

## Direktlinjer avgör regionens framtid

Den 8 november hölls ett välbesökt frukostseminarium på WSP, som lyfte godsnaven Göteborgs hamn och Landvetters betydelse för regionen och landet. Och att internationella direktlinjer är avgörande för konkurrenskraften var de flesta överens om.

Göteborgs hamn och Göteborg Landvetter Airport är regionens två viktigaste logistiknav. Nära 90 procent av all import och export går via sjöfrakt och 35 procent av värdet på världshandeln sker med flygfrakt. Detta lyftes vid ett frukostseminarium hos WSP den 8 november.

Seminarieret inleddes av Mona Pettersson, sektorchef på WSP Analys & Strategi, som tittat på godsnavens samhällsekonomiska betydelse på uppdrag av BRG, Göteborgs hamn och Swedavia.

Hon visade både historiska volymsiffror (2007–2015) och möjliga framtidsscenarioer för flygplatsen och hamnen.

– Flygplatsen och hamnen är viktiga noder bägge två, sa Mona Pettersson.

Mellan 2007 och 2015 minskade mängden gods via Landvetter med 40 procent, och även hamnen har tappat godsvolymer de senaste åren, eftersom alltmer av godset från regionen truckas till större flygplatser.



– Tillgång till pålitliga, internationella transporter är helt avgörande. Har vi inte det så etablerar sig näringslivet någon annanstans, sa Mona Pettersson.



Johan Woxenius, Handelshögskolan, Stefan Gustafsson, Västsvenska Handelskammaren, Magnus Kårestedt, Göteborgs Hamn, Charlotte Ljunggren, Swedavia, Patrik Andersson, BRG och Gustaf Sundqvist, DB Schenker, deltog i debatten.

### Tre möjliga scenarier

WSP har tagit fram tre möjliga framtidsscenarioer för Västsveriges näringsliv och dess påverkan på hamnen och Landvetter år 2015–2040.

I högscenariet, där Västsveriges näringsliv går på högvarv, spås hamnen ha en årlig volymökning på 4,9 % och en total volymökning med 203 % till 2040. Även basprognosen (Trafikverkets prognos) och lågscenarie-prognosen, där regionen tappar mark och förlorar konkurrenskraft gav, om än betydligt mindre, volymökningar i både hamnen och för godshanteringen på Landvetter.

– Vi kommer att ha befolkningstillväxt, att volymerna inte skulle växa alls anses otänkbara. Men om man ska kunna säga att vi gjort ett gott jobb så ska vi väl försöka nå högscenarieprognosen, tyckte Mona Pettersson.

Analysen visar inga operativa synergier mellan hamnen och flygplatsen.

– Men båda moderna har stor betydelse för Västsverige och för hela landet. Den centrala frågan är: Vad gör vi för att nå ett högscenario – och för att undvika ett lågscenario?

### Kräver direktlinjer

Att få till internationella direktlinjer, både via sjö och flyg lyftes fram som en nyckelfråga för regionen.

– Näringslivet behöver effektiva volymtransporter med sjö och flyg för tidskritiskt gods och möjlighet att flyga in specialistkompetens och kunder. Missar vi de internationella linjerna så missar vi i konkurrenskraft, sa Mona Pettersson.

Hon fick medhåll av flera paneldeltagare under den efterföljande debatten som leddes av Stefan Gustafsson, Västsvenska Handelskammaren och där toppar från Göteborgs Hamn, Swedavia, BRG, Göteborgs universitet och DB Schenker deltog.

Landvetters flygplatsdirektör Charlotte Ljunggren betonade att affärsmodellen för flyggods förändrats de senaste åren.

– Idag bygger flygtrafiken på en kombination av passagerartrafik och sk bellyfreight, inte på godsplan som förr. Vi måste få både mer gods och fler resenärer för att få till en interkontinental flyglinje hit.



– Vi ska konkurrera med Köpenhamn om direktlinjerna, inte med Arlanda, sa Charlotte Ljunggren.

