningen på städer, antalet verksamma näringsidkare inom städer osv. påverka hur citydistribution ser ut och på så sätt skulle det även påverka resultatet. Vi tror att det är storleken på staden som

påverkar hur citydistributionen ser ut och hur aktörer arbetar med det. Detta eftersom att en större stad sannolikt har fler antal verksamma näringsidkare, vilket i sin tur direkt påverkar antalet godstransporter som behövs. Alltså kan undersökningens resultat påverkas då antalet godstransporter kan vara större vilket innebär att problemen kan vara större vilket påverkar hur aktörer måste arbeta med citylogistik. Då kan möjligheter och förutsättningar för att effektivisera citydistribution osv. påverkas och se annorlunda ut än vårt resultat.

Vi tror att de nio kvalitativa intervjuer och en mailintervju som utförts bidrar till att den insamlade empirin är tillräcklig för att vi ska kunna uppfylla uppsatsens syfte. Enligt Bryman (2006) handlar validitet om hur relevanta slutsatserna är i förhållande till undersökningens syfte. Vi anser att intervjuer med våra respondenter gett oss tillräckligt med empiriskt material för att vi skulle kunna dra relevanta slutsatser i relation till syftet.

### 3 Teoretisk referensram

---

*I den teoretiska referensramen presenteras underliggande teorier om citydistribution och dess påverkan samt teori om samverkan mellan aktörer. Detta kapitel är uppdelat i tre delar: Aktörers ansvar och påverkan på citydistribution, Konsekvenser av godstransporter inom städer, Effektiv citydistribution och Samverkan mellan aktörer. Denna teoretiska referensram ligger till grund för vår undersökning.*

---

#### 3.1 Aktörers ansvar och påverkan på citydistribution

Enligt Bohlin *et al.* (2011) har alla aktörer en viktig roll och ett ansvar att ta för att förbättra kvaliteten på godstransporterna, de skriver: "Alla måste bidra till att skapa en attraktiv stad" (Bohlin *et al.* 2011, s.4). Enligt Bohlin *et al.* (2011) har aktörerna olika roller och de beskrivs så här:

*"Kommunen genom att leda och driva processen från kommunalt håll, en transportör genom att samordna gods och anpassa sina fordon, en fastighetsägare genom att upprätthålla goda lastnings- och lossningsmöjligheter och en näringsidkare genom att se över sina beställningsrutiner och anpassa sina leveranstider"* (Bohlin *et al.* 2011, s.4).

I aktören myndighet ingår kommuner som ansvarar för den fysiska planeringen i städerna (Bohlin *et al.* 2011), vilket påverkar citydistribution genom att utformningen på gator i städer påverkar framkomligheten och tillgängligheten för godstransporter. Om godstransporter inte tas hänsyn till vid denna planering kan dessa transporter påverka tillgängligheten för andra och trängsel kan skapas vilket bidrar till miljöpåverkan, buller osv.

Transportören påverkar citydistributionen direkt då det är dem som utför transporterna inom städerna. De ansvarar bl.a. för att anpassa sina fordon, samlasta gods etc. för att minska miljöpåverkan, menar Bohlin *et al.* (2011).

I aktören näringsidkare ingår bl.a. butiker, både stora butikskedjor och mindre butiker. De stora butikskedjorna har oftast en central logistikavdelning och ett centrallager som sköter flödet av varor ut till butikerna (Logistikforum 2011). Butikerna har sällan direkt påverkan på leverantör eller kontakt med transportör, utan de ansvarar för leveransmottagning och plock, hävdar Logistikforum (2011). "En stor näringsidkare kan få upp till 8-10 försändelser per dag i form av underskrivna avtal, patenthandlingar, kontorsmaterial och liknande dokument. Dessa försändelser samordnas sällan utan kommer med olika bilar, olika tider på dagen" (Logistikforum 2011, s 13). Mindre butiker som inte ingår i butikskedjor hanterar själva sina

inköp och har ofta många leverantörer, men de har sällan centrallager utan varor körs direkt från leverantörens lager till butik (Logistikforum 2011). Dessa butiker har enligt Logistikforum (2011) möjlighet att välja leverantör men kan däremot sällan påverka valet av transportör. Med andra ord är skillnaden på butiker som ingår i större butikskedjor jämfört med mindre butiker väldigt stor. Skillnaden på större butikskedjor och mindre butiker är att logistikavdelningen i den stora butikskedjan kan tänkas påverka transportören och ställa höga krav på ledtider, leveransfrekvens etc. Detta då de betalar transportörer att hantera hela deras leveransprocess medan en mindre butikskedja ofta får små försändelser (Logistikforum 2011), där transportpriset ingår i vad butikerna betalar för varorna. Detta innebär att de mindre enskilda butikerna kan ha svårt att påverka eller ställa krav på transportörer.

Om aktören varuägare skriver Logistikforum (2011):

*"Varuägaren, även kallad leverantör, står ofta som fraktbetalare av godset vid leverans av varor till mindre och medelstora butiker. Dessa väljer transport- och leveranssätt utifrån de avtal man kan träffa med bra transportörer eller åkerier"*  
(Logistikforum 2011).

Varuägare är alltså med andra ord den som betalar att varor transporteras till kunder, exempelvis kan det vara en tillverkare. Men även större butikskedjor är varuägare då logistikavdelningen eller inköpsavdelningen är den som betalar fraktkostnaderna och väljer leveranssätt och transportör. Genom att varuägaren bestämmer transportör kan de ställa olika krav som transportör måste uppfylla för att de ska få transportuppdraget. På så sätt ansvarar varuägaren för val av leveranssätt och påverkar godstransporter genom att de kan ställa krav på transportörer.

Fastighetsägare har som ansvar att underlätta varumottagningsprocessen för butikerna, hävdar Bohlin *et al.* (2011). Det ska finnas tillgång till lastzoner och brist på dessa påverkar godstransporter då det enkelt kan skapas trängsel när en lastbil försöker att ta sig in på smågator, vilket också leder till att säkerheten för invånarna påverkas.

Slutsatsen som kan dras om citydistribution är att flera olika aktörer påverkar godstransporter inom städer och de alla arbetar på olika sätt och utifrån olika mål. Utifrån Bohlin *et al.* (2011) är aktörerna transportörer, kommuner, fastighetsägare, näringsidkare och enligt Logistikforum (2011) ingår även aktörerna varuägare, konsumenter och myndigheter på regional, nationell och kommunal nivå. Dessa aktörer är på ett eller annat sätt beroende av godstransporter vilket kan tolkas som att de alla bidrar till de problem som godstransporter orsakar inom städer.

### 3.1.1 Konsekvenser av godstransporter inom städer

Enligt Crainic *et al.* (2004) är godstransporter störande aktiviteter inom städer. Dessa typer av transporter karaktäriseras av frekventa men lågkvantitativa leveranser. De kännetecknas även av låg utnyttjningsgrad på kapaciteten i lastbilarna, leveranser inom bestämda tidsramar (Just-in-time leveranser) och olagliga parkeringar på gatorna, menar Taniguchi *et al.* (2004).

Genom att frekvensen på godstransporter ökar leder det till att antalet godstransporteras inom städer ökar, vilket bidrar till att trafiken ökar och det på så sätt skapas trängsel. Minskad tillgänglighet inom städer påverkar miljön allt mer eftersom lastbilstrafiken är en stor bidragande faktor till de höga utsläppen och höga bullernivåerna (Taniguchi *et al.* 2001).

Crainic *et al.* (2004) menar att problemet med godstransporter inom städer inte är på väg att försvinna inom snar tid utan snarare tvärtom, att antalet transporter ökar och att problemet fortsätter att växa. Anledningen till detta har att göra med hur produktion och distribution ser ut idag; låg lagerhållningsnivå och krav på tidsprecisa leveranser. Även antalet hemleveranser har ökat på sistone vilket är en bidragande faktor till att godstransporter ökar. Ökningen av hemleveranser beror på att företag börjat använda sig av e-handel, B2C(business to customer) vilket innebär att kunder får sina varor direkt från varuägarna via beställning på internet (Taniguchi *et al.* 2004). Enligt Regan *et al.* (2002) kan e-handel komma att generera stora förändringar i godstransportssystemet. Detta pga. att leveransfrekvensen kan öka vilket ställer högre krav på transportörer. Situationen inom städer världen runt förvärras och antalet fordon ökar fort (Crainic *et al.* 2004). Detta kan tänkas minska invånarnas levnadsstandard, något som ses som en viktig punkt för att människor ska röra sig inom städer och handla i butiker osv. (Taniguchi *et al.* 2004). På så sätt kan städerna ses som mindre attraktiva, pga. trängsel, låg framkomlighet- och tillgänglighet, buller och luftföroreningar. Detta påverkar näringslivet inom städerna och antalet människor som kommer att vilja handla i centrum eller befinna sig där. Utifrån det här kan det tänkas att köpcentrum utanför städerna kan locka cityhandels kunder och ta över delar av handeln. Detta eftersom att det bl.a. inte är lika problematiskt att hitta parkering som det kan vara i centrum i städer. Det blir helt enkelt lättare att ta sig till köpcentrumen och handla där istället för att tränga sig i centrum. Bohlin *et al.* (2011) hävdar att ett välbalanserat transportsystem är en förutsättning för en attraktiv stad. Då konsumenter ställer höga krav på butiker som i sin tur ställer höga krav på godstransporter och distribueringsprocessen leder det till att arbete med effektivisering av citydistribution blir en utmaning.



