	MILJÖSTYVRINGSRÅDET	DATUM	2009-05-06	SIDOR	1 (12)
	VÅGLEDNING	SAMORDNADE LEVERANSER			

VÅGLEDNING FÖR SAMORDNADE LEVERANSER

CHARLOTTA FRENANDER

INNEHÅLL

1	Inledning och bakgrund.....	2
2	Vågleidningens syfte.....	2
3	Vilka faktorer är väsentliga för effektiva miljöanpassade transporter?.....	2
	Incitament för effektiva och samordnade leveranser	2
4	Offentlig upphandling – varan och leveransen för sig?	5
	Vad gäller vid offentlig upphandling?.....	5
	Politiska beslut	7
	Konkurrensfrågor	7
	Förutsättningar för framgång – ur leverantörens perspektiv	8
	Hur ska en upphandling genomföras för att ge bästa möjliga förutsättningar för effektiva leveranser?	8
5	Syfte med samordnade leveranser/tredjepartslogistik.....	9
	för offentliga verksamheter.....	9
	För privata sektorn.....	11
6	Litteraturtips.....	12

	MILJÖSTYRNINGSRÅDET	DATUM	2009-05-06	SIDOR	2 (12)
	VÄGLEDNING	SAMORDNADE LEVERANSER			

1 INLEDNING OCH BAKGRUND

Denna vägledning är en del i Miljöstyvningsrådets arbete med upphandlingskriterier och information kring miljöanpassning och trafiksäkerhet av godstransporter.

Miljöstyvningsrådet har regeringens uppdrag att ta fram upphandlingskriterier för olika varor och tjänster och att i övrigt ge vägledning kring miljöanpassad offentlig upphandling. Inom området Godstransporter utvecklas dels upphandlingskriterier, dels denna vägledning med fokus på samordnade effektiva leveranser.

2 VÄGLEDNINGENS SYFTE

Vägledningen syftar till att beskriva förutsättningar för mer effektiva samordnade leveranser eller samlastning av varor inom både offentlig och privat sektor. Vägledningen är tänkt att användas som en inspirations- och kunskapskälla för egna beslut eller projekt och främst för offentliga sektorn. Vägledningen bygger på samråd i en arbetsgrupp med representanter för privata och offentliga sektorn samt på Miljöstyvningsrådets utredning Samordnade leveranser inom kommuner och landsting (MSR 2008:E2).

3 VILKA FAKTORER ÄR VÄSENTLIGA FÖR EFFEKTIVA MILJÖANPASSADE TRANSPORTER?

Nedan diskuteras några viktiga faktorer för mer effektiva och samtidigt miljöanpassade transporter. Vissa av dem kan vara av allmänt intresse, medan vissa delar har störst relevans för den offentliga sektorn. Oavsett vilken sektor det gäller är det en viktig uppgift att begränsa trafikflödena för att minska trafikens negativa påverkan i samhället.

INCITAMENT FÖR EFFEKTIVA OCH SAMORDNADE LEVERANSER

MINSKAD KLIMATPÅVERKAN OCH HÄLSOSKADLIGA UTSLÄPP

För att minska trafiksektorns miljöbelastning krävs i princip två (samverkande) åtgärder: bättre teknik och minskad fordonsanvändning. Genom att samordna och effektivisera godsleveranser (genom tredjepartslogistik eller i egen regi) kan fordonsanvändningen minska och därmed utsläpp av klimatpåverkande och hälsoskadliga ämnen. Köparna; kommuner, landsting och andra offentliga och privata organisationer; kan också bidra till en ökad effektivisering genom att samordna och bättre planera sina beställningar. Det gäller relationen mellan behov och upphandlingar, köptrohet mot ingångna avtal samt interna rutiner för beställning, kontroll och betalning. Många gånger kan administrationen underlättas genom elektronisk handel.

Bland de exempel som finns kan inledningsvis nämnas Göteborgs Stad där alla förvaltningar och bolag infört en fast leveransdag i veckan för kontorsmaterial. De nya rutinerna innebär att de två leverantörerna av kontorsmaterial som kommunen har

	MILJÖSTYRNINGSRÅDET	DATUM	2009-05-06	SIDOR	3 (12)
	VÄGLEDNING	SAMORDNADE LEVERANSER			

ramavtal med, samlar in beställningarna och samordnar leveranserna till geografiskt sammanhängande områden en gång i veckan. Det kommer att minska de tunga transporter inom Göteborgs stad, vilket gör att koldioxidutsläppen uppskattningsvis kan minska med upptill tre ton om året. De administrativa kostnaderna minskar också och bland annat blir antalet fakturor färre.

