

# Effektivare urbana transportsystem

Om förutsättningarna för etablering av samlastningscentraler i Göteborgsregionen

Samlastningscentraler kan effektivisera transportererna av gods till detaljhandeln. Men när det finns några få stora transportörer och ett flertal små samt att butikerna är utspridda är det svårt att hitta rätt läge. I Göteborgstrakten finns det flera faktorer som gör etableringen av samlastningscentraler svår visar en studie från Handelshögskolan i Göteborg.

## **Kort om studien**

I den här studien har förutsättningarna att etablera samlastningscentraler avsedda för små lastbilsåkerier och bud-/kurirfirmor i Göteborgs Stad och Mölndals kommun som transporterar gods till detaljhandeln i Göteborgsregionen undersökts. Studien har genomförts genom en kartläggning och en enkätundersökning.

Studien tog sin utgångspunkt i att det svenska transportsystemet under lång tid utsatts för ökad belastning då allt mindre gods transporteras allt längre avstånd i allt fler (lätta) lastbilar vars fyllnadsgrad minskat över tid. Denna utveckling påverkar inte bara individer, transportköpare och transportörer, utan även samhället i stort, då kapacitet och re-

surser som kunde användas mer effektivt går förlorade.

## **Förutsättningarna i Göteborgsregionen**

En samlastningscentral är en anläggning där mindre godsenheter konsolideras och förs över till lastbilar med hög fyllnadsgrad före transport till slutdestinationen. Syftet med en samlastningscentral är att transportera lika mycket gods med färre utförda fordonskilometer, vilket skulle effektivisera gods-transporterna

Kartläggningen visade att samlastningscentraler teoretiskt skulle kunna etableras så att en stor majoritet av transportörerna skulle nå dem inom en relativt kort transporttid, vilket skulle kunna ge effektivare transpor-

ter. Vidare skulle samlastning kunna minska den påverkan trafikträngseln idag har på leveranstider. Detaljhandelns ökade krav på snabba och frekventa leveranser skulle kunna underlättas av effektiva och väl fungerande samlastningscentraler. Men kartläggningar visar även på att det finns förutsättningar som motverkar etableringar av samlastningscentraler, nämligen:

- Få transportörer transporterar gods till detaljhandeln och mindre än hälften av dessa har detaljhandeln som huvudmottagare.
- Fyllnadsgraden är överlag hög i lastbärarna; i genomsnitt har två tredjedelar av transportörerna en fyllnadsgrad på mellan 70–100 procent vid transportrutternas start.
- Få transportörer (fyra stycken) står för 94 procent av godsmängden avsedd för detaljhandeln.
- En fjärdedel av transportörerna utför 70 procent av fordonskilometrarna till detaljhandeln.
- Nästan 70 procent av transportörerna är knutna till speditörer och lastbilscentraler, vilka inte tillåter samlastning med konkurrenter.
- Livsmedel, vilka ofta kräver obrutna leveranskedjor, utgör den vanligaste varugruppen.
- Lastbärarna skiljer sig åt i hög grad och används för vitt skilda transporter (paket-,

*Syftet med en samlastningscentral är att transportera lika mycket gods med färre utförda fordonskilometer, vilket skulle effektivisera godstransporterna.*

stykke- och partigods, kort- och långväga, få respektive många leveransstopp per rutt).

### **Transportörerna tycker till**

Enkätsvaren från transportörerna visade att möjligheterna att samlasta

gods via en samlastningscentral är mycket begränsad idag. De förutsättningar som ansågs motverka samlastning via en samlastningscentral mest var följande:

- Svårt att förändra transportköparnas (det vill säga mottagarnas) invanda beteenden.
- Konkurrens mellan transportörer.
- Leveranstiderna till mottagarna överensstämmer inte.
- Osäkerhet att varor kommer fram till mottagarna i rätt tid.
- Små tidsmässiga vinster för transportörerna.

Det kan även vara svårt att identifiera den mest optimala lokaliseringen av samlastningscentralerna. Om man till det lägger etablerings- och driftskostnader är det inte givet att samlastningscentraler resulterar i ett effektivare urbant transportsystem. Antalet transportörer och godsmängderna bedöms idag inte vara tillräckliga för en etablering av samlastningscentraler i Göteborgstrakten.

