

Mot nya horisonter

Efter nära 16 år på posten lämnar Magnus Kårestedt i maj över stafettpippen som vd på Göteborgs hamn till Elvir Dzanic. Nu väntar nya utmaningar, men vad det blir är inte bestämt.

– Jag skulle gärna jobba med förändringsarbete i logistikbranschen, men industrin vore också kul att ge sig på.

AV HILDA HULTÉN

Magnus Kårestedt mönstrade på som vd för Göteborgs Hamn 2003, vid 41 års ålder. Han handplockades från industrin och rörtillverkaren Uponor för sin erfarenhet av förändringsarbete.

– Det var en skräll att någon utifrån sjöfartsbranschen kom in, jag minns förstasidesrubriken på GP: ”Plaströrsgubbe ska ta över hamnen”.

Först följde några intensiva år med effektivisering av hamndriften. Arbetsgrupperna fick komma med förslag, och man fick in massor av bra idéer. Men när det var dags att implementera åtgärds paketet, som innebar en effektivisering med 20 procent, sa Hamnarbetarförbundet blankt nej.

– Det var en väldigt turbulent tid. Alla hamnar måste utvecklas och förändra sig – att ha ett strejckhot mot sig då blir en begränsande faktor.

Outsourcing av terminalerna

Åtgärdsprogrammet drevs igenom till slut och det blev dags för nästa kapitel: Att koppla upp hamnen på det system som finns i resten av världen, där staten äger infrastrukturen och privata operatörer står för driften. Organisationen splittrades upp i flera, självförsörjande bolag. Man tittade också på hur andra hamnbolag i världen gjort. Förebilden blev Baltimore.

– Det fanns två strategier, antingen att vara infrastrukturförhållare eller ta en mer marknadsinriktad roll. Vi bestämde oss för det senare, och där stod Baltimore verkligen ut i sin förmåga att förstå sina kunders affär och aktivt stötta den.

År 2012 slutfördes försäljningen av terminalbolagen, ett lyckat projekt i stort, men där APMTs driftövertag av Skandiahamnen skapat turbulens, med produktionstörningar, volymtapp och faktiska konflikter med Hamnarbetarförbundet.

I början av året växte frågan om konflikträtt är en nationell angelägenhet.

– Det är inte rationellt att man får ta till strejkvapen när det finns ett kollektivavtal, och det är



FOTO: GÖTEBORGS HAMN

Magnus Kårestedt lämnar snart över rodret på Göteborgs hamn till Elvir Dzanic. Vad han själv ska hitta på är inte bestämt.

oerhört skönt att hamnkonflikten i Sverige är löst. Nu kan hamnarna vara en tillförlitlig länk i logistikkedjan, jag tror vi tack vare det kan få se fler industrietableringar till Sverige.

Från operativ till politisk roll

Terminalutförsäljningen innebar att organisationen slimmades från 1 200 till runt 100 anställda. Idag är vd-rollen mindre operativ och handlar mer om att driva hamnens intressen politiskt och sätta Göteborgs hamn på världskartan.

– Det fanns mer puls när vi var ett stuveribolag, men den här rollen är lika kul. Den handlar mycket om att bygga upp landlogistikkoncept, med torrhamnar, tågpendlar och infrastrukturutveckling, och locka hit den konservativa shippingbranschen, Skandinavien är ganska perifert ur ett globalt perspektiv

En styrka är hamnens tågpendelnät med ca 20 tågpendlar, som står för 60 procent av godsoly-

merna.

– Mig veterligen har ingen annan containerhamn i världen så hög andel spårbundet gods. Vi har också godsbalans i export- och importflöden, det är väldigt ovanligt.

Att Göteborgs hamn kan ta emot de största containerfartygen även framöver, är enligt Magnus Kårestedt avgörande för både för regionen och för svensk ekonomi. Farledsfördjupningen har därför varit en hjärtefråga – och i den senaste infrastrukturplanen fanns den äntligen med. Det blev Magnus Kårestedts sorti-signal.

– Det var en viktig milstolpe för mig.

Sveriges grönaste hamn

Flera gröna initiativ har tagits under Kårestedts vd-tid, som elanslutning för fartyg, LNG-bunkring och en ”sniffer” vid hamninloppet – som ser till att inga fartyg fuskar med svavelutsläppen.

– Vi har gått från att snacka miljö till verklig →

→ verkstad, idag är vi den grönaste hamnen i Sverige.

Hamnen står nu inför sitt största investeringsprogram sedan 1960-talet. Ett intensifierat miljöarbete, liksom satsningar på automatisering och digitalisering är vad man hoppas se framöver.

– Branschen har en stor utmaning i att dela data och bli effektivare.