### Slåss mot Köpenhamn

En dialog med flygbolagen finns om direktlinjer till Asien och Nordamerika, men än så länge har ingen sett ekonomisk bäring i en direktlinje till Göteborg. Främsta konkurrenten är Köpenhamn, → inte Arlanda, betonade Charlotte Ljunggren.

– Mycket av flyggodset från regionen truckas till Köpenhamn, de har 25 miljoner resenärer och vi har sju. Vi har inte hittat unikteten för Landvetter när det gäller godset än, men troligen är det expressfrakt vi ska satsa på.

Även BRGs vd Patik Andersson lyfte betydelsen av direktlinjer.

– Många av storföretagen i regionen är internationellt ägda. Upplever de att tillgängligheten inte finns så växer frågan om de ska finnas kvar här. Exportindustrin i den här regionen bär Sverige just nu. Om vi inte investerar i Landvetter så har Sverige problem.

Magnus Kårestedt betonade också vikten av en farledsfördjupning.

– Farledsfördjupningen är den största utmaningen vi har. Idag klarar vi bara att ta emot de största fartygen halvlastade, det är en begränsning vi måste få bort.

Att farledsfördjupningen inte var prioriterad i regeringens senaste infrastrukturplan var en besvikelse.

– Vi hoppas att den finns i nästa plan som släpps i februari. Det är den infrastuktursatsning som har överlägset störst samhällsekonomisk nytta.



Göteborg ska vara en förebild inom hållbar logistikutveckling, skriver LTS vd John Wedel.

## Förebilder är viktigt!

**I**HELGEN VAR JAG I LONDON för att gå på min dotters graduation. Hon har tagit examen på Westminster University och arbetar nu i London inom logistikområdet. Vilket sammanträffande tänker någon. Jag har aldrig drivit på henne att arbeta med logistik, men genom att vara entusiastisk och verkligen tycka om området, så har man väl bidragit till yrkesvalet. Otaliga middagskonversationer hemma hos oss har handlat om möjligheter och utmaningar i branschen. Spännande diskussioner.

En av mina förebilder är professor i logistik och det är väl ingen tillfällighet att hans två barn båda arbetar inom området. Eftersom logistiken är så viktig för att samhälle och näringsliv skall fungera, så känner man att man är i händelsernas centrum och det påverkar säkert känslan av att området är viktigt och roligt.

När man arbetar med logistik, så innebär det att man ofta kommer att stå i centrum för dis-

kussioner och debatter. Alla jag träffar är nyfikna, undrande och har åsikter om lastbilar, tåg, varudistribution och inte minst infrastruktur. Att vara öppen, påläst och intresserad gör att man kan bidra på ett bra sätt i dessa diskussioner. Hur många gånger har man inte pratat med vänner och bekanta om höghastighetsjärnväg, självkörande bilar, hamnkonflikter och bristande järnvägsunderhåll. Och nu när det börjar hända så väldigt mycket spännande, då är det fantastiskt att få vara med.

På samma sätt tänker vi i Göteborg. Vi vill vara en internationell förebild inom hållbar logistikutveckling. Här skall köras självkörande bilar, små elektriska distributionsfordon och helelektriska bussar. Det är bara några av alla de saker där Göteborg föregår med gott exempel. Sedan har vi andra intressanta exempel i Sverige som exv försöken med elvägar och ny stadsdistribution. Det finns bara en negativ sak med de självkörande bilarna och det är att jag inte blev utvald som testpilot. Hade älskat att få vara med i fronten av utvecklingen.

Det händer så mycket spännande att det nästan känns överkligt. Uppkopplade system, blockkedjor, elektrifiering, e-handeln, serviceifiering och utvecklingen av nya samhällsstrukturer baserade på IT. Och allt detta kommer i allra högsta grad att påverka varuflödena och därmed alla människor. Här är forskningen helt avgörande för utvecklingen och det är här LTS kommer in. Vi vill vara en förebild för andra organisationer som stöder forskning och utveckling av högre utbildning. Lyckas vi med det, om än bara med en del, så har vi ändå gjort något positivt för framtiden.