Katrineholms kommun har med sin samlade logistik- och inköpsprocess – kallad ”från behov till betalning” effektiviserat de interna leveranserna av bl.a. förbrukningsvaror, livsmedel, AV-material och internpost. Egna fordon används och man har beräknat att utsläppen av koldioxid har minskat med 7 ton per år. Ett annat exempel är Halmstad kommun. Kommunen har i sin utredning inför starten med tredjepartslogistik konstaterat att projektet med att samordna sina leveranser har en stor potential då det kan leda till stora förbättringar inom områdena miljö, service och säkerhet. Vid en omläggning kan utsläppen av koldioxid och andra emissioner minska med minst 40-60 %¹.

Ytterligare ett exempel är Uppsala kommun där skolor, förskolor, äldreboenden och andra kommunala verksamheter i de södra stadsdelarna numera får alla sina varor levererade endast under en bestämd dag i veckan. Det är projektet ”Hållbara varutransporter” som förutom att minska klimatpåverkan och förbättra trafikmiljön även hjälper verksamheterna att bli mer effektiva. Transporterna gäller bara varor som kan fraktas i rumstemperatur, d.v.s. inte livsmedel, och alla verksamheter använder sig av samma beställnings- och samdistributionsrutiner. Projektet ska utvärderas i början av 2009 och därefter ska det beslutas om denna transportlösning ska användas i de övriga stadsdelarna.

BÄTTRE TRAFIKSÄKERHET, MINSKAD TRÄNGSEL OCH BULLER

Trafiksäkerheten kan förbättras och buller och störningar i övrigt kan minskas om transporter inom ett område minskar. Det är av stor vikt inte minst vad gäller bostadsområden, skolmiljöer eller stadsmiljön i övrigt. Om antalet leveranstillfällen minskar betyder det med stor sannolikhet också bättre arbetssituation för dem som tar emot leveranserna och dessutom bättre framkomlighet för andra trafikanter.

HÖGRE FYLLNADSGRAD

Fyllnadsgrad är en viktig faktor för att uppnå hållbara transporter ur ett företagsekonomiskt likväl som ur ett samhällsekonomiskt perspektiv. Begreppet innebär att på effektivaste sätt nyttja lastutrymmet på någon av de fyra konventionella transportsätt som finns att tillgå idag (landsväg, järnväg, sjöfart och flyg). Fyllnadsgraden kan mätas på tre olika sätt. Vilket sätt som skall användas är beroende av vad det är för gods som transporteras.

1. Volymutnyttjande (ex. skrymmande gods)
2. Areautnyttjande (ex. pallgoods)
3. Viktutnyttjande (tungt gods)

¹ enligt en rapport av konsultföretaget Logivia.

	MILJÖSTYRNINGSRÅDET	DATUM	2009-05-06	SIDOR	4 (12)
	VÄGLEDNING	SAMORDNADE LEVERANSER			

Det som begränsar en hög fyllnadsgrad är godsets beskaffenhet i relation till lastbärarens (ex. lastbilsflak, container m.m.) storlek med avseende på dimension och maximal tillåten vikt.

Kommuner kan stimulera utvecklingen mot högre fyllnadsgrad genom att bland annat öka tillgängligheten för lastfordon i städer. Detta kan göras genom att skapa bättre förutsättningar för stadsdistributionen (privata intressenter). Exempel på sådana åtgärder är följande:

- **Tidsfönster**
Genom att använda tidsfönster går det att styra distributionen till tider då det är minst antal fordon och personer på gatorna. Tidsfönster ökar också kraven på en bättre distributionsstruktur.
- **Behörig trafik**
Regelverk kan införas som begränsar vissa transportslag. Exempel på detta är skyltsättningen "Gågata" där distribution är tillåten.
- **Regelverk som bör undvikas**
Om transportleverantörer skall kunna lägga upp optimala rutter kring statsdistributionen bör enkelriktade gator i möjligaste mån undvikas. Minst lika viktigt för effektiv distribution kan det vara att distributionstrafiken får god tillgång till gaturummet i allmänhet, genom t.ex. särskilda filer och goda lastutrymmen.