En samordning av infrastruktursatsningarna i hamnarna behövs också.

– Sverige måste få till en statlig hamnpolitik, hamnkapaciteten är inte utnyttjad mer än till 30–40 procent i Sverige idag, det behövs inte byggas ut överallt.

För egen del tänker Magnus Kårestedt hitta ett nytt, spännande uppdrag i industrin eller i logistikbranschen. Helst i Göteborg eller i Stockholm – dit äldste sonen nyligen flyttat.

– Jag har fått några förslag, vi får se vad det blir.



Foto: HILDA HULTÉN

John Wedel med en bit av vår vackra Göteborg i bakgrunden.

Vad är en logistiker?

Vad kännetecknar en logistiker? Är det att man arbetar med logistik? Jag tror inte att det är så enkelt. För flera år sedan kom en fantastisk bok som hette "Vad är Lean". Den kom senare i en uppdaterad upplaga som hette "Detta är Lean". Första kapitlet är helt lysande och beskriver just vad som kännetecknar logistik. En logistiker tänker flödesorienterat. Ett sjukhus är den absoluta motpunkten till flödesorientering. Ingen bryr sig om patientflöden, utan målet är maximalt kapacitetsutnyttjande i varje funktion. Tänk om sjukhusen bara hade tittat lite på hur industrin fungerar. Hade något enda industriföretag styrts som alla våra stora sjukhus, så hade varenda ett av dom gått i konkurs. Därför kan det finnas skäl att byta ut ledningen för sjukhusen mot kompetenta industriledare, och det huvudsakliga skälet är just logistik. På samma sätt förhåller det sig

med mycket av den offentliga förvaltningen och för all del också även en hel del privat verksamhet. Flödeseffektivitet måste komplettera funktionell effektivitet. Genomflöde är viktigt, inte bara beläggning och kapacitetsutnyttjande.

En logistiker ser flöden, trånga sektorer och möjligheter till effektivisering. Det är ofta inte så komplicerat. Öka kapaciteten lite i ett visst delavsnitt, lägg den trånga sektorn tidigt, jobba med flexibilitet osv. Som logistiker finns ett stort arbetsfält, inte bara inom transportbolag. Migrationsverkets hantering av uppehållstillstånd – kan effektiviseras med ett logistiktänkande. På samma sätt som värdepappershantering, trafikstyrning och alla möjliga och omöjliga arbetsuppgifter.

Men ibland behövs det lite skarpare analyser och tänkande för att beskriva hur det fungerar och ser ut. Som en start på en nödvändig förändringsprocess i en bransch eller sektor. Till detta behövs extra tränade logistikere, personer som kan tränga längre in i problematiken och som kan hjälpa till att definiera, beskriva och strukturera. Dessa personer finns bl a på universiteten, där man tränas extra på att metodiskt bearbeta komplicerade problem. Jag tänker främst på forskarna! Dom löser inte alla problem, men dom bidrar definitivt till att utveckla logistikvärlden. De kommer med nya teorier, beskriver hur det ser ut och fungerar och är med i det offentliga samtalet. Där behövs stöd och det är vad LTS sysslar med.

John Wedel,
vd Logistik och Transport Stiftelsen

LOGISTIK
TRANSPORT
STIFTELSEN LTS

LTS rapport utges av

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

Ansvarig utgivare:

John Wedel

john.wedel@businessregion.se

+46-31 367 61 21

Redaktör: Hilda Hultén hh@intelligentlogistik.se

Grafisk form: Michael Wall info@michaelwall.se

Tryck: Hyltetryck

Läs mer om LTS och ladda ned tidigare utgåvor av

LTS Rapport på www.logistikstiftelsen.se

Storsatsning på fossilfria godstransporter

Triple F är ett sällsynt långsiktigt forskningsprogram, initierat av Trafikverket, som ska hjälpa Sverige bygga kompetens och nå klimatmålen.

– Det krävs att alla aktörer gör något nu, om vi ska klara att göra en sån här stor förändring i tid, säger projektsamordnare Maria Oscott.

AV KLARA ERIKSSON

Genom forskningssatsningen Triple F (Fossil Free Freight) vill Trafikverket skapa en svensk kompetensbank inom fossilfria godstransporter. Det behövs om Sverige ska kunna nå sitt ambitiösa klimatmål för transportsektorn till 2030. Trafikverket satsar 290 miljoner under 12 år, näringsliv och andra aktörer förväntas bidra med 100 miljoner eller mer och pengarna ska gå till olika forskningsprojekt som bidrar till minskade koldioxidutsläpp inom transportsektorn.

