Pallene hentes ut av de mobile reolene med skyvemasttrucker. Etter å ha blitt påført etikett forflyttes de inn i gjennomløpsreolen. Foto:

STOR UTVIDELSE AV LILLEBORGS FERDIGVARELAGER PÅ SKI:

Erstatter to tidligere kranlagre med trucker og mobile pallereoler

Enkelte vil nok hevde at Orkla tok et teknologisk skritt bakover da konsernet besluttet å avvikle to kranlagre og i stedet flytte disse over i det utvidede ferdigvarelageret til Lilleborg Dagligvare på Ski hvor pallene plukkes og håndteres med truck. Men kombinasjonen av en gjennomtenkt layout, gode IT-løsninger og mobile pallereoler bidrar til at driften av det kompakte lageret både er rasjonell og effektiv.

Del på Twitter 0

Del på Facebook 0

Av: Henning Ivarson, Redaksjonen

Publisert 24.11.14

Lilleborgs historie går helt tilbake til tidlig 1800-tall og var en av mange virksomheter som etablerte seg langs Akerselva i

Oslo for å utnytte vannkraften. For Lilleborgs del dreide det først om produksjon av ulike oljeprodukter fra egen mølle før "sæbesyderiet" ble bygget i 1842. I 1997 tok selskapet i bruk en helt ny vaskemiddelfabrikk i Ski og den tradisjonsrike produksjonen langs Akerselva ble avviklet. Det tilstøtende kranlageret ved Bentsebrua ble imidlertid beholdt.

Fra 5.000 til 14.000 kvm

For tre år siden tok Lilleborg i bruk sitt nye Ski Ferdigvarelager som ligger rett ved siden av fabrikken. Det var den gang på drøye 5.300 kvm og skilte seg ut fra mange andre lagre ved at det blant annet var innredet med to 45 meter lange reoler – de lengste i SSI Schäfer sitt sortiment basert på én vognlengde – og som sammen med en tredje mobil reol på 22 meters lengde ble levert av selskapets norske representant Lager & Industrisystemer (LIS).

Tidligere i år kunne lagersjef Ole Johnny Syversen stolt ta imot oss vise frem lageret som nå er på nær 14.000 kvm.

Lilleborg

Lilleborg er markedets ledende produsent av vaskemidler og produkter til personlig pleie. Selskapets hovedkontor ligger i Oslo, mens fabrikkene er lokalisert i Ski og i Kristiansund. Lilleborg er delt i to selvstendige enheter; Lilleborg Dagligvare og Lilleborg Profesjonell. Selskapet har drøye 500 ansatte, omsatte i fjor for drøye 2,2 milliarder kroner og er eid av Orkla.

Tobaksfabrik og senere en kort periode i Glava begynte han i Lilleborg først for halvannet år siden. Dermed har han vært med på planleggingen av utvidelsen, men de bakenforliggende beslutningene om hvorfor ble tatt før hans tid.

Fotoceller registrerer både personer og trucker og sikrer at arbeidet inne i reolgangene kan utføres på en helt trygg måte. Foto: Henning Ivarson

– Jeg vet imidlertid at den ene grunnen til utvidelsen av lageret på Ski skyldes Orklas oppkjøp av Jordan i 2012 som medførte at deres kranlager på Rommen i Oslo ble nedlagt og flyttet hit. Jeg er også blitt fortalt at dette bygget opprinnelig var beregnet som et påfyllingslager til Lilleborgs høytlager inne i Oslo – "Bentse", som det kalles. Men dette gamle kranlageret krevde mer og mer vedlikehold og man kom frem til at det ville bli for kostbart å holde liv i det. Å bygge et nytt automatisk kranlager ville koste enda mer, og en slik investering var ikke Orkla interessert i å ta. Dermed ble det i stedet besluttet å utvide her slik at alt som var på Bentse og Rommen skulle ekspederes herfra, forteller Syversen. Han legger til at Orkla Eiendom nå har overtatt Bentse som vil utvikle eiendommen videre.

14.000 paller flyttet over

I januar startet flyttingen av 4.000 paller fra kranlageret til Jordan og litt senere startet samme prosess fra Bentse. Den omfattet 10.000 paller og foregikk i fire trinn etter hvert som at Lager & Industrisystemer fikk montert de nye mobile pallereolene. I mai var hele flytteprosessen avsluttet.