Ett resultat av dessa åtgärder är kortare distributionsvägar, snabbare distribution och högre fyllnadsgrad. Kommunerna bör skapa goda förutsättningar så att utvecklingen går i rätt riktning, men för att huvudtaget lyckas att effektivisera godsflöden och skapa varaktighet krävs ett gott samarbete och samverkan mellan privata näringslivet, kommunala förvaltningar och statliga myndigheter.

SYSTEM FÖR EFFEKTIVISERINGAR

Utöver bränslen och fordonsteknik så finns det mycket som är möjligt inom området för informationssystem. Genom effektivare planering kan transportsträckan minskas och fyllnadsgraden ökas, vilket ger lägre utsläpp per transporterad godsenshet. Nedan nämns ett par olika tekniker och system och vad de kan ge för positiva effekter².

Ruttoptimering

Ruttoptimering innebär en beräkning av den mest effektiva körvägen efter givna parametrar. Transportfordonen kan då utföra godstransporterna resurseffektivare genom att t.ex. köra kortare sträckor, köra på kortare tid och med högre fyllnadsgrad. Mindre bränsle behövs och chaufförens arbetstid per godsenshet minskar. Även antalet fordon som behövs kan minskas. Det finns idag färdiga ruttoptimeringssystem att köpa, men systemen är komplexa och för att nå framgång krävs en stor insats både vad gäller teknisk systemintegration och förändrade arbetsrutiner för chaufför, vid terminal, etc.

I korthet finns två olika typer av ruttoptimering:

- Optimering av en slinga som ett fordon ska köra.

² Se bl.a. Blinge M. och Svensson Å. *Miljöåtgärder för godstransporter*, CPM Report 2006:5, CPM, Göteborg, 2005

	MILJÖSTYRNINGSRÅDET	DATUM	2009-05-06	SIDOR	5 (12)
	VÄGLEDNING	SAMORDNADE LEVERANSER			

- Fördelningsoptimering, d.v.s. optimering av flera fordon och slingor som ska köras.

En väl fungerande ruttoptimering ska:

- Reducera antal fordon i drift
- Minska antal körda km och/eller tiden i trafik

Logistik

Implementering av digitala ordersystem och logistiska lösningar ger även det minskad miljöpåverkan kopplat till godstransporter. Genom att t.ex. ta med gods till flera kunder när det finns outnyttjad kapacitet på ett fordon som ändå ska åt samma håll minskar miljöbelastningen för den aktuella transporten. Detta kan öka osäkerheten i leveranstid, men kan ofta genomföras för vissa varugrupper av mindre brådskande karaktär, t.ex. kontorsmaterial, returmaterial och tomma lastbärare. Förutsättningen är att transportören har ett transportplaneringssystem som klarar av att skilja ut det gods som ska ligga på "vänt".

Generellt gäller att med kortare leveranstider och tätare leveranser så ökar transportarbetet. Ju längre planeringshorisont man kan ha på transportererna desto större är chansen att de kan ordnas och samordnas så att transporten sker på ett optimalt och effektivt sätt. Att kombinera bil, båt, tåg och flyg kan också innebära en bättre avvägning av såväl ekonomiska som miljömässiga krav.

Kollektivtrafik för gods

Begreppet "kollektivtrafik för gods" förekommer när varor från flera leverantörer samsas på samma flak, d.v.s. samlastning av varor från olika avsändare. Det är grunden i bl.a. Postens godshantering sedan 1980-talet och även basen i all spedition. Begreppet har senare kommit att användas i bland annat olika studier av samordning av transporter³. Ju större samordning som kan ske desto större chans att transportarbetet kan minska. I den ovan nämnda studien sägs att en samordnad lokal trafik för varuleveranser kan minska trafikbelastningen med 30-50 % och att effekten kan bli ännu större om geografiskt närliggande branscher samverkar.

4 OFFENTLIG UPPHANDLING – VARAN OCH LEVERANSEN FÖR SIG?

VAD GÄLLER VID OFFENTLIG UPPHANDLING?

En vanlig fråga som ofta ställs i samband med miljöanpassad offentlig upphandling är om det är möjligt att ställa krav på transportererna vid upphandling av en vara. Svaret på den frågan är både ja och nej. Om frågan gäller möjligheten att kräva korta transportavstånd är svaret nej, det är inte tillåtet enligt upphandlingsreglerna.