– Målet är att väsentligen bidra till att det klimatmål som är satt för transportsektorn verkligen uppnås, med en 70-procentig minskning av koldioxidutsläppen till 2030 och en helt fossilfri transportsektor 2045, säger Maria Oscott, programsamordnare på Closer på Lindholmen Science Park, som driver Triple F tillsammans med VTI och Rise.

Att bygga upp en kompetens och tillämpa i verkligheten tar ju tid, borde inte den här satsningen börjat för 15 år sedan? 2030 är ju om bara 12 år.

– Jo absolut, men det är väl nu man har vaknat. Alla inser att det finns en stor relevans för detta och de flesta inser att det krävs att alla aktörer gör något nu, om vi ska klara att göra en sån här stor förändring i tid.

Bygger kompetensbank

En tredjedel av de investerade medlen ska gå till doktorandfinansiering – vilket motsvarar 21 doktorandtjänster, varav åtta kan komma att sätta igång redan 2019. Att så stora medel satsas på finansiering av doktorander inom ett visst forskningsområde hör inte till vanligheterna, enligt Maria Oscott.

– Det är ganska ovanligt med en så här stor doktorandsatsning. Det här kommer skapa en svensk kompetens på området och stärker svensk konkurrenskraft.

Infrastrukturminister Tomas Eneroths slagord, att Sverige ska bli ”en permanent världsställning” för ny teknik och lösningar för att nå fossilfrihet, ekar inte helt osökt.

– Det sker en kraftsamling just nu för att komma framåt, vilket vi bland annat hörde i regeringsförklaringen. Det här är Trafikverkets egen satsning men den går hand i hand med godsstrategin, förklarar Maria Oscott.

Tillämpad forskning



FOTO: KLARA ERIKSSON

Maria Oscott samordnar projektet Triple F, som ska bygga upp en svensk kompetensbas inom området fossilfria godstransporter.

När Closer tog på sig ledartröjan inom Triple F startades tolv projekt av inom områdena logistik, teknik och policy, av organisationer i projektet. I inledningsfasen har man tre ”utmaningar” att lösa; Ett mer transporteffektivt samhälle, Energi-effektiva och fossilfria fordon och farkoster samt Ökad andel förnybara drivmedel – utmaningar som kan förändras med tiden.

– Vi ska ligga mellan 3–7 på TRL-skalan, inte ren grundforskning utan lite mer tillämpad forskning och lösningar på verkliga problem.

De grupper och samverkansorgan som finns inom Closer blir viktiga för att hitta projekt med relevans för industri och samhälle, som samtidigt har en stabil vetenskaplig grund. Idag samarbetar Closer, VTI och Rise med 50 organisationer – men antalet växer varje dag.

– Intresset är stort och projektidéerna många, och vi har många som vill vara med i konsortiet.

Gränsöverskridande projekt

Långsiktighet, breda samarbeten och ”hands on” tillämpad kunskap är avgörande för att programmet ska nå sitt mål. Hos Closer är man van att arbeta i bransch- och gränsöverskridande projekt- och grupper, och det arbetssättet tar man med sig i Triple F. Arbetssättet ser Maria Oscott som en nyckel till uppnå resultat.

– Alla projekt tillsammans blir ett sätt att ringa in problem och hur de ska adresseras, och vi gör

det tillsammans med ett jättestort konsortium av företag, universitet, kommuner och myndigheter, säger hon.

– Det är ett långsiktigt program, vi ska visserligen utvärderas allt eftersom, men vi har möjlighet att göra långa projekt vilket ger dignitet.

Triple F:s inledande projekt

- Framtida fossiloberoende tunga transporter inom gruv/stålbranschen /Luleå Tekniska Universitet
- Förbättrad fyllnadsgrad för E-handel/VTI
- Effektiva fossilfria logistiksystem för återvinningstransporter i tåtorter/TFK
- Fossilfri bygglogistik/Linköpings Universitet
- Biofuels for low-carbon shipping (BIOSHIP)/IVL
- Hållbara biogasbaserade transportlösningar för export/RISE
- HCT – en genomförbarhetsstudie/ Göteborgs Universitet
- Utvärdering av DME som drivmedel m. a. p. partiklar och ljud/ Volvo
- Effektiva cirkulära flöden (CIRF)/VTI
- Goods distribution challenge 2019/RISE
- Urbana distributionssystem: vägen mot transporteffektiva städer/Lunds Universitet
- Förlängda Sjöben/Region Skåne

Morötter och piskor ska få sjöfarten grönare

Hur får Sverige en renare sjöfart, som samtidigt fraktar en större andel av godset? Det undersöker en grupp forskare från VTI och Göteborgs universitet i projektet Morötter och piskor. I slutet av året får vi veta resultatet.

