

## 15. Citylogistik - grøn varelevering (2011-18021)

Som besluttet på Borgerrepræsentationens møde den 20. maj 2010 (2010-44252) har forvaltningen igangsat udviklingen af en citylogistik-løsning. Borgerrepræsentationen skal nu godkende, at der frigives midler til projektets videre fremdrift, og at der modtages medfinansiering fra Trafikstyrelsen.

### INDSTILLING OG Beslutning

Teknik- og Miljøforvaltningen indstiller, at Teknik- og Miljøudvalget overfor Økonomiforvaltningen og Borgerrepræsentationen anbefaler,

1. at Teknik- og Miljøforvaltningen indgår kontrakt med Trafikstyrelsen om medfinansiering til projektudviklingen af citylogistikprojektet og Teknik- og Miljøudvalgets ordinære anlægsramme opskrives på indtægts- og udgiftssiden med 0,8 mio. kr. (2011 p/l) i 2011 på funktion 2.22.01.3,
2. at der, såfremt 1. at-punkt godkendes, frigives en anlægsbevilling på 2,0 mio. kr. (2011 p/l) i 2011 til projektudviklingen af citylogistikprojektet på Teknik- og Miljøudvalgets bevilling Ordinær anlæg, funktion 2.22.01.3. Midlerne er finansieret af Trafikstyrelse med 0,8 mio. kr. (2011 p/l), og de resterende 1,2 mio. kr. (2011 p/l) kommer fra miljøzonepuljen.

### Problemstilling

Borgerrepræsentationen godkendte en igangsættelse af projektudviklingen af citylogistikprojektet samt udarbejdelsen af en ansøgning til Trafikstyrelsen d. 20. maj 2010 (2010-44252). Forvaltningen har sammen med samarbejdspartnerne Copenhagen Business School (CBS), Danmarks Tekniske Universitet (DTU) samt Øresunds Logistics (ØL) fået tilsagn om medfinansiering fra Trafikstyrelsen på i alt 1,7 mio. kr. hvoraf 0,8 mio. kr. er afsat til Københavns Kommunes andel af projektet. Borgerrepræsentationen skal nu godkende, at forvaltningen indgår kontrakt om samfinansiering (60 % fra Københavns Kommune, 40% fra Trafikstyrelsen) af konceptudviklingen og frigive midler til den videre proces.

### Løsning

Formålet med at udvikle et citylogistikprojekt er at skabe et innovativt og bæredygtigt demonstrationsprojekt for grøn varelevering med el-varebiler til butikkerne i Middelalderbyen. Dvs. at udvikle et projekt for grøn varelevering, som både forbedrer trafiksikkerheden, trygheden og bymiljøet og samtidig reducerer de miljømæssige konsekvenser i form af CO<sub>2</sub>-, støj- og luftforurening forbundet med varelevering.

#### *Udenlandske erfaringer*

Forvaltningen har været på studietur med Transportministeriet i Holland for at se på det hollandske projekt "Binnenstadsservice". De hollandske erfaringer er præsenteret for Borgerrepræsentationen d. 20. maj 2010 (2010-44252, bilag 5).

Selve konceptet går i korte træk ud på at etablere en varecentral i nærheden af det overordnede vejnet tæt på motorvejsnettet i udkanten af København. På centralen bliver varerne til den enkelte butik samlet og omlastet til el-drevne varebiler og kørt til ind til butikkerne i centrum. Butikker med

mange leverandører får dermed kun én leverance pr. dag eller som de ønsker, i stedet for at hver leverandør kommer med små forsendelser i store lastbiler.

Konceptet fremstår for butikkerne som et alternativ til den traditionelle varelevering og indeholder en række serviceydelser, som butikkerne kan vælge til. I Holland tilbyder ordningen lagerfaciliteter, og butikkerne får hermed kun den ønskede mængde varer leveret. Det er som udgangspunkt den samme chauffør, der leverer varer i den enkelte butik hver dag. Chaufførerne bistår med udpakningen og kan bortskaffe returemballage og tage butikkens udgående post. Det hollandske koncept bliver nu udvidet til også at tilbyde prismærkning, påsætning af alarmer samt at hænge tøj på bøjler.

Det hollandske koncept udmærker sig ved - efter en opstartsperiode på 2 år - at være selvfinansieret. Leverandørerne betaler for den "sparede" kørsel ved flere end et leveringsstop i centrum. Butikkerne betaler for de ekstra services, som ordningen tilbyder.

#### *Udvikling af et Citylogistikprojekt i København*

Det foreslås, at ordningen skal dække butikkerne i middelalderbyen og evt. området omkring Nansensgade. Når ordningen er i drift kan de øvrige kvarterer i København inddrages såfremt, der er ønske herom.

I første halvdel af 2011 gennemføres en elektronisk spørgeskemaundersøgelse til de udvalgte butikker, efterfulgt af dybdegående interviews af udvalgte butiksindehavere/-ansvarlige. Dette skal kortlægge antallet og omfanget af leverancer, butikkernes indstilling til projektet m.m.

#### *Partnere og konkret indhold af undersøgelserne*

Citylogistik er en helt ny måde at organisere vareleveringen på. Det er derfor afgørende, at der skabes en god proces og et godt samarbejde med de berørte i detailhandel og transportbranche. Samtidig er der en lang række forhold, de skal udredes og undersøges nærmere. Til det formål er forvaltningen, som tidligere nævnt, gået sammen med CBS, DTU og ØL. Parterne har indgivet en projektansøgning til Trafikstyrelsens Grønne pulje og fået tilsagn om støtte på 1,7 mio. kr. til fordeling mellem parterne til konceptudviklingen.

