



**Bilag 5**

25-03-2010

**Til TMU/BR**

Sagsnr.  
2010-44252

**Citylogistik-projekt: Grøn varelevering**

Dokumentnr.  
2010-215366

Forvaltningen foreslog i Strategi for tung trafik at Københavns Kommune opstillede et demonstrationsprojekt vedrørende etablering af en omlastningsterminal.

Sagsbehandler  
Tanja Ballhorn  
Provstgaard

Det hollandske logistik projekt i Nijmegen  
Forvaltningen har efterfølgende været på studietur med Transportministeriet den 18. januar 2010 til den hollandske by Nijmegen, hvor vi besøgte en omlastningscentral i udkanten af byen tæt på motorvejsnettet. Dette notat beskriver de hollandske erfaringer og hvorledes København kan overføre disse til et lignende projekt.

Omlastningscentralen er kort fortalt opbygget med fokus på aftagerne - dvs. detailbranchen (nonfood) og de servicetilbud, som omlastningscentralen kan tilbyde disse forretninger og ikke med fokus på transportkæden eller transportørerne. Mange lignende projekter er tidligere forsøgt stablet på benene rundt omkring i Europa med EU-støtte. Og fælles for alle projekter er at deres primære fokus var transportkæden og at de måtte lukke efter at der ikke var flere støttekroner.

Ordningen i Holland hedder Binnenstads service

Nijmegen er er middelstor hollandsk by med ca. 200.000 indbyggere. Bycentret er en middelalderbyen, som, har tidsbegrænsning på vareleveringen med kørsel i gaderne indtil klokken 12.00- Restriktionen er fulgt til dørs med etablering af ”automatiske fysiske bomme”, som går op og spærrer vejarealet på slaget 12.00”. Der kræves et adgangskort for at passere denne fysiske foranstaltning.

**Center for Trafik**

Hovedincitamenterne bag projektet var, at både chauffører og detailhandel og Nijmegen Kommune i byens middelalderby oplevede følgende hovedproblemer med leveringen af varer:

Islands Brygge 37  
2.sal vær. 226  
Postboks 450  
1505 Kbh. V

- Chaufførerne oplever problemer med rent tidsmæssigt at nå ind til butikkerne efter deres åbningstider, og inden gågaderestriktioner træder i kraft (Nijmegen Kommune har indført kørsel tilladt i gågaderne mellem klokken 7 og 12)
- Stigende luftforurening i centrum; tællinger viser 100 busser i drift i gågaderne og 600 tunge køretøjer (i formiddagstimerne)

Telefon  
3366 3759

Telefax  
3366 7131

E-mail  
tanpro@tmf.kk.dk

EAN nummer  
5798009488145

www.kk.dk

- Butikkerne generelt oplevede ingen handel i formiddagstimerne, fordi lastbilerne blokerede gågaderne. De små butikker åbnede derfor først, efter at de store butikker havde fået leveret varer klokken 12.00.

Projektet går ud på at tilbyde detailhandlen en ekstra service i form af:

- Den samme chauffør, som leverer samtlige varer fra detailforretningens forskellige leverandører på det af butikken ønskede tidspunkt. Leverancen foregår med miljøvenlige køretøjer.
- Butikken kan benytte sig af konsolideringscenterets lagerfaciliteter og kun få den ønskede mængde varer bragt. Resten opbevares forsvarligt.
- Butikkerne reklamerer med at være tilknyttet Binnenstadtservice og fremstår dermed som miljøbevidste virksomheder. Butikker tilknyttet ordningen får mærkater til butiksrudden og logo, som de kan benytte på poser etc.
- Chaufførerne hjælper varerne ordentligt ind i butikkerne og lægger dem derfor ikke af lige inden for døren til gene for alle, men giver derimod lige den ekstra hånd, som får hele vareleveringen til at fungere bedre og gnidningsfrit
- Chaufførerne hjælper butikkerne af med emballage i form af plastik, pap og EU-paller, og butikkerne behøver derfor ikke at have særskilte faciliteter til dette.
- Chaufførerne tager også butikkernes post og pakker med til aflevering på posthuset.

Projektet finansieres af både detailhandel og leverandører:

- Leverandørerne betaler for den ”sparede” kørsel ved flere end et leverandørstop i centrum
- Butikkerne betaler for bortskaffelse af affald (plastik, pap og EU-paller) og sparer derved kapacitet til opbevaring af denne
- Butikkerne betaler for lagerkapacitet
- Butikkerne betaler ligeledes for postafhentningen.