AV KLARA ERIKSSON

Sjöfarten bidrar stort till de globala utsläppen men är långt ifrån lika reglerad som vägtrafiken. En förklaring är sjöfartens internationella prägel; reglerar man bränslet i Sverige kan båtarna välja att tanka utomlands. Men även sjöfarten måste bli renare om transportsektorn ska kunna nå miljö- och klimatmålen.

I projektet "Morötter och piskor" har en grupp forskare från Göteborgs universitet och VTI studerat över 200 styrmedel för grönare sjöfart världen över, bl a Sveriges miljödifferenterade farledsavgifter som infördes 1998.

– Utvärderingen visar att miljödifferenteringen har gett effekter, men, i längden, inte tillräckligt stora, säger Inge Vierth, projektledare för Morötter och piskor på VTI.

Effekt i början

Differenteringen gav vissa positiv effekt i början – t ex installerades katalysatorer i många färjor i regelbunden trafik. Flera hamnar hakade på och gav liknande "morötter" i form av rabatterad hamnavgift. Men effekten försvann när alla som såg en nytta gjort åtgärder.

– Eftersom Sjöfartsverket finansieras med



Forskarprojektet "Morötter och piskor" har inventerat tvåhundra styrmedel för grönare sjöfart världen över.

avgifter har de inte heller kunnat differentiera fullt ut. Om de tex kunnat avgiftsbefria den renaste sjöfarten helt hade det gett mer effekt, säger Inge Vierth.

2015 kom EUs svaveldirektiv, med strängare utsläppskrav än de svenska, och gjorde miljödifferenteringen överflödig. Inge Vierth vill inte förekomma projektets slutrapport i höst, men påpekar att Sjöfartsverket sitter i en knivig sits.

»Det finns uppenbara nackdelar med att konkurrerande trafikslag har olika myndigheter med olika finansieringsmodeller, det främjar inte sjöfarten«

– Sjöfartsverket vill ha en miljödifferentering som ger tillräckligt stora incitament, samtidigt som man är satt att täcka kostnaderna för sina egna verksamheter. Sen har man varuägare som vill ha låga transportkostnader och en politisk vilja att flytta över gods till sjötransportlösningar.

I branschorganet Svensk Sjöfarts rapport "Färdplan för fossilfri konkurrenskraft", som lämnades till regeringen i februari, föreslås flera åtgärder, bl a en starkare miljödifferentering, men frågan är komplicerad, menar Inge Vierth.

– Man vill få incitament till att investera i grön teknik, men t ex farledsavgifterna är inte så höga att en sänkning kan göra det lönsamt att investera i ex. batteridrift. Det krävs andra åtgärder.

Svårare reglera sjöfart och flyg

Att beskatta bränslet innebär samma problematik som för flyget – när redare agerar globalt kan man bara tanka någon annanstans.

– Nu har man trots det föreslagit reduktionsplikt för flyget, och det är något vi får titta på.

Svaveldirektivet har gett lokal effekt på sva-velutsläppen inom SECA-området (Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen), men många fartyg kör med dubbla bränsletankar och växlar över till sämre bränsle när man lämnar SECA. Att fartyg släpper ut mer luftföroreningar än lastbilar är ett dilemma: Man vill minska utsläppen men också främja en överflyttning till sjöfart – som är det energieffektivaste transportmedlet.

– Det återstår problem både med kväve och partiklar, problem som man redan löst på lastbils- sidan, säger Inge Vierth, som menar att en förändring av Sjöfartsverkets roll och finansiering kan vara en del av lösningen.

– Det finns uppenbara nackdelar med att konkurrerande trafikslag har olika myndigheter med olika finansieringsmodeller, det främjar inte sjöfarten.

Om projektet

"Morötter och piskor inom sjöfarten för att uppnå miljövalitetsmål" är ett treårigt forskningsprojekt som avslutas hösten 2019. Projektet finansieras av Trafikverket och Vinnova, med totalt 6,4 miljoner kronor. Från Handelshögskolan i Göteborg medverkar professor Kevin Cullinane, postdoc Marta Gonzalez-Aregall och postdoc Anastasia Christodoulou, samtliga verk-samma på Företagsekonomiska institutionen och kopplade till forskningscentrat Northern LEAD.



– Hade Sjöfartsverket haft större finansiella möjligheter – hade man exempelvis kunnat avgiftsbefria den renaste sjöfarten – då hade det gett mer effekt, säger Inge Vierth.

Signal till drivmedelsindustrin – våga satsa på biobränsle

– Jag är övertygad om att det här kommer att leda till att vi kommer få igång en större produktion i Sverige av hållbara biodrivmedel, sa miljöminister Isabella Lövin (MP), när hon tog emot utredningen "Biojet för flyget" av utredaren Maria Wetterstrand, och menade att regeringens målsättning är att införa reduktionsplikt för flyget.

