

Citylogistik på fekiska

Benedikte Borgström

Malmö Högskola och Internationella Handelshögskolan i Jönköping

Carl-Magnus Carlsson

Malmö Högskola

Désirée Nilsson

Malmö Högskola

Urbanisering är en trend, som innebär utmaningar för ekonomisk, miljömässig och social hållbarhet. På Mahs institution Urbana studier finns ett axplock av de perspektiv, som är viktiga för att bättre förstå utmaningarna.

Vad innebär då urbaniseringen för oss företagsekonomer? För vad ska vi skapa förståelse hos våra studenter? Hur kan vi utnyttja Mahs tvärvetenskaplighet? Hur kan vi lyfta fram det företagsekonomiska perspektivet inom urban forskning och utbildning? Vi väljer att problematisera utmaningen med utgångspunkt från kandidatprogrammet Transport Management, vilket gett oss en palett med fem frågeställningar.

Första frågan blir: Hur hänger urbaniseringens företagsekonomiska utmaningar ihop med transporter och logistik? Citylogistik har växt fram som ett forskningsfält, definierat av teknologer, men vilka frågor är aktuella i ett FEK-sammanhang? Är det frågor om organiseringen av citylogistik? Är det frågor om citylogistikens understödjande av människor och varor i cityföretagens marknadsföring? Är det fråga om politikernas och tjänstemäns styrnings-, - och ledarskap av citylogistiken? Såsom regleringar eller strategisk färdriktning? Trafikverkets Rikard Engström säger: *-Ofta likställer man logistik med godstransport och man glömmar bort förutsättningar för transporterna, såsom produktions- och lagerfilosofier, informationsflöden och kundnytta.* Vi forskare har i stor grad bidragit till att förändra dessa förutsättningar för att förbättra produktionens ekonomi och samtidigt öka kundservicen på bekostnad av ett alltmer komplext och svårstyrt transportarbete.

Utifrån politikernas synfält så behöver citylogistiken tillgodose väl fungerande logistiklösningar för näringslivet och konsumenterna. Allt fler konsumenter rör sig mot centrum för att fika, gå på restauranger och handla. Flöden av gods och människor är beroende av varandra. Katarina Skog, miljöstrateg på Malmö Kommun vill ge makt åt flöde av gående och cyklister, inte minst gällande cykeltransporter av gods. Frågorna om citylogistik tar allt större plats inte bara i svenska kommuner utan även i en internationell kontext. I kommunerna prisas projekt med samordnad varudistribution, men projekten snubblar på väg till marknaden. Affärsrämsigheten ses som ett problem! Politiker efterfrågar ekonomin och branschaktörerna efterfrågar långsiktiga styrmedel. Affärsmodeller mellan inblandade aktörer handlar om nyttor och kostnader, som inte bara är av monetär art, kan kompromissas. Samdistribution inom staden är ett mycket tydligt exempel på svårigheter att hitta lösningar för kommunala och marknadsmässiga behov.

Citylogistik har lösts på flera sätt i landets kommuner med implementeringar som inneburit att kommunen som transportinköpare kan bestämma citylogistiklösningen. En mångfald av lösningar har

utvecklat sig baserat på optimerande modeller. Men vad löser dessa egentligen? Vad känner vi till om problemet med transporter av människor och gods i t.ex. Malmö?

Andra frågan blir: På vilka sätt kan ett företagsekonomiskt perspektiv på urban hållbarhet utvecklas? Vi ser potentialen med metodologi (Lefebvre, 1991, 2004). Tidigare tekniskt rationella lösningar på förenklade problem har mätt ett problem och förespråkat en lösning. Vad händer om tolkande företagsekonomer kartlägger komplexiteten i problemet för att intressenter själv ska förstå lösningarna? Så som vi förstår befintliga citylogistikprojekt, så har en lösning samverkats fram där affärsmodellen är oklar och dess överlevnad tveksam. Det har handlat om produkten citylogistik och mindre av dess *produktion*. För att förstå produktion och dess dynamik så behöver vi rådgöra med ett socialt perspektiv.

Vi söker rörelsen i det urbana sociala rum, som utgör ett centrum där gods och människor rör sig och passerar. Hur skapas detta och vilka kontroverser uppstår? Lefebvre kan hjälpa oss med dels att förstå "the production of space" och dels med en rytmanalys av det dagliga urbana livet.

Kontroverser i utrymmets produktion ser Lefebvre genom en analys i tre axlar, det dagliga "perceived space" där pendlarens rutin ingår, det representerade rummet som ges av professionella företrädare som ett "conceived space" och det som beskrivs som det ljuva livet i stadens centrum "the lived space". På vilket sätt processas dessa rum och med vilka kontroverser?

Kulturgeografer och arkitekturstuderande har använt analysapparaten för urban förståelse. Mattias Kärrholm utgår från Lefebvre rytmanalys och handelns rytmer för att förstå hur handeln påverkar synkronisering i urbana flöden (Kärrholm, 2009). Konsumtionsytor i staden, såsom ett torg behöver korsas av minst två gator för att fungera. Flödet av naturligt förbipasserande ska vara för olika syfte, tex shopping, tandläkare och ett event. Gående, kollektivtrafikåkande, cyklande och bilister koordinera med olika utfall. Hans analys sträcker sig till konsumtionen. Att *rytmanalysera produktion/konsumtion interaktionen* är intressant för analys av hållbarhet eller potentiella kontroverser. Vad betyder matchningen mellan färdmedel/konsumtion/distribution i Malmö? Vad innebär olika logistiklösningar för rytmen i konsumtion/distribution i Malmö (innerstad)? Ett citylogistikprojekt påverkar produktion/konsumtion men konsekvenserna är oklara. Detta är ett *uppslag av citylogistik på fekiska*.