*John Wedel*

e-post: john.wedel@businessregion.se

**LOGISTIK  
TRANSPORT  
STIFTELSEN** **LTS**

**LTS rapport utges av**

Logistik och Transport Stiftelsen  
LTS  
Box 11119  
404 23 Göteborg  
Telefon reception: 031-61 24 02

VD John Wedel

Telefon 031-367 61 21

[www.logistikstiftelsen.se](http://www.logistikstiftelsen.se)

Kontakta LTS om ni vill göra eftertryck

Om ej annat anges är artiklar skrivna och

foton tagna av Hilda Hultén,

hh@intelligentlogistik.se

Grafisk form: Michael Wall

Tryckt på Hyltetryck

# Göteborgsregionen först ut för självkörande lastbilar

Redan 2020 kan 200 självkörande ellastbilar gå i skytteltrafik mellan Helsingborg och Göteborg för Lidl, som satsar hårt på att vara Sveriges mest hållbara dagligvarukedja. Bakom tekniken ligger Volvo-sprungne entreprenören Robert Falck med start-up-företaget Einride.

TEXT OCH FOTO KLARA ERIKSSON

Lidl satsar hårt på sitt hållbarhetsarbete: 2016 övergick livsmedelskedjan till att driva sina fordon med enbart biobränslen, vilket lett till en minskad klimatpåverkan med 25 procent från transporterarna. Nyligen blev det också känt att Lidl blir hemmahamn för Einrides T-podar, som till en början kommer att användas internt i Halmstad – men snart även på sträckan Helsingborg–Göteborg, där Lidl planerar för 200 poddar i skytteltrafik till och med 2020.

– Det kommer att minska koldioxidutsläppen med motsvarande 400 000 enkelresor med personbil per år, säger Robert Falck, vd Einride, som är nöjd med samarbetet.

– Att driva förändring innebär inte att bara prata utan även att genomföra, jag beundrar människor som vågar göra skillnad

## Stort intresse internationellt

Einrides T-pod är en förarlös ellastbil av återvunnen plast med litiumjon-batterier. Den kommer att väga 12 ton, 20 med last. Tanken är att en person ska kunna kontrollera 4–5 fjärrstyrda T-poddar, som var och en har en räckvidd på 200 km. Genom att poddarna saknar förare spelar det ingen roll att de behöver stå och ladda till och från, logistiken blir effektiv ändå.

– I och med att de är självstyrande blir det mer likt transportsystemet på en fabrik, säger Robert Falck.

Einrides T-pod var ett av dragplästren på mässan Logistik & Transport 7–8 november i



– Det finns många fördelar med nattleveranser, dels slipper vi trafik och kan köra på utan att fastna i köer. För butikernas del är det jättebra – varorna står där på morgonen när de kommer, säger Simon Jensen.



Emelie Hansson, hållbarhetschef, Lidl, Simon Jensen, strategisk projektledare, Lidl och Robert Falck, vd Einride, framför den nya T-poden som snart trafikerar de västsvenska vägarna.

Göteborg och i januari nästa år kommer T-poden att visas upp i Washington DC.

– Intresset internationellt har varit jättestort, mycket större än från svenskt håll, säger Robert Falck, som är utbildad vid Chalmers och bland annat har en bakgrund som produktionschef på Volvo Trucks.

## Halmstad först ut

Einride och Lidl kommer i pilotprojektet, som inleds redan hösten 2018, att använda T-podarna mellan Lidls centrallager i Halmstad och en butik i närheten, och har därför påbörjat en tillståndprocess hos Transportstyrelsen för att få framföra fordonet ”två högersvängar och två korsningar och en rondell”.

– Vi kommer inte att söka ett generellt tillstånd utan bara för den här sträckan, säger Robert Falck.

Simon Jensen, projektledare inom logistik hos Lidl, ser många fördelar med projektet.

– Miljönyttan är självklart stor, avsaknaden av buller är en annan nytta. Utan buller finns möjligheten att kunna leverera på nätterna vilket gör att vi slipper tid i köer, något som ökar miljönyttan ytterligare. Allt sammantaget blir T-poden mer kostnadseffektiv, säger Simon Jensen.