### 3.2 Effektiv citydistribution

Det finns ett koncept för att lösa eller minimera de problem som godstransporter inom städer orsakar och det är citylogistik. Det är ett koncept som innebär att man arbetar på olika sätt för att effektivisera godstransporter inom städer, minska trafikstockning och miljöpåverkan (Taniguchi *et al.* 2004). Crainic *et al.* (2009) ger en annan förklaring på citylogistikens betydelse:

*The general goal is to reduce the impact of freight-vehicle movements on the city-living conditions and, in particular, improve the congestion/mobility, emissions, and pollution conditions, while not penalizing the city social and economic activities. More precisely, one aims to reduce and control the number and dimensions of freight vehicles operating within the city, improve the efficiency of freight movements, and reduce the number of empty vehicle-kilometers. The fundamental idea that underlies most initiatives is to stop considering each shipment, firm, and vehicle individually. Rather, one should consider them as components of an integrated logistics system (Crainic et al. 2009, s.1).*

Målet med citylogistik är alltså att man ska arbeta för att effektivisera logistisk och transportaktiviteter samtidigt som man tar hänsyn till trängsel och aktiviteternas påverkan på miljön. Enligt Taniguchi *et al.* (2004) är målsättningen med arbetet att förbättra tre centrala punkter: mobilitet, hållbarhet och levnadsstandarden inom städer. Ett innovativt sätt att arbeta med citylogistik är nattleveranser, dvs. att man distribuerar gods till näringsidkare inom städer vid nattid då det är som minst aktiviteter (Forkert *et al.* 2004-2007). Fördelarna för transportörerna är kortare transporttider, riskerna för förseningar minskar, möjlighet att använda större fordon då trängsel inte är ett problem som vid dagtid (Forkert *et al.* 2004-2007). De sociala fördelarna är att tillgängligheten för invånarna ökar och transportererna minskar på dagtid vilket ger miljöfördelar i form av minskade utsläpp då trängsel minskar (Forkert *et al.* 2004-2007). En fördel för butiker är att de får en mer organiserad varumottagning i form av att de har varor när de kommer in på morgonen därefter. Dessutom försvinner ett stort störelsemoment som de lastbilar som annars kör på trånga gator och blockerar framkomligheten in till butiker för kunder (Forkert *et al.* 2004-2007). De hävdar även att riskerna för människors säkerhet vid godstransporter minskar då de centrala delarna i städerna är relativt tomma på kvällen/natten. Dock krävs det att transportörer använder tysta fordon och tysta verktyg för att inte störa boende inom städerna (Forkert *et al.* 2004-2007).

Slutsatsen som kan dras om nattleveranser är att det är en kortsiktig lösning vid arbete med citylogistik och att det är något som myndigheter samt näringsliv bör titta närmare på.

Enligt Crainic *et al.* (2009) indikerar befintlig litteratur om citylogistik att effektivisering av olika distributionsaktiviteter måste ske. Detta för att antalet godstransporter inom städer ska kunna minskas. Visser *et al.* (1999) menar att arbete med citylogistik handlar om en kombination av samlastningsterminaler och samordning av rutter. Enligt Crainic *et al.* (2009) är det viktigt att försöka samlasta olika transportörens gods och samordna de transporter som går till samma område inom städer. De menar även att samlastningsaktiviteter ska ta plats vid s.k. ”*city distribution centers*”, med andra ord terminaler där gods kan samlastas. Vid dessa samlastningsterminaler kan lastbilar lasta av gods vilket sedan hanteras och samlastas i mindre fordon som sköter transporter in till städerna, hävdar Crainic *et al.* (2009). De menar att dessa terminaler kan ligga utanför städerna där det finns goda väganslutningar in till städerna. Då kan terminalerna ses som en intermodal plattform som förser städerna med samordnade godstransporter (Crainic *et al.* 2009).

I de länder där man enligt Crainic *et al.* (2009) gjort försök på samlastningsprojekt har motståndet varit stort. De beskriver dock ett lyckat projekt som tog plats i Nederländerna där myndigheterna hade en central roll. Myndigheterna ställde krav på att en viss fyllnadsgrad var tvungen att uppnås på godstransporter som skulle in till städerna, menar Crainic *et al.* (2009). Enligt Crainic *et al.* (2009) ledde myndigheternas aktiva inblandning och kraven de ställde till att transportföretagen själva inledde samarbete där de samlastade och koordinerade sina transporter, för att minimera antalet godstransporter inom städerna. Utifrån det här kan man diskutera kring hur stor roll en myndighet egentligen bör ha i citylogistik. Att transportörer och andra aktörer inom det privata näringslivet själva ska ta initiativ och samlasta/samordna godstransporter utan påtryckningar av myndigheter kan tänkas vara osannolikt. Detta av en den enkla anledningen att de finns på marknaden för att tjäna pengar och att ett sådant arbete kräver lång tid, planering och kostar pengar.

Utgår man ifrån Crainic *et al.* (2009) exempel på försök att arbeta med citylogistik, kan man dra slutsatsen att transportörer inte samarbetar vid arbete med citylogistik förrän det ställs hårdare krav av myndigheter. Detta tyder på att myndigheterna har en väldigt viktig roll vid arbete med citylogistik. Detta då de kan vara inblandade och få aktörer att arbeta tillsammans för att godstransporter ska samordnas. De skulle även kunna se till att kommunala godstransporter samordnas, möjligtvis samlasta det med andra transportörer. Ett sådant arbete med citylogistik kan leda till ökad tillgänglighet, minskad miljöpåverkan och attraktiva städer.

### 3.3 Samverkan mellan aktörer

Idag kan det tänkas vara svårt att lösa miljöproblem osv. på egen hand som en aktör eftersom att andra organisationers arbete påverkar ens eget arbete. Westman skriver "(...). Idag lämnas detta helt över till transportörerna" (Westman 2011). Enligt Westman (2011) menar forskarna inom citylogistik på linköpings universitet att samhällets aktörer är för passiva, och säger: "(...)vi måste skapa gemensamma mål(...)"(Westman 2011). Huxham (2000) menar dock att det är svårt att hitta dessa mål pga. olika språk, olika strukturer i organisationer och olika kulturer. Det kan vara en orsak till den passivitet som finns idag, då aktörerna har olika sårintresse och mål. Gray (1985) menar att det finns ett ökat behov av att lösa problem genom samverkan mellan olika sektorer inom samhället, exempelvis mellan företag, myndigheter och kommuner. Organisering av en sådan samverkan kräver en interorganisatorisk inriktning där olika aktörer är ömsesidigt beroende av varandra, men att aktörernas egen organisation även vinner på det (Gray 1985).

Wspgroup (2012) skriver:

*Kommun, näringsidkare, fastighetsägare och transportör, alla är viktiga aktörer i arbetet för att få väl fungerande och hållbara godstransporter. Men idag har godstransporterna ingen självklar plats i planeringen och många kommuner saknar en övergripande strategi för transporterna. Det krävs ökad kunskap och insikt, men framför allt samverkan mellan aktörerna(...). (Wspgroup 2012).*

Slutsatsen som kan dras utifrån det här är att det inte går att lägga över allt ansvar på transportören. För att de olika aktörerna ska hitta gemensamma mål krävs att de alla först fattar ett intresse för citylogistik. De måste även inse att de alla är beroende av godstransporter och att de alla är med och bidrar till att antalet ökar och problemen i städer växer. Därför bör det även vara dem som löser problemen. Det finns dock en stor komplexitet med samarbete pga. att det finns många aktörer som är involverade i citydistribution (Stathopoulos *et al.* 2011). Stathopoulos *et al.* (2011) menar att det kan uppstå konflikter mellan dessa. Enligt Gray (1985) måste aktörer som är med i samverkan bestå av de som har expertis som är väsentlig för att lösa problemet. Taniguchi *et al.* (2004) menar att myndigheter ofta är begränsade i sin förmåga att besvara krav från transportörer pga. att de inte har tillräcklig expertis inom området. Då skulle myndigheter istället kunna ha en roll att lösa konflikter som uppstår mellan aktörer. Eftersom att myndigheter är objektiva så skulle de kunna lösa dessa konflikter genom att ha ett forum för dialoger (Taniguchi *et al.* 2004).

Enligt Browne *et al.* (2004) blir det allt vanligare med PPP (Private Public Partnership) vilket innebär att den offentliga sektorn ingår i ett interorganisatoriskt samarbete med privata sektorn vid projekt där det finns ett delat intresse samt att risken och vinsten kan fördelas. Inom städerna utförs logistiska aktiviteter främst av privata företag men även myndigheter uppfyller en viktig roll här. Det är att se till att miljökrav uppfylls i städerna, att där inte förekommer trängsel och trafikstockning inom städerna samt arbeta för ekonomisk utveckling. Dessa sektorer kan agera som konsulter gentemot varandra om en sektor behöver feedback på idéer och förslag kring deras projekt (Browne *et al.* 2004). Browne *et al.* (2004) menar att regeringen föredrar detta då det leder till att den privata sektorn involveras i regel/policyprocessen vilket de hoppas ska leda till framgång genom att nya initiativ tas. Vad gäller godstransporter inom städer kan PPP användas till olika typer av arbete, menar Browne *et al.* (2004), exempelvis kan det privata näringslivet involveras vid utvecklingsprojekt av offentlig infrastruktur, det kan även finnas dialoger kring nuvarande och framtida regelverk. Myndigheter är dock inte kända för att involvera privata aktörer vid beslut om regelverk hävdar Browne *et al.* (2004). Men på sistone har detta ändrats vad gäller godstransporter inom städer då de förstått att det kan resultera i mer effektiva och hållbara lösningar, menar Browne *et al.* (2004). Även Sundgren (2011) menar att samarbete mellan bl.a. myndigheter och transportörer behövs för att möta framtidens utmaningar när det gäller hållbara godstransporter inom städer. Enligt Browne *et al.* (2004) har myndigheter i olika länder, exempelvis myndigheterna i Nederländerna börjat söka sig till samarbete med privata sektorn för att utveckla regelverk tillsammans med dem och för att skapa win-win situationer. Slutsatsen som kan dras utifrån detta är att samarbete mellan offentlig- och privat sektor kan leda till innovation och nytänk vid stadsplanering etc. På så sätt kan logistiksystemet inom städer förbättras och samtliga aktörer kan bidra till att göra städer attraktiva. Detta i sin tur kan främja för cityhandeln och den ekonomiska utvecklingen i staden.

