



Butikkerne på Strøget i København åbner kl. 10, men alle vare- og lastbiler, der afleverer varer til butikkerne, har kun én time til arbejdet, for efter kl. 11 skal de efter bestemmelserne være væk for undgå at få bøder. Det skaber et voldsomt trafikkaos. Foto: Nikolai Linares.

# Citylogistik skal give plads i gaderne

**Distribution.** Håbløse parkeringsforhold i byerne kan afhjælpes gennem citylogistik, hvor levering af varer samles sammen i udkanten af byen og køres til forretningerne i byen med mindre elbiler.

Af Carsten Teiner  
ct@berlingske.dk

Distribution af varer i store byer som København er en daglig pine for tusindvis af transportchauffører, der i last- og varebiler kører ind i centrum for at levere varer til butikker og kontorer.

Der er ikke plads til alle de erhvervs-køretøjer, der bliver parkeret – oftest i kort tid – mens chaufførerne får afleveret og hentet forsendelser hos kunderne. For P-vagterne er det nærmest slaraffenland, for der bliver givet mange bøder, fordi bilerne ofte holder ulovligt. Og det er de nødt til, for der er ingen lovlige p-pladser. Der holder personbilerne.

Men løsningen kan være citylogistik, hvor bl.a. fragtfirmaer leverer deres varer på et opsamlingslager i byens udkant, hvorefter varerne samles sammen og køres til butikker i elvarebiler i forskellige områder af indre by.

»Vi har p.t. aftaler med en lang række butikker i Ny Østergade og Skindergade med eksempelvis tøj og sko. De har et abonnement, som lyder på fra 500 kr. om måneden og opefter. De har betalt for fragten på forhånd. Hos os betaler de for service. Vi pakker pallerne ud og leverer varerne klar til opstilling, i stedet for at firmaet får smidt en palle midt i forretningen på et ubelejligt tidspunkt, hvor der kan være fyldt med kunder. Vi sørger også for at tage returvarer og tom emballage med tilbage – og gå på posthuset, som butikkerne ikke har tid til,« siger Casper Svensson fra firmaet Citylogistik-kbh.

»Det handler om, hvad kunderne/butikkerne vil have. Men butikkerne bør gå sammen om en løsning, så de kan få varerne, når de har behov for det. I dag kører Citylogistik ind til butikkerne om morgenen og igen om eftermiddagen.«

»Vi skal selvfølgelig ikke overtage alle forsendelser. Der er jo også lastbiler, der er fyldt med varer til én kunde, ikke mindst dagligvarebutikker. Men på længere sigt vil vi kunne køre hver time, når mængden og behovet er der. Det kræver bare flere medarbejdere og flere køretøjer,« siger Casper Svensson.

»Det er jo bedre med en halvfyldt mindre elbil, der kører ind til byen, end en halvfyldt lastbil. Konceptet handler om god service til butikkerne, men også om bedre bymiljø og ikke mindst bedre fremkommelighed – og plads til at stille varebilen, mens der lastes og losses.

## Også velegnet i provinsen

Citylogistikkonceptet foregår ganske vist i København, men det ville med fordel kunne rulleres ud til provinsbyer, hvor man bedre kunne lukke bycentrum af for lastbiler for at lade mindre og bedre udnyttede biler stå for leverancerne til butikkerne.

»Forbilledet for os er et koncept i en mindre by i Holland med 70.000 indbyggere, og her kunne man lettere spærre bymidten af. Det er meget svært i en hovedstad som København,« siger Casper Svensson, der hver dag ser lastbiler levere en enkelt palle til en butik.

Det er medejer Nikolaj Thestrup enig:

»Så skal det jo give trafikkaos. Butikkerne får typisk stillet en palle i butikken eller på fortovet, hvor ekspedienterne ikke har tid til at tage imod, hvor vi i stedet kommer med den færdige vare, måske skotøjsæsker – klar

til opstilling på det tidspunkt, hvor butikken har tid til at modtage varerne,« siger han.

Når varen ankommer, er den blevet tjekket for skader og mangler, hvorefter den opstilles eller bliver taget ned på et lager.

»Der er ikke to kunder, som er ens, og to butikker prioriterer nok ikke de samme ting. Det tager vi hensyn til,« siger Casper Svensson.

Kunderne betaler et beløb, der svarer til den service, som de modtager, og som de selv har valgt. Vil de have pakker leveret specielt, er det i orden. Undersøgelser foretaget af Copenhagen Business School har vist, at der er en besparelse at hente for butikken ved at bruge Citylogistikkonceptet.

»Vi kører ikke en planlagt rute som et stort logistikfirma. Vi optimerer ruterne ud fra den pågældende dags vareleverancer og arbejder derfor ad hoc. Men vi forventer mange flere kunder, for de fleste kan godt se fornuften og besparelspotentialet i vores arbejde. Vi regner bestemt med at udvide med flere folk og flere elbiler. Vi ender måske også med at køre til og fra byen flere gange om dagen, men det er stadig billigst at benytte konceptet uden for myldretiderne,« siger Casper Svensson.

»Vi regner med at udvide fra de tre gader, vi kommer på nu, til det meste af den indre by. Der er 1.200 butikker omkring Strøget at gå i gang med,« siger Casper Svensson, der håber, at Københavns Kommune vil begynde at bruge Citylogistik.dk.

## → fakta

### CITYLOGISTIK

- Citylogistik er stiftet i september i fjor og har til huse ved Ellebjergvej i Valby, hvor Casper Svensson og Nikolaj Thestrup bestyrer firmaet, der har en Peugeot Partner el-varebil og et lagerhotel til rådighed hos bilfirmaet Poul Refstrup, der også har Casper Svensson som indehaver. Firmaet har i flere år arbejdet med elbiler.

- Citylogistik-kbh er et projekt under Trafikstyrelsen, som løber frem til 2016, og man har fået et tilskud på 6,2 mio. kroner fra styrelsens Center for Grøn Transport. Målet er at sikre et økonomisk levedygtigt Citylogistik koncept som forsætter efter demonstrationsprojektet er tilendebragt.

- Pengene skal bruges til udvikling, forskning og formidling af citylogistik og til projektering, opfølgning og rapportering hos samarbejdspartnerne Copenhagen Business School (CBS), DTU Transport og Transportens Innovationsnetværk, der sammen med virksomheden Citylogistik-kbh står som styregruppe for projektet.



→ læs mere / næste side