³ Se t.ex. Vägverkets Publikation 2008:70 Samordning av intransporter till restauranger i Stockholms innerstad

	MILJÖSTYRNINGSRÅDET	DATUM	2009-05-06	SIDOR	6 (12)
	VÄGLEDNING	SAMORDNADE LEVERANSER			

Frågor enligt ovan bottnar många gånger i ett önskemål att kunna tilldela ett kontrakt till en lokal leverantör eller producent, men i stället kan det leda till för samhället ekonomiska förluster. Som huvudregel är det heller inte möjligt att ställa några krav på transporten/leveransen vid offentlig upphandling av varor. Det kan strida mot proportionalitetsprincipen eftersom transporten inte alltid har ett naturligt samband med det som ska upphandlas ("föremålet för upphandlingen"). Resonemanget kan bli annorlunda vid upphandling av tjänster där transporter ingår som en del av uppdragets genomförande eller vid kombinationer av vara/tjänst.

Den beskrivna situationen upplevs ibland som problematisk bland upphandlare. Det finns dock möjliga sätt att hantera detta på och nedan beskrivs några tänkbara lösningar:

- Det vanliga sättet är att upphandla varan "fritt levererad", d.v.s. leveranskostnaden är inbakad i priset. Möjligheten för en (offentlig) kund att påverka leveransen är då liten. Möjligen kan särskilda kontraktsvillkor användas för att bestämma hur transporten ska utföras, främst med tanke på vilka fordon som används. För att inte denna typ av krav ska leda till onödiga fördyringar är det viktigt att känna till marknadsstrukturen och konkurrensförhållandena inom den aktuella branschen samt vilka olika roller olika aktörer/leverantörer har för distributionen av varorna.
- Det bör också undersökas vilka befintliga transport- och logistiklösningar som finns inom aktuellt område. Vid upphandling av större sortiment, ex vis livsmedel, är det vanligt att det krävs att leverantör ska kunna svara för en stor eller dominerande del av efterfrågade varor. I dessa fall samordnar i regel leverantören varuleveranserna till slutkund via egen eller fristående grossist/logistikfunktion vilket kan innebära effektiv resursanvändning och lägre miljöbelastning. Risker är dock att konkurrensen minskar och förutsättningarna för små företag försämras om det krävs att ett brett sortiment ska kunna levereras - denna fråga diskuteras vidare nedan.
- Ett alternativ till "fritt levererat" är t.ex. att föreskriva att leverans ska ske till en plats hos kunden (t.ex. en omlastningscentral i en kommun) vilket innebär att de slutliga leveranserna sker samordnat till olika enheter med varor från olika leverantörer. Denna leverans kan ske i egen regi eller genom en tredje part vilket innebär en möjlighet att påverka hur transporten genomförs. Studier visar på att besparingspotentialen kan vara upp till 50 % om utgångsläget är många leverantörer på samma sortiment, många mellanhänder och avtal med fri leverans.
- Ett annat alternativ är att köpa varan "fritt leverantören" ("fritt leverantörens kaj"). Då ombesörjer kunden leverans av varan, d.v.s. ett eget fraktavtal, och det finns möjlighet att påverka och bestämma över hur den sker. Fördelen är att beställaren får kontroll över fraktkostnaderna (eftersom fraktkostnaden inte bakas ihop med varupriset) och man kan då ev. samverka med andra för bästa leveranssätt. I många fall är denna lösning sannolikt inte praktiskt genomförbar, men den kan vara ett alternativ vid upphandling av enstaka objekt.
- Ett fjärde alternativ är att i förfrågningsunderlaget föreskriva kontraktsvillkor som innebär att leveranssättet bestäms i samband med kontraktsskrivning. Detta passar bäst vid enstaka leveranser och det är då upp till parterna att bestämma det eller de mest lämpliga leveranssätten ur olika synvinklar.

	MILJÖSTYRINGSRÅDET	DATUM	2009-05-06	SIDOR	7 (12)
	VÄGLEDNING	SAMORDNADE LEVERANSER			

POLITISKA BESLUT

Det framstår tydligt vid genomgång av de organisationer som genomfört eller provat samlastningsprojekt att det politiska engagemanget är viktigt. Om utvecklingen ska kunna drivas långsiktigt och med kraft krävs ett tidigt engagemang från politikerna, helst över partigränserna. Ett beslut i kommunfullmäktige respektive landstingsfullmäktige ger en tydlighet som ofta är nödvändig när projektplaner ska implementeras.

