

# Intelligent Logistik

www.intelligentlogistik.se

Nummer 1 2007

INKÖP

LOGISTIK

PRODUKTION

AFFÄRER

## Åsa Torstensson vill skapa ett Logistikforum



FOTO: LENA SONNE

Infrastrukturminister Åsa Torstensson vill skapa ett nytt svenskt Logistikforum för alla branschens aktörer.

– Det blir ingen ny permanent myndighet, utan ett forum där alla logistikbranschens aktörer kan mötas och som kan arbeta under 3–4 år, säger Åsa Torstensson till Intelligent Logistik.

– Logistik bör också bli ett prioriterat område när Sverige nästa gång blir ordförandeland i EU 2009, enligt Åsa Torstensson.

Sidan 3



## SVERIGES BÄSTA LOGISTIKLÄGEN 2007

Intelligent Logistik listar Sveriges bästa logistiklägen 2007. Sidan 6



### Rekord för nya logistikanläggningar

Aldrig förr har det byggts så många nya logistikanläggningar i Sverige. Under förra året byggdes 17 nya storlager. Det är ett historiskt rekord.

Sidan 10



### Så får du din Dagens Industri

Att trycka och distribuera din Dagens Industri i tid till morgonkaffet är en gigantisk och tidskritisk distributionsuppgift.

Sidan 16



### Vad är intelligent logistik för dig?

Läs vad Anna Svärd, världsmästare i curling och konsult i trafikplanering på Tyréns, svarar.

Sidan 12

▼ANNONS

ANNONS ▼

Årets viktigaste logistikhändelse.

## PLAN-konferensen

Stockholm 25, 26, 27 april  
Läs mer på [www.plan.se](http://www.plan.se)

Förra året fler än 600 deltagare!

För första gången till Sverige. Mandyam "Sriini" Srinivasan. Den prisbelönta författaren till boken: *Stremlined; 14 principles for Building & Managing The Lean Supply Chain.*



# Nu kommer vår tredje årgång

Det finns många olika sätt att beskriva vad logistik är.

Logistik kan definieras som allt som krävs av kunskap, teknik och resurser, från råvara till betald produkt.

Council of Supply Chain Management Professional, världens största branschförening inom logistik, har formulerat en definition som också täcker det informationsflöde som följer en produkt eller tjänst genom hela kedjan på följande sätt, i mycket fri översättning:

”Logistik är den del av försörjningsprocessen där man planerar, implementerar och kontrollerar effektiviteten i flöden, återflöden och lagring av varor, tjänster och information, från ursprung till konsumtion för att möta kundernas krav.”

Tidningen Intelligent Logistik är den första svenska logistiktidningen som tar fasta på denna breda definition och som strävar efter att täcka och bevaka ämnet i hela dess bredd.

Nu kommer vår tredje årgång. Årets första nummer är som vanligt som en tematidning i Dagens Industri.

Den innehåller främst vår uppmärksammade listning av Sveriges bästa logistiklägen. Den beskriver också den logistik som krävs för att Du ska få Dagens Industri till morgonkaffet. Vi skriver om

citylogistik, flyttlogistik och produktionslogistik. Vi har också färsk siffror om nya logistiketableringar på olika orter. Dessutom har vi fått en förhandstitt på vad bl a inköpare och planerare tycker om sina affärssystem och vilka system de föredrar.

Tillsammans når tematidningen i Dagens Industri, affärsmagasinet, som i år ökar utgivningen till sex nummer, och webbtidningen [www.intelligentlogistik.se](http://www.intelligentlogistik.se) flera hundra tusen läsare och är därmed Nordens utan jämförelse främsta kanal för att kommunicera med beslutsfattare och verksamma inom logistik- och försörjningsfrågor i industri, handel och tjänstesektor.

## Svenska logistikpriset

Logistik är ett område, som sysselsätter allt fler. Men det är inte alltid som innovativa och nyskapande insatser uppmärksammas. I Sverige finns flera väletablerade logistikpriser, som delas ut till företag.

Men det är ofta en enskild person, en eldsjäl eller idégivare, bakom de nya lösningarna. För att uppmärksamma och belöna sådana enskilda insatser, vill Intelligent Logistik instifta det Svenska Logistikpriset. Det kommer att delas ut till en förtjänt person, som under året förverkligat en epokgörande och innovativ logistiklösning.

Till juryn inbjuds några av Logistik-Sveriges främsta experter från akademi, yrkesorganisationer och arbetsliv.

Mer om priset, med nomineringstider och kriterier, kan du läsa i magasinet Intelligent Logistik nr 2, som kommer i mars.

Fyll i prenumerationstalongen på sidan 14, så missar du det inte!

PS. Vi ses på PLAN-konferensen den 26 april.



Gösta Hultén,  
Redaktör



Gustaf Berencreutz,  
Marknadsansvarig

Intelligent Logistik ägs och produceras av Intelligent Logistik HB

REDAKTION  
Gösta Hultén, redaktör  
Bastugatan 6  
118 20 Stockholm  
Tel: 08-641 54 08  
[gh@intelligentlogistik.se](mailto:gh@intelligentlogistik.se)

REDAKTIONELL MEDARBETARE:  
Lena Sonne, reporter  
[ls@intelligentlogistik.se](mailto:ls@intelligentlogistik.se)

SKRIBENTER I DETTA NUMMER:  
Peter Lorin  
Nils-Erik Lindell

GRAFISK FORM: Karin Sundin,  
Cypress reklamstudio

REPRO: Ordbild

EKONOMI & MARKNAD,  
Marknadsansvarig:  
Gustaf Berencreutz  
Intelligent Logistik HB  
Vämlinge 4115, 761 73 Norrtälje  
Tel: 0176-22 83 50  
Fax: 0176-22 83 49  
[gb@intelligentlogistik.se](mailto:gb@intelligentlogistik.se)

HEMSIDA  
[www.intelligentlogistik.se](http://www.intelligentlogistik.se)

Nästa temabilaga kommer i september. Om produktion, automation, lager och transporter

Enkelt  
•  
Snabbt  
•  
Säkert





## Paket till allt och alla i 30 år



Under de 30 år som vi överlämnat paket mellan företag och från företag till privatpersoner har vi lärt oss massor. Att våra kunder gillar att vi är flexibla och har många servicealternativ, till exempel. Att de tycker om enkelheten; det räcker med ett fraktdokument, oavsett om det är en privatleverans till Emelie i Ljungskile eller varuprover till SwedCon i Dubai.

Framförallt så vet vi att våra kunder uppskattar säkerheten: De kan lita på att det går snabbt och tryggt, eftersom vi använder vårt eget nätverk, från fordon till utlämningsställen. Dessutom jobbar vi hela tiden för att leverera varor så miljöanpassat som möjligt. Läs gärna mer om både våra tjänster och vårt miljöarbete på [www.schenker.se](http://www.schenker.se).

*Schenker är en av världens ledande leverantörer av integrerade logistik-tjänster som möter högt ställda krav på kvalitet, effektivitet, enkelhet och miljöansvar. Schenker i Sverige finns representerade på 70 orter, hanterar drygt 18 miljoner sändningar om året och ger service till 42 000 avtalskunder.*

# Så vill "logistikminister" Åsa Torstensson satsa

En ökad regional delaktighet vid infrastrukturutbyggnad, järnvägs konkurrens i EU, ett grönt transportssystem och ett nytt Logistikforum kom upp när Intelligent Logistik träffade infrastrukturministern vid Transportforum i Linköping nyligen.

AV GÖSTA HULTÉN

Ett Logistikforum för alla branschens aktörer var den viktigaste nyheten med bäring på logistik när infrastrukturminister Åsa Torstensson talade på VTIs Transportforum i Linköping.

– Det blir ingen ny permanent myndighet, utan ett forum där alla logistikbranschens aktörer kan mötas och kan arbeta under 3–4 år, säger Åsa Torstensson till Intelligent Logistik.

– Inom ramen för Logistikforum ska aktörerna kunna initiera, diskutera och analysera viktiga logistikfrågor och även ta fram rekommendationer till regeringen.

– Logistik kunde också vara ett prioriterat område när Sverige nästa gång blir ordförordandeland i EU 2009, säger Åsa Torstensson.

EU har fått mycket kritik för att inte ha lyckats lösa samarbets- och konkurrensfrågorna för statliga järnvägsbolag.

– Nu vill vi prioritera arbetet för bättre konkurrens på järnvägssidan inom EU. Men EU ska inte lagstifta mer, understryker Åsa Torstensson.

## Nytt finansieringssystem

– En bättre infrastruktur är A och O för företagsklimatet. Det finns fortfarande många brister i den svenska infrastrukturen, tycker hon, utan att vilja peka på något enskilt projekt:

– Samtidigt som vi måste satsa mer på vägunderhåll, är det ganska många vägprojekt som stått och stampat en längre tid.

Hon vill också öppna för nya upphandlings- och finansieringssystem som PPP eller OPS, där byggbolag och stat, kommuner och regioner samarbetar om finansieringen av infrastrukturprojekt. I både Finland

och Norge finns exempel på PPP-projekt.

– Där både offentliga och privata aktörer redan visat intresse, ska vi se till att staten blir en bra partner.

En utbyggd E 22:a är ett sådant projekt, menar Åsa Torstensson. Ostlänken mellan Linköping/Norrköping och Stockholm och nya väg- och spårbindelser inom Stockholm är också tänkbara att finansiera på detta sätt.