## 4 Empiri och Analys

---

*I detta kapitel redovisas och analyseras det empiriska materialet vilket kopplas till den teoretiska referensramen. För att underlätta för läsaren har vi valt att följa ordningen som vi hade i teoriavsnittet dvs. Aktörernas påverkan på citydistribution, Konsekvenser av godstransporter inom städer, Effektiv citydistribution samt Samverkan mellan aktörer.*

---

### 4.1 Aktörers påverkan på citydistribution

Alla aktörer påverkar godstransporter inom städerna på ett eller annat sätt genom att de alla är beroende av transporter. Hur de påverkar denna skiljer sig dock åt beroende på bl.a. vilka mål och särintressen de olika verksamheterna har. Om kommuners roll vid arbete med godstransporter inom städerna säger Magnusson:

*Gatukontoret och trafikkontoret bestämmer om det ska vara en miljözon någonstans, men det kan även handla om att sätta upp tidsrestriktioner på vissa gator.(...) Det är bara kommunen som skulle kunna göra så här, exempelvis att säga "nu stänger vi av denna gata, ni får inte köra här" (Magnusson, Helsingborgs stad).*

Med andra ord är det kommunen som bestämmer vilka fordon som får köra på vilka gator och inom vilken tidsram, vilket enligt Bohlin *et al.* (2011) är kommunens grundläggande arbete. Alltså har kommunerna ett stort ansvar att ta vid godstransporter eftersom transportörerna rättar sig efter deras regler och krav. Men det finns även andra myndigheter som kan involveras i detta arbete, exempelvis trafikverket då de arbetar med att minska miljöpåverkan som trafiken orsakar, Lindahl säger:

*"De tydligaste målen som vi har är ju att minska miljöpåverkan som trafik orsakar. Att få bättre luftkvalité och hälsosammare miljö. Men man kan inte bara ha det målet, utan näringslivet och godstransportörerna ska få bättre arbetsförhållanden. Dem som vistas i städerna ska uppleva staden som attraktiv, det är också ett viktigt mål för oss. Det tydligaste och det som lyfts fram mest är dock att miljöutsläppen ska minskas" (Lindahl, Trafikverket).*

Även region Skåne skulle kunna vara med i arbetet eftersom att de har olika kommunala verksamheter som det transporteras gods till, Ney säger:

*"Det som Regionen skulle kunna göra är att samordna om det finns andra kommuner med samma intressen eller lära av andra kommuner och hämta in information från*

*andra delar av landet(...). Där kan också finnas en roll för regionen att få upp dessa frågor, så att det blir en ökad politisk medvetenhet” (Ney, Region Skåne).*

Trafikverket har ett intresse av att se region Skåne och kommuner samordna kommunala godstransporterna inom städerna, Lindahl säger:

*"De har 34000 st anställda och är det största företaget inom Skåne. Vi från trafikverket tycker att det vore intressant att se de olika verksamheterna samarbeta tillsammans, för att de på ett bättre sätt ska kunna hantera sina godstransporter. Det är viktigt att de fattar ett större intresse för att arbeta med citylogistik. Detta eftersom det krävs mycket material för att de ska kunna driva sina verksamheter, vilket kräver många godstransporter. Därför bör de vid upphandlingar ställa krav på att godstransporterna ska ske på ett mer effektivt sätt, utifrån dem mål som finns inom transportpolitiken; att det framförallt blir mindre miljöpåverkan. De själva skulle kunna bidra till att miljöpåverkan minskar, genom att samordna de kommunala godstransporterna. Vi försöker att ha ett samarbete med dem för att de ska fokusera mer på det(...)" (Lindahl, Trafikverket).*

Magnusson säger:

*"(...de har ju inget mandat i staden själva, utan det är kommunen. Dem försöker vara initiativtagare och det ser lovande ut” (Magnusson, Helsingborgs stad).*

Med andra ord kan myndigheter som trafikverket och region Skåne försöka driva på kommuner att fatta ett större intresse för att arbeta med citylogistik.

Transportörernas roll är att transportera gods inom städerna. De ska ta hänsyn till lönsamhet, effektivitet och miljöpåverkan när de transporterar gods. Sandström säger:

*”(...)Därför blir kvalitetskraven och effektivitetskraven på transporterna stora. Om transportören vill ha transporterna måste de ha väldigt hög servicegrad och korta ledtider. Säger man då till dem att de skulle kunna konsolidera godset och samlasta, säger de kanske "Nej tack, då vill vi inte ha uppdraget" (Sandström, PSandström Logistics AB).*

Sandström menar att transportörer inte får för mycket ansvar, han säger: ”det är deras roll att lösa detta på bästa vis”(Sandström, PSandström Logistics AB). Intervjuperson 1 & 2 säger:

”Det funkar som så att vi skickar stycke gods, så transportören kommer hit och hämtar pallar som de sedan tar till sina terminaler för att köra ut samlastat som med annat gods. Så just där ligger det största ansvaret på de att de ska köra med fulla bilar(...)Men detta sköter de helt, vi har bara vissa kriterier som de ska arbeta efter. (Intervjuperson 1 & 2).

Om transportörens roll säger Lennartsson:

”Det vi fokuserar mycket på är lastbilarna, det vi försöker göra är att investera i den modernaste tekniken, motorer osv. (...)Det är där vi kan göra mest, känns det som. Men det är också tunga investeringar såklart, det är det, men det är vårt sätt att bidra mest” (Lennartsson, Schenker).

Slutsatsen som kan dras utifrån det är att transportören påverkar citydistribution direkt då det är de som kör transportererna och empirin tyder på att det är deras ansvar att sköta det på bästa möjliga vis. Detta stärks av Franzen som säger:

”Man tänker inte så mycket på det, man anpassar sig och hittar lösningar. Det är ju service som man håller på med. Men visst, det är vi som får hitta lösningar och det är vi som får ta ansvaret(...)” (Franzen, Schenker).

Det stärks även av Mårtensson som menar att det är transportörer som har det största ansvaret vad gäller att effektivisera godstransporter inom städerna.

Fastighetsägare skulle kunna bidra till att det blir effektivare citydistribution genom att utforma lastzoner och ta hänsyn till varumottagningsprocessen vid nya bebyggelser. Om fastighetsägarnas roll säger exempelvis Sandström, Wiltander & Intervjuperson 3:

” (...)Jag tror att det är rätt mycket okunskap och att man fokuserar på andra saker(...)Man glömmer bort de fundamentala logistiklösningarna” (Sandström, PSandström Logistics AB).

”Det är nog en nagel i ögat på dem. De vill ju inte ha massa lastzoner och grejer. Jag tror det är ett nödvändigt ont.” (Wiltander, Esab AB).

”Vi är insatta i problematiken och givetvis tar vi hänsyn till våra hyresgästers behov, att de på ett bra sätt ska kunna ta emot transporter till sina lokaler.” (Intervjuperson 3, Fastighetsägare).

Slutsatsen som kan dras utifrån dessa uttalanden är att vissa fastighetsägare arbetar mer än andra men att det generellt sett inte tas mycket hänsyn till lastzoner osv., exempelvis säger Sandström: ”en del individuella fastighetsägare är duktiga men i det stora hela är kraven på en bra godsmottagning, lastzoner osv. väldigt svåra att uppnå”(Sandström, PSandström Logistics AB).

Butiker som aktör i citydistribution kan delas upp i två grupper, de mindre enskilda butikerna och större butikskedjor. Om dessa säger Magnusson och Sandström:

*”Det är väldigt stor skillnad på dem två”(Magnusson, Helsingborgs stad).*

*”Det finns det en kategori med butiker som är självständiga och köper sitt gods, men på andra sidan är de ofta så små att de inte har någon makt. Det är klart att Stadium som kanske köper transporter för 60 miljoner kronor per år och ett varuvärde på 2 miljarder har mycket att säga till om. Men kommer det en enskild liten handlare som kanske ska köpa varor för en halv miljon och transporter för 20 000 kronor så har de inte något inflytande” (Sandström, PSandström Logistics AB).*

Utifrån det kan slutsatsen dras att enskilda butiker inte kan påverka godstransporterna särskilt mycket medan en större butikskedja kan tänkas påverka exempelvis ledtider osv. och ställa höga krav på sina transportörer, kan kopplas till Logistikforum (2011). De mindre butikerna kan endast tänkas påverka citydistributionen genom att se över sina beställningsrutiner och effektivisera dem, vilket Bohlin *et al.* (2011) också hävdar.

Slutsatsen som kan dras utifrån hur aktörerna påverka godstransporter är att de alla har ett ansvar att ta vad gäller att arbeta för att effektivisera citydistribution. Detta eftersom de alla bidrar till problemen som godstransporterna orsakar i städerna.