- *Københavns Kommune* skal varetage den daglige projektledelse både i forhold til Trafikstyrelsen og de øvrige parter. Det er endvidere forvaltningens opgave at kommunikere til de eksterne interessenter samt at få klarlagt de juridiske aspekter i projekter i forhold til eksisterende lovgivning. Dette gøres i samarbejde med Transportministeriet.
- *Copenhagen Business School (CBS)* skal primært arbejde med en business-case på projektet. Dvs. undersøge hvilke ydelser ordningen skal tilbyde - på baggrund af information fra spørgeskema og interviews, samt hvorledes den samlede økonomi i ordningen kan forventes at hænge sammen.
- *Danmarks Tekniske Universitet (DTU)* skal kortlægge forventede varemængder, udvikling af driftskoncept herunder udvikle et ruteplanlægningsværktøj og en webløsning, som butikkerne kan anvende til kommunikation til centralen. Endvidere skal de ved et kommende udbud kunne vurdere de miljømæssige aspekter ved de forskellige foreslåede fysiske placeringer af centralen. Løsningerne baseres på de få eksisterende hollandske erfaringer, men skal tilpasses København, ligesom det skal afklares, hvilke rolle forskellige parter kan og vil spille i systemet.
- *Øresund Logistics (ØL)* bidrager med netværksdannelse til andre projekter og aktiviteter indenfor Citylogistik, support til afrapportering og varetager processen omkring den næste

ansøgning til Trafikstyrelsen i den næste fase ”udbudsfasen”.

## Økonomi

Med denne indstilling frigives 2,0 mio. kr. til projektudviklingen i 2011. Midlerne skal fordeles således:

	Mio. kr.
Intern projektledelse inkl. ledelse af det samlede konsortium og samarbejde med Trafikstyrelsen	0,6
Samarbejde/partnerskab om businesscase med transportbranchen og transportkøberne (inkl. projektansættelse).	0,6
Juridisk bistand	0,4,
Møder, workshop, konference og lignende	0,2
Kommunikationsmateriale inkl. hjemmeside	0,2
<b>I alt</b>	<b>2,0</b>

De 2,0 mio. kr. er finansieret af Trafikstyrelsen med 0,8 mio. kr. (2011 p/l) og de resterende 1,2 mio. kr. (2011 p/l) kommer fra miljøzonepuljen. Midlerne er uforbrugte miljøzonestøttemidler, som er tilovers fra den oprindelige miljøzonebevilling. Københavns Kommune har udtømt mulighederne i den eksisterende miljøzonestøttemidler og forventes derfor ikke at have flere ekstraordinære omkostninger forbundet med miljøzonen. Midlerne udgiftsføres på Teknik- og Miljøudvalgets bevilling Ordinær anlæg, funktion 2.22.01.3

Teknik- og Miljøudvalget er på budgetseminaret den 7. marts 2011 blevet præsenteret for et budgetforslag til finansiering af det videre arbejde med Citylogistik. Med denne indstilling frigives midler til udarbejdelse af et konkret projektforslag og businesscase for Citylogistik i København. Afhængig af forslaget konkrete indhold vil der være behov for, at Københavns Kommune spiller en aktiv rolle i selve opstarten og de første års drift af ordningen. Det er dette arbejde, der lægger i forlængelse af denne indstilling, budgetønsket repræsenterer

## Videre proces

Denne projektudvikling skal munde ud i et konkret driftsoplæg til en citylogistikordning i København, herunder hvorledes et sådant projekt kan igangsættes, drives og finansieres. Teknik- og Miljøudvalget vil medio 2012 blive forelagt resultaterne af projektet og skal her træffe beslutning om kommunens videre deltagelse i Citylogistik-projektet. Hvis det opstillede driftsoplæg og den deraf afledte business-case vurderes at være levedygtig, vil der kunne søges driftstilskud i Trafikstyrelsens Center for Grøn Transport.

Såfremt der i projektperioden fremkommer væsentlige projekterestater, der har Teknik- og Miljøudvalgets interesse, vil forvaltningen udarbejde et statusnotat og fremlægge det for udvalget.

Det skal bemærkes, at Københavns Kommune jf. kommunalfuldmagtsreglerne ikke kan yde økonomisk støtte til projektet i driftsfasen, heller ikke som driftsstøtte i opstarten. Derudover er det

endnu uklart, hvilken rolle Københavns Kommune kan spille i en udbudssituation.

Citylogistikprojektet som det foreligger her, er også en del af Transportministeriets udspil "Effektiv godstransport til byer" fra oktober 2010, og forvaltningen er derfor i tæt dialog om at få den fornødne lovgivning på plads.

Hjalte Aaberg

/ Niels Tørsløv

## **bilag**

### **Teknik- og Miljøudvalgets beslutning den 21.03.2011**

Der blev stemt om indstillingen:

For indstillingen stemte 8 udvalgsmedlemmer: Bo Asmus Kjeldgaard (F), Signe Goldmann (F), Peter Thiele (F), Morten Kabell (Ø), Mette Reissmann (A), Lars Weiss (A), Lise Thorsen (A) og Bo Normander (B).

Imod indstillingen stemte 3 udvalgsmedlemmer: Lars Berg Dueholm (I), Jakob Næsager (C) og Karin Storgaard (O).

Ingen udvalgsmedlemmer undlod at stemme.

Indstillingen blev anbefalet.

Liberal Alliance, Det Konservative Folkeparti og Dansk Folkeparti afgav protokolbemærkning:

"Liberal Alliance, Det Konservative Folkeparti og Dansk Folkeparti mener, at en omfordelingscentral er en privat opgave. Vi mener derfor ikke, at der skal bevilliges offentlige kroner til et center, som kommunen ikke lovligt kan drive på længere sigt."