– Arbetsmarknadsregionerna växer och kring Stockholm har helt nya arbetsmarknadsregioner vuxit fram.

Det var just mot den bakgrunden som näringslivsföreträdare passade på att uppvakta Åsa Torstensson med krav att Ostlänken påbörjas senast år 2010. Den nya järnvägssträckningen skulle ge en restid på 45 minuter mellan Linköping och Stockholm och skapa en ny, utvidgad arbetsmarknadsregion.

Men på den punkten lovade Åsa Torstensson inget nytt.

## Ny flygplatsutredning

Banverket har fått i uppdrag att föreslå ett strategiskt nät för kombiterminaler.

På sjöfartssidan pågår en hamnutredning. Arbetet pågår för att främja en övergång till bränslesnålare bilar och förnybara bränslen.

För första gången på 25 år sätter regeringen också igång en ny flygplatsutredning.

Det gäller de framtida marknadsförutsättningarna för flygplatser och flygtrafik-tjänster.

– Vi ska se över statens engagemang och ansvarsfördelningen när det gäller att finansiera flygplatserna. Vi räknar med ett ökat lokalt och regionalt ansvar.



Åsa Torstensson gav inga konkreta besked om PPP-projekt eller Ostlänken vid Transportforum i Linköping.

FOTO. LENA SONNE

## "Planeringstiden för infrastruktur kan halveras"

Ostlänken är ett nytt dubbelspår för snabbtåg mellan Järna och Linköping. Den är en del av den s.k. Nordiska Triangeln och en ny stambana Stockholm-Göteborg, via Jönköping.

Landshövding Bo Holmberg, har för regeringens räkning snabbtrett möjligheten till en tidigareläggning av Ostlänken. Han vill att regeringen nu fattar ett principbeslut och samtidigt avsätter medel för att den första delen av projektet ska kunna börja byggas senast år 2010.

– Ju tidigare Ostlänken står klar, desto snabbare kommer de samhällsekonomiska vinsterna. Ostlänken skapar möjlighet att bo i den ena regionen och arbeta i den andra, säger Bo Holmberg.

– De planeringstider vi har för infrastruktur i Sverige på 5–8 år är alldeles för långa. De är en akilleshäla i samhällsplaneringen och borde kunna halveras, utan att kvaliteten försämras, menar Bo Holmberg.

Så har redan skett när det gäller flygplatserna i exempelvis Kalmar och Norrköping.

Hon råder regionförbund och länsstyrelser att agera och ena sig om de projekt de vill prioritera och för att bli en arena för ökat regionalt deltagande.

## "Inga pengar" till Norrbottniabanan

Hon har också fått en utredning som vill slå samman Luftfartsstyrelsen, Järnvägsstyrelsen, Sjöfartsinspektionen och Vägtrafikinspektionen till den nya myndigheten Trafikinspektionen.

Statliga SIKÄ har fått i uppdrag att utreda den långsiktiga infrastrukturplaneringen.

Regeringen förbereder också en proposition om järnvägsutbyggnaderna från 2010 till 2019.

Utbyggnaden av Bottniabanan fortsätter, men när det gäller Norrbottniabanan, som enligt den förra regeringen skulle påbörjas 2010, säger Åsa Torstensson nu:

– Det finns inga pengar till den.

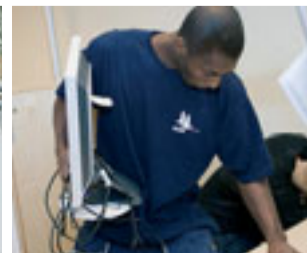


Åsa Torstensson blev uppvaktad av företrädare för både Ostlänken och andra infrastruktursatsningar.



## Smidigaste vägen mellan två punkter

ICM erbjuder ett effektivt och högkvalitativt arbete med egen personal och modern teknik. Vi är specialister på ömtåligt gods och vi tar ett helhetsgrepp gällande uppdraget, såväl in- som utrikes. Våra kunder är större företag och organisationer, myndigheter, kommuner och landsting. ICM är miljöcertifierade enligt ISO 14001. **Kontakta alltid ICM för offert!**





Strax söder om Nordens största rangerbangård ligger Hallsbergs kombiterminal.

FOTO: ANDREAS HYHTÉN

# Hallsbergs kombiterminal får Volvo att flytta mer gods till järnvägen

**Hallsbergs nya kombiterminal bidrar till att minska gods-transporterna på landsväg till förmån för järnvägstransporter. Volvo Logistics har valt kombiterminalen som nytt nav. Efterfrågetrycket är så stort att den tre år gamla terminalen redan måste byggas ut.**

AV GÖSTA HULTÉN

”Sveriges demografiska centrum” står det under informationstavlor som hälsar välkommen till järnvägsknuten Hallsberg, söder om Örebro.

Strax söder om Nordens största rangerbangård ligger Hallsbergs tre år gamla kombiterminal. Två järnvägsspår på ca 750 meter, kompletteras just nu med ett tredje.

Terminalen ägs gemensamt av Hallsbergs Terminal AB, Cargo Net och Hangartner. Green Cargo är marknadsledande på järnvägsgods i Sverige. CargoNet är delägt dotterbolag till norska NSB AS som har 55 procent, medan Green Cargo äger 45 procent.

Alla tre tillhör Europas snabbast växande järnvägsföretag, med ett koncept av pendlar för containrar och semitrailers med täta avgångar mellan större städer. En form av järnvägstransporter som är väl anpassad till dagens krav på snabbhet och förutsägbarhet.

## Volvo kom i höstas

I höstas tecknade Volvo Logistics avtal med Green Cargo, som gör Hallsberg till nytt, logistikcentrum för Volvos flöden i Mälardalen.

Volvo Logistics hade från början flera tänkbara etableringsorter. Valet av Hallsberg var därför väl genomtänkt.

– Hallsberg, med sin infrastruktur, har ett strategiskt bra läge. Vi har en stor kundbas i Mälardalen och etableringen ger oss bättre logistiklösningar inför framti-

den, säger Anders Bergström, projektledare på Volvo Logistics.

Volvo är redan en stor arbetsgivare i Hallsberg, med VCE Cabs, storkund till Volvo Logistics. Men kombiterminalen var den avgörande faktorn för valet av Hallsberg.

Här finns redan Ahlsell ABs logistikcentrum med 900 anställda, i ett av Sveriges största centrallager på 65 000 kvm.

## Hamn fast mitt i landet

– Vår och Hallsbergs kommuns gemensamma vision att utveckla området vid Hallsbergs kombiterminal tar ytterligare ett steg i och med denna affär, säger Jonas Swartling, ansvarig för affären hos Green Cargo.

Det nya avtalet ger både nya arbetstillfällen hos Hallsbergs Terminal AB och



FOTO: LENA SONNE

– Intresset för intermodala transporter är väldigt stort. Hallsbergsterminalens två järnvägsspår på ca 750 meter, kompletteras just nu med ett tredje, säger Tommy Högman, förman på terminalen.

ITS Logistikpartner i Åsbro, som är underleverantör.

– Det är ett väldigt förtroende vi fått av Volvo Logistics att bygga upp logistikcentret och sköta deras hantering. Det finns goda möjligheter att växa vidare här och en tredubbling av dagens volymer är fullt möjlig, säger Ulf Gustavsson, VD vid Hallsbergs Terminal AB.

För uppdraget har byggts ett inomhuslager, ett lagertält och man är nu i färd med att bygga ett 2000 kvm stort utomhuslager samt 4000 kvm hårdgjorda ytor för totalt ca 12 miljoner SEK.

Hallsbergsterminalen blir också motagningshamn för importerade varor och tullklareringen sköts här. ITS Logistikpartner har specialkompetens i tullfrågor.

– Det här blir en utveckling av vårt tidigare samarbete med HTAB. Nu etablerar vi oss även i Hallsberg, säger Ulf Dahl, VD för ITS Logistikpartner.

## Volvo flyttar flöden

I början av året flyttade Volvo Logistics komponenttransporter till egna och partners fabriker i Eskilstuna, Köping, Arvika och Lindesberg till kombiterminalen. Det innebär att de godsflöden som tidigare gått med lastbil på hårt trafikerade vägar i Mellansverige, nu flyttas över på järnväg.

– Etableringen ger Volvo Logistics möjligheten att erbjuda olika logistik tjänster i regionen och utnyttja synergier och samlastnings fördelar. Hallsberg är även ett strategiskt bra läge med sin infrastruktur, vilket möjliggör framtida intermodala lösningar, säger Lars Langenius, vice VD Volvo Logistics.

Flödena är i högsta grad globala. Hit kommer nu fordonskomponenter i form av ramar från Brasilien, axlar och växellådor från Japan och Brasilien per järnväg från Göteborg för att omlastas och gå vidare som sekvensleveranser för Volvo.

Från början handlar det om 20 lastbilar per dygn, men volymerna kommer att öka väsentligt.

Terminalen sköter också crossdocking av komponenter och emballagehantering.

Många företag har på senare tid visat intresse för att lägga över sina transportflöden från väg till järnväg.

– När ett så välkänt företag som Volvo etablerade sig här, satte det igång också andra företag och vi förhandlar just nu med ett par, säger Ingemar Jansson, näringslivschef i Hallsbergs kommun.

## Enormt tryck

Hangartner, som ägs av Deutsche Bahn, kör åtta tåg per vecka mellan Hallsberg och Parma i Italien. Från Italien kommer konsumentvaror. De tömda växelplanen tar sedan skogsprodukter tillbaka till Italien.