#### **4.1.1 Effektiv citydistribution – en svår ekvation**

En attraktiv stad hänger ihop med att det inte ska finnas störande moment inom städerna, ett moment som kan ses som störande enligt Crainic *et al.* (2004) är godstransporter. Samtidigt som attraktiva städer eftersträvas så vill konsumenter ha en stor tillgång till varor. Sandström säger:

*”Då förväntar de sig att alla sorter ska finnas, alla storlekar ska finnas hela tiden. När de sen köper ett par så blir det mindre i butiken när nästa kund kommer. Det är så kravet på ledtid och just-in-time ser ut, man kan tycka att det är höga krav men det är så det funkar idag. Om man inte har detta som butik så ses det istället som att man har*



*dålig servicegrad och det innebär förlorad försäljning” (Sandström, PSandström Logistics AB).*

Det är alltså något butiker måste arbeta utifrån och så fort varor börjar ta slut behöver de nya transporter vilket är vad just-in-time innebär; korta ledtider (Taniguchi *et al.* 2004). När varor inte finns tillgängliga på hyllorna ses det som en dålig service vilket leder till förlorad försäljning. Men trots att butiker eftersträvar en hög servicegrad så lagrar de inte varor vilket Gustafsson, intervjuperson 1 & 2 samt Sandström är inne på, de säger:

*”Det är det här med kapitalbindningsaspekten, det handlar om att inte binda upp mer kapital än nödvändigt på sina hyllor. Någon annan får bära ens kapitalbindningskostnader tills man verkligen måste ta dem själv” (Gustafsson, Malmö stad).*

*”Om man tittar in i våra butiker så är de ganska små. Och bakom butikerna så ska det finnas ett fullt sortiment, detta gör att vi måste ha ett jämnt flöde som vi fyller på efter hand. Vi har inte så mycket yta och binder inte så mycket kapital i lager i butikerna”(Intervjuperson 1 & 2, butikskedja).*

*”Samtidigt om man har för mycket i butiken innebär det en ökad kostnad, det kan även leda till att man slutligen måste rea ut varorna” (Sandström, PSandström Logistics AB).*

Alltså binds inte kapital i butikerna eftersom att det är kostsamt samt att butiker inom städerna inte har yta till det. Detta leder till att butikers leveranser är små men frekventa. En större mängd av samma varor transporteras varken eller lagerhålls av butiker men samtidigt vill de ha ett stort utbud av artiklar, Sandström säger: ”Som det ser ut nu i en butik så finns det kanske 20 000 artikelnummer” (Sandström, PSandström Logistics AB). Intervjuperson 1 och 2 säger:

*”Våra butiker får leverans 3-5 gånger i veckan och det rör sig om en, en och en halv pall per gång. Så det är oftast en pallplats som går till butikerna, det är ingen jättemängd vi skickar, men det är klart att det är många butiker som får leveranser ofta”(Intervjuperson 1 & 2, butikskedja).*

Det är just det som godstransporter kännetecknas av idag, frekventa, men lågkvantitativa leveranser (Crainic *et al.* 2004) och låg utnyttjningsgrad i lastbärarna (Taniguchi *et al.* 2004).

Alltså är det bl.a. krav som ställs av butiker som bidrar till att antalet godstransporter inom städerna ökar och att problemen med trängsel, tillgänglighet, buller och miljöpåverkan växer. Men om en butik inte kan erbjuda det som kunderna kräver kan det ses som dålig service vilket leder till att butiker förlorar kunder. Sandström säger:

*”Den förlorade servicegraden är mycket dyrare än vad transportkostnaden är(...). Därför blir det så viktigt att ha en hög servicegrad och samtidigt är lagerhållningskostnaden viktig, har man för mycket varor i butik betalar man kanske 10-20 gånger av det som transporten kostar. Med andra ord är transportkostnaden nästan försumbar” (Sandström, PSandström Logistics AB).*

Utifrån det här kan slutsatsen dras att butiker måste anpassa sig efter de krav och förväntningar som finns hos konsumenter. För att de ska kunna konkurrera inom detaljhandeln krävs det att de kan erbjuda servicen som kunder förväntar sig annars lär de tappa kunder till konkurrenter. Genom att butiker måste anpassa sig efter de krav som konsumenterna ställer leder det till att de i sin tur måste ställa högre krav på transportörer. Krav som innebär mer frekventa transporter.

Då trender på marknaden tidigare visat sig påverka godstransporter, exempelvis just-in-time leveranser kan nya trender tänkas kunna ha samma effekt. De nya trenderna som e-handel och hemleveranser kan alltså tänkas påverka godstransporterna, Regan *et al.* (2002) menar att dessa trender kan leda till lika stora påverkningar som just-in-time haft på godstransporterna. Lennartsson säger:

*”Det är ett problem som vi måste försöka vända och se vilka möjligheter som finns. Dessa frågor arbetar alla transportföretag med redan. Hur ska vi göra för att optimera hemleveranserna och klara av transportererna på ett ekonomiskt lönsamt sett och samtidigt ta hänsyn till miljön? Det är en utmaning, men det är bara att konstatera att vi hamnar där, vi är redan på god väg i det och det pågår ständigt arbete med att försöka förbättra det” (Lennartsson, Schenker)*

Med andra ord leder förändringar på marknaden till att transportörer måste vara flexibla och kapabla till att anpassa distributionsprocessen. Detta gör det väldigt problematiskt vad gäller att arbeta för att minska antalet transporter som går in till städerna. Krav som just-in-time, e-handel osv. leder till att de istället tvingas till att leverera ännu mer gods inom städerna. Detta kan kopplas till Crainic *et al.* (2004) som lyfter fram att antalet godstransporter inom städerna inte är på väg att minska utan tvärtom, att de kommer att öka.

Om godstransporter inom städerna fortsätter att öka kan det tänkas ha konsekvenser på cityhandeln och inte bara på miljön, tillgängligheten osv. Detta i form av konsekvenser som att människor undviker att handla inom städerna pga. trängsel, att lastbilar kör på gågatorna och i vissa fall även står precis utanför butiker och blockerar ingången. Sådana saker leder till att cityhandel inte ses som attraktiv vilket kan tänkas bidra till att köpcentrum lockar ut kunder och tar över handeln, Sandström och Wiltander säger:

*”Jag tror att man i en stad som exempelvis Malmö även måste tänka på att det är viktigt att få till ett levande centrum, att det rör sig människor i city på dagtid och kvällstid. Då måste ju miljön vara attraktiv” (Sandström, PSandström Logistics AB).*

*”Det är en flaskhals idag att komma fram i innestäderna för de är inte byggda för det här. Det kan vara en anledning till att affärer har svårt i city, för att det är svårt att ta sig fram. Köpcentrumen drar så mycket kunder, ja det gör de för det är så enkelt att komma dit, det finns alltid parkering, det är lätt att gå och man kommer alltid fram. Jag menar, ska du in till city så kan man åka runt länge bara för att hitta någonstans att parkera och det kan t.o.m. vara svårt att ta sig fram gåendes” (Wiltander, Esab AB).*

Med andra ord behöver städerna bli mer attraktiva för att folk ska vilja handla och vistas där. Blir det inte så finns risken att stora köpcentrum tar över handeln. Utifrån detta kan slutsatsen dras om att något måste förändras, godstransporterna måste bli effektivare inom städerna för att cityhandeln ska kunna konkurrera med köpcentrumen.

## **4.2 Möjligheter och förutsättningar för effektivare citydistribution**

I teorin om citylogistik blir det tydligt att det centrala är att minska antalet godstransporter inom städerna. Utifrån vår empiri kan en möjlighet vara att arbeta med nattleveranser, något som nämnts för att effektivisera transportaktiviteter inom städer. Wiltander och Mårtensson är inne på att nattleveranser är den kortsiktiga lösningen inom citylogistik, att det är något man bör börja arbeta med för att effektivisera citylogistiken, de säger:

*”om stadskärnor ska leva vidare så tror jag kvällsleveranser är ett måste. Jag skulle bli riktigt förvånad om inte det här skulle ske ganska snart”(Wiltander, Esab AB).*

*”Jag ser ju då nattleveranser som det bästa alternativet för att lösa detta” (Mårtensson, DSV).*

Men samtidigt som det kan ses som en möjlighet att minska antalet godstransporter inom städerna krävs det en del förutsättningar för att det ska vara möjligt att arbeta med, exempelvis säger Sandström:

*”Kravet för att detta ska fungera är tysta elbilar, asfalt som dämpar ljudet när man kör. Allt sådant för att inte störa omgivningen, eftersom att man kör så pass sent på kvällen eller natten. Det är en mycket möjlig utveckling, tror jag” (Sandström, PSandström Logistics AB).*

Även Gustafsson är inne på att det inte får störa omgivning, hon säger:

*”Då har vi den aspekten att reda ut, om det på något sätt går att köra sent på kvällen eller på natten, utan att man stör omgivningen. Vi vill ha en levande stad som möjligt, så tyst och ren som möjligt, men ändå ska vi ha ett myllrande affärsliv. Det är så ekvationen ser ut” (Gustafsson, Malmö stad).*

Detta kan kopplas till Forkert *et al.* (2004-2007) som menar att nattleveranser kräver att transportörer använder tysta fordon för att inte störa boende inom städerna. Slutsatsen som kan dras är att nattleveranser kan vara en potentiell lösning för att effektivisera citydistribution.

Ett annat sätt att arbeta på för att effektivisera transportaktiviteter är att arbeta med samlastning och samordning av godstransporter som färdas inom städerna. Wiltander säger: "(...)Jag tror att man skulle ha någon hubb där man fyllde lastbilarna. Så att en lastbil inte får vara halvfull om man ska köra citytrafik" (Wiltander, Esab AB). Det kan exempelvis kopplas till (Crainic *et al.* 2009) som menar att samlastning och samordning av de transporter som går till samma område är det centrala tankesättet vid citylogistik: Visser *et al.* (1999) som menar att citylogistik handlar om en kombination av samlastningsterminaler och samordning av rutter. Vår empiri tyder på att gods inte samlastas av olika aktörer vid citydistribution i varken Helsingborg eller Malmö, exempelvis säger Sandström:

*”Om man sätter sig på en gata i Helsingborg, Lund eller Malmö och sitter där en timme kommer man att upptäcka, att det till en adress i citymiljön kommer att komma en DHL bil, en Schenker bil, en Posten bil, en DSV bil och en Bring bil” (Sandström, PSandström Logistics AB).*

Detta kopplat till teori är något som inte är effektivt, utan tvärtom ineffektivt och kan ses som motståndarbete mot syftet med citylogistik; att minska antalet godstransporter inom städer.