TEXT OCH FOTO KLARA ERIKSSON

Maria Wetterstrand, före detta språkrör för Miljöpartiet, fick uppdraget att leda Biojetutredningen förra året, och har tillsammans med ett sekretariat bestående av Anna Elofsson, forskare på Chalmers, och Andreas Kannesten, jurist på Miljödepartementet, utrett frågan om hur flygets användning av hållbara biobränslen kan främjas.

Utredningen föreslår ett införande av en reduktionsplikt för flygbränsle från år 2021. För introduktionsåret handlar det om en inblandning på 1 volymprocent biobränsle, år 2025 är målet att ha nått 5 procent, för att därefter trappa upp rejält till 30 procent år 2030. Orsaken till den långsamma starten är brist på biodrivmedel – biojet – för flyget.

– Det finns idag bara en kontinuerlig produktion i Kalifornien, vilket är skälet till att de nivåer vi föreslår börjar på en väldigt låg nivå, förklarar Maria Wetterstrand.

I Sverige är det i första hand Preem som planerar för en HEFA-produktion (där råvaran är biobaserade oljeprodukter, t ex tallolja) på omkring 300 000 kubikmeter per år, i samband med en utbyggnad vid raffinaderiet i Göteborg till 2022.

– Den här typen av anläggningar bygger man inte upp på ett år, vilket är skälet till att vi föreslår en låg inblandning fram till 2025 för att sedan öka kraftigt fram till 2030.

– Flyget kommer även fortsättningsvis ligga lite efter, säger Maria Wetterstrand.



Maria Wetterstrand överlämnar "biojetutredningen" till miljöminister Isabella Lövin (Mp).

Man räknar med att nya anläggningar för biodrivmedel kan användas även för att producera även andra typer av biobränsle.

Reduktionsplikt är ett långsiktigt styrmedel som innebär att drivmedelsleverantörer varje år måste minska växthusgasutsläppen från bensin och diesel med en viss procentsats. EUs regelverk förhindrar att stöd ges till produktionsanläggningar som direkt tjänar på en införd reduktionsplikt, men tillåter stöd till teknik som idag inte är kommersiellt gångbar, och ett sådant stöd föreslår Biojetutredningen att Energimyndigheten ska utreda.

Fler åtgärder krävs

Reduktionsplikten gäller flygplan som tankar på svenska flygplatser, och innebär att man tittar på bränslets utsläpp under hela livscykeln – vilket främjar biobränslen gjorda på råvaror som produceras på ett bra sätt för klimatet – till exempel restprodukter från den svenska skogsindustrin, och som gör exempelvis palmolja olön-

sam som råvara för biodrivmedel. Att bara införa en reduktionsplikt kommer enligt utredningen minska flygets utsläpp med 24 procent till 2030 – så fler åtgärder är nödvändiga. Någon elektrifiering av flyget före 2030, räknar dock utredarna inte med.

– Vi ser inte att det är på kommersialiseringsnivå i någon större skala till 2030, säger Anna Elofsson, och fortsätter:

– Men visst vore det fantastiskt om det lyfte.

I stället menar man att satsningar på järnväg – exempelvis nattåg till Europa – och klimatupplysning kring belastningen av långa flygresor kan minska flygresandet. Andra förslag är att statliga resor sker med biobränsle i tanken – liksom Forsvarsmaktens flygfärder. Det föreslås även att Forsvarsmakten ska utreda förutsättningarna för inhemsk produktion av biobränsle som täcker det egna behovet.