I en förlängning mellan Hallsberg och Halden går dessutom sex tåg per vecka.

– Vi kör också mycket tillsammans med CargoNet, säger Andreas Eriksson på Hangartner.

Intresset för järnvägstransporter ökar just nu kraftigt.

– Många vill åka intermodalt och vi har ett enormt tryck. Blocktågen gör att vi kan erbjuda fasta tider och lägre priser än lastbilstransporter, säger Andreas Eriksson.

– Flaskhalsen är bristen på kombivagnar.

De svenska kombiterminalerna har snabbt växande volymer. Den nästan nybyggda terminalen i Hallsberg är redan för liten och kommer att expandera för att klara efterfrågan.

Det ökade intresset för miljön är ett tungt argument för järnvägstransporter:

– Ett helt tåg mellan Sverige och Italien släpper inte ut mer växthusgaser än en bil, mellan Skåne och Stockholm, säger Andreas Eriksson.

# Närhet till attraktiva marknader i Skandinavien



Nu klättrar Örebro på listan (f n 3:e plats). Listan över de orter som slåss om att vara logistiskt center i Sverige. Fler och fler har upptäckt att vi ligger mitt i Sverige, vi når cirka 6,5 miljoner Skandinavien inom en radie av 30 mil. Det är just närheten till marknaden som lockar företag till oss.

Välkommen till Mötesplats Örebro och till Skandinaviens framtida logistikcenter.

Vill du veta mer? Kontakta Lennart Waara, Örebro Kommun på telefon 019- 21 40 43, mobil 070-710 77 24.

■ ■ MÖTESPLATS  
**OREBRO**

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

# Här är Sveriges 20 bästa logistiklägen 2007

Här är Intelligent Logistiks lista över Sveriges bästa logistiklägen/regioner för 2007. Den visar bästa etableringsort för centrallager med distribution av konsumentprodukter, främst inom hela Sverige, men också i övriga Norden.

## 1. Stor-Göteborg.

Nordens största hamn, med oceangående direktlinjer och omfattande feedertrafik. Sveriges sjöfartscentrum. Stort och stigande befolkningsunderlag. Stark tillväxt. Fordonskluster. Mycket god transportinfrastruktur. Kombiterminaler. Spetsutbildning i logistik vid Chalmers och Handels. Hamn- och logistiksamarbete/kunskapsnätverk inom inom BRG och LTS. Starkt regionalt samarbete.

## 2. Norrköping/Linköping.

Geografisk närhet till Sveriges logistiska mittpunkt. Mycket god transportinfrastruktur. Hamn med växande Östersjöfart. Närhet till tillväxtmarknaderna vid Östersjön. Logistikutbildningar på spetsnivå. Kombiterminaler. Starkt regionalt samarbete.

## 3. Örebro.

Närhet till Nordens logistiska mittpunkt. Stort och växande befolkningsunderlag i det logistiska täckningsområdet. God transportinfrastruktur med stor, välbelägen fraktflygplats. Kombiterminaler. Logistikutbildning på akademisk nivå. Starkt regionalt samarbete.

## 4. Stor-Stockholm

Mycket stort och snabbt växande befolkningsunderlag och stark ekonomisk tillväxt. God transportinfrastruktur. Administrativt och finansiellt centrum. IT-kluster. Logistikutbildning på akademisk nivå vid KTH Syd. Inköpsutbildning på Handels. Nätverken Arlanda Logistik Network och Stockholm Business Region.

## 5. Västerås

Nordens största insjöhamn. God transportinfrastruktur. Kombiterminaler. Snabb befolkningsstillväxt. Utbyggt industrisamarbete i Robotdalen. God tillgång till mark nära väg, järnväg och hamn. Logistikutbildning på akademisk nivå vid Mälardalens Högskola.

## 6. Nässjö/Jönköping

Stort befolkningsunderlag i det logistiska täckningsområdet. God transportinfrastruktur. Mycket god företagservice och tillgång till mark för etablering. Logistikutbildning på akademisk nivå vid Handels i Jönköping. Kombiterminaler. Aktiva logistik- och företagsnätverk.

## 7. Eskilstuna/Strängnäs

God transportinfrastruktur. Kombiterminal. God tillgång till mark för etablering. Snabb befolkningsstillväxt. Logistikutbildning på akademisk nivå vid Mälardalens Högskola. Lokalt logistiknätverk.

## 8. Helsingborg/Malmö/Lund

Södra Sveriges största hamn i Helsingborg. Nordens största befolkningsunderlag, med över 2 miljoner innevånare, inkl. Köpenhamn. Mycket god transportinfrastruktur. Kombiterminaler. Logistikutbildning med nationellt innovationscentrum i Lund. Aktiva logistiknätverk.

## 9. Halmstad

Hamn med oceansjöfart. Stort befolkningsunderlag i det logistiska täckningsområdet. God transportinfrastruktur. God tillgång till mark för etablering.

## 10. Gävle/Sandviken.

God transportinfrastruktur. Hamn för oceangående fartyg. Mycket god tillgång till mark för etablering.

## 11. Nyköping/Oxelösund

God transportinfrastruktur. Närhet till Sveriges logistiska mittpunkt. Östersjöns djupaste hamn för oceangående fartyg. (Oxelösund). Mycket god tillgång på mark för etablering.

## 12. Borås

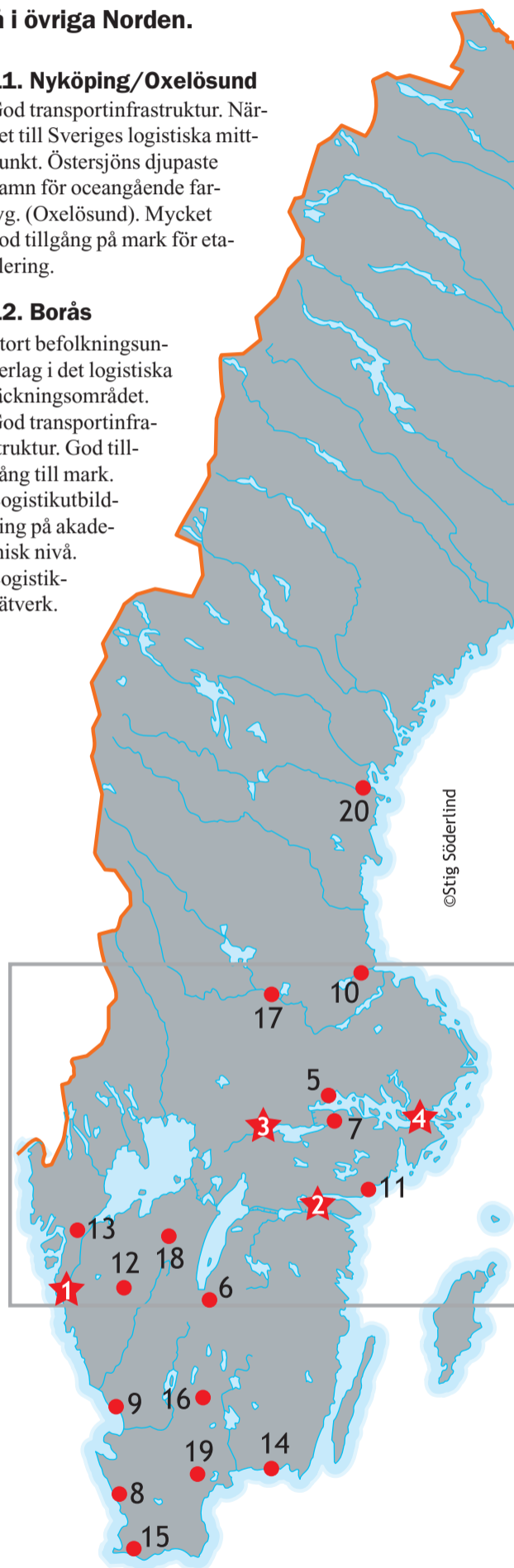
Stort befolkningsunderlag i det logistiska täckningsområdet. God transportinfrastruktur. God tillgång till mark. Logistikutbildning på akademisk nivå. Logistiknätverk.

## 13. Trollhättan/Vänersborg/Uddevalla

Fordonskluster. God transportinfrastruktur. Närhet till Göteborgs oceanhamn och till Norges befolkningscentrum. Akademisk logistikutbildning.

## 14. Karlshamn/Karlskrona

Hamn för oceangående fartyg. (Karlshamn). Logistikutbildning på BTH. Goda sjöförbindelser till expansiv marknad kring södra Östersjön. Logistiknätverk.



## Detta är kriterierna som styr placeringen

Vi bedömer samtliga relevanta förutsättningar som styr företagets etableringort för centrallager/logistikcenter för konsumentprodukter, primärt för Sverige, men sekundärt för hela Norden.

Vi bygger på öppna källor, intervjuer med berörda aktörer och forskare.

### Listningen bygger på följande fem kriterier, i prioritetsordning:

1. Geografiskt läge, med närhet till Sveriges och Nordens demografiska tyngdpunkt. Befolkningsunderlaget i det logistiska täckningsområdet.
2. Allsidighet och tillgänglighet i logistisk infrastruktur. (Vägar, järnvägar, hamn, fraktflygplats och kombiterminaler.)
3. Utbudet av service, relevant akademisk utbildning och tillgång till arbetskraft.
4. Grad av etablerat samarbete och nätverk inom regionen.
5. Pris och tillgång på mark för nyetablering.