Fra opprinnelig kun å inneholde flytende vaskemidler, huser lageret nå alt av varer til Lilleborg

Lagersjef Ole Johnny Syversen er godt fornøyd med driftsformen de er kommet frem til. Her står han ved siden av plansjen om det utvidede lageret som rommer åtte blokker med mobile reoler. Foto: Henning Ivarson

La ned to kranlagre i Oslo

Når vi spør Syversen om hvorfor Lilleborg etter så kort tid fant ut at de trengte et tre ganger større lager, er han litt tilbakeholden. Etter å ha arbeidet mer en 30 år i Tiedemanns

Dagligvare som i all hovedsak ekspederes til de fire store dagligvaregrossistene, i tillegg til en del eksport.

Også salget av slike produkter går litt i bølger, men Syversen anslår at de har et snitt på 650 paller inn og ut slik at rundt regnet 1.300 paller skal håndteres per dag.

Åtte mobile reoler

Selv om lageret er blitt tre ganger større, er det fortsatt et manuelt, truckdrevet lager. Riktignok et kompakt sådan. Ifølge IT- og markedssjef Steffen Larvoll i LIS oppnår man nesten en dobling i lagringskapasiteten på samme flate i forhold til konvensjonelle reoler.

Fortsatt benyttes SAP WMS, men Syversen forteller at de i forbindelse med nye driftsrutiner også har tatt i bruk den norske softwaren Neptune som jobber mot SAP.

– Den ligger over som et brukergrensesnitt og bidrar til at vi har fått en langt bedre rytme og bedre rutiner på lageret, sier han.

For å utnytte tomten maksimalt ble lageret utvidet i flere retninger og fremstår nå med en noe uvanlig triangelform. De tre opprinnelige blokkene med mobile reoler har fått en ny både på venstre og høyre side og i tillegg er det blitt satt opp ytterligere tre på skrå foran til høyre. Totalt er det 30.000 pallplasser i de åtte mobile reolene, som ifølge LIS er et av Nord-Europas største anlegg av sitt slag.

Gjennomløpsreolen spiller en helt sentral rolle for å få en best mulig vareflyt. Den har åtte løp med plass til elleve paller i dybden og tre i høyden som peker utover mot varetoget og rampene. Her samles alle pallene til den enkelte kunde. Foto: Henning Ivarson

Gjennomløpsreol viktig for vareflyten

Alle ansatte på både Jordanlageret og på Bentse fikk jobbtilbud på Ski, men ikke alle valgte å følge med over. I dag opereres lageret av ca. 25 personer og ifølge Syversen trives alle godt i de lyse og moderne lokalene.

Han er godt fornøyd med driftsformen de er kommet frem til.

– Gjennom SAP lemper vi ut ordre som sprer seg ut i de forskjellige lagerseksjonene basert på FIFO. De mobile reolene kan fjernbetjenes fra truckene slik at man slipper å vente på at reolgangen åpnes og sikkerheten ivaretas av fotoceller som detekterer både trucker og personer, forteller Syversen.

Via Neptune får truckførerne opplysninger om hvilken pall som skal hentes og systemet er bygget opp slik at når de eksempelvis har lagt inn åtte ordre til plukking så kjører de alle ordrene i en reolgang før de går over til den neste.

– Det betyr altså at vi får ut ordre til åtte kunder fra åtte ulike seksjoner på en gang. Det kunne fort ha blitt en stor utfordring å få sortert dette og derfor har vi fått installert en gjennomløpsreol som spiller en helt sentral rolle for å få en best mulig vareflyt, sier Syversen.

Gjennomløpsreolen har åtte løp med plass til elleve paller i dybden og tre i høyden som peker utover mot varetorget og rampene. Her samles alle pallene til den enkelte kunde.

– Skyvemasttruckene er utstyrt med både strekkodeleser og en liten skriver, og når de skyter på lokasjon inne i de mobile reolene skrives det ut en etikett med data fra SAP om både hvilken kunde det er snakk om og i hvilket spor i gjennomløpsreolen den skal plasseres i. Hvorvidt den blir plassert i høyde én, to eller tre er avhengig av om pallen tåler å ha en pall oppå seg eller ikke.

– Er det Neptune eller truckfører som tar det valget?