Lika väsentligt är att tillräckliga resurser finns under projekttiden, både ekonomiska som personella, vilket i regel också bottnar i budgetfördelning eller externa finansieringslösningar.

KONKURRENSFRÅGOR

Om eget ansvar för distribution av upphandlade varor är lämpligt eller inte måste bedömas från fall till fall och utifrån förutsättningar som den aktuella myndigheten har. Ett exempel är upphandling av sjukvårdsmaterial där de flesta kommunerna upphandlar en grossisttjänst som omfattar dels en inköpstjänst, dels en logistiktjänst för depå och transporter. Landstingen däremot har oftast en egen depå och hanterar sin logistik i egen regi eller med en kontrakterad tredje part. I den kommunala verksamheten sker ofta avrop i små volymer med mindre ekonomiska värden från ett stort antal enheter. I sådana fall kan det anses som mindre ekonomiskt försvarbart för kommunerna att hantera denna logistik.

I stället bör det undersökas i vilken utsträckning det finns befintlig samordning av leveranser till dels olika kunder och dels samordning och samarbeten mellan olika leverantörer (s.k. horisontell samverkan) och på vilket sätt det kan utnyttjas vid en upphandling. Det är mycket möjligt att i en offentlig upphandling föreskriva att leveranser ska ske samordnat. En nyckelfaktor för att få ett sådant villkor genomförbart är dock en samordning av de beställningar som kommer att göras.

Horisontellt samarbete mellan leverantörer kan dock leda till konkurrensproblem. Detta är fallet om parterna i ett samarbete kommer överens om priser eller delar upp marknader och detta får negativa effekter på marknaden när det gäller priser, innovation eller produkters mångfald och kvalitet. En upphandlande myndighet bör vid en anbudsgivning vara uppmärksam på om man ser tecken på att vissa leverantörer har kommit överens om att sätta konkurrensen ur spel.

Å andra sidan kan sådant samarbete ge betydande ekonomiska fördelar, i synnerhet inom områden med snabba tekniska framsteg. Samarbete kan också vara ett sätt att dela risker, spara på kostnader, samla know-how och lansera innovationer snabbare.

När kan ett samarbete som inskränker konkurrensen ändå vara lämpligt? I EU-kommissionens riktlinjer för tillämpningen av Artikel 81⁴ ges exempel på situationer där samarbete kan vara tillåtet. För att de eventuella konkurrensinskränkningar som ett samarbete medför ska vara godtagbara krävs att den inskränkning i konkurrensen som sker är nödvändig för att målet med samarbetet ska uppnås (d.v.s. en proportionalitetsbedömning). Det innebär att överenskommelsen som sådan måste vara

⁴ Riktlinjer för tillämpningen av artikel 81 i EG-fördraget på horisontella samarbetsavtal 2001/C 3/02. Jfr Konkurrenslagen (2008:579)

	MILJÖSTYRNINGSRÅDET	DATUM	2009-05-06	SIDOR	8 (12)
	VÄGLEDNING	SAMORDNADE LEVERANSER			

rimlig och nödvändig för att den önskade förbättringen (t.ex. bättre kostnadseffektivitet, bättre produktivitet, högre servicenivå) ska uppnås. Det verkar i princip som om effekter som bättre produktivitet och bättre säkerhet skulle kunna godtas, men också effekter som minskade utsläpp, minskad miljöpåverkan sett utifrån ett nyttoperspektiv för samhället/konsumenterna.

FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR FRAMGÅNG – UR LEVERANTÖRENS PERSPEKTIV

En viktig utgångspunkt är att samordningen måste kunna fungera utan att konkurrensen sätts ur spel. Leverantörernas vilja eller ovilja att medverka är beroende av en mängd olika faktorer; SAMLIC projektet i Linköping konstaterar följande: ”Oavsett vilken form samdistributionen tar måste besparingarna för transportörerna vara så stora att de finner det lönsamt att delta i samdistribution i stället för att leverera godset själv”.