Trenderna i logistikaktörernas faktiska val är en av de faktorer som vägs in. (Se sid. 10) Det geografiska och demografiska läget väger tyngst. Det gör att den mycket befolkningstäta Öresundsregionen eller Norrland, som ligger långt från Sveriges demografiska tyngdpunkt, ej kan nå en topp-placering.

I årets lista är förändringarna små. Göteborg är fortfarande etta, men Stockholm klättrar successivt uppåt genom stort befolkningsunderlag och snabb tillväxt.

Getingmidjan tenderar dock att skapa två separata distributionsområden och trängseln i trafiken är ett problem som dock kan minska med fortsatta trängselavgifter.

## 15. Trelleborg

God hamninfrastruktur. Stort befolkningsunderlag i det logistiska täckningsområdet. God transportinfrastruktur. Närhet till expansiv marknad vid södra Östersjön.

## 16. Växjö/Ljungby

God transportinfrastruktur. Logistikutbildning på akademisk nivå i Växjö (logistik) och Ljungby (informationslogistik). God tillgång till mark för etablering. Logistiknätverk.

## 17. Borlänge/Falun

Logistiskt kompetenscentrum med Vägverket, Banverket och ITS. Kombiterminal. God transportinfrastruktur.

## 18. Skövde/Skara/Götene

Stort befolkningsunderlag i det logistiska täckningsområdet. God transportinfrastruktur. Logistikutbildning på akademisk nivå. God tillgång till mark för etablering.

## 19. Kristianstad/Hässleholm

Stort befolkningsunderlag i det logistiska täckningsområdet. God transportinfrastruktur. God tillgång till mark för etablering. Tillgång till containerhamn.

## 20. Sundsvall

God hamn- och transportinfrastruktur. Kombiterminal. Logistikutbildning på akademisk nivå. Trä- och massa-industrikluster.

## Rekordår för containers i Gävle hamn

År 2006 blev ett rekordår för Gävle Hamn. – Vi hade en 30 procentig ökning av containers, säger VD Mikael Lööf. 4,56 miljoner ton hanterades i Fredriksskans, Granudden och Karskär.

Under 2006 har 250 miljoner SEK satsats i nya containerhamnar, nya kranar, muddring och förstärkning av kajer.

Orsaken till volymökningen är bl.a. den nya affären med flygbränsle. Från i höstas transporteras flygbränslet till Arlanda via Gävle Hamn. Varje år kommer 40–50 fartyg med totalt 545 000 ton.

Gävle Containerterminal, som öppnades 1 augusti, ägs privat till 60% och av Göteborgs och Gävle hamn med 20% var.

– Göteborgs delägande betyder att vi blir mer flexibla.

## Norrköpings hamn investerar

Med en ny mobilkran och fyra nya truckar stärks kapaciteten i Norrköpings hamn.

Kranen lämpar sig väl för hantering av bl.a. rundvirke, massa, timmer, kol och flis.

Tre nya truckar är främst avsedda för hantering av Holmen Papers produkter vid Braviken.

För att möta den kraftiga tillväxten av containers, togs ytterligare en containertruck i drift i december. Med sex moderna reachstackers är kapaciteten god för att hantera den ökade containervolymer.

Utöver linjesjöfarten är Norrköping knutpunkt för kombitrafik på väg och järnväg med t ex en kombipendel mellan Sverige och Ruhr i Tyskland, tre gånger per vecka.

## Historiskt rekord för godsflyg från Örebro

Örebro Flygplats ökade sina fraktoppdrag med 52 % under 2006, jämfört med 2005.

Med totalt 24 500 ton gods överträffade flygplatsen 1998 års rekordsiffra på 20 700, som byggde främst på stora transporter åt Ericsson i Kumla.

– Det handlar om en gigantisk ökning. Vi är idag Sveriges ledande ad-hoc-fraktflygplats och den positionen stärker vi nu, säger Kjell-Åke Westin, VD på Örebro Airport.

En ny fraktlinje till Finland som startades i maj och ett nytt samarbete med färdigbyggda paletter för Icelandair, som sedan går via Axamo i Jönköping, är två av förklaringarna. Det effektiva samarbetet med Cargo Center, som är specialister på terminalhantering, har också bidragit till ökningen av ad-hoc-uppdrag.

## Helsingborgs hamn ökade 23 procent

Containergodset i Helsingborgs hamn ökade med 23 procent 2006. Även för järnvägsgods gav fjolåret rekord i antal hanterade containrar.

– En förklaring är att vi fått nya linjer, men även de befintliga linjerna har varit framgångsrika, säger VD Per-Olof Jansson.

– Helsingborg befäster sin ställning som Sveriges näst största containerhamn och det har stor betydelse för regionen, säger Per-Olof Jansson. Försäljningschef Kjell-Åke Ranft lyfter fram betydelsen av den nya kombiterminalen som öppnade för drygt ett år sedan.

– Uptagningsområdet för Helsingborg har blivit mycket större. Gods till och från exempelvis Mellansverige, som normalt väljer andra vägar, går idag alltmer via Helsingborg, säger Kjell-Åke Ranft.



FOTO: HELSINGBORG HAMN AB  
Containergodset i Helsingborgs hamn ökade med 23 procent 2006.

## Södertälje Hamn växer

Södertälje Hamns containervolymer ökade med 25 % under 2006. För att klara fler och större fartyg, skrevs i januari kontrakt med Boskalis AB om en kajförlängning med 150 meter, till 310 meter totalt. Kajen är förberedd för rälsbundna gantry-kranar och klarar efter utbyggnaden en fördubbling av dagens containerhantering.

– Det här är en väldigt viktig investering för Södertälje Hamn. Den kommer att ge oss möjlighet att bli en tuff konkurrent till de större hamnarna, som den planerade storhamnen Norvik, säger Erik Froste, VD i Södertälje Hamn.

Muddring och schaktarbetena startar redan i mars och kajen blir färdig sommaren 2008.

## Posten etablerar flygnav i Jönköping

Efter ett lyckat prov i julveckan, har Posten Logistik AB placerat ett mininav för södra Sverige i Jönköping.

– Vi kommer att flyga en del av posten till och från Norrland via Jönköping, i stället för Arlanda, berättar Britta Gustafsson, Posten Logistik AB.

– Posten har trafikerat Jönköping med ett plan per natt i många år, men nu kommer vi att öka till fem flygningar per dygn, måndag–torsdag, med start 1 maj. Då kommer ca 15–18 ton post att passera Jönköping varje vardagsnatt, mot ca 5–6 ton nu.

Härigenom avlastas Arlanda och logistiken förbättras, med kortare ledtider, mindre sårbarhet och förbättrad ekonomi.

– Det är ett välkommet besked att Posten gör en strategisk etablering i Jönköping. Det bevisar ytterligare vårt goda logistikläge och öppnar förhoppningsvis för fler fraktabetableringar på Axamo, säger driftchefen där, Mikael Enarsson.



# Vägverket har fattat...

**Fjärde Storstadsregionen** är en av landets ledande IT- och logistikregioner, med 420 000 invånare och tvillingstäderna Norrköping - Linköping som regionens lokomotiv.

Universitetet producerar studenter som lyfter Hollywood, för att inte tala om det svenska näringslivet. Teknik- klustret är starkt med världsklasskompetenser inom så vitt skilda områden som obemannade flygfarkoster, telekommunikation, visualisering och design av mikroelektronik - bara för att nämna några.

Många internationella aktörer använder Fjärde Storstadsregionen som logistikcentrum för den nordiska marknaden. Vi finns här vid E 4, E 22 och Södra stambanan med ostkustens största hamn och två internationella flygplatser. Mitt emellan de övriga svenska och nordiska storstadsregionerna. Här - där det händer saker. Nära allt.

Dessutom kan regionen erbjuda fantastiskt boende till vettiga priser - mitt i en pulserande stadskärna, eller sjönära bara 20 minuters resa från centrum. Var finns du?



4:e storstadsregionen  
NORRKÖPING · LINKÖPING

www.fjarde.se

www.linkoping.se/naringsliv · www.norrkoping.se/naringsliv · www.transportcentrum.com · www.norrkoping-port.se

# Västra Mälardalen drabbas av Stockholms getingmidja

**Vägpropparna i Mälardalen är på väg att lösas upp, men på järnvägssidan ser det sämre ut, särskilt kring Stockholm. Även för Mälarsjöfarten återstår en hel del. Det konstateras i den färskna rapporten "Förutsättningar för nyetableringar i västra Mälardalsregionen".**

AV PETER LORIN

Västra Mälardalen är en av de starkast växande regionerna i Sverige, med en beräknad befolkningstillväxt som är dubbelt så stor som landet i övrigt. Det ställer stora krav på väl fungerande transporter.

– Regionens företag måste också på ett effektivt sätt kunna transportera sin produkter till slutkunderna, vare sig de befinner sig i regionen, i landet eller internationellt, säger Jessica Karlsson på samarbetsorganisationen Robotdalen.

För kollektivtrafiken är bristen på järnvägsspår akut, främst in mot Stockholms Central. Ytterligare mötesspår behövs också på Svealandsbanan. På vägsidan behövs en västlig förbifart för att knyta ihop södra och norra Stockholm, visar rapporten.

Även E18 behöver byggas ut till fullständig motorväg, mot bakgrund av de stora trafikvolymerna. Regionens näringsliv är också i stort behov av att kunna nyttja sjöfarten för internationella transporter. Därför krävs en utbyggnad av farleden i Mälaren, så att större och djupare fartyg kan angöra hamnarna i Västerås och Köping.