Även om gods inte samlastas effektivt menar respondenterna i vår undersökning att transportörerna gör det dem ska. Exempelvis säger de olika respondenterna:

*"(...)transportnäringen har så otroligt små marginaler, de har inte råd att satsa och lägga mer pengar på de mantimmar de skulle fått lägga in för att få igång arbete för förbättrad citylogistik. Kortsiktigt går det inte. (Gustafsson, Malmö stad).*

*"Man kan aldrig förvänta sig att ett aktieägt bolag ska ta ett samhällsansvar på det sätt. Det finns ju dem som gör det på olika sätt(...). Men i själva kärnverksamheten måste dem tänka på lönsamhet" (Magnusson, Helsingborgs stad).*

*"Jag tror att de flesta tänker väldigt miljöinriktat och fyller bilarna. Jag tror också att hela branschen håller på att få ett bättre miljötank, sen är det nog en lång väg att vandra för att få det att fungera praktiskt" (Intervjuperson 1 & 2, näringsidkare).*

Bekräftas även av Sandström som säger: "(...)De gör det helt logiskt. De får inte betalt för att samarbeta. Någon skulle förlora på att samarbeta och någon skulle vinna mycket" (Sandström, PSandström Logistics AB). Tolkningen som kan göras utifrån de olika uttalanden är att transportörerna gör det som förväntas av dem och att det skulle vara lönsamt för dem att göra mer. Enligt Gustafsson tjänar de mer på att samlasta egna transporter och ta betalt från flera kunder för samma transport. Ett annat hinder för att de ska arbeta tillsammans och köra gods till en terminal där de samlastar allt är att transportörerna redan har sina stora terminaler. De behöver inga nya terminaler för att samlasta, detta kan kopplas och stärkas till empirimaterial där exempelvis Sandström säger:

*"Det är så här. Transportörerna; DSV, Posten, Schenker, DHL. De har redan terminaler i de stora städerna. De tycker istället att problemet är att alla butiker och varuägare inte köper transporter av just dem. Om alla valde att köpa transporter av exempelvis DSV så skulle detta lösa sig av sig själv. Men det kommer ju inte att hända. Det är deras lösning, de har ju redan en terminal, de behöver inga fler terminaler. Schenker vill exempelvis inte att Posten kommer till deras terminal, varför ska de göra det. De vill inte att någon annan transportör ska komma till deras terminal. Det är inte sannolikt att detta sker" (Sandström, PSandström Logistics AB).*

Även om förutsättningar kan tyckas vara bra för samlastning då tillgång till terminaler finns så ser möjligheterna inte bra ut då det inte är logiskt att transportörerna ska samarbeta. Enligt Sandström förstår transportörerna vilka fördelar som finns att arbeta med citylogistik, men att

det inte finns någon anledning för dem att arbeta med det då det inte finns ett incitament. Med andra ord, utifrån vår empiri lär transportörerna själva inte ta några initiativ vad gäller att samlasta med andra transportörer då det inte är lönsamt för dem.

Ett sätt att få transportörer att samordna sina godstransporter så att städerna och cityhandeln blir attraktivare skulle kunna vara att högre kravställningar kommer från myndigheter. Detta kan kopplas till empiri där Sandström säger "Spelreglerna måste ändras och dessutom rätt mycket för att något ska hända" (Sandström, PSandström Logistics AB). Tolkningen som kan göras här är att med spelreglerna menar han att kraven måste bli högre för att transportörerna ska samarbeta. Det kan dessutom kopplas till Crainic *et al.* (2009) som hävdar att myndigheternas aktiva inblandning och ökade krav har lett till framgångsrik citylogistik i Nederländerna. Myndigheternas inblandning och ökade krav ledde till att transportföretagen själva inledde samarbete där de samlastade och koordinerade sina transporter inom städerna (Crainic *et al.* 2009). Det finns dock en problematik kring detta, att myndigheter i form av exempelvis kommun skulle tänkas kunna ställa krav på transportörerna att samlasta gods. Detta eftersom att det utifrån vår empiri fortfarande finns kommuner som inte samordnar de kommunala godstransporterna, exempelvis säger Magnusson på Helsingborgs kommun och Gustafsson på Malmö stad:

*"Alla olika kommunala verksamheter sköter sina egna transporter" (Magnusson, Helsingborgs stad).*

*"Man samordnar väl matleveranser för det är kommunen själv som ansvarar för leveranser av mat ut till skolor och äldreboende, det kan man kalla för samordnade då. Men i övrigt är det löpande upphandlingar som var och en ordnar själv" (Gustafsson, Malmö stad).*

Att då Malmö och Helsingborgs kommun skulle tänkas börja ställa krav på att transportörer ska samordna godstransporter skulle vara ologiskt, eftersom att de själva inte samordnar de kommunala godstransporterna. Detta stärks och bekräftas av vår empiri där respondenterna på kommunerna säger:

*"Jag kan tycka att kommunen måste gå före och samordna sina transporter. Alla transporter till skolor, alltså alla de här kommunala transporterna. Vi borde fundera på hur vi ska kunna göra det här smartare för att vara en förebild" (Magnusson, Helsingborgs stad).*

*”Kommunens flöde är jätteviktig, det är först vi som måste samordna våra transporter innan man får andra aktörer att göra det” (Gustafsson, Malmö stad).*

Om man då ser på Crainic *et al.* (2009) exempel på hur citylogistiken förändrades i Nederländerna pga. myndigheters krav, så skulle det utifrån det kunna påstås att kommunerna måste gå före, innan de ställer krav på transportörerna. Utifrån Crainic *et al.* (2009) teori om att citylogistik handlar om effektivisering av distributionsaktiviteter kan kommunernas arbete med godstransporterna, likt transportörernas ses som ineffektiva. Likt samlastning mellan transportörer, kan anledningen till varför kommunerna inte samordnar gods bero på lönsamhetsfrågan, Wiltander säger:

*”(...)Sen har de ju sina krav på sig att de ska vara så kostnadseffektiva som möjligt. De kanske inte har råd att vara så miljö effektiva som de velat vara” (Wiltander, Esab AB).*

Men då vissa kommuner i landet samlastar kommunala godstransporter, exempelvis säger Gustafsson: ”Det är Borlänge som är exemplet i Sverige, det finns några till, Nacka tror jag har varit igång med det rätt länge” (Gustafsson, Malmö stad), kan det tyckas vara konstigt att det inte är något som alla kommuner arbetar med, men Magnusson säger:

*”Jag vet att man gjorde en undersökning i Lund för 5-6 år sen och då kom man fram till att det inte skulle vara lönsamt. Att det helt enkelt inte var någon idé. Jag tror att förutsättningarna är väldigt olika för städerna och hur geografien ser ut etc.” (Magnusson, Helsingborgs stad).*

Med andra ord innebär det att i vissa städer kan det vara lönsamt att arbeta med samordning av kommunalt gods, men att det inte går i alla städer pga. hur städerna är utformade. Enligt Gustafsson kan det också bero på inställningen till att arbeta med citylogistik, hon säger:

*”Det är en organisatorisk aspekt på detta också. Vi har 10 stadsdelar i Malmö med hög grad av självstyre. Det är ändå en del upphandlingar som sker centralt och görs åt alla 10 stadsdelar. Det hade väl kunnat gå att samordna, men det är återigen en insiktsfråga och att det är enklare att göra som man alltid gjort förr. Det är alltid enklare att göra som man alltid gjort och slippa göra något som kanske inte blir lyckat. Vad man kan tycka är paradoxalt i sammanhanget är att vi har olika politiker i flera partier, som tycker att Malmö stad borde varit igång med det här för längesen.*

*Ändå finns det tröghet i systemet och i vissa fall motstånd, att man inte tycker att detta är något man ska göra” (Gustafsson, Malmö stad).*

Även Lindahl är inne på att det har med inställning att göra, han säger:

*”Det är viktigt att de fattar ett större intresse för att arbeta med citylogistik. Detta eftersom det krävs mycket material för att de ska kunna driva sina verksamheter, vilket kräver många godstransporter. Därför bör de vid upphandlingar ställa krav på att godstransporterna ska ske på ett mer effektivt sätt, utifrån dem mål som finns inom transportpolitiken; att det framförallt blir mindre miljöpåverkan. De själva skulle kunna bidra till att miljöpåverkan minskar, genom att samordna de kommunala godstransporterna” (Lindahl, Trafikverket).*

Slutsatsen som kan dras är att det kan finnas två centrala anledningar till varför kommunala godstransporter inte samlas och samordnas. Det första är att det i vissa kommuner inte är lönsamt pga. utformningen på städerna och det andra kan ha att göra med att det saknas rätt inställning och intresse för att arbeta med citylogistik.

