

# Samordnet varedistribution kan være en del af klimasvaret

Klimaambitionerne i danske kommuner fejler ikke noget, og mange steder er der fokus på at nedbringe udledning af CO<sub>2</sub> og NO<sub>x</sub> gennem udskiftning af egne biler og krav til trafikselskaberne. Men der er et måske overset potentiale i at kigge indad og gentænke den måde kommunens indkøb leveres på.

Aktuelt er 20 kommuner gået sammen med Realdania, det internationale bynetværk C40 og den grønne tænketank Concito om at udarbejde ambitiøse klimaplaner. I de fleste kommuner drøftes, hvordan man kan bidrage til bæredygtighed og implementering af FN's Verdensmål, og i løbet af efteråret forventes regeringen at lancere en strategi, der skal gøre den offentlige sektors indkøb mere klimavenlige. Der er med andre ord ikke mangel på klimainitiativer, og i den forbindelse især initiativer, der kan mindske udledningen af CO<sub>2</sub>.

Den helt store "synder" i udledning af CO<sub>2</sub> er som bekendt transport, og fra rådgivning af og samarbejde med flere af landets kommuner ved vi, at der i mange kommuner arbejdes på at erstatte dieseldrevne busser med el-busser, ligesom der i stort omfang anskaffes el-biler på for eksempel ældre- og sundhedsområdet. Men der er andre måder at reducere transportbaseret CO<sub>2</sub>-udslip på. En af måderne er samordnet varedistribution, som ud over at mindske udledning af CO<sub>2</sub> og NO<sub>x</sub> bidrager til for eksempel mindsket træng-

sel i bymidten, øget trafiksikkerhed og sparer tid på varemottagelse for kommunens medarbejdere.

## Samordnet varedistribution

Når kommunale arbejdspladser i dag bestiller varer, er det oftest aftalt i kontrakten, at leverandøren skal sørge for levering direkte til den bestillende arbejdsplads. Det betyder, at mange leverandører har transporter ind og ud af kommunen hver dag med levering til én eller kun få arbejdspladser – og ofte med meget tunge og forurenende køretøjer. I samordnet varedistribution kører leverandørerne i stedet til et varemottagelsescenter, der optimalt er placeret i udkanten af kommunens

hovedby. Her samles varerne fra de forskellige leverandører, hvorefter de leveres til den enkelte arbejdsplads, som selv har valgt, om de vil modtage varer en, to, tre eller flere gange om ugen. Det giver sig selv, at det betyder færre transporter og færre kørte kilometer i kommunen og derfor også en reduktion i udledning af både CO<sub>2</sub> og NO<sub>x</sub>. Hvis kommunen oven i købet beslutter sig for, at transporten fra varemottagelsescenteret til kommunens arbejdspladser skal ske med eldrevne varevogne, så mindskes udledningen naturligvis endnu mere.

## I Sverige gør de det allerede

I Sverige har der siden slutningen

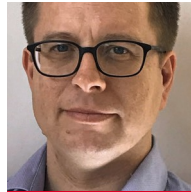
“ Samordnet varedistribution vil reducere antallet af kørte kilometer i kommunen med i størrelsesordenen 70 procent. CO<sub>2</sub>-udslippet reduceres tilsvarende.

af 00'erne været kommuner, som har haft samordnet varedistribution. Den forskning, som er gennemført i tilknytning hertil, viser, som man kunne forvente, ganske store gevinster i form af reduktion i kørte kilometer i byerne og derfor mindre trængsel samt reduceret udledning af CO<sub>2</sub> og NO<sub>x</sub>. Men i nogle kommuner er der ydermere skabt gevinster i form af færre afbrydelser i arbejdet for medarbejdere, som modtager varer, øget trafiksikkerhed, forbedret mulighed for indkøb af lokale produkter og endda eksempler på lavere varepriser i størrelsesordenen 8-12 procent. Det sidste hænger sammen med, at omkostninger til såkaldt "last-mile"-transport og aflevering af varer udgør en meget stor del af den samlede transportomkostning.

### Potentialet i en dansk kommune

Selv om der på nogle områder er store forskelle på danske og svenske kommuner, så kan erfaringerne fra svenske kommuner i al væsentlighed overføres til danske kommuner. Det ved vi, fordi vi i A-2 har kortlagt forudsætninger og analyseret potentialer ved samordnet varedistribution i samarbejde med en større dansk kommune. I analysen er der taget højde for, at udvalgte varegrupper ikke omfattes af samordnet varedistribution. Det drejer sig for eksempel om fødevarer og medicin, hvor de særlige krav til håndtering og transport vil komplicere og fordyre implementeringen, men også varer, hvortil der typisk er knyttet en tjenesteydelse.

Analysen viser blandt meget andet, at samordnet varedistribution vil reducere antallet af kørte kilometer i kommunen med i størrelsesordenen 70 procent (i forhold til det antal kilometer, der i dag køres med de udvalgte varegrupper). CO<sub>2</sub>-udslippet reduceres tilsvarende med cirka 70 procent – og endda op til cirka 85 procent, hvis transporten foretages



**MADS  
BALLEGAARD**

Chefkonsulent, A-2 A/S



**KENNETH FLEX**

Partner, A-2 A/S

med eldrevne varevogne.

Det har også været interessant at få indblik i forskellen på, hvor mange leveringer der er til de enkelte kommunale arbejdspladser. Analysen viser, at der leveres cirka seks gange om ugen til en gennemsnitlig arbejdsplads, men det tal dækker over alt fra ganske få årlige leveringer og helt op til 25 ugentlige leveringer. Så meget desto mere interessant er det derfor også, at et stort flertal af de medarbejdere, der har opgaver med varebestilling og -modtagelse, i en spørgeskemaundersøgelse har svaret, at levering af varer to gange om ugen eller sjældnere ville være at foretrække. Samlet set peger analysen på, at antallet af leverancer kan reduceres med 75 procent.

### Andre perspektiver

I samordnet varedistribution ligger også kimen til andre positive effekter. Blot to skal nævnes her. For det første kan samordnet varedistribution føre til, at der på de enkelte arbejdspladser bliver større fokus på at få bestilt de rigtige varer i god tid, og at flere varer blev købt på kommunens indkøbsaftaler. Hvis det er tilfældet, vil kommunens samlede compliance (brug og overholdelse af indkøbsaftaler) øges, hvilket kan være kilde til ikke ubetydelige besparelser.

For det andet vil den lager- og transportkapacitet, som bruges i forbindelse med den kommunale samordnede varedistribution, også kunne bruges af private virksomheder og forretningsdrivende. Om private virksomheder og forretningsdrivende ville være parate til at betale for at få samordnet varedistribution er naturligvis ikke sikkert, men den potentielle reduktion af transporter og leveringer i kommunen er endog meget stor.

*A-2 A/S er en 100 procent uafhængig managementkonsulentvirksomhed med kontorer i København og Fredericia, som har arbejdet for mere end 1/2 af landets kommuner med blandt andet logistik, kørsel, indkøb, befordring, etablering af driftssamarbejder og meget mere. ■*

### KRONIK

Kronikken er et rum for debat og vidensdeling. Der er plads til 7.000 enheder inklusive mellemrum. Teksten sendes sammen med et portræt til journalist Thomas Kokholm på [tkn@kl.dk](mailto:tkn@kl.dk), som også kan kontaktes på telefon 33 70 31 14