## Proppar lösas upp

Vägpropparna i Mälardalen är så sakteliga på väg att lösas upp, men på järnvägsfronten ser det sämre ut, särskilt norr och söder om Stockholm.

Även på sjöfartsområdet återstår en hel del att göra, inte minst vad gäller den bristande kapaciteten i Södertälje kanal.

Det konstateras sammanfattningsvis i rapporten "Förutsättningar för nyetableringar i västra Mälardalsregionen", ett examensarbete av Anders Eklund och Anette de Wall vid Mälardalens högskola i Eskilstuna/Västerås, Institutionen för innovation, design och produktutveckling (IDP).

Rapporten pekar ut fem vägsträckor som strategiska:

- E18 väster om Västerås
- E18 Västerås-Enköping
- Riksväg 67 Sala-Västerås
- Riksväg 70 från Enköping mot Dalarna via Sala.
- "Räta linjen" Gävle-Norrköping (via Västerås), får i år ett gemensamt riksvägsnummer (56) för hela sträckan.



Delar av västra Mälardalen har en beräknad befolkningstillväxt som är dubbelt så stor som landet i övrigt. Västerås växer t ex med över 1000 nya inneboende per år.

E18 väster om Västerås byggs just nu ut till motorväg fram till Eskilstuna-avfarten. E18-sträckan mellan Eskilstuna-avfarten och Köping återstår dock att bygga ut till full motorväg från dagens motortrafikled med mötesfri 2+1-väg.

Även på E18 mellan Västerås och Enköping byggs nu ny motorväg mellan länsgränsen och Enköping förbi flaskhalshen Hummelsta.

För den hårt trafikerade riksväg 67, mellan Sala och Västerås, finns planer för mötesfri 2+1-väg med mittvajer och vid Sala byggs nu den hett efterlängtrade förbifarten för riksväg 70.

På riksväg 55 mellan Uppsala och Enköping pågår utbyggnad till mötesfri 2+1-väg mellan Uppsala och Litslena.

## Slussen i Södertälje en flaskhals

I Sörmland byggs en ny förbifart för riksväg 55 vid Malmköping och mötesfri 2+1-väg mellan Malmköping och Dunker i riktning mot Strängnäs.

Bland de största kvarstående hindren för vägtrafiken i västra och centrala Mälardalen är Kviksundsbron på riksväg 53 mellan Eskilstuna och Västerås och Hjulstabron på riksväg 55 mellan Strängnäs och Enköping. I Stockholms-området är det främst behovet av den sk Västerleden över och under Mäläröarna som en

avlastning för Essingeleden, som framstår som mest angeläget.

På järnvägen är det den begränsade spårkapaciteten på Mälärbanan norr om Mälaren från Stockholm mot Kallhäll, på sträckan Stockholm-Enköping samt den sk getingmidjan vid Centralbron söder om Stockholms Central som är de största flaskhalsarna. Även Svealandsbanan söder om Mälaren, mellan Stockholm och Eskilstuna, påverkas negativt av geting-

midjan och skulle även behöva dubbelspår på hela sträckan.

För sjöfarten i Mälardalen pekar rapporten främst på slussen i Södertälje kanal. Den är idag 135 meter lång och 19 meter bred och för smal för många av de lastfartyg som skulle kunna anlöpa Mälärhamnarna Köping och Västerås. En utbyggnad av Södertäljeslussen för 660 miljoner kronor har föreslagits, men ännu inte beslutats.

Ytterligare ett problem för sjöfarten är att farleden genom Mälaren idag har ett största djup på 6,8 meter. Här efterlyser bl a Mälärhamnars VD Patrik Åman en fördjupning till 7–7,2 meter för att på sikt öppna farleden för större container- och oljefartyg.

## "Åt rätt håll"

Eskilstuna kommuns infrastrukturstrateg Lennart Nilsson tycker ändå att det mesta nu pekar åt rätt håll.

– Infrastrukturen har byggts ut kraftigt de senaste 20 åren. Vi har fått Svealandsbanan, motorväg till Stockholm på E20 och andra förbättringar pågår.

– Ibland kan jag tycka att det blir väl mycket klagosång. Men när det är sagt så upplever vi naturligtvis kapacitetsbegränsningar, konstaterar Lennart Nilsson.

– En grundläggande fråga är otillräckliga spår i centrala Stockholm, som får återverkningar på hela Mälardalen. Svealandsbanan behöver dubbelspår och mycket skulle också vara vunnet om restiden med tåg mellan Eskilstuna och Västerås kom under 30 minuter.

– E20 bör få motorvägsstandard hela sträckan till Göteborg. Räta linjen, nya riksväg 56 från Norrköping via Eskilstuna och Västerås mot Gävle, bör också rustas upp rejält.

– När det gäller logistikfrågor samarbetar Eskilstuna och Strängnäs alltmer under namnet Mälardalens Logistikcentrum med marknadsföring och gemensamma ansträngningar i företagsnätverk, etableringsfrågor och liknande.

## Räta linjen långsiktig regionsamverkan

Räta Linjen är ett nytt regionalt samarbetsprojekt med fokus på infrastruktur, bostäder och kompetensförsörjning.

– Det bygger på insikten att folk vill flytta till ett visst boende och inte till sin arbetsplats, säger Gunnar Barkman, näringslivsstrateg i Västerås och en av de drivande i projektet.

Projektet gäller sk stråkplanering för alla berörda kommuner i ett nord-sydligt stråk från Gävle, via Västerås till Norrköping.

– De flesta kommunerna har nått en kritisk massa som gör att de kan påverka sin egen utveckling positivt.

Problemet är bristen på investeringsmedel hos staten. Det gör att arbetspendlare inte

när den utvidgade arbetsmarknadsregionen i Mälardalen.

– Det är samhällsekonomiskt mycket lönsammare att investera i infrastruktur som ökar pendlingsmöjligheterna, jämfört med alternativet att bygga nya bostäder i centrala Stockholm menar Gösta Oscarsson, som arbetat med samhällsplanering bl a inom OECD.

Vid Transportforum i Linköping efterlyste han en nationell strategi för regionutveckling för både storstadsregioner, glesbygdsregioner och mellanregioner.

– Det mest lönsamma är pro-aktiva investeringar för regionförstoring, menar han.

VÄSTERÅS



Mälärstaden



## Västerås- Kraftfull tillväxt med komplett logistik

- ▶ Högrankad logistikstad
- ▶ 5 viktigaste kommunikationsvägarna; sjöfart, flyg, väg- och tågförbindelser samt världens största och mest avancerade fiberbaserade bredbandslösning
- ▶ Strategiskt placerat mitt i Stockholm- Mälärregionen, en tredjedel av Sveriges befolkning nås inom en 15-milsradie
- ▶ Nya pågående investeringar i fyrfältiga motorvägar både öster och väster om Västerås
- ▶ Sveriges främsta tillväxtregion enligt Nutek
- ▶ Världsledande inom klustret automation och informationsteknologi
- ▶ Spetskompetens inom elkrafts- och energiområdet
- ▶ Västerås Technology Park- en tillväxtplats för morgondagens vinnarföretag
- ▶ Lokaler i attraktiva lägen som skräddarsys för er
- ▶ Mälardalens största teknologilandskap, Finnsletten
- ▶ Sveriges lägsta taxor för el, vatten, värme, avlopp och renhållning 2006
- ▶ Regionhandelsstad med höga handelsindex, tre stormarknadsplatser och ett koncentrerat city
- ▶ Attraktiva och nybyggda sjönära bostäder



Välkommen med er förfrågan till Etablering Västerås AB

Näringslivschef Helmer Larsson

Tfn: 021-39 13 05

Mobil: 070-521 55 21

E-post: [helmer.larsson@vasteras.se](mailto:helmer.larsson@vasteras.se)

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

# Rekord för nya logistikanläggningar

**Aldrig förr har det byggts så många nya logistikanläggningar som under 2006.**

**Under förra året tillkom 17 nybyggda storlager i Sverige, med en sammanlagd yta på 386 150 kvm. Det är ett historiskt rekord.**

AV GÖSTA HULTÉN

Under 2006 byggdes 17 nya storlager (över 10 000 kvm) i södra och mellersta Sverige.

Det är troligen den högsta årssiffran någonsin för nya logistikanläggningar.

– Tidigare år har det tillkommit ca 150–200 000 kvm nya storlagerytor, säger Erik Barnekow, logistikrådgivare på Collier International, som tagit fram statistiken.

Förra årets siffror visar alltså i det närmaste en fördubbling, jämfört med åren innan.

En del av förklaringen är ICAs nya storlager i Helsingborg, som ensamt stod för 70 000 kvm.

ICAs nya storlager gör också att Öresundsregionen 2006 hamnar i topp, med 3 nya stora logistikanläggningar, på sammanlagt 108 400 kvm.

Därefter kommer Stockholm, Halmstad och Göteborg med ca 60 000 kvm nya lagerytor, Norrköping med 42 000 och Örebro och Eskilstuna med ca 15 000.

Clas Ohlsons nya höglager gör att även lilla Insjön är med på topplistan, under 2006.

För hela perioden 2002–2007 ligger Göteborg och Stockholm jämsides i toppen, med ca 200 000 kvm byggda eller under uppförande. Jönköping/Nässjö kommer på andra plats, med 150 000 kvm.

## Marginal på 100 %

Men Erik Barnekow tror att handelns nya logistiketableringar nådde sin topp under 2006.