## Logistiken först

Lidl har jobbat länge med nattleveranser och har redan en elhybrid-lastbil som levererar nattetid till tre butiker Stockholms innerstad, vilket skulle vara omöjligt annars, på grund av bullerreglerna.

– Det finns många fördelar med nattleveranser, dels slipper vi trafik och kan köra på utan att

fastna i köer. För butikernas del är det jättebra – varorna står där på morgonen när de kommer.

Lidl bygger sina butiker för att varorna ska

»Att driva förändring innebär inte att bara prata utan även att genomföra, jag beundrar människor som vågar göra skillnad«

kunna levereras på natten, och Simon Jensen menar att företaget har stora möjligheter att skapa en effektiv logistik.

– Vi har större möjlighet än många andra att optimera flöden eftersom vi äger hela kedjan.

Man jobbar till exempel med att öka fyllnadsgraden i lastbilarna, och möjligheten att låta logistiska överväganden gå före är det som gör det möjligt, menar Jensen.

– Vi kan till exempel plocka non food-varor en vecka innan och sedan välja att plotta ut dem när vi har ledig plats i bilen, säger Simon Jensen.

### Fakta T-pod

**Lastkapacitet:** 15 standard-lastpallar (0,8 x 1,2 meter)

**Vikt vid full last:** 20 ton

**Längd:** cirka 7 meter

**Batterikapacitet:** 200 kWh

**Räckvidd:** 200 kilometer



När feederfartyget M/V Anina anlöpte Uddevalla i maj var det första gången på flera år som hamnen lossade ett containerfartyg.

## Containerhantering växer i Uddevalla

**Allt mer av godset som hanteras i Uddevalla hamn flyttas över från bulktransporter till container. I våras startade en direktlinje på sjö till Rotterdam, med avgång varje vecka.**

I Uddevalla hamn görs alltmer förädling av logistiken. Terminalens verksamhet växer och i somras fick den tolv år gamla, fasta tågpendeln med containergods till Göteborgs hamn sällskap av en direktlinje med ett feederfartyg till oceanhamnen

*»Traditionella bulkvaror som papper, trä- och stålprodukter letar sig in i containers tidigare i kedjan«*

i Rotterdam. Fartyget avgår varje vecka och i lasten ligger regionalt tillverkade industriprodukter i containers med destination världen, som ofta stuffats i hamnterminalen i Uddevalla.

– Vi ser att kunderna efterfrågar allt mer förädling. Traditionella bulkvaror som papper, trä- och stålprodukter letar sig in i containers tidigare i kedjan, vilket är väldigt positivt för oss säger Ulf Stenberg, vd på Uddevalla hamn.

### Intermodal nod

Hamnen fungerar som en transportnod mellan bil, båt och tåg. Varje dag går tågpendeln mellan hamnarna i Uddevalla och Göteborg med Green

Cargo som tågoperatör. Landterminalens verksamhet bara växer, med industriprodukter som bas. Terminalen hjälper kunder med lagring, stuffing, strippning och transport med pendel, bil eller båt. Idag hanterar terminalen cirka 100 000 ton och 4 000 TEU per år.

– Våra kunder har fattat att de ofta tjänar på att låta mer av det egna godset gå i container till sina kunder, det ger ett jämnare flöde och mottagaren slipper hantera och lagerhålla så mycket gods på en gång, säger Ulf Stenberg.

Även finskt tullgods med destination Norge skeppas in i terminalen, vilket ger kunderna lägre kapitalbindning och möjlighet att leverera på avrop – just in time.

En viktig orsak till ökningen av containerhanteringen är CMA CGMs depå i Uddevalla som startades förra vintern. Det första feederanlöpnet i hamnen kom i maj med rederierna COSCO/China Shipping/Yang Ming och båten M/V Anina. Det var första gången på flera år som ett containerfartyg lossades i Uddevalla, och lossningen av de 344 containrarna gick över förväntan.