– Det bestemmer truckføreren. Selv om denne funksjonen sikkert kunne ha vært bygget inn i Neptune er jeg sikker på at deres erfaring er bedre enn noe annet.

Avhengige av at bilene kommer til avtalt tid

Men pallene blir ikke stående lenge i gjennomløpsreolen. Relativt raskt blir to og to hentet ut for

deretter å bli stablet opp ut mot rampe og stå klare til grossistbilene kommer.

– Betyr det at du gjerne hadde sett at gjennomløpsreolen var enda større?

– Opprinnelig hadde vi bare planlagt at den skulle være i dagens tre høyder, men underveis foreslo LIS at vi burde ha stiger som gikk helt opp i taket slik at vi har muligheten til en enkel utvidelse. Det rådet fulgte vi, men personlig er jeg mer engstelig for at den største flaskehalsen kan komme foran gjennomløpsreolen. Her blir gulvet fort fullt, og hvis ikke bilene dukker opp når de skal stopper det litt opp fordi vi ikke har noe sted å sette varene.

Syversen forteller at de allerede har vært i dialog med transportørene om dette og at de må komme på avtalt tidspunkt.

– Problemet for oss er at ingen vil være her klokken syv om morgenen og stå i kø inn til byen, legger han til.

– Slikt sett var det kanskje enklere da lagrene lå i byen, kommenterer vi. – Flyttingen ut hit genererer vel en del ekstra kjøring for enkelte i hvert fall?

– Jo, det kan du si. Men mitt hovedinntrykk er likevel at både transportørene og kundene våre nå setter mer pris på at de nå bare behøver å kjøre til ett lager for å hente i stedet for tre.

Litt konvensjonelt plukk

I all hovedsak håndterer Syversen og hans medarbeidere helpall, men noe konvensjonelt plukk er det også. Det skjer helt til venstre i bygget hvor det plukkes fra to nivåer og med buffer i tredje.

– Her har vi plass til ca. 560 artikler hvor det plukkes til både mindre kunder og ikke minst av varer det går lite av. Det er ikke så mange som kjøper en hel pall med tanntråd, for så si det slik, sier Syversen med et stort smil.

Over dette plukkområdet er det en mesanin som i utgangspunktet er tiltenkt prepack. Foreløpig håndteres varene opp og ned med truck via en palleport som LIS har installert for oss, men på sikt vil det bli montert en palleheis for det er betydelige mengder displayartikler som håndteres.

I det samme området er det også satt opp en svært kompakt pushbackreol med fire paller i dybden og i alt 512 pallplasser som benyttes til å lagre emballasje til fabrikken.

To truckleverandører

Fra tidligere var det fire skyvemasttrucker på lageret. Syversen forteller at de må ha en til hver seksjon i tillegg til en ekstra, og vil derfor ende opp med ni.

– Da jeg begynte her var det bare Jungheinrich, men etter hvert har det også blitt flere fra BT. I tillegg til skyvemasttruckene har vi også en del sittestablere og noen sniler. Vi har ennå ikke bestemt oss for nye plukktrucker og benytter foreløpig noen gamle som ble med over fra Bentse, sier Syversen, som var lokal representant for Lilleborg da Orkla for ikke lenge siden gjennomførte et stort sentralt truckprosjekt som for øvrig endte opp med å inngå rammeavtaler med både Jungheinrich og BT-leverandøren Toyota Material Handling Norway.

Tenkte ut løsningen selv

Som nevnt har lageret en litt utradisjonell layout og Syversen innrømmer at de hadde en utfordring med å finne frem til en best mulig rasjonell intern flyt.

– Og hvem tenkte frem løsningen da?