Målet för kommunerna är ofta ekonomiska besparingar och effektiviseringar, sällan har miljönytta varit ett av målen. Leverantörerna måste därmed ges bästa möjliga förutsättningar för att kunna delta, ex vis lättillgänglig omlastningscentral och välplanerad infrastruktur i övrigt, goda lastutrymmen, samordnade och effektiva beställningsrutiner etc. I regel finansieras samordningen av rabatter på varor som införs i logistiken (ofta mellan 5-7 % av varuvärdet) under förutsättning att incitament finns för detta.

Orsaker till att försöksprojekt inte permanentas eller att införande framskjuts kan vara många. Inte minst gäller det egna organisationen såsom avtalstrohet, ledningens engagemang och kompetens hos berörda tjänstemän. En fast välbemannad kompetent organisation krävs för att driva verksamheten vidare. Innan ett visst varuflöde styrs till ett eget logistiksystem och innan upphandling bör detta vara infört för att inte leverantörer ska drabbas av kostnader till följd av förändringar i sin egen organisation för att anpassa sig till den nya distributionsmodellen. Det kan därför vara viktigt med en utredning av hur effektivisering och samordning av leveranser kan ske inom befintliga transport- och logistiksystem.

HUR SKA EN UPPHANDLING GENOMFÖRAS FÖR ATT GE BÄSTA MÖJLIGA FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR EFFEKTIVA LEVERANSER?

En väl genomförd upphandling är A och O för ett lyckat resultat. Nedan följer en checklista med några identifierade framgångsfaktorer, med olika tyngd beroende på vilka syften som är aktuella:

- Effektiv samordning av olika verksamheter, d.v.s. tydlighet vad gäller leveransadresser, hämtningsställen och beställningar
- Uppskattade volymer, frekvens och tidpunkter anges så tydligt som möjligt
- Ge möjlighet att lämna anbud på hela eller delar av sortimentet, på en geografisk enhet, på en kundmässig enhet o.s.v.
- Föreskriv kvalificeringskrav och administrativa villkor som är rimliga för små- och medelstora företag, d.v.s. se över vilka krav på omsättning, försäkringar, fakturerings- och betalningsrutiner som är lämpliga

	MILJÖSTYRNINGSRÅDET	DATUM	2009-05-06	SIDOR	9 (12)
	VÄGLEDNING	SAMORDNADE LEVERANSER			

- Miljökrav, trafiksäkerhetskrav och liknande anpassade till olika förutsättningar för storstäder, tätorter, landsbygd osv. En lokal marknadsanalys bör göras för att bedöma förnyelsetakten inom fordonsflottan hos presumtiva leverantörer.
- Olika krav i upphandlingar från den offentliga sektorn kan splittra effektiva leveranser hos grossister/leverantörer, d.v.s. samordna kravställande för att underlätta produktutveckling
- Bifoga anbudsformulär som minimerar risken att anbudsgivare missar delar i förfrågan och därmed måste uteslutas på formella grunder.
- Använd särskilda kontraktsvillkor i större utsträckning och tillåt eventuellt alternativa anbud

5 SYFTE MED SAMORDNADE LEVERANSER/TREDJEPARTSLOGISTIK

FÖR OFFENTLIGA VERKSAMHETER

BAKGRUND

Trenden i kommunerna i början på 1990-talet var att lägga ned den centraliserade förrådshanteringen och ersätta den med direkta beställningar och leveranser från leverantörerna till beställarna. Kostnaden för transporten ingick som en del av varupriset, s.k. fri leverans. Kommunerna sänkte sina kostnader för lokaler, bemanning och kapital i det tidigare förrådet. Samtidigt ökade transporterna i omfattning och med dem negativ påverkan på (transport-) kostnader, miljö och trafiksäkerhet. När flertalet kommuner lade ned sina förråd och gick över till direktleveranser förbisåg man denna effekt. Istället för leveranser till en punkt för hela kommunens behov fick leverantörerna splittra godset till respektive beställare, förpacka och adressera. Resultatet blev:

- fler leveranser till kommunernas enheter
- kostnadsökningar för leverantörerna i form av mer plock och pack samt fler transporter med sämre fyllnadsgrad i fordonen.

För kommunerna blev det ett merarbete i form av ökad godsmottagning i verksamheterna. Landstingens förutsättningar är något annorlunda. Totalt sett köper man större mängder varor, i form av livsmedel, sjukvårdsmateriel och förbrukningsvaror, till färre enheter. Behovet av precision i leveranserna är större, särskilt beträffande sjukvårdsmateriel.