Den nuvarande veckotrafiken är igång i fast trafik sedan i somras med feederfartyget Ice Runner. Ansvarig för linjen är shipping-agenten Global Freight Solutions.



– Kunderna efterfrågar allt mer förädling, säger Ulf Stenberg, vd för Uddevalla hamn, som ser växande volymer och en övergång från bulk till container.

# Automation lyfter SKFs produktion

I Göteborg satsar SKF 190 miljoner kronor på en ny, helautomatiserad, produktionsprocess för rullager, där hela värdekedjan från inflöde till leverans är digitalt sammankopplad. Det är också den första automatiska monteringsprocessen för rullager i världen.

I april fick SKFs fabrik i Göteborg en helt ny, helautomatiserad och digitaliserad produktionslina för montering av rullager till tung industri.

– Detta innebär helt nya möjligheter för oss att korta ledtiderna, öka flexibiliteten och effektivisera produktionen, säger Sten Karlsson, projektledare för den nya produktionsenheten på SKF.

Slutmonteringen av rullagren görs numera av robotar och även den mobila infrastrukturen har integrerats med tillverkningsprocessen för att öka effektiviteten ytterligare. Bland annat har man bytt manuella truckar mot självkörande AGVer (automated guided vehicles).

– Truckarna kommunicerar med produktionscellerna och får information om vad som ska köras var, och när.

Automatiseringen har gett ökad produktivitet, så att enheten kunnat gå från fyra parallella flöden till två. Antalet anställda i produktionen har minskat från 130 till 30 personer.

Att slutmonteringen görs av robotar minskar enligt Sten Karlsson också risken för skador i de känsliga rullagren.

– Ojämheter på bara några tusendels millimeter kan få ett rullager att haverera, så nu får vi ut ännu bättre kvalitet ut från fabriken.



Foto: SKF

Innerring till rullager på väg i produktionslinan.

SKF har satsat 190 miljoner på automationen, som gör Göteborgsfabriken och SKF först i världen med automatisk montering av rullager. Liknande satsningar kommer att göras i bl.a. Schweinfurt i Tyskland, Nilai i Malaysia, och Flometry Branch i USA.

– Det är glädjande att SKFs ledning väljer att satsa i just Göteborg, här finns ett stort produktionskunnande och kompetensen är hög. Den produktionsprocess och erfarenhet vi bygger upp här kommer att bli modell för hur vi ska sprida

tekniken i våra andra produktionsenheter i världen, säger Gösta Andersson, presschef för SKF Sverige.

## Skapar spårbarhet

Med hjälp av digital teknik har också hela värdekedjan kopplats samman i produktionsprocessen, från inflödet av komponenter till leverans av lager till slutanvändare. Vid varje produktionscell fylls produkten på med data med hjälp av en RFID-tagg, och varje produkt lasermärks för att skapa spårbarhet.

– Genom att koppla samman hela värdekedjan ökar vi förutsättningarna för att ha full koll på flödet i realtid och kan leverera till exakt den tid som kunder vill ha lagret. Vi kan dessutom visuellt följa upp avvikelser och se trender vilket underlättar prioritering av resurser, säger Gösta Andersson.

I fabriksenheten i Göteborg tillverkas över en miljon lager årligen, varav merparten går på export. Produkterna används i tung industri som gruvor, stålverk, pappersmaskiner, vindturbiner, axelboxar i tåg, fläktar och pumpar.

## Fakta SKF

SKF är en av världens största leverantörer av rullningslager, tätningar, mekatronik, service och smörjsystem, med 115 tillverkningsenheter i 24 länder. Bolaget har sitt huvudsäte i Gamlestaden i Göteborg men är i högsta grad en global koncern med kontor i över 130 länder, nära 45 000 anställda och 17 000 återförsäljare världen över. Försäljningen 2016 uppgick till 72,8 miljarder kronor.



Foto: Kwok-Keung Cheng, SKF

Sedan april i år sköter robotar slutmonteringen av rullager i SKFs fabrik i Göteborg. Det är den första automatiska monteringen av rullager i världen.