– En känsla vi har är att dagligvarubranschen inte kan satsa på så många nya storlager de närmaste åren, eftersom flera av de största aktörerna gjort så stora investeringar.

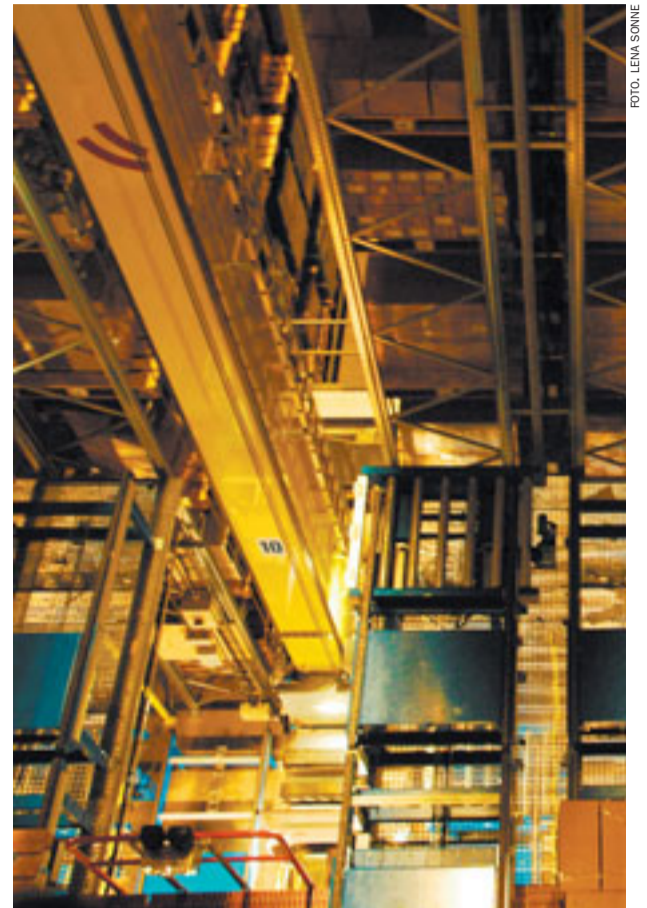
– Däremot tror vi att grossisterna nu kommer att börja satsa mer på nya logistikanläggningar, säger Erik Barnekow.

De företag som bygger nya logistikanläggningar har suttit i en guldsits de senaste åren, menar han:

– Ofta har de som byggt nya logistikanläggningar haft en marginal på 100 % när de sålt anläggningarna vidare till fastighetsinvestorare, utan att egentligen behöva ta några risker.

Orsaken är ett kunskapsglapp mellan fastighetsägare och logistikaktörer, menar han.

– Logistiker räknar på omsättningsvolym, medan fastighetsägare räknar på kvadratmeterhyror.



Senaste etappen av Clas Ohlsons nya höglager i Insjön är en del av 2006 års rekordsatsning.

## Nya logistiketableringar under 2006

	Antal anlägg.	Tillkommande kvm
Öresundsregionen	3	108 400
Stockholm	4	69 800
Halmstad	3	60 000
Göteborg	2	60 000
Norrköping	2	42 000
Örebro	1	15 950
Eskilstuna	1	15 000
Insjön	1	15 000

Anläggningar över 10 000 kvm. Källa: CollierInternational

## Bashamn för Stockholm/Mälardalen

### 4 starka fördelar

- Kort insegling
- Isfritt
- 16,5 m djup
- 24 timmars service

Välkommen!



Oxelösunds Hamn

Oxelösunds Hamn AB Tel +46 (0)155-25 80 00 www.oxhamn.se

At your service!

16,5 m

# Statlig hamnstrategi het potatis

**Regeringens enmansutredare Bengt-Owe Birgersson har i uppdrag att peka ut 8–10 av Sveriges 55 hamnar på en prioriteringslista. För dessa utvalda hamnar ska staten skapa bra förutsättningar i form av infrastruktur.**

**– Men marknaden ska ändå styra, fastslår han. Det kan tyckas motsägelsefullt.**

AV LENA SONNE

Östersjötrafiken ökar lavinartat. Transporterna via Östersjöns hamnar väntas fördubblas till år 2015. Oljetransporterna under samma period kan komma att fyrdubblas. Transportsystemens stora stråk, motorvägar till sjöss, bygger på stora volymer av gods till och från tillväxtmarknader som Ryssland, Polen, Ukraina och Baltikum.

Många av de svenska Östersjöhamnarna i t ex Gävle, Norrköping, Oxelösund och Karlshamn har sett de nya möjligheterna, bygger ut och nischer sig mot vissa produkter. Men om Sverige ska vara intressant för fler feederfartyg, är inte alla Östersjöhamnar lika intressanta.

## Het potatis

Östersjöns hamnar är en het potatis som har anförtröts Godstransportdelegationens välrenommerade ordförande Bengt-Owe Birgersson, som snabbt fick den nya regeringens fulla förtroende.

– Jag har redan besökt de flesta hamnar för att lyssna och samla underlag för statliga infrastruktursatsningar. Fram till mitten av februari fortsätter mina besök och under sommaren blir det återbesök till några utvalda hamnar för att ställa krav och förhandla, säger han.

Den 1 oktober ska han vara klar. Men Bengt-Owe Birgersson står inför en rad svåra frågeställningar.

I hans uppdrag ingår att identifiera vilka hamnar som har strategisk betydelse och föreslå regeringen vilka som ska ges prioritet och därmed statligt stöd för den nödvändiga infrastrukturen på land. Uppdraget är att ta fram 8–10 hamnar av landets 55 på en prioriteringslista.

– Kriterierna är bl a godsomsättning, utgångsläge i form av infrastruktur, miljöpolitik, säkerhet och hur man har utnyttjat samarbetsmöjligheter med andra hamnar. För de utvalda hamnarna ska staten skapa bra förutsättningar.

## Nästan kungligt mottagande

Bengt-Owe Birgersson får ett nästan kungligt mottagande i hamnstäderna, med slottsmiddagar och uppvaktning av lokala politiker och näringslivstoppar. Han tycker att det är trevligt att resa runt, men säger lite avspänt:

– Jag har ju karriären bakom mig.

Det blir tre viktiga rapporter som alla kommer i år.

– Under våren 2007 redovisas sträckkartan. I oktober ska Hamnstrategiutredningen vara klar. Samtidigt presenterar jag det uppdrag jag fått av Banverket om framtida

*”Ni är modiga ni i Sverige, som vill peka ut de hamnar som ska få statliga satsningar.”*

rikskombiterminaler, för att kunna se infrastrukturen i ett sammanhang. Även flygplatsutredningen ska var klar då, säger han.

**Kommer Åsa Torstenssons förslag till s k PPP-lösningar – där privata och regionala finansiärer kan bidra, att påverka dina slutsatser?**

– Nej, men sådana lösningar kan i vissa fall tidigare lägga infrastruktursatsningar.

**Men ska staten verkligen styra vilka hamnar som ska få statliga satsningar? Kan det inte rubba marknadens funktion?**

– Regeringens roll är att vara förutsättningsskapare. Men marknaden ska styra, slår han fast, men tillstår att om regeringen pekar ut prioriterade hamnar och satsar på infrastruktur och kombiterminaler där blir detta likväl styrande.

## Inte förbjudet slänga pengar i sjön

– Men se på 1800-talets järnvägsutbyggnad, som också blev styrande för etableringar och tätorter, resonerar han.

– Problemet är tidsperspektivet. En infrastruktursatsning är en långsiktig satsning, medan marknaden reagerar snabbt men har ett kortare perspektiv.

– Målet är att alla transportslag ska utnyttjas maximalt och optimalt. Men då krävs att alla betalar för sina kostnader efter en samhällsekonomiskt korrekt princip – med vägavgifter för lastbilar, banavgifter, avgifter vid lyft för kombitrafiken.

– Ingen tror dock idag på stimulansåtgärder, men man måste ta bort konstlade hinder.

Han tror att det är politiskt riskabelt att subventionera kombitrafik.

– En fråga jag funderat över är om man alltid utnyttjar den infrastruktur som finns idag rationellt.

Det kommer inte att bli förbjudet för kommuner att

FOTO: LENA SONNE



– Kriterierna är bl a godsomsättning, utgångsläge i form av infrastruktur, miljöpolitik, säkerhet och hur man har utnyttjat samarbetsmöjligheter med andra hamnar, säger hamnutredaren Bengt-Owe Birgersson.

slänga pengar i sjön, säger Bengt-Owe Birgersson litet skämtsamt och syftar på kommuner som arbetar för sin egen hamn. Men alla kan inte fortsätta investera på samma sätt som idag.

– För att överleva som nischhamnar tror jag att hamnarna måste samarbeta.

Han pekar på Varberg, Uddevalla och Göteborg som positiva exempel.

– Finns samarbetsmöjligheter på andra håll? Vad betyder en framtida regionutvidgning för hamnarna?

– Sjöfarten på Östersjön har utvecklats oerhört de senaste femton åren, och ingen skönjer idag något egentligt slut på detta. Men kommer Östersjöhandeln att fortsätta att växa? Hur kommer stråken att se ut om 20 år?

På Transportforum i Linköping, där Bengt-Owe Birgersson presenterade sitt uppdrag, framträdde också Tanei Antikainen från Finska Sjöfartsverket:

– Ni är modiga ni i Sverige, som vill peka ut de hamnar som ska få statliga satsningar. I Finland har vi inte ens vågat tillsätta en statlig utredning om detta känsliga ämne.