Att en aktör på egen hand skulle lösa ett samhällsproblem, som exempelvis de problem godstransporter leder till: trängsel, miljöproblem och levnadsstandard (Taniguchi *et al.* 2004), kan anses vara osannolikt. Detta kan kopplas till Gustafsson som säger: ” Det är det som är problemet med Citylogistik, det är inte bara en aktör som kan lösa detta” (Gustafsson, Malmö stad). Det kan tänkas att det läggs ett stort ansvar på transportörerna att lösa detta, då det är dem som transporterar godset. Detta kan även kopplas till Westman (2011) som skriver: ”Miljökraven är ett samhällsansvar(...)Idag lämnas detta helt över till transportörerna” (Westman 2011). Utifrån att ansvaret kan tänkas läggas på bara en aktör, dvs. transportören i detta exempel, kan det tolkas som att det finns en passivitet hos aktörerna vad gäller arbete med citylogistik. Exempelvis säger Sandström och Ney:

*”Det är en stor passivitet och man kan undra om varför det är så(...)” (Sandström, PSandström Logistics AB).*

*”Men visst skulle man kunna jobba mycket, mycket mer med det här. Finns det någon distribution som är ineffektiv så är det just urbana godstransporter” (Ney, Region Skåne).*

Då aktörerna är ömsesidigt beroende av godstransporter bidrar de alla till de problem som godstransporter orsakar. På så sätt kan det hävdas att de alla behöver involveras i arbete med



citylogistik för att lösa problemen, vilket kan kopplas till Wspgroup (2012) som skriver: ”Kommun, näringsidkare, fastighetsägare och transportör, alla är viktiga aktörer i arbetet för att få väl fungerande och hållbara godstransporter” (Wspgroup 2012). Vid lösning av den här typen av samhällsproblem krävs det samverkan mellan olika aktörer, eller som Gray (1985) i sin teori beskriver, att det finns ett ökat behov att lösa samhällsproblem genom samverkan mellan olika sektorer. Ett problem med samarbete är att hitta gemensamma mål pga. att aktörernas organisationer ser väldigt olika ut (Huxham 2000). För att aktörer ska kunna arbeta utifrån ett gemensamt mål och samarbeta krävs det vissa förutsättningar, exempelvis säger Gustafsson, Ney och Sandström:

*”Där tror jag att staden har ett ansvar, att säkerställa att det sätter igång och kanske håller i taktpinnen på så sätt. Det tror jag helt klart. Staden eller kommunen bör vara den som initierar och säkerställer att engagemang, vision och tydliga mål finns”*  
(Gustafsson, Malmö stad).

*”Kommunen måste tuffa till sig och ställa krav”* (Ney, Region Skåne).

*”Jag tror att mycket som ska göras bör kravställas från Trafikverket och kommunerna. De ska utforma kraven, ställa kraven, utforma regelverken och driva på infrastrukturen för att möjliggöra arbete med citylogistik. De behöver inte göra så mycket egentligen men de måste förstå att det är dem som kan ställa kraven och de måste göra det. Ställer dem rätt krav och på rätt sätt så kommer förändringar hända rätt fort”* (Sandström, PSandström Logistics AB).

Genom att kommunen börjar ställa högre krav skulle det kunna leda till att samarbete mellan aktörer uppstår, kraven skulle på så sätt vara det som initierar samarbetet. Detta genom att som Sandström hävdar, att ändrade spelregler kan leda till ändrat beteende, vilket även kan kopplas till Crainic *et al.* (2009) som menar att myndigheternas krav i Nederländerna ledde till att aktörer började samarbeta vid arbete med citylogistik. Magnusson och Lennartsson menar att krav från kommuner är det som kan bidra till att förändringar med citydistribution sker, de säger:

*”Det är bara kommunen som skulle kunna göra så här, exempelvis att säga ”nu stänger vi av denna gata, ni får inte köra här”. Om detta ska vara möjligt och inträffa måste det komma från kommunen sida, med krav då eller nya regleringar”*  
(Magnusson, Helsingborgs stad).

*”Ja, vi kan ju inte påverka det. (...)Saker och ting som ska genomföras måste i grunden komma utifrån ett myndighetsbeslut” (Franzen & Lennartsson, Schenker).*

Alltså skulle kraven från myndigheter kunna tänkas ha den effekt att aktörerna börjar samarbeta. Detta då de skulle kunna förlora på att försöka anpassa sig efter krav på egen hand, som att försöka uppnå en viss fyllnadsgrad vid varje transport inom städerna. Att exempelvis bara en transportör försöker fylla sina egna lastbilar för att få köra in till städerna skulle kunna leda till ökade ledtider etc. Det skulle även leda till att butiker skulle få ändra sina beställningsrutiner och eventuellt vara tvungna till att lagra varor då de inte skulle få varor lika ofta. Utifrån detta kan slutsatsen dras att dessa aktörer skulle tjäna på att samarbeta om liknande krav skulle ställas från myndigheter. Exempelvis genom att transportörer samlar gods med andra transportörer och butiker samordnar beställningar med andra butiker. Detta kan kopplas till Gustafsson och Ney som säger:

*”Det finns mycket lärdomar att hämta från Svenska bryggeriföreningen och deras arbete med att få ihop Pripps, Spendrups och allt vad de hette på den tiden. De var ju ilska konkurrenter med sina produkter, men de lyckades komma överens med logistiken. Det är det som är pudelns kärna inom logistiken, även om man är konkurrenter så ska man kunna förstå nyttan av att samverka kring delar av försörjningskedjan där alla vinner på att samverka” (Gustafsson, Malmö stad).*

*”Det finns ju också företag som börjat samlasta sina transporter. Carlsberg, Coca-Cola och ett tredje företag som hade ungefär samma distributionsmönster som började ett projekt där man samlastade.(...)Man upptäckte att det fanns en lösning som alla skulle kunna tjäna på” (Ney, Region Skåne).*

Om denna typ av samarbete skulle ske, exempelvis samlastning så skulle det behövas en aktör som driver arbetet framåt. Denna aktör skulle kunna tänkas vara kommuner eftersom att de är en oberoende part, exempelvis säger Magnusson:

*”Alla andra har sitt intresse och det är bara kommunen som har det opartiska intresset egentligen. dvs. att göra något utav stadskärnan osv. Det kan man inte begära av någon annan” (Magnusson, Helsingborgs stad).*

Om olika aktörer samarbetar kan konflikter tänkas uppstå och då behövs det någon som löser dessa, stärks av (Stathopoulos *et al.* 2011) teori om konflikter mellan aktörer. Om konflikter skulle uppstå mellan aktörer skulle kommunen kunna tänkas vara den som löser dem och

driver samarbetet fram, detta då är opartiska som Magnusson säger. Detta kan kopplas till Taniguchi *et al.* (2004) som menar att kommuner är objektiva och kan därför lösa konflikter mellan aktörer.

Samtidigt som myndigheter skulle kunna ställa högre krav kan aktörer även behöva incitament för att börja samarbeta. Sandström och Wiltander är inne på det här och säger:

*”Man måste tvinga fram ett samarbete. Jag tror att det behövs 75 % piska och 25 % morot” (Sandström, PSandström Logistics AB).*

*”De som har styrmedlen till det här är kommunen och de som styr där uppe. Det är de som kan sätta regler och belöna för att man gör det här” (Wiltander, Esab AB).*

Med andra ord skulle de aktörer som börjar samarbeta med citylogistik kunna tänkas få fördelar, eller som Wiltander säger: ”Det är det här med belöningsmodellen. Desto renare fordon du köper desto mer förmåner sa du ha. Det ska vara lägre skatter osv.” (Wiltander, Esab AB).

En annan möjlighet för samarbete vid citylogistik skulle kunna vara att kommun involverar näringsliv vid offentliga projekt. Detta kan kopplas till Browne *et al.* (2004) som hävdar att partnerskap mellan offentlig och privat kan leda till innovation. Möjligheterna för detta kan dock påstås vara dåliga genom att myndigheter ofta inte tar hänsyn till godstransporter vid gatuutformning, Magnusson säger:

*”Men historiskt sett om man tittar på godstransporter så glömmar man ofta detta när man gör stadsplaner på vägar. Man tänker bara på människorna men godstransporterna glömmar man väldigt ofta bort” (Magnusson, Helsingborgs stad).*

Det kan alltså påstås att det finns en viss passivitet från myndigheters sida vad gäller att ta hänsyn till godstransporter inom städerna, vilket även Sundgren (2011) skriver:

*Det finns idag alltför få stadsplaner eller utvecklingsförslag som tar ett helhetsgrepp på staden försörjningskedja och godstransporter.(...)Nytänkande, mer kreativa och innovativa lösningar behövs för att möta framtida utmaningar när det gäller hållbara godstransporter i städerna.” (Sundgren, 2011).*

Kollektivtrafiken är bl.a. något som prioriteras före godstransporter, Gustafsson säger:

*”Vi har redan en sådan dialog med Skånetrafiken sedan många år tillbaka. Det här med att man bygger om gator och kring byggprojekt i detaljplaner. Motsvarande dialog finns inte med godstransportörerna i dagsläget” (Gustafsson, Malmö stad).*

Anledningen till varför samma typ av dialoger inte förekommer och varför kommunen inte involverar transportörer är:

*”De ska inte behöva involveras. Vi ska egentligen ha den kunskapen själva, kan jag tycka. Att Gatu- och trafikingenjörerna ska ha en så pass god teoretisk insikt som krävs. Vi ska ha en egen kompetens och inte behöva ha en dialog med transportföretagen om det” (Gustafsson, Malmö stad).*

Det kan dock påstås att transportörerna expertis kring godstransporter och perspektiv på det hela skulle vara väldigt användbart, vilket stärks av Magnusson som säger:

*”Jag tror absolut att det behövs näringslivsperspektiv på sådana saker(...)Sen sätter man sig ner och försöker klura ut hur man ska kunna lösa det och få ut något bra” (Magnusson, Helsingborgs stad).*

Detta kan kopplas till Browne *et al.* (2004) som menar att offentlig och privat sektor kan fungera som konsulter gentemot varandra och ge feedback och synpunkter på varandras projekt. Att aktörer har dialoger och kommunicerar med varandra är sådant som kan tänkas leda till förbättringar. Men även om dessa dialoger bara leder till mindre förbättringar kan det ses som en möjlighet som kan komma att främja för mer långsiktiga samarbeten mellan aktörerna i framtiden.