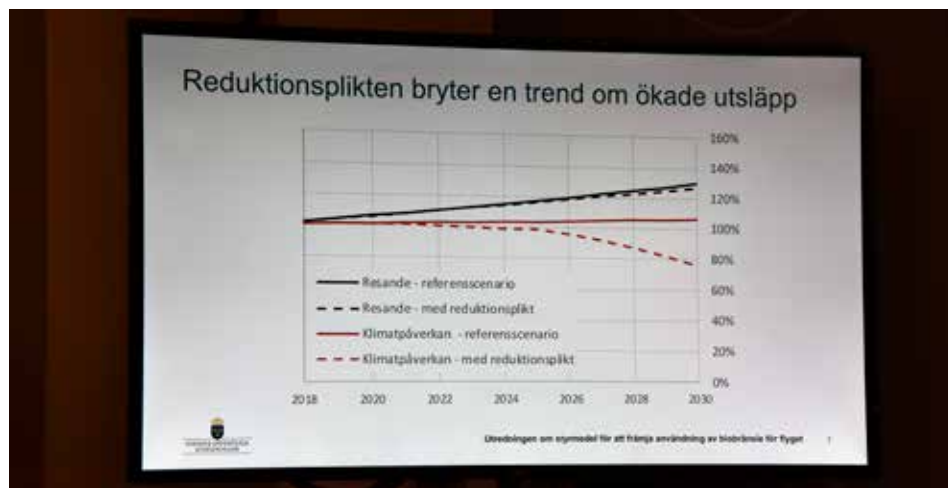
Svårreglerat

Flyg och sjöfart anses svårreglerade när det kommer till globala klimatutsläpp – eftersom möjligheten finns att tanka utomlands. Men utredningen räknar med att kostnaden för flygbolagen att följa reduktionsplikten, inte blir större än kostnaden för att frakta bränsle från annat land. Att även Norge inför en kvotplikt på 0,5 procent år 2020, och att Finland tittar på liknande styrmedel, minskar också "smitrisken" – samt ökar efterfrågan på biojet i Norden.

– Det är bra att våra grannländer inför liknande system, det minskar risken att man försöker smita undan, sa Maria Wetterstrand.

Anna Elofsson påpekar att många flygbolag också har egna klimatmål, och därför små incitament att "smita" – snarare är det tvärtom – införandet av styrmedel kan bli en hjälp för dem.

– Vi ser det som en service till industrin att leverera den här lösningen så man kan nå sina egna klimatmål, säger hon.



Beräknad effekt av införandet av reduktionsplikt för flygbränsle.

Volvos första ellastbilar rullar ut

Den 19 februari lämnade Volvo Trucks över sina två första helektriska lastbilar, som nu tas i drift i Göteborg av Renova och TGM, en milstolpe för utvecklingen mot fossil- och bullerfri citydistribution. Förhoppningen är att bilarna ska kunna gå i serieproduktion under året.

TEXT OCH FOTO: HILDA HULTÉN

– Vi är medvetna om behovet av att minska transportindustrins klimatpåverkan. Det här är ett stort framsteg för hela branschen, sa Volvo lastvagnars vd Roger Alm vid överlämningsceremonin på Volvo Trucks Experience center.

El-projektet startade för 3,5 år sedan med en elhybrid, men projektet landade i en helt eldriven teknik.

– De som gjort detta möjligt är våra ingenjörer, inköpare och produktionsplanerare som har jobbat hårt för att lösa de problem som en helt ny drivteknik innebär, sa Roger Alm.

Välkommen satsning

Emmyly Bönfors, kommunalråd med ansvar för miljö (C) i Göteborgs Stad, var med på överlämnningen, och hon välkomnar satsningen.

– Varje år dör 200 göteborgare i förtid på grund av luftföroreningar, så det här är ett bra steg i rätt riktning.

Är det någon stad som är lämpad att ställa om till fossilfria transporter så är det Göteborg, menar hon.

– Vi har en historia av att ställa om och gå från hamnstad till tung industristad till tjänstestad, så det skulle inte vara första gången.

Sammanlagt ska tre lastbilar testas i fältförsök under fem månader. I Göteborg är det två bilar av typen Volvo FL – en renhållningsbil åt Renova



– Räckvidd är lurigt, men eftersom batterier är tunga och dyra ska man inte ha fler än nödvändigt, säger Anna Thordén.



TGM och Renova ska köra de nya eldrivna lastbilarna i fältförsök i Göteborg under våren. Volvos målsättning är att starta serieproduktion av lastbilarna under året.

och en distributionsbil för kylvaror som åkeriet TGM kommer att köra för DB Schenkers räkning till Coops citybutiker. Den tredje bilen är en större modell – FE – som ska testas inom renhållning i Hamburg.

– Så sent som i natt antog EU de nya reglerna om begränsningar av lastbilsutsläppen, så de här lastbilarna kunde inte kommit lägligare. Det visar att vi är på helt rätt spår, sa AB Volvos koncernchef Martin Lundstedt.

Går fältförsöken bra ska ellastbilarna kunna gå i serieproduktion under 2019.

Risk för räckviddsångest

Enligt Anna Thordén, produktchef elektromobilitet på Volvo Trucks, löser eldrift flera av transportsektorns problem:

– Ljudnivån ligger på 69 decibel mot 79 för en diesellastbil, vilket uppfattas som en halvering av det mänskliga örat. Det minskar trafikbuller och ger en bättre arbetsmiljö för chaufförerna.

Att produktionen av batterier är mer miljöbelastande än traditionella motorer, kompenseras med minskade utsläpp under lastbilens livstid.

– Bara de två lastbilarna i Göteborg minskar utsläppen av koldioxid med 200 ton på åtta år, berättar Anna Thordén.