## ”Statlig styrning kan rubba konkurrensen”

**Erik Zetterlund, VD för den snabbt växande oceanhamnen i Oxelösund, tillhör dem som är skeptiska till statlig hamnstyrning:**

– En sådan här statlig styrning kan rubba konkurrensen och kan t o m strida mot vår konkurrenslagstiftning. Men samarbete är utmärkt och det gör vi redan nu, säger Erik Zetterlund.

Oxelösunds hamn har just beställt en ny 48-tons bulk-godskran för lossning av främst kol och järnmalm från ZPMC i Shanghai. Leveransen planeras till april 2008.

– Vår produktivitet kommer att öka med 60 till 90 % beroende på godsslag. Det gör oss till en mer konkurrenskraftig partner och ger oss möjlighet att utveckla affären med bulk-gods i oceangående fartyg, säger Erik Zetterlund.



Oxelösunds hamn fortsätter att investera.

# Vad är intelligent logistik för Dig?



**Stefan Back, VD, Sveriges Transportindustriförbund**

"Intelligenta logistiklösningar klarar enligt min mening kundernas krav på kostnadseffektivitet, tillförlitlighet och flexibilitet. Men de tar samtidigt också hänsyn till samhällets krav på transportapparaten, vad gäller ekologisk hållbarhet, säkerhet, skydd och social etik. Jag tror att framtidens intelligenta logistik växer fram på marknaden i samverkan mellan varuägarna och transportindustrin, och med ramar satta av framsynta politiker."



**Bengt-Owe Birgersson  
Hamnutredare**

"Intelligent logistik är länkar och noder i samverkan för bästa ekonomi och miljö."



**Anna Svärd,  
trafikplaneringskonsult på Tyréns i Stockholm. Med i svenska curlinglandslaget som blev världsmästare förra året.**

"Eftersom jag arbetar som trafikplanerare kopplar jag frågan främst till transporter av människor. För mig är intelligent logistik när nya, smarta lösningar och god planering gör resor effektiva, trafiksäkra, miljövänliga och framkomliga. Att vi kan skicka information, ritningar och annat material digitalt till varandra är också intelligent logistik."



**Peter Fredholm,  
konsult informationslogistik**

"Intelligent logistik för mig är att man tänkt igenom sina processer ur ett helhetsperspektiv samt att man har ett väl utbyggt IT-stöd."



**Ingvar Nilsson,  
VD, Schenker**

"Intelligent logistik för mig är när man utnyttjar resurser, kapacitet och transportslag så att man möter marknadens krav på ledtider och kostnadseffektivitet, samtidigt som man tar största möjliga hänsyn till miljön."



## Läget?



»Position Scandinavia« står för Jönköping-Nässjö, en av Skandinaviens hetaste logistikregioner just nu.

IKEA, RUSTA, JYSK och Elgiganten är några av de företag som redan hittat rätt.

## Perfekt!



Jönköping och Nässjö har flygplats, E4 och Södra stambanan i omedelbar närhet. Dessutom har varje kommun sina specialiteter. På [www.jonkoping.se/naringsliv](http://www.jonkoping.se/naringsliv) och [www.nnab.se/etablering](http://www.nnab.se/etablering) beskrivs hur vi jobbar med **Position Scandinavia**. Direktanslutning till järnväg, satsning på fraktflyg, logistikprofessur, Internationella handelshögskolan ger konkurrensfördelar. Position Scandinavia – när du vill nå din marknad snabbt och effektivt i Skandinavien och Europa.

# Göteborgs hamn ligger närmast världshaven

**Göteborgs Hamn är Nordens största. Det mått man då använder är antal ton som lastas och lossas över kaj under ett år. Göteborgs Hamn omsätter kring 37 miljoner ton årligen. Det är lika mycket som de följande fyra största nordiska hamnarna – tillsammans.**

Även om Göteborgs Hamns godsomsättning är störst i Norden och ca 1/3-del av svensk utrikeshandel går via den, så är hamnen måttligt stor internationellt. Världens två största hamnar, Singapore och Rotterdam, har var och en nästan tio gånger större godsomsättning.

Det mest omvälvande som hänt i linjesjöfarten under de senaste 100 åren är övergången från lösgods till enhetslaster som containrar och trailrar. En aspekt på denna förändring är att det klassiska hamnarbetet till stor del flyttats till terminaler i land.

Därför ligger hamnarna ofta en bit ifrån storstäderna. Fartygen omsätter lasten på timmar i stället för veckor.

Göteborgs Hamn har sin specialitet i förädlad gods – industriprodukter eller konsumentvaror i båda riktningarna. Bulkgoods har aldrig varit så stort i Göteborgs hamn. Undantaget är bränsle. I dag står olja för nära 60 procent av godsomsättningen i ton.

## En del av logistikkedjan

Göteborgs Hamn drivs av det helkommunala bolaget Göteborgs Hamn AB. Det innebär i princip att hamnen planerar, bygger, utrustar och driver hamnanläggningarna.

Nuerna är hamnfunktionen en del i logistikflödet på ett annat sätt än förr, då hamntjänster handlades upp nästan per anlop. Ofta rör det sig nu om industriella flöden, där godset styrs och följs av IT-system från fabrik eller bruk, ända till brytpunkt och slutanvändare. De tunga flödena av papper och stål över Göteborg är exempel på detta, liksom import och export av bilar.

## 55 hamnar i Sverige

Det kommunala självstyret gör att det är kommunens val om den vill bygga och driva en hamn. Trots att nästan alla svenska hamnar är samhällsägda, styrs de inte av någon riksplanering. "Ligger man vid vattnet skall man ha en hamn" har länge varit den förhärskande inställningen hos svenska kommunalpolitiker. Därför har vi har vi hela 55 hamnar i Sverige.

Men hamnar konkurrerar om gods och fartyg. Ett överskott i hamnrörelsen kan täta håll i övrig kommunal verksamhet. Hamnar konkurrerar också för att hamnen anses vara en motor för industriell verksamhet, handel och sysselsättning. I många länder ses hamnar som ett nationellt intresse och stöds med statliga medel.

Hamnars konkurrensmedel är flera,



Globaliseringen gör Göteborgs hamns läge strategiskt. Emma Maersk, världens största containerfartyg, anlöper Göteborg.

men en viktig faktor är fast, nämligen hamnens läge. Varje hamn har ett ur någon synpunkt "bra läge", annars hade den aldrig uppstått. Men de flesta hamnarna uppstod i en tid då det var svårt att ta sig fram på land. I dag har vi en helt annan infrastruktur till lands, men hamnarna ligger kvar där de grundades.

## Närmast världshaven...

Göteborgs Hamn är en hamn vars läge blivit bättre genom globaliseringen. Hamnen ligger nära världshaven med goda hamnresurser och utmärkta järnvägsförbindelser. Den arbetar dock, till skillnad mot övriga nordiska hamnar, i dubbla konkurrensmiljöer:

Göteborgs Hamn konkurrerar med övriga svenska hamnar när det gäller inomeuropeisk trafik, men med de nordvästkontinentala storhamnarna om transoceanant direktgoods.

Dessutom ligger hamnen så till att den har konkurrens från vägar och järnvägar. Båt, bil och tåg går ju i stort sett parallellt mellan Göteborg och kontinenten.

Hamnar konkurrerar inte bara med läget. Pris, snabbhet, tillförlitlighet och säkerhet finns med när ett rederi, en varuägare eller speditör väljer hamn. Väl så viktigt är att utbudet av linjer och turtätheter täcker avlastarens behov, och att vägar och järnvägar har bra anslutningar till hamnen.

## ...men i kanten av Europa

Göteborgs Hamn arbetar i en kant av Europa. Sverige har lärt sig att vara duktigt på logistik, det är en nödvändighet för exportindustrin. Göteborgs hamns läge är en fördel som accentueras. När containertrafiken kom, bantades antalet hamnar för oceanlinjer och Göteborg kom att bli nordisk centralhamn för denna typ av trafik. Den nordiska marknaden är en nischmarknad. Den är ändå tillräckligt intressant för linjerederier som inte anlöper Norden

direkt för att de skall bearbeta den. I sin roll som oceanhamn har Göteborg sina främsta konkurrenter om det nordiska

import- och exportgodset i storhamnar som Hamburg, Bremen/Bremerhaven, Rotterdam och Antwerpen.



## Intelligent Logistik

— INKÖP — LOGISTIK — PRODUKTION — AFFÄRER —

### Annonsera?

**Nr 2, vecka 13. Materialdag: 13/3**

Från Supply chain till Demand chain  
Svenska logistiklägen • IT-stöd för Inköp och logistik  
Mässupplaga (PLAN-konferansen)

**Nr 3, vecka 18. Materialdag: 20/4**

Hantering, transporter & Infrastruktur  
Mässupplaga (Kompetensforum)

**Nr 4, vecka 23. Materialdag: 25/5**

Sjöfart • Handel • Miljölogistik

**Nr 5, 12/9. Materialdag: 1/9**

**NÄSTA BILAGA i Dagens Industri**  
Lager & Transporter • Automation  
Mässupplaga (Tekniska Mässan)

**Nr 6, vecka 40. Materialdag: 21/9**

Produktionslogistik • LEAN • Mässupplaga

**Nr 7, vecka 46. Materialdag: 25/10**

Logistikfastigheter • Lager • 3PL

**Nr 8, vecka 51. Materialdag: 30/11**

Nätverk & kluster • Logistikbranschen  
Mässupplaga (Transportforum)

För info ring 0176-22 83 50 eller maila [gb@intelligentlogistik.se](mailto:gb@intelligentlogistik.se)  
För annonspriser gå in på [www.intelligentlogistik.se](http://www.intelligentlogistik.se)

# Nu tar Stockholm steget mot en ny djuphamn

– Norvik är den viktigaste faktorn för att stärka Stockholmsregionens konkurrenskraft, säger Ilija Batljan, Nynäshamns kommunalråd. I kväll kommer Norvikprojektet upp på Stockholms stadsfullmäktiges bord. Ilija Batljan hoppas på ett positivt besked.