Binnenstads Service har netop fået en forespørgsel om hvorvidt de er i stand til at prismærke og sætte alarmer på tøj fra en butik og de overvejer at sige ja til og tilbyde denne udvidede service. Denne

service kan netop udføres af personalet på de tidspunkter hvor der ikke er mange leverandører på varecentralen.

Projektet i opstartsfasen:

I opstartsfasen var der tilknyttet 12 nøglebutikker. Nøglebutikkerne var respekterede og velkonsoliderede butikker med rigtig mange små leverancer i løbet af ugen. Nøglebutikkerne skulle fungere som ambassadører for projektet i centrum; som andre butikker kunne henvende sig til for at høre om erfaringerne med at indgå i projektet.

Projektet er startet for halvandet års tid siden. Projektet er støttet af:

- Regionen med 50.000 euro i 2008/2009
- Kommunen med 50.000 euro i 2008/2009
- Staten med 50.000 euro i 2009/2010

Kommunen støtter desuden ved at udleje de ældre fabrikshaller billigt til projektet og er ligeledes kunde. Projektet har en udgift på cirka 14.000 euro om måneden, hvoraf de 9.000 euro i dag dækkes ind via indtægter. Hollænderne oplyser, at det har været lidt trægt at få indtægterne fra leverandørerne, men oplyser også at jo flere byer som melder sig til ordningen, jo mere forståelse.

Kommunen støtter indirekte også ved at være kunde og få leverancer gennem Binnenstadtservice.

En af baggrundene bag den kommunale støtte er, at kommunen har følgende målsætninger:

- 20 procents reduktion i CO2 i 2020
- 20 procents reduktion i energi i 2020

Projektets organisering:

I Nijmegen er der nedsat en bestyrelse på tre personer til at træffe de overordnede beslutninger, og som nøje følger økonomien i projektet.

Der er en daglig leder på omlastningscentralen og fire ansatte, hvoraf nogle er deltidsansatte og kun arbejder i formiddagstimerne, hvor leverancerne pågår. Leverandørerne kan ringe og aftale tid hos konsolideringscenteret om, hvornår de kommer med leverancerne.

På landsplan er der nedsat en fond med to ansatte, som står for udbredelsen af konceptet, og som afholder kurser i etablering af et konsolideringscenter.

Konceptet er udbredt til følgende byer: Arnhem, Den Bosch, Maastricht og Utrecht. Rotterdam er planlagt til opstart i maj 2010..

## **Forundersøgelser vedr. mulighed for overførsel af ordningen til Københavnske forhold:**

Der skal laves forskellige forundersøgelser før projektet kan implementeres i København:

### Detailbranchen:

Området, der er valgt i København, er middelalderbyen samt området omkring Nansensgade; idet der er planlagt større anlægsarbejder ved Nørreport Station, og at det muligvis kan være sværere at få lastbiler frem til butikkerne med leverancer i netop dette område.

Udvælgelseskriterier for område:

- Høj butikstæthed (nonfood)
- Mulighed for at samarbejde med lokale, gode kræfter
- Sammenhængende område
- Tidsvinduer (i gågaderne indtil kl. 11).

Der skal udvælges 20 butikker som har mange vareleverancer og som gerne vil profilere sig ved at være miljørigtige. Indre Bys lokaludvalg samt Miljøpunkt i Indre By vil være behjælpelige med at finde disse.

Undersøgelsen skal afdække:

- Antallet af vareleverancer og hyppigheden
- Hvilken leverandør/transportør fra hvilket firma
- Hvilke serviceparametre som projektet kan tilbyde butikkerne
- Og hvor meget de enkelte butikker ønsker at betale for servicen

### Placering af vareterminalen:

- Der skal laves en screening af hvor vareterminalen med fordel kan placeres og til hvilken husleje. Umiddelbart synes området omkring Vasbygade's beliggenhed mellem Københavns centrum og motorvejsnettet som værende oplagt og attraktivt.

### Københavns Kommunes rolle:

- Der laves en særlig analyse af Københavns Kommunes rolle i projektets faser,? Ordningen skal på sigt være forretningsmæssig bæredygtig uden kommunal medfinansiering og medvirken ?
- Det skal undersøges om Frederiksber kommune kunne tænkes at blive involveret.

### Selskabsform:

- Hvilket et selskab skal der etableres?
- Hvem skal sidde i bestyrelsen?
- Skal samarbejdspartnerne allerede nu finde en transportør eller skal projektet udliciteres?

Miljøgevinsterne:

- Hvad er miljøgevinsten i CO2, NOX, partikler og støj?

Det indstilles at Københavns Kommune sammen med CBS, DTU-transport, Indre Bys Lokaludvalg og Miljøpunkt Indre by ansøger Færdselsstyrelsen om at medfinansiere analyser og sætte projektet i drift.