Den största utmaningen med eldrift är räckvidd och laddning. För FL-modellen är räckvid-



Roger Alm och Martin Lundstedt vid kundöverlämnningen av ellastbilarna.

den upp till 300 km.

– Räckvidd är lurigt, den påverkas av körstil och väderförhållanden. Man vill maximera lastkapaciteten och eftersom batterier är tunga och dyra, ska man inte ha fler än nödvändigt.

Hur man kör påverkar räckvidden med upp till 20 procent.

– Men hur bra man än kör kan man ändå råka ut för den här obehagliga räckviddsångesten. Vi jobbar därför med att förbättra vår räckviddsprediktion, berättar Anna Thordén.

För att reda ut batteribehovet tittade Volvo på Renovas och TGMs planerade rutter.

– En av våra ingenjörer cyklade till exempel efter en Renovabil en hel dag för att logga rutter.

Behoven ser olika ut – Renova vill helst inte ladda under dagen och TGM vill ha maximal lastkapacitet och kan tänka sig att snabbbladda under lunchen.

– I båda fallen kom vi fram till samma lösning – tre batterier med en kapacitet på 150 kwh.

Nöjda chaufförer

Vid överlämnningen var chaufförer från Renova och TGM på plats, som varit med i utvecklingen och i provkörde de nya lastbilarna.

– Den största skillnaden är ljudnivån i hytten och att bilen har en omedelbar gasrespons. Det är nästan som en tunnelbana, bilen bara sticker iväg, helt tyst. Det är ju bra vikt i bilarna vi kör, så det är skönt att kunna komma iväg smidigt när man är stillastående, sa Renova-chauffören Peter Pude.

Nya EU-krav för tung trafik

EUs nya utsläppskrav för nyproducerade tunga lastbilar, som klubbades den 18 februari, gäller en minskning av koldioxidutsläppen på 15 procent till år 2025 och 30 procent till 2030, jämfört med nivåerna för år 2019. Sverige har dock egna, högre ställda mål – att minska utsläppen från vägtransporter med 70 procent till 2030.

Tämjer vårdmonstret med logistik

Västra Götalandsregionen är med sina drygt 55 000 anställda en av Sveriges största arbetsgivare – en riktig "monstergigant" enligt Madelene Parkhagen, verksamhetsutvecklare på VGRs Regionsservice.

– Som logistiker i vårdapparaten är inte utmaningen att se vad som behöver göras, utan hur man ska få det att hända.

AV HILDA HULTÉN

För sju år sedan bestämde sig Madelene Parkhagen för att lämna systemutvecklaren Centiro och ge sig på vårdlogistiken. Hon fick jobb som verksamhetsutvecklare på Regionsservice, en förvaltning inom Västra Götalandsregionen, och vet nu hur det är att driva förändringsarbete i en jätteorganisation.

– Det är en enorm skillnad mot hur det var att förändra saker i Centiro som då hade 60 anställda, där tog det en halvtimme att få med alla på tåget, byta kurs och springa åt samma håll. Att få 55 000 personer att vilja springa åt samma håll är inte riktigt lika enkelt.

Spretig skara arbetsuppgifter

Som verksamhetsutvecklare och projektledare blir Madelene Parkhagen inkopplad i allt möjligt – från spårbarhetsprojekt till transporter av prover och material mellan sjukhusen.

– Verksamheten är väldigt bred med extremt många intressenter. Min främsta uppgift är att samordna alla delarna, se till flödena och hitta minsta gemensamma nämnaren, så alla får ut det de vill ha utan att det kostar för mycket.

Hon jobbar också med VGRs fastighetsbolag Västfastigheter i byggprocessen för nya sjukhus, för att säkerställa att man skapar förutsättningar



BILD: VÄSTFASTIGHETER

Regionsservice får kontor i nya Regionens Hus vid Centralstation i Göteborg, där inflyttningen börjar i april. Logistikfunktionen kommer dock troligtvis att sitta kvar i Sisjön.

för bra materialförsörjning – som varumottagning, förråd och emballagerum.

– Alla sjukhus ser olika ut i sina logistiska förutsättningar. I befintliga byggnader får man jobba med de förutsättningar som finns, men bygger man nya sjukhus med en dålig försörjningslösning så får man leva med den i 50 år.

Systemkunskapen från Centiro har hon också nytta av. Just nu pågår byte av e-handelssystem, där hon varit inblandad sedan upphandlingsfasen.

– VGR är väldigt IT- och systemstyrt. Det gäller att ställa rätt krav i upphandlingen och samtidigt anpassa verksamheten omkring med nya rutiner och arbetssätt för att kunna ta emot systemet.