# Hemtex lockas hem

**Hemtex byter logistikpartner och flyttar lagret från Jönköping "hem" till Borås nästa höst. Logistikerna ska skötas av lokala TPL-förmågan Speed Logistics, som vågar satsa framåt, både med storbygge i Viared och med automation i sitt Göteborgslager.**

Västsvenska Speed Groups tredjepartslogistikbolag Speed Logistics expanderar på hemorten Borås och skaffar ett nytt, 38 000 kvm stort lager i Viared utanför Borås. Fastigheten byggs i den nya delen av industriområdet Viared med bra skyltläge mot riksväg 40 och ägs av NREPs logistikbolag Logicens. Bygget ska dra igång innan årsskiftet och vara klart för inflytt den 1 augusti 2018.

– Vi har haft väldigt stark tillväxt inom tredjepartslogistik och behövde få något nytt på plats. Vi har i princip redan fyllt lokalerna med volymer från kunder inom både industri och detaljhandel, sa Speed Logistics vd Peter Nilsson när bygget tillkännagavs under Logistik & Transportmässan i Göteborg i november.

Speed Logistics hyr redan idag lokaler av Logicens och bolagets vd Matthias Kettelhoit är nöjd med affären.

– Det är jättekul, vi växer inom logistik och har flera utvecklingsprojekt på gång i både Sverige, Norge och Danmark. Det kommer att bli ännu mer framöver, lovar han.

## Hemtex första hyresgästen

Första hyresgästen blir textilkedjan Hemtex, som kommer att ta upp ungefär 20 procent ytan i lagret. Hemtex som grundades 1973 och har sitt huvudsäte i textilmeckat Borås flyttar därmed "hem" sin logistik från Aditro Logistics i Jönköping som varit bolagets TPL-partner sedan 2011.



Foto: Hemtex

*Hemtex, som satsat hårt på att profilera om sina butiker de senaste åren och växer starkt inom e-handel flyttar sin logistik från Jönköping till Borås nästa höst.*

Dessförinnan hade Hemtex logistiken utlagd på Schenker Logistics.

– Speed som ny lagerpartner ger oss möjlighet att växa och effektivisera våra logistikflöden på lager, e-handel och i butik. Vi känner oss trygga, kommenterar Hemtex logistikchef Ann Bernlert.

Totalt kommer Hemtex logistikverksamhet sysselsätta ett 40-tal personer i Viared, och logistiken får även ett lite nytt upplägg för att få effektivare logistikflöden både till butikerna och den kraftigt växande e-handeln. –>

Affären med Hemtex AB stärker Speed Groups position på marknaden och stärker Borås position som del av Sveriges bästa logistikläge – Göteborgsregionen.

## Satsar på automation

I mitten av november invigde Speed Logistics en ny robotanläggning från norska Autostore i det befintliga lagret i Göteborgs hamn, i samarbete med nya kunden Luna AB som lägger ut sin logistik på Speed. Det är den näst största Autostore-installationen i Norden och den första någonsin hos en tredjepartslogistik, så satsningen kan tyckas modig.

– Det är ett genombrott som stärker vår konkurrenskraft och visar att vi ligger i framkant i branschen inom nya affärlösningar.

För att ratta anläggningen har Speed rekryterat Nicklas Wall som ny affärsområdeschef för Speed Logistics anläggning i Göteborg. Han har bland annat varit med och byggt upp en liknande Autostore-installation i Varner Gruppens nya jättelager i Vänersborg, där han tidigare var lagerchef.

Speed Group omsätter omkring 600 miljoner SEK och har ca 1 000 anställda. Sedan 2015 majoritetsägs bolaget av det investeringsbolaget Ratos.