Sammantaget visar studien alltså att samlastningscentraler, som vänder sig till små åkerier/kurirfirmor som levererar gods till

detaljhandeln i Göteborgsområdet, med största sannolikhet inte skulle bidra till någon effektivisering. I dagsläget är det fler saker som talar emot etableringar av samlastningscentraler i den studerade regionen än för.

### **Effektiviseringspotential**

Effektiviseringspotential finns, men för att samlastningscentraler ska kunna etableras behöver transportköparna bland annat acceptera tidigare och senare leveranstider, mindre frekventa leveranser och/eller ökade lagerutrymmen i affärer/butiker. I den nuvarande situationen är transportkostnaderna marginala; det är billigare att ha varorna ute på vägarna än i lager i butik där de upptar värdefull butiksytta. Därmed har JIT-distribution (Just-in-time) också blivit alltmer vanlig. De låga transportkostnaderna gör att dagens beteende, med små lager samt många och relativt små leveranser, är logiskt ur ett företagsekonomiskt perspektiv. Transportköparna vinner i många fall i dagsläget inte på samlastning och fullare lastbilar.

Det finns en effektiviseringspotential om tillgänglighetsrestriktioner, till exempel längd- och tyngdrestriktioner i vissa områden eller under vissa tider, för lastbilar skulle förändras och transporternas negativa externa effekter, såsom utsläpp, buller och trängsel med mera, skulle integreras. Lokala tillgänglighetsrestriktioner kan leda till fler och frekventare transporter med fler lätta lastbilar vilket medför mer trängsel och mer utsläpp. Även ett införande av differentierade transportpriser (det vill säga att kostnaden blir högre ju lägre fyllnadsgraden är) skulle kunna göra samlastningscentraler mer attraktiva.

Ur ett transportörsperspektiv finns det effektiviseringspotentialer, dels om små transportörer i ökad grad integreras i befintliga terminaler, dels om små transportörer i högre utsträckning tillåts samlasta godset de transporterar via speditörer och lastbilscentraler. Problemet i det senare fallet är dock att det skulle uppstå en konkurrenssituation.

### **Framtidsutsikter**

Samlastningscentraler kan motiveras av andra skäl än rent företagsekonomiska och logistiska. Subventioner av samlastningscentraler för att undvika ineffektiv distributionstrafik kan vara lämpligt om samhället tjänar på det genom att till exempel trängsel och utsläpp minskar.

Utvecklingen inom informations- och kommunikationsteknik kan bidra till förändringar och effektiviseringar som inte kan förutspås idag. Högre priser på fossila bränslen kan leda till att effektiviseringar eftersträvas och att intresset för samlastningscentraler ökar på sikt. Även regler och lagar gällande miljö och hållbarhet kan komma att påverka.

Faktum kvarstår dock att samlastning inte är något mål i sig; transportörerna jobbar för att leverera rätt varor i rätt mängd på rätt tid med eller utan samlastning och transportköparna har idag anpassat sig till att transportkostnaderna är relativt låga så att de kan vara relativt frikostiga med fyllnadsgraderna i lastbärarna. Med ändrade förutsättningar och beroende på hur den aktuella regionen ser ut kan dock samlastningscentraler vara lämpliga och effektivisera godstransporterna.

#### FAKTARUTA

Rapporten *Effektivare urbana transportsystem* bygger på resultat från forskningsprojektet *Ökad effektivitet i befintliga urbana transportsystem*, ett projekt finansierat av Handels Utvecklingsråd inom ramen för utlysningen "Distribution, logistik och partihandel".

Projektledare: *Jerry Olsson*, fil. dr.,  
Handelshögskolan vid Göteborgs universitet.

För mer information om detta eller andra projekt som finansieras av Handels Utvecklingsråd, kontakta

Andreas Hedlund  
Kanslichef Handels Utvecklingsråd  
010-471 85 46  
andreas.hedlund@hur.nu

*I den nuvarande situationen är transportkostnaderna marginella; det är billigare att ha varorna ute på vägarna än i lager i butik där de upptar värdefull butiksytta. /.../ Transportköparna vinner i många fall i dagsläget inte på samlastning och fullare lastbilar.*

**HANDELNS  
UTVECKLINGSRÅD**

Handels Utvecklingsråd  
Regeringsgatan 60, 103 29 Stockholm  
Telefon 010-471 85 46  
www.hur.nu