## 5 Slutsats och diskussion

---

*I detta kapitel redovisas och diskuteras de slutsatser som dragits i uppsatsen. Detta kopplas till syftet och frågeställningen med uppsatsen och slutligen presenteras förslag på vidare forskning.*

---

### 5.1 Aktörers påverkan på citydistribution

Vår empiri tyder på att aktörers påverkan på citydistribution skiljer sig åt väldigt mycket då deras verksamheters mål och särintressen ser annorlunda ut. Kommun, trafikverket och region Skåne påverkar godstransporter på olika sätt även om de alla ingår i aktören myndigheter. Kommunen genom att de planerar för hur infrastrukturen ska se ut i städerna, vilket påverkar framkomligheten och tillgängligheten för godstransporterna att komma fram inom städerna och till butiker osv. Som roll har kommuner också att reglera vilka fordon som får vistas på vilka vägar och inom vilken tidsram. Trafikverket har också en roll i arbete med citydistribution då de arbetar för att minska miljöpåverkan som trafik orsakar i både små och stora tätorter. Men eftersom att de inte har något mandat i städerna och det är kommunerna som bestämmer kan de inte påverka citydistribution själva. De kan dock arbeta för att få kommunerna att fatta ett större intresse och skapa insikt till att arbeta mer med citylogistik. Region Skåne påverkar citydistribution genom att deras kommunala verksamheter behöver material vilket gör att de bidrar till att antalet godstransporter inom städerna ökar. Därför har de en central roll att ta vid arbete med citydistribution för att få kommunerna att samordna godstransporter för att få en effektivare citydistribution. Transportörer påverkar citydistribution genom att det är dem som sköter leveranser av gods inom städerna. Hur väl de samlar gods och fyller sina lastbilar påverkar antalet godstransporter som färdas inom städerna, på så sätt har de en viktig roll vad gäller att effektivisera citydistribution. Butiker, både stora kedjor och mindre enskilda butiker påverkar citydistribution genom att deras beställningsrutiner påverkar antalet transporter som går inom städerna. Bådas roller är att se över sina beställningsrutiner och effektivisera dessa för att minska leveransfrekvensen. Skillnaden mellan större och mindre butiker är att de större butikskedjorna har ett centrallager där de transporterar sitt gods ifrån, alltså kan de ses som varuägare då de bestämmer transportsätt och transportör. På så sätt kan de ställa krav på transporter så att de sker så effektivt som möjligt inom städerna. Men en mindre butik har inget större inflytande på transportererna eftersom att de betalar varuägaren för varorna där transportpriset oftast ingår. Fastighetsägarna påverkar citydistribution genom att de har hyresgäster som är näringsidkare

och deras roll är att tillgodose dessa med lastzoner för att möjliggöra en effektiv varumottagning och på så sätt effektiv citydistribution.

Genom att konsumenter förväntar sig att butiker ska ha hyllor fulla med ett stort utbud av varor ställer det höga krav på butiker. För att butiker ska uppfylla de krav som konsumenter ställer måste de i sin tur ställa högre krav på transportören. De krav de ställer på transportören är att hålla korta ledtider eller s.k. just-in-time leveranser. Detta för att butiker ska slippa binda kapital i butikerna men även för att butiker inom städerna ofta är små och det inte finns yta till att lagra varor. De krav som ställs idag, lågkvantitativa men frekventa leveranser har lett till att transportörer blivit mindre effektiva på att hålla höga fyllnadsgrader i lastbärarna. Detta då transportörer inte alltid hinner samlasta gods och fylla lastbilarna fulla med varor som ska till samma område, eftersom att butiker inte har tid att vänta. Slutsatsen som kan dras utifrån det är att det bl.a. är krav som en aktör ställer på en annan aktör vid citydistribution som leder till att antalet godstransporter ökar och att problemen med trängsel, tillgänglighet, buller och miljöpåverkan växer. Dessutom visar vårt insamlade empirimaterial att nya trender som e-handel och hemleveranser är ett problem för citydistribution som kan komma att påverka att antalet godstransporter ökar ännu mer. Det ökade antalet godstransporter och de växande problemen i städerna påverkar inte bara tillgängligheten, miljön och invånarna. Detta påverkar även cityhandelns möjlighet att locka kunder och risken finns att de stora köpcentrumen utanför städerna tar över stora av handeln. För att motverka detta måste städerna bli attraktiva. Men för att detta ska bli möjligt måste antalet godstransporter inom städerna minska och citydistribution bli effektivare.

## **5.2 Möjligheter och förutsättningar för effektivare citydistribution**

Utifrån vår empiri kan man arbeta på två olika sätt för att få en effektivare citydistribution och för att skapa attraktiva städer. Den första metoden är att arbeta med kväll/nattleveranser vilket ses som den kortsiktiga lösningen enligt empirin. Men där finns ett par förutsättningar för att detta ska vara möjligt och det är att transportörerna måste köra med tysta bilar, exempelvis elbilar och inom städerna behövs det även asfalt som dämpar ljudet när bilarna kör. Allt detta krävs för att godstransporterna inte ska störa omgivningen då de sker så sent på kvällen/natten. Det andra sättet att skapa attraktiva städer är att aktörer, exempelvis att transportörer samlastar och samordnar gods med andra transportörer. Detta är något som är ineffektivt idag då det exempelvis kommer flera transportörer till ett och samma område vid samma tid på dagen. Enligt empirin förstår transportörerna fördelarna med att arbeta med citylogistik, men att det inte finns någon anledningen för dem att arbeta med det då det saknas

incitament. Möjligheterna för att transportörer ska samordna och samlasta gods är med andra ord dåliga. Empirin tyder på att en drivkraft vore att kommuner ställer högre krav. Att de exempelvis ställer krav på att en viss fyllnadsgrad måste uppfyllas i lastbilarna för att de ska få transportera gods inom städerna, vilket bl.a. myndigheterna i Nederländerna gjort. Men även här är möjligheterna dåliga pga. att det finns många kommuner som idag inte samlastar de kommunala godstransporterna, två exempel är Helsingborg och Malmö. För att kommuner ska kunna ställa högre krav tyder det empiriska materialet på att de måste gå före och samordna sina transporter först och sedan få andra aktörer att göra det. Att samlastning av kommunala godstransporter sker på så få håll idag har bl.a. att göra med inställning, att det saknas insikt och intresse för att arbeta med citylogistik. Men även frågan om lönsamhet är något som kommer upp där förutsättningarna för att detta ska vara lönsamt ser olika ut beroende på hur städerna är utformade.

Vidare visar även det insamlade material att det krävs samarbete mellan aktörer för att få effektivare citydistribution och skapa attraktiva städer. För att olika aktörer ska lyckas samarbeta krävs enligt vår empiri olika förutsättningar, dessa är bl.a. att kommunen säkerställer att engagemang, vision och tydliga mål med samarbete finns. Vidare visar empirin också på att det är kommunen som i samverkan med trafikverket bör vara den som driver fram samarbete mellan aktörer, exempelvis genom att ställa högre krav på dem. Att det är kommuner och trafikverket som ska ställa krav beror på att det bara är myndigheter som anses ha den makt och styrmedel som behövs för att kunna ställa krav på det privata näringslivet. Empirin visar också på att det är myndigheterna som ska driva samarbetet framåt, eftersom att det bara är dem som har det opartiska intresset. På så sätt kan de lösa konflikter som kan uppstå mellan aktörer och se till att samarbetet drivs framåt. Genom att högre krav skulle ställas på aktörerna, exempelvis på att en viss fyllnadsgrad måste uppnås, skulle det påverka städernas möjlighet att få in godstransporter. Det skulle på så sätt kunna få aktörer att samarbeta, bl.a. att samlasta gods för att uppfylla krav på fyllnadsgrader och för att dela på kostnaderna. På så sätt skulle städerna bli attraktiva och mer hållbara då miljöpåverkan skulle bli lägre. Detta skulle även kunna locka mer människor in till städerna vilket skulle kunna öka cityhandelns konkurrenskraft.

En annan möjlighet för samarbete är att kommuner involverar det privata näringslivet vid offentliga utvecklingsprojekt, exempelvis att transportörer involveras vid infrastrukturförändringar. Detta är något som kommuner i dagsläget redan gör med kollektivtrafiken, men inte med godstransportörer. Delar av empirin visar på att en förutsättning för att effektivisera citylogistiken är att få det privata näringslivets perspektiv på saker och ting. Men en del av

empirin visar också på att möjligheterna inte ser bra ut eftersom att kommuner inte är kända för att involvera det privata näringslivet vid sådant arbete. Vilket även kan ha att göra med att de inte är kända för att ta hänsyn till godstransporter vid stadsplanering.

Utifrån stora delar av vår empiri kan slutsatsen dras om att det förekommer passivitet vid arbete med citylogistik hos aktörerna. Men empirin visar också på att myndigheter börjat fatta ett större intresse för citylogistik och har bl.a. planerat att starta projekt kring detta, exempelvis i Malmö. I både Helsingborg och Malmö ska det även hållas seminarier kring citylogistik där det privata näringslivet bjuds in till diskussioner. Genom detta hoppas kommunerna få ett ökat intresse hos de privata aktörerna, men det är osannolikt att enbart detta ska kunna leda till förändringar. Utan högre kravställningar på godstransporter inom städerna ser möjligheterna för att effektivisera citydistribution och för att skapa attraktiva städer dåliga ut.

### **5.3 Vidare forskning**

En del av vår empiri tyder på att samordning av godstransporter inte är lönsam och att lönsamheten beror på hur utformningen på en viss stad ser ut. Då skulle vidare forskning behövas som undersöker hur utformning på en stad påverkar lönsamheten för samordning av godstransporter inom städerna. En sådan undersökning skulle kunna göras i andra länder och städer, exempelvis i Nederländerna, Utrecht där citydistribution och arbete med citylogistik utvecklats mer.

I vår undersökning har vi träffat på aktörer i form av mindre butiker och fastighetsägare som inte kunnat svara på våra frågor kring citydistribution. Detta kan tolkas som att de inte arbetar med citylogistik och att de saknar kunskap om det. Pga. detta skulle vidare forskning och en bredare kartläggning av samtliga aktörer behöva göras. Detta för att undersöka varje aktörs kunskap och insikt i arbete med logistik. Genom en bred kartläggning skulle man kunna dra slutsatser om vilka aktörer det finns kunskapsbrist hos och vilka som behöver utbildas mer.