*Mattias Kettelhoit, vd på NREP Logicens och Peter Nilsson, vd på Speed Logistics ska bygga ett nytt storlager i Viared tillsammans.*

## Förstärkt engagemang

Viktiga uppgifter för LTS är att stärka forskningen och utbildningen rörande logistik och transporter för att förbättra det svenska näringslivets konkurrenskraft. Några organisationer har valt att stödja detta lite extra genom ett så kallat utökad engagemang i Stiftelsen:

AB Volvo  
Stena AB  
Stena Line Freight  
Stora Enso Logistics AB  
Swedavia  
Trafikverket  
Västra Götalandsregionen

# Godset tar tåget till AC Floby

**Volvoägda bildelstillverkaren AC Floby håller på att flytta över stora delar av sina inkommande godsflöden från lastbil till tåg, med en ny tågpendel från Europa till Falköping.**

**– Lösningen ger lite längre ledtider, men bättre kostnadseffektivitet och mindre miljöpåverkan, berättar Morgan Svensson, supply chain manager på AC Floby.**

Från att transportera in allt till det ca 7 000 kvm stora lagret i Floby ska stora delar av godset istället transporteras in med en tågpendel från södra Tyskland till den nya terminalen på Brogårdet utanför Falköping.

– Vi tittar framförallt på det gods som idag går i fulla trailers från våra leverantörer på kontinenten, berättar Morgan Svensson.

– Vi kommer att ta in godset till terminal i Tyskland och lasta om från trailer till tågvagnar. Sedan kommer fler vagnar att kopplas på tåget under färden mot Falköping.

## Flyttar delar av lagret

Det är alltså den 9 000 kvm stora, nya terminal som Logistic Contractor bygger åt kommunägda Fastighets AB Mösseberg på Brogårdet i Falköping, som snart kommer att fyllas med tågvagnar från södra Tyskland, via en nybyggd tåganslutning från Dryport Skaraborg som kommunen investerat 5,6 miljoner kronor i. Omkring 4 000 kvm av ytorna i terminalen, som driftas av TBN Åkeri AB, kommer att användas till AC Flobys verksamhet.

– Delar av den lageryta vi har i Floby behöver frigöras för produktionen, så vi flyttar en del av lagerhållningen till Falköping, berättar Morgan Svensson.

Tillträde till terminalbyggnaden är utlovad till februari nästa år.

– Vi har redan dragit igång pendeln i liten skala under november för att testa upplägget.

Totalt ska omkring 60 procent av AC Flobys inboundvolymerna hanteras i tåglösningen. De sista 20 kilometrarna från Falköping till Floby kommer att köras med lastbil.

– Planen är att avropa leveranser från Falköping till vårt närlager i takt med att materialet behövs i produktionen.

## Kunder i hela världen

Ledtiderna blir något längre med tåg än med lastbil, men det vägs upp av minskad miljöpåverkan och bättre kostnadseffektivitet.

– Vi har ganska många produkter som inte är riktigt så tidskritiska. Vi har vägt ledtiderna mot den vinst vi gör för miljön och vår kostnadseffektivitet och kommit fram till det här beslutet.

Tåglösningen till Falköping skapar också bra förutsättningar för en effektiv logistik.



Foto: AC Floby

*Volvo-ägda AC Floby tillverkar bromsskivor, hjulnav och vevstakar åt bilindustrin. Med två miljarder i omsättning och 500 anställda är företaget en av kommunens största arbetsgivare.*

– Det är jätteroligt att vi kan göra den här satsningen. Nu gäller det att vi samarbetar i hela kedjan, med våra leverantörer, transportörer, tågoperatörer och terminalen, så att vi lyckas få till en stabil och pålitlig lösning för oss att transportera gods.

AC Floby tillverkar bromsskivor, hjulnav och vevstakar åt bilindustrin. Leverantörerna finns främst i Europa men kunderna finns i hela världen.

– Vi levererar till bilindustrin globalt, med stora kunder i bland annat Belgien, Frankrike, USA och Kina. Men outbound-flödena styrs främst av våra kunder.

Volvos personbilstillverkning är en viktig kund, både i Ghent och Torslanda och att Göteborgs hamn bara ligger 1,5 timmes körväg bort är en styrka.

AC Floby är ett helägt dotterbolag till Volvo Personvagnar, men levererar delar till flera bilmärken. Med två miljarder kronor i årsomsättning och omkring 500 anställda är bolaget också en av Falköpings kommuns största privata arbetsgivare.