Tar över materialhanteringen

Ett annat pågående jätteprojekt för Regionsservice är att ta över materialhanteringen från vårdpersonalen – från prognostisering och beställning till lagerhållning och påfyllnad av förbrukningsmaterial. Generellt har vårdavdelningarna ganska dålig koll på sin förbrukning, berättar hon, vilket leder till att personalen ofta beställer för mycket material som tar plats och kan bli för gammalt och behöva slängas.

– Om vi kan få till centrala förråd på sjukhusen och styra flöden och påfyllnad med bättre prognoser så kan vi minska överlagringen rejält.

De potentiella vinsterna är enorma: 50 procents reduktion av yta, kapital och tidsåtgång.

– Om vår servicepersonal sköter materialförsörjningen behöver vårdpersonalen bara lägga hälften så mycket tid på hanteringen av material, behovet av förrådsytor halveras och kapitalbindningen reduceras till hälften.

Att spara så mycket tid som möjligt för vårdpersonalen är centralt.

– Deras jobb ska handla om att ta hand om patienter och förbruka material, inte sköta administration, beställningar, packa upp varor och leta efter saker.

Svårjobbade organisation

Potentialen att förbättra vårdapparaten med logistik är enorm, men ofta ett initialt motstånd mot att förändra system och arbetsrutiner.

– Utmaningen är inte att se vad som behöver göras, utan hur man ska få det att hända. Det finns alltid ett motstånd först, men när vi väl har implementerat projekten är det oftast ingen som vill bli av med dem.

Och hon upplever att logistiken får större tyngd idag än när hon började på VGR.

– Logistikern behöver komma in i styrelserummet i värden på samma sätt som det ser ut i industrin. Jag är ute och föreläser i ledningsgrupper inom olika delar av VGR och märker att vi får allt större gehör, man hyser större respekt för logistiken nu.

När hon började på VGR år 2012 var hon i princip ensam logistiker på Regionsservice.

– Nu är vi ett tiotal, så något bra måste jag ju ha gjort.

Stödfunktion för vården

Regionsservice är Västra Götalandsregionens (VGRs) interna serviceleverantör, och sköter alla stödprocesser som inte har med den direkta vården att göra till regionens 17 sjukhus och andra verksamheter, såsom vårdcentraler och tandvårdsenheter – från städning och vakthållning till matförsörjning, tvätterier och materialförsörjning. Centrallaget i Sisjön lagerhåller omkring 8 000 artiklar från 400 leverantörer. Totalt har VGR runt 14 000 leverantörer.



FOTO: HILDA HULTÉN

– Logistikern behöver komma in i styrelserummet i värden på samma sätt som det ser ut i industrin, säger Madelene Parkhagen.

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 styrelse

Mats Boll, Ordförande
Torbjörn Wedebrand, Ledamot
John Wedel, VD

Logistik och Transport Stiftelsen LTS kansli

John Wedel, VD
Box 11119
Besök: Östra Hamngatan 5
404 23 GÖTEBORG

Tel: 031-367 61 21
Mobil: 070-6013225
E-post: john.wedel@businessregion.se
Hemsida: www.logistikstiftelsen.se

Byggstart för logistikparken vid Landvetter

Bockasjö och Swedavia byggstartar nu två logistikanläggningar vid Landvetter flygplats, genom joint venture-bolaget Landvetter Logistik Center. Den första fastigheten på 21 000 kvadratmeter är påbörjad och ska vara inflyttningsklar redan 1 oktober i år. Den franska förpackningskoncernen Rajapack hyr ca 10 000 kvadratmeter på ett längre avtal och ska samordna sin nuvarande verksamhet i Sverige och lagret i Norge i den nya fastigheten.

– Det återstår 11 000 kvm att hyra ut i den fastigheten, där pågår flera diskussioner med potentiella hyresgäster, kommenterar Bockasjös vd Joakim Hedin.

Den andra fastigheten är 23 000 kvadratmeter stor och fullt uthyrd till Dawa Däck, som ska konsolidera tre av sina nuvarande lager hit. Byggstart sker under våren 2019 och lagret beräknas vara färdigställt sommaren 2020.

– Vi hade flera alternativ att välja mellan, pla-

ceringen ger oss närhet till Göteborg och den infrastruktur som finns runt Göteborg Landvetter Airport, kommenterar Anders Hedin, koncernchef för Anders Hedin Invest som genom Klintberg & Way Group äger Dawa Däck.

Logistikparken består i ett markområde på 170 000 kvadratmeter, väster om infartsvägen till Landvetter. Efter de två pågående etableringarna finns plats för att bygga totalt 57 000 kvm till i minst en till fastighet.



Visionsbild över logistikparken vid Landvetter, med tre alternativt fyra byggnader.