Tredjepartslogistik, TPL, är ett begrepp som omfattar hela leveranskedjan från leverantör/producent till slutkonsument. Grundidén är att låta en fristående part, tredje part, utföra transporter och eventuell lagring för högsta möjliga effektivitet. En specialiserad funktion med avgränsade uppgifter kan vara kostnadsbesparande, men för att detta ska lyckas krävs ett effektivare varuflöde än vad som idag är normalt i kommuner och landsting. Kommuners och landstings verksamheter är stora beställare av varor, allt från sjukvårdsmateriel och livsmedel till kontorsvaror. Stora köpare har

	MILJÖSTYVRINGSRÅDET	DATUM	2009-05-06	SIDOR	10 (12)
	VÄGLEDNING	SAMORDNADE LEVERANSER			

möjlighet att ställa krav på sina leverantörer, även beträffande leveranstider, leveranssätt mm, men generellt utnyttjar de offentliga verksamheterna inte denna möjlighet fullt ut.

MÖJLIGHETER TILL FÖRSTÄRKTA KRAV PÅ MILJÖ OCH TRAFIKSÄKERHET VID UPPHANDLING

Om beställaren, t.ex. en kommun, ombesörjer den slutliga leveransen kan den ske i egen regi eller med en tredje part involverad. I båda fallen har beställaren rådighet över hur transporterna utförs och om en separat upphandling genomförs, d.v.s. en transporttjänst, kan det föreskrivas i kontraktet hur transporterna ska utföras ur såväl miljö- som trafiksäkerhetssynpunkt. I praktiken innebär detta att det i förfrågningsunderlaget till upphandlingen av de aktuella varorna föreskrivs att dessa ska levereras till en bestämd plats hos beställaren, med andra ord ett mellanting mellan "fritt leverantörens kaj" eller "fritt levererat".

Ett exempel är Stockholm stads upphandling av transportör för att genomföra stadens beslut om samordnade varuleveranser. Där föreskrevs bland annat att lätta fordon som uppfyller definitionen av "miljöbil" i första hand ska användas, att kylaggregat ska drivas med annan energi än diesel och att förarna ska tillämpa sparsam körning. Trots beslut om genomförande av projektet i Kommunfullmäktige år 2005 avbröts upphandlingskontraktet med Schenker i förtid (maj 2008) på grund av ändrade organisatoriska förutsättningar. Resultatet anses ändå vara positivt ur både ekonomisk som miljömässig synvinkel, bl.a. drev staden på utvecklingen av lätta lastbilar med förnybara drivmedel.

ÖKADE MÖJLIGHETER FÖR LOKALA FÖRETAG ATT LEVERERA


Det har visat sig att relationerna till det lokala näringslivet kan förbättras om det finns större möjligheter att leverera sina varor. Fler anbud kan väntas vilket leder till ökad konkurrens.

Borlänge som idag driver samordnade leveranser för livsmedel kan konstatera att det kanske mest positiva i utvecklingen är att man gått från två lokala leverantörer till tretton. Fler leverantörer ger dock merarbete vid beställningar, men med ett förbättrat IT-stöd kan även den delen bli enklare.

Halmstad kommun konstaterar i sin rapport inför starten med samordnade varuleveranser att projektet ökar möjligheterna för fler, då även mindre lokala aktörer, att leverera till Halmstads kommun. Många mindre leverantörer och producenter har svårt att lämna anbud när det i uppdraget ingår att distribuera till ett stort antal enheter som finns inom t.ex. en kommun. Konkurrenten kan komma att öka och långsiktigt innebära lägre priser och möjlighet till bättre kvalitet

Många av de mindre leverantörerna och producenterna har svårt att lämna anbud när det i uppdraget ingår att distribuera till ett stort antal enheter. Möjligheten att få bra fraktavtal är små för mindre aktörer. Man kan vara duktig producent eller odlare utan att klara av att vara konkurrenskraftig när det gäller att distribuera till hela eller delar av kommunens totalt 422 enheter. I en del fall blir leveransen t.o.m. dyrare än produkten.