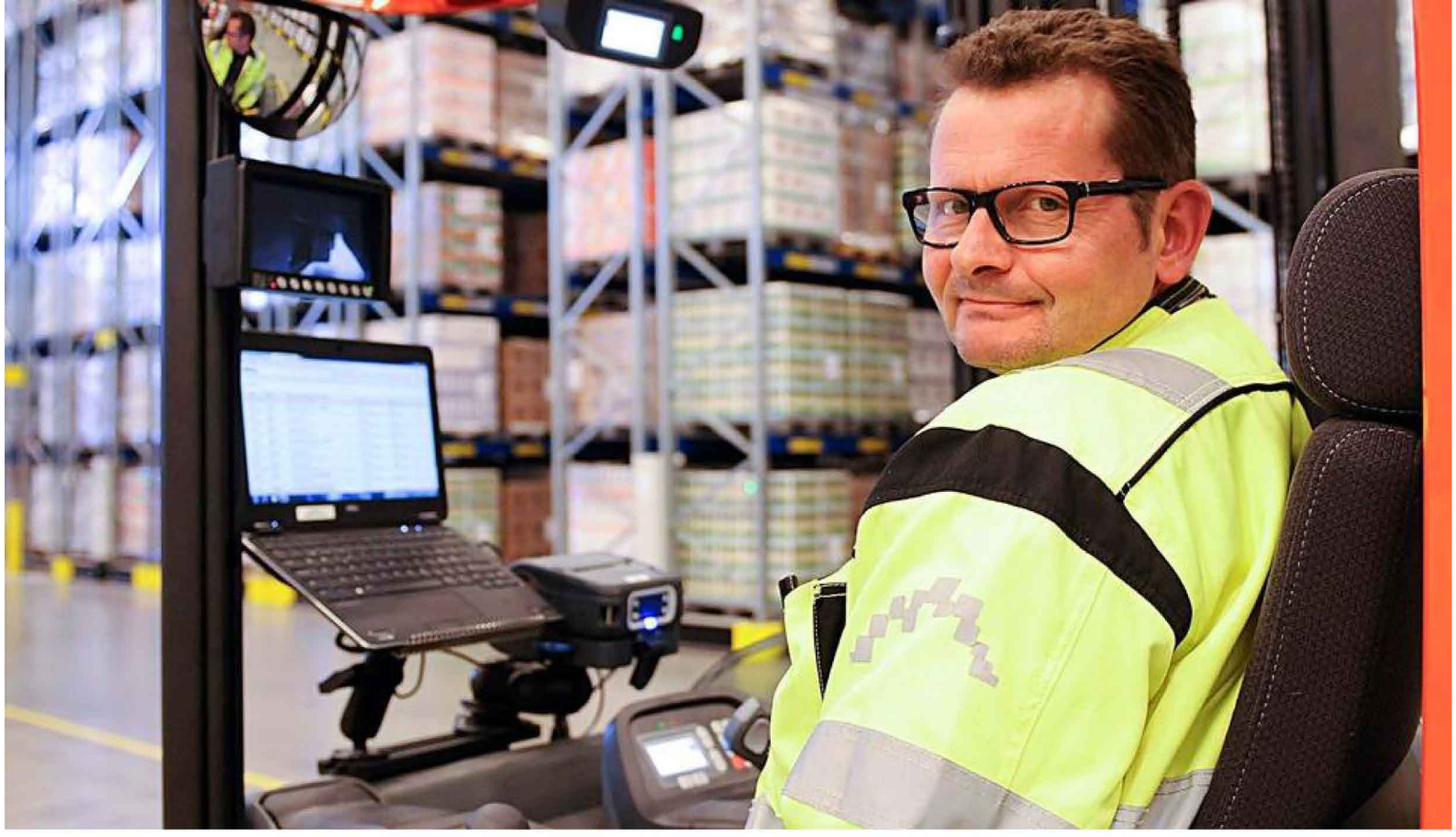
– Det var en intern prosjektgruppe, bestående av representanter for ledelsen og de ansatte, som kom frem til de ulike løsningene.

– Men hva med dere da?, spør vi Larvoll. – LIS er da ikke akkurat kjent for å være en passiv leverandør?

– Nei, det er vi da heller ikke. Men når det gjelder den interne flytlogistikken så er det Lilleborg som ene og alene har kommet frem til løsningen. Vi oppfatter Lilleborg som svært profesjonelle og som tenkte ut løsninger før bygget var oppe, og i den prosessen fikk vi rik anledning til å komme med innspill for å få en best mulig utnyttelse.

– For det er det ikke alle kunder som tillater dere?

– Nei, dessverre er det ikke det. Slik jeg ser det har Lilleborg oppnådd en svært effektiv vareflyt samtidig med at gulvplassen er utnyttet optimalt, avslutter Steffen Larvoll.



Via Neptune får truckfører Trond Kvitnes vite hvilken pall som skal hentes neste gang. Lilleborg har valgt å benytte ordinære laptop-er som er langt rimeligere enn truck-pc. Foto: Henning Ivarson

Del på Twitter 0

Del på Facebook 0