Tredje frågan blir: Vad gäller citylogistikens design så kan tvärvetenskapliga idéer från kollegor på Mah: Ramia Mazé (interaktionsdesign) inspirera till att lyfta blicken bortom objektet för att studera hur det används och erfars. *Hur används citylogistik i den hållbara staden?* Det finns exempel på kommunala projekt såsom enskilda samlastningscentraler med koordinerad utleverans till kommunala enheter, det finns fastighetsägda terminaler förlagda på avgränsade utrymmen i staden för distribution, t.ex. Centralstationen i Malmö, det finns småföretag såsom cykelåkerier, som med cykel och specialtillverkade vagnar hämtar och lämnar gods på upp till 300 kg alternativt 3 kubikmeter, etc. Att kartlägga och analysera olika projekt är ett *tredje uppslag av citylogistik på fekiska*.

Fjärde frågan blir: Att fler människor trängs på mindre yta är ett mindre problem i Sverige än i ex Kina, vars storstäder är tio gånger större än Sveriges. Hur sker samordning av konsumtion och distribution där? Det är mindre motordrivna fordon eller cyklar, som ser ut som under av packning och transport. Utleveranserna sker flexibelt. Men att konsumtionen koordineras med produktionen av transporttjänster räcker inte. Transporttjänsterna behöver dessutom koordineras utifrån miljömässiga och sociala aspekter. Ett privat cykelåkeri-initiativ i Malmö kanske kan fungera som ett fint exempel av social innovation (<http://www.movebybike.se/sv/Foeretaget/Om-oss>). Det ligger väl i linje med politikerns ambitioner för Malmös urbana flöden. *Hur produceras "commons", såsom citylogistik?*

Samverkan är en trend. Det handlar om att designa citylogistiken, säger vän av rationella teknislösningar. Ja, säger Anna Seravalli på Mah, men med förståelse avseende *design för social innovation*. Design för social innovation utgör ett *fjärde uppslag av citylogistik på fekiska*, genom inspiration till nya samverkanssätt.

Femte frågan blir: Företagen i city ger förutsättningar för en attraktiv innerstad. De är en heterogen samling av stora och små aktörer med skiftande resurser och kompetens vad gäller flöde. De är beroende av platsen och dess flöde. Varuflödena kontrolleras professionellt av de större aktörernas centrala inköpsorganisationer medan mindre aktörer har mindre logistikkunskap. Vilken är den minsta gemensamma nämnaren i deras godsflöden? På vilket sätt ser de utmaningarna med citylogistik? På vilket vis ter sig de ineffektiva flödena idag? Tex. lastbilar blockerar framkomlighet; vilket hindrar kunder till butiker, folk på väg till arbete, förorenad luft, trafiksäkerhet, leveranser droppar in till företag lite när som; ingen effektiv arbetssituation för personalen i butikerna, störningar i trafik som hindrar leveranser till kunder.

Hur förändras platsen av förändrad kollektivtrafik? Butiksinnehavare diskuterar omläggningen av trafikflödet kring Triangeln i Malmö. Där finns två kollektiva transportmedel (tåg och bussar) i nära anslutning. Ändringar i kollektivtrafik påverkar konsumtion och även benägenheten att använda kollektivtrafik. Dessutom, det finns kollektivtrafik för gods på centralstationen. De butiker som har öppnat längs med bussperrongerna vid centralstationen har erfarenheter som är värdefulla för att förstå citylogistik.

Staden kräver ytor för förflyttning av gods och människor – tillgänglighet – för att kunna fungera, men för att kunna utvecklas kräver den även attraktionskraft. En attraktiv plats utan tillgänglighet är inte mycket värd, precis som en tillgänglig plats utan attraktioner förblir öde. Betydelsen av platsen; samspelet mellan yta, tillgänglighet och attraktionskraft för stadens utveckling blir därför ett femte uppslag.

Sammanfattningsvis så ter sig *Citylogistik på fekiska* intressant. Vår problematisering inkluderar (för) många motstridiga intressen och aktörer som aspirerar på att äga frågan: Stadens politiker och tjänstemän, transportörer och varuägare, butiker och köpcentran, konsumenter, boende och besökare, för att bara nämna några, och inte minst miljön. Men att på fekiska börja analysera Citylogistik kan (1) ge våra utbildade Transport Managers perspektiv på urbaniseringens utmaningar för ekonomisk, miljömässig och social hållbarhet och (2) ge företagsekonomer och urbana forskare perspektiv på transporter av gods såväl som människor.

Referenser

- Kärrholm, M. (2009). To the rhythm of shopping—on synchronisation in urban landscapes of consumption. *Social & Cultural Geography*, 10(4), 421-440. doi: 10.1080/14649360902853254
- Lefebvre, H. (1991). *The production of space [Reprinted 2005]*. Malden, Mass.: Blackwell.
- Lefebvre, H. (2004). *Rhythmanalysis: Space, time and everyday life*. London: Continuum.