Genom att skapa förutsättningar för fler aktörer att leverera produkter till Halmstads kommun kommer konkurrensen att öka. En ökad konkurrens bör

	MILJÖSTYRNINGSRÅDET	DATUM	2009-05-06	SIDOR	11 (12)
	VÄGLEDNING	SAMORDNADE LEVERANSER			

långsiktigt innebära lägre priser och möjlighet till bättre kvalitet än med nuvarande system. Dessutom ger det kommunen en ökad handlingsfrihet när det gäller strategiska ställningstaganden inom inköps- och upphandlingsområdet.

FÖR PRIVATA SEKTORN

EFFEKTIVISERINGAR OCH KOSTNADSBESPARINGAR

Flera studier har visat att samordnade leveranser kan leda till effektiviseringar och besparingar. Mottagarna/beställarna får färre leveranstillfällen och leverantörerna slipper ompackning, många små leveranser och splittrade körsträckor. Det kan också innebära en ökad handlingsfrihet för en kommun eller landsting när det gäller strategiska ställningstaganden inom inköps- och upphandlingsområdet.

Ett genomfört försök med samordnade leveranser⁵ i Uppsala visar på att följande vinster kan uppnås:


- Fordonsutnyttjande effektiviseras genom färre leveransstopp, färre fordon, ökad fyllnadsgrad och kortare körsträcka
- Leveranserna effektiviseras genom färre, större leveranser på bestämda tider. Köer undviks och den sammanlagda leveranstiden minskar
- Miljön förbättras genom minskade utsläpp, mindre buller, bättre trafiksäkerhet och framkomlighet.

SAMLASTNING INOM PRIVATA SEKTORN

Samordning av gods innebär att varor som ska åt samma håll i möjligaste mån lastas på ett och samma fordon, över företagsgränserna. Detta innebär att företag måste vara villiga att samarbeta och vara transparenta (öppna upp sig och utbyta produktionsrelaterad information), för att uppnå avsedd effekt. Försök med samlastning har visat att stora vinster kan uppnås i form av kortare transportsträckor och högre fyllnadsgrad, vilket gynnar både miljö och ekonomi.

Samordning inom åkerier och åkerier emellan kan dock vara konkurrensbegränsade. Samordning och samarbeten mellan företag är tillåtna så länge som inte syfte är att sätta konkurrensen ur spel, för att konkurrensen ska fungera måste företagen kunna konkurrera på lika villkor. Företag som är konkurrenter får inte komma överens om priser, rabatter eller leveransvillkor och de får inte heller dela upp marknaden mellan sig eller komma överens om produktionsbegränsningar. Företag som medvetet eller av oaktsamhet ingår i en kartell bryter mot förbudet mot konkurrensbegränsande samarbete enligt 6 § konkurrenslagen. Marknadsdelningar mellan konkurrenter, eller andra typer av allvarliga överträdelser, är i allmänhet uppsåtliga och kan leda till konkurrensskadeavgift.

⁵ SAMTRA Samordning av godstransporter – möjligheter och hinder för samordnad varudistribution i centrala Uppsala

	MILJÖSTYRNINGSRÅDET	DATUM	2009-05-06	SIDOR	12 (12)
	VÄGLEDNING	SAMORDNADE LEVERANSER			

6 LITTERATURTIPS

Samordnade leveranser inom kommuner och landsting (MSR 2008:E2)
Miljöstyrelsen 2008-02-14

Distributionsutredning avseende livsmedelstransporter, dnr 04/98:059
Borlänge kommun 1998-10-26

Framtidens logistik – Slutrapport
Karolinska universitetssjukhuset 2007-07-20

B 112 Slutrapport för projekt inom Miljömiljarden, Miljöeffektiva transporter, dnr 466-2794/2005 Stockholms stad 2006-11

Logistikutredning Jämtlands läns landsting
Schenker Consulting AB 2002-04-10

Effektivare transporter med samdistribution, ett projekt inom Samlic hösten 2005
VTI notat 8-2005

Avslutsrapport SPAR 04
Katrineholms kommun 2006-11

Blinge M. och Svensson Å. Miljöåtgärder för godstransporter, CPM Report 2006:5, CPM, Göteborg, 2005

Vägverkets publikation nr 2002:45 SAMTRA Samordning av godstransporter –
möjligheter och hinder för samordnad varudistribution i centrala Uppsala

Vägverkets publikation 2008:70 Samordning av intransporter till restauranger i
Stockholms innerstad