Eftersom vi valt att avgränsa oss från färskvaror och livsmedelstransporter skulle det kunna göras ytterligare undersökningar om hur detta skulle kunna implementeras i ett samarbete mellan andra aktörer som hanterar färskvaror. Det krävs undersökningar på detta eftersom att transporter av färskvaror och livsmedel ställer ännu högre krav på korta ledtider och frekventa leveranser. Eftersom att vi även avgränsat oss till enbart butiker som näringsidkare skulle det kunna behövas mer forskning kring hur andra näringsidkare, exempelvis banker, restauranger och kontor påverkar citydistribution.



Dessa förslag på vidare forskning anser vi skulle göra den existerande teorin kring citydistribution/citylogistik mer fullständig genom att förutsättningar och möjligheter behandlas.

## 6 Referenser

### 6.1 Skriftliga källor

Bohlin, M. (2011). *Handbok för godstransporter i den goda staden: verktyg för pålitliga och hållbara transporter*. Stockholm: SKL Kommentus Media

Browne, M., Nemoto, T., Visser, J. & Whiteing, T. (2004). Urban freight movements and public-private partnerships. I Taniguchi, E. & Thompson, R.G. (red.), *Logistics Systems for Sustainable Cities, proceedings of the 3rd international conference on City Logistics*, s. 17-34. Upplaga 1. Amsterdam: Elsevier.

Bryman Alan, 2006, *Samhällsvetenskapliga metoder*, Upplaga 1:3, Liber: Malmö

Crainic, T. G., Ricciardi, N. & Storchi, G. (2004). Advanced freight transportation systems for congested urban areas. *Transportation Research Part C Emerging Technologies*: vol.12 s. 119-137.

Tillgänglig: <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0968090X04000142> (2012-03-21)

Crainic, T.G., Ricciardi, N. & Storchi, G. (2009). *Models for Evaluating and Planning City Logistics Systems*. Cirrelt (Interuniversity Research Centre on Enterprise Networks, Logistics and Transportation 2009:11)

Tillgänglig: <https://www.cirrelt.ca/DocumentsTravail/CIRRELT-2009-11.pdf> (2012-03-25)

Forkert, S., Eichhorn, C. & PTV Planung Transport Verkehr AG. (2004-2007). Inner-city Night Delivery. *Innovative Approaches in City Logistics*. NICHEs (Policy notes)

Tillgänglig: [http://www.niches-transport.org/fileadmin/archive/Deliverables/D4.3b\\_5.8\\_b\\_PolicyNotes/14683\\_pn7\\_night\\_delivery\\_ok\\_low.pdf](http://www.niches-transport.org/fileadmin/archive/Deliverables/D4.3b_5.8_b_PolicyNotes/14683_pn7_night_delivery_ok_low.pdf) (2012-05-15)

Gray, B. (1985). Conditions Facilitating Interorganizational Collaboration. *Human Relations* 38: 911. SAGE Publications: The Pennsylvania State University.

Tillgänglig: <http://hum.sagepub.com/content/38/10/911.full.pdf+html> (2012-04-18)

Holme, Idar Magne & Solvang, Bernt Krohn (1997). *Forskningsmetodik: om kvalitativa och kvantitativa metoder*. Upplaga 2. Lund: Studentlitteratur

Huxham, C. & Vangen, S. (2000). Ambiguity, complexity and dynamic in the membership of collaboration. *Human Relations* 53: 771. SAGE Publications: London, Thousand Oaks CA, New Delhi.

Tillgänglig: <http://hum.sagepub.com/content/53/6/771.full.pdf+html> (2012-04-17)

Logistikforum (2011). Framtidens citylogistik. *Logistikforum*.

Tillgänglig: <http://www.logistikforum.nu/wp-content/uploads/2011/09/Framtidens-Citylogistik.pdf> (2012-04-11)

Regan, A.C. & Garrido, R.A. (2002). Modeling freight demand and shipper behavior: State of the Art, Future Directions. *Institute for Transportation Studies*.

Tillgänglig: <http://www.its.uci.edu/its/publications/papers/CLIFS/UCI-ITS-LI-WP-02-2.pdf> (2012- 03-24)

Repstad, P (1999). *Närhet och distans: kvalitativa metoder i samhällsvetenskap*. Upplaga 3. Lund: Studentlitteratur

Ryen, Anne (2004). *Kvalitativ intervju: från vetenskapsteori till fältstudier*. Upplaga 1. Malmö: Liber

Taniguchi, E. & Kakimoto, Y. (2004). Modelling effects of E-commerce on urban freight transport. I Taniguchi, E. Thompson, R.G., (Red.), *Logistics Systems for Sustainable Cities, proceedings of the 3rd international conference on City Logistics*. s. 135-146. Upplaga 1. Bingley: Emerald group publishing limited.

Taniguchi, E. & Kakimoto, Y. (2004). Visions for city logistics. I Taniguchi, E. Thompson, R.G., (Red.), *Logistics Systems for Sustainable Cities, proceedings of the 3rd international conference on City Logistics*. Upplaga 1. s. 1-16. Bingley: Emerald group publishing limited.

Taniguchi, E., Thompson, R., G. & Yamada, T. (2008). Modelling the Behavior of Stakeholders in City Logistics. I Taniguchi, E., & Thompson R.G., (red) *Innovations in City Logistics*. New York: Nova Science Publishers, Inc.

Taniguchi, E., Thompson, R., G., Yamada, T. & Duin, R., v. (2001). *City Logistics – Network Modelling and Intelligent Transport System*. Pergamon, Oxford.

Thompson, G. & Taniguchi, E. (2001). City logistics and freight transport. I Brewer, A., Button, K. J. & Hensher, D. A. (red.), *Handbook of logistics and supply-chain management*. s. 393-405. Amsterdam: Pergamon.

Stathopoulos, A., Valeri, E. & Marcucci, E. (2011). Stakeholders reaction to urban freight policy innovation. *Journal of Transport Geography*, Vol. 22, ss. 34-45. Elsevier.

Tillgänglig: <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0966692311002195> (2012-04-11)

Sundgren, J-E. (2011). Godstransporterna – en utmaning i den hållbara staden. *Delegationen för hållbara städer*.

Tillgänglig: <http://www.hallbarastader.gov.se/bazment/hallbarastader/sv/forum.aspx?a=140> (2012-04-11)

Visser, J., Van Binsbergen, A. and Nemoto, T. (1999). *Urban freight transport policy and planning*.

Tillgänglig: <http://kingedwardavenue.com/includes/trucks/transportpolicy.pdf> (2012-04-20)

Wedel, J. (2011). Det gäller att hitta lösningar som uppfyller allas behov. *Logistikmagasinet*. Nr.1, s. 14-15.

Westman, M. (2011). Citylogistik kan göra susen mot de ökade utsläppen. *Forskning vid Linköpings universitet*.

Tillgänglig: <http://www.liu.se/forskning/forskningsnyheter/1.298179?l=sv> (2012-04-11)

Wspgroup. (2012). Handbok för citylogistik - växande städer kräver ökad godssamverkan. *WSP Sverige*.

Tillgänglig: [http://www.wspgroup.com/sv/WSP-Sverige/WSP-](http://www.wspgroup.com/sv/WSP-Sverige/WSP-Sverige/Nyheter/Pressmeddelanden/handbok-for-citylogistik-vaxande-stader-kraver-okad-godssamverkan/)

[Sverige/Nyheter/Pressmeddelanden/handbok-for-citylogistik-vaxande-stader-kraver-okad-godssamverkan/](http://www.wspgroup.com/sv/WSP-Sverige/WSP-Sverige/Nyheter/Pressmeddelanden/handbok-for-citylogistik-vaxande-stader-kraver-okad-godssamverkan/) (2012-03-21)

## 6.2 Muntliga källor

Intervju med Jan Magnusson (Näringslivsutvecklare, Helsingborg stad) 2012-04-27

Intervju med Kerstin Gustafsson (Gatudirektör, Malmö stad) 2012-05-06

Intervju med Kjell Lindahl (Verksamhetsutvecklare, Trafikverket) 2012-04-24

Intervju med Mikael Wiltander (Logistikchef, Esab AB) 2012-05-08

Intervju med Näringsidkare (Intervjuperson 1 & 2) 2012-05-10

Intervju med Pelle Mårtensson (Ansvarig för styckegodstrafik i Helsingborg, Malmö och Halmstad, DSV Road AB) 2012-05-04

Intervju med Pär Sandström (Konsult, PSandström Logistics AB) 2012-05-07

Intervju med Ronny Franzen (Transportchef, Schenker Åkeri AB i Helsingborg) & Peter Lennartsson (Trafikchef, DB Schenker i Helsingborg) 2012-04-27

Intervju med Thomas Ney (Infrastrukturstrateg, Region Skåne) 2012-05-03

### **6.3 Mailintervju**

Intervju med Fastighetsägare (Intervjuperson 3) 2012-05-14

## **Bilagor**

### **Bilaga 1 Intervjumall**

*Hur påverkar transportörer citydistribution och vad är deras roll?*

*Hur påverkar myndigheter citydistribution och vad är deras roll?*

*Hur påverkar varuägare citydistribution och vad är deras roll?*

*Hur påverkar butiker citydistribution och vad är deras roll?*

*Hur påverkar fastighetsägare citydistribution och vad är deras roll?*

*Vilken aktör anser du ha det största ansvar för att effektivisera citydistribution?*

*Vilka möjligheter och förutsättningar finns det för att effektivisera godstransporter inom städerna?*

*Vilka förutsättningar och möjligheter finns det för samarbete mellan aktörer vid arbete med citylogistik?*