Foto: AC Floby

*– Det är jätteroligt att vi kan göra den här satsningen, nu gäller det att vi lyckas få till en stabil och pålitlig lösning för oss att transportera gods, säger Morgan Svensson.*

# Logistik och Transport Stiftelsen LTS

Logistik och Transportstiftelsen är en samarbetsorganisation som verkat under mer än 30 år. Vi har ett stort antal intressenter bestående av industri-, handels- och transportföretag samt regioner, kommuner och organisationer med anknytning till logistik, transport och infrastruktur.

LTS verkar för en systematisk utbyggnad av den vetenskapliga forskningen och närliggande tillämpnings- och demonstrationsprojekt rörande logistik och transport för att tillgodose näringslivets och samhällets långsiktiga kunskaps- och innovationsbehov och därmed stärka deras konkurrenskraft. För att stödja forskningen arbetar LTS samtidigt för att utbildningsbehovet inom området kontinuerligt tillgodoses genom utbildningsriktningar på alla nivåer. Stiftelsen

driver också en informationsverksamhet för att tydliggöra ovanstående aktiviteter.

Stiftelsen har medverkat till att utveckla Chalmers och Handelshögskolan vid Göteborgs Universitet som ett internationellt logistikforskningscentrum i samarbete med andra svenska och internationella forskningsinstitutioner.

## Bland senare års satsningar finns:

- Professur i transportekonomi, HGU
- Utveckling och förutsättningar för Göteborgsregionen som Logistic Hub Scandinavia, CTH/HGU
- Fordonsanvändning i transportsystemet för hållbar logistik, CTH
- Hållbara godstransporter i stadsmiljö, CTH

- Hållbara persontransporter i stadsmiljö, CTH
- Färdplan för införande av IKT för godstransporter, CTH
- Hållbara strategier för Lönsamhet i logistikkedjan, CTH
- Kvalitetsförstärkning Logistikprogrammet, HGU
- Förstudie Direkta sjöfartsskyttlar – CTH
- Elektroniska dokument i sjöfarten – HGU
- Energilogistik, CTH
- REACH – Accesshantering i realtid, CTH
- Logistiska affärsmodeller, CTH
- Spårbarhet för ökad leveranssäkerhet vid flygfrakt, CTH
- Fullfinansiering av doktorand på Handelshögskolan, HGU

## Logistik och Transport Stiftelsen LTS intressenter med en förstärkt satsning

AB Volvo  
Stena AB  
Stena Line Freight

Stora Enso Logistics AB  
Västra Götalandsregionen

Swedavia AB  
Trafikverket

## Logistik och Transport Stiftelsen LTS intressenter

ACL Saweden AB  
Alingsås Kommun  
Almi Företagspartner Väst AB  
Borås Stad  
Business Region Göteborg AB  
Castellum AB  
DAGAB Väst AB  
DFDS Seaways  
Falköpings kommun  
Göteborgs Hamn AB  
Göteborg-Landvetter Airport  
Hogia AB  
Hogia Terminal System AB  
Intellitrans

Lindholmen Science Park  
Maersk Sverige AB  
Skanska Fastigheter Göteborg AB  
AB SKF  
SKF Logistics Services AB  
Stena Line  
Stora Enso Logistics AB  
Svenska Mässan  
Volvo Group  
AB Volvo  
Västsvenska Handelskammaren  
Wallhamn AB

### Logistik och Transport Stiftelsen LTS styrelse

Bertil Hastéus, Ordförande  
Mats Boll, Ledamot  
John Wedel, VD

### Logistik och Transport Stiftelsen LTS kansli

John Wedel, VD  
Box 11119  
Besök: Norra Hamngatan 14  
404 23 GÖTEBORG  
Tel: 031-3676121  
Mobil: 070-6013225  
E-post: john.wedel@businessregion.se

Foto: Göteborgs Hamn



På Hisingen vid Göteborgs hamn växer den nya logistikparken fram i snabb takt. Bara i år har NCC, Castellum, Bocksjö och Prologis färdigställt över 117 000 kvm logistiktytor i parken.