AV LENA SONNE

Flera storstäder i norra Europa bygger nu ut hamncapaciteten för att möta växande efterfrågan. Det gäller t ex Hamburg, Bremen, St. Petersburg, Helsingfors, Gdansk/Gdynia, Tallinn men också Göteborg och Århus.

Nu följer Stockholm efter. Stockholms Hamnar ABs finansieringsplan för Norvik är nu klar. Cirka 1,7 miljarder SEK beräknas projektet kosta. Stockholms Hamns styrelse har redan beslutat om utbyggnaden av en rullande gods- och containerhamn på Norvikudden i Nynäshamn.

Ikväll, den 12/2 väntas fullmäktige ta beslutet.

## Kort insegling

Stockholm-Mälardalens ekonomi växer kraftigt. Därför behöver transportnätets ny kapacitet för både gods- och persontransporter. Om Norvik byggs kommer containerterminalen i Frihamnen i Stockholm att flyttas hit.

Idag tar det 4 timmar att gå farleden in till Stockholm genom skärgården och 4 timmar tillbaka.

– Norvik blir en djuphamn utan skärgård, med kort och säker farled och ett naturligt vattendjup på ca 25 meter. Även de allra största fartygen, med ett djupgående på 17 meter kan tas emot, säger Ilija Batljan, Nynäshamns kommunalråd.

Målet är att huvuddelen av det godset till regionen ska komma via sjötransporter, så nära konsumenterna som möjligt.

– Det kommer att betyda mycket för Mälardalens 3 miljoner konsumenter – Sveriges största konsumtionsområde, säger Ilija Batljan.

För Nynäshamns del betyder det tusentals arbetstillfällen. Redan har logistikföretag visat intresse.

Norvik blir också en insats för miljön. 80 procent av alla transporter mellan Stockholmsregionen och hamnarna i södra och västra Sverige går idag på lastbil. Många vägtransporter kan bytas ut mot miljövänligare sjötransporter. Koldioxidutsläppen minskar.

## Infrastruktur på plats

– Södertörn och Nynäshamn har redan förberetts för Norvik, menar Ilija Batljan.

– Inga nya statliga infrastrukturpengar kommer att behövas. En heltäckande plan för regionens infrastruktur finns redan.

Väg 73 byggs redan och blir färdig som fyrfilig motorväg 2008–2009.

Hösten 2008 ska första etappen på järnvägsutbyggnaden mellan Västerhaninge och Nynäshamn vara klar.

Ilija Batljan hoppas på dubbelspår Tungelsta -Västerhaninge, dubbelspår vid Hemfosa och Segersång för tågmöten och att plattformarna mellan Tungelsta och Nynäshamn är förlängs för att passa fullängdståg.

2011 hoppas han att hela utbyggnaden, med stickspår till Norviks hamn, är färdig.

Finansieringen av själva Norvik står Stockholms Hamnar för, tillsammans med internationella aktörer. I vår får vi veta vilka.



– Norvikprojektet står inte i motsättning till andra hamnar, menar Ilija Batljan.



Den 12 februari kommer Norvik upp på dagordningen på Stockholms fullmäktigemöte.

Det har funnits kritik mot projektet från miljörelsen och miljöprövningen är inte klar.

– Men Norvik byggs inte på ursprunglig naturmark, utan på återanvänd mark – ett område med bergsmassor från cisterner för raffinaderier som avvecklades för 30–35 år sen.

En del menar att Norvik är onödigt och att andra Östersjöhamnar har kapacitet för den ökade trafiken.

## Tredubbel kapacitet

– Norvikprojektet står inte i motsättning till andra hamnar, utan är snarare en förutsättning också för deras utveckling, menar Ilija Batljan. Här finns en möjlighet att nischa sig för vissa produktgrupper och typer av båtar.

Nynäshamns färjeterminal byggs nu också ut. Polferries har tredubblat kapaciteten på rutten Nynäshamn – Gdansk från januari i år.

Det innebär att lastkapaciteten också tredubblas och blir ett alternativ till landvägen genom Sverige.

– Trenden är koncentration av flöden och storskaliga lösningar, större fartyg, större hamnar, ökad andel privata hamnar och ökad specialisering, säger Christel Wiman, VD för Stockholms Hamnar. Andra trender är att industrins lager minskar och att varorna ska komma ”just in time”. Det ökade varuvärdet ställer krav på effektiv hantering.

## Stor containertillväxt

– Volymtillväxten för containerflöden i Östersjön mellan 2000–2005 var mycket kraftig. På Ryssland ökade den med 310 procent, Estland, Lettland, Litauen, Polen med 244 procent och på Kina med 345 procent.

Enbart godsvolymtillväxten från 2003 till 2020 i Östersjöregionen väntas motsvara nästan tre gånger Sveriges samlade årliga sjötransporter. (enl. Baltic Maritime outlook 2006 genomförd av SAI, Sjöfartens analysinstitut på uppdrag av östersjöländernas sjöfartsmyndigheter.)



## Prenumerera på Intelligent Logistik!

Logistik av idag är konsten att ständigt förbättra och förenkla flöden och processer oavsett om det gäller material, information, dagligvaror, människor eller pengar.

Och oavsett om du är VD, logistik- eller inköpsansvarig, produktions- eller verksamhetschef vill du ha full insikt i och överblick över verksamhetens villkor.

Denna insikt och överblick får du genom att läsa tidningen Intelligent Logistik. Håll dig ständigt uppdaterad och ligg steget före genom att prenumerera på branschens bästa tidning!

Fyll i och sänd in talongen. Vi bjuder på portot. Du får 8 nummer (sex magasin och två tema-bilagor) till priset 375:- inkl. moms.

**Nappar du på erbjudandet just nu bjuder vi dig på nästa nummer. Välkommen som prenumerant och trevlig läsning!**

Företag ..... Beställare .....

Org.nr ..... Postadress .....

Postnr ..... Ort .....

Frankeras ej  
mottagaren  
betalar portot

Intelligent Logistik HB

SVARSPOST  
20492681  
761 10 Norrtälje

## Nytt affärssystem sänker ledtider i BT

Lawson Software har tecknat avtal med trucktillverkaren BT Europe. Affären innebär att BT Europe väljer affärssystemet Lawson M3 som standard för försäljning, service och distribution. 1 400 medarbetare i 16 länder i Europa berörs.

Affären är en omfattande uppgradering av Lawson M3, tidigare Movex, till den senaste Javabaserade versionen, Lawson M3 5.2.

Det nya affärssystemet kan hantera affärer på flera olika marknader med en högre grad av samordning, med förbättrad uppföljningen av varje affär. BT Europe



BT Europe vill sänka ledtiderna vid leverans av truckar genom ett mer kundorderstyrt arbetssätt.

har som mål att växa kraftigt på den europeiska marknaden och befästa Toyota Industries ledande position på världsmarknaden.

– Vi behöver ett stabilt fundament för att kunna växa med kunden i fokus på ett kontrollerat sätt. Det nya affärssystemet kommer att effektivisera, rationalisera, öka kundnyttan och även öka försäljningen, exempelvis inom eftermarknaden. Det ger oss också mycket bra möjligheter att överblicka affärsprocesserna, säger Bo Sivenius, IS Manager på BT Europe.

BT Europe ser bl a möjligheter att öka andelen servicekontrakt. BT Europe ska också kunna sänka ledtiderna i leveranser av truckar genom ett mer kundorderstyrt arbetssätt. BT Europe har idag 1 400 servicetekniker med handdator kopplad till Lawson M3. Tillsammans med förbättrad reservdelslogistik ska det nya systemet ge kunderna bättre och snabbare service.

Systemet ska vara implementerat i slutet av 2008. Affären är värd 36 miljoner SEK.

## Sonat trimmar Lantmännens logistik

Ett nytt avtal mellan Lantmännen och Sonat AB skall ge bondekooperationen egen kontroll över transportplaneringen, höjd leveranssäkerhet och minskade kostnader.

– Genom att själva ta kontrollen kan vi både ge bättre service till kunderna, och samtidigt spara pengar åt Lantmännen. Besparingarna kommer bl a av samordning av transporter, minskat antal mellanhänder, effektivare lagerhantering och möjlighet att arbeta med returfrakter, säger Anna Elgh, chef för Lantmännen concernlogistik.

En större intern kontroll över körningarna medför att leveranserna kan komma som utlovat.

– En central transportplanering skapar också bättre överblick av det totala varuflödet. Frakter från olika delar av koncernen kan samordnas. Ett mål är att minska anta-

let delleveranser, vilket kunderna önskar.

Med färre omlastningar minskar risken för transportskador. En ytterligare effekt är reducerad miljöpåverkan.

– Vi är en "insourcad" logistikavdelning, säger VD Kjell Rundqvist. Alltså ett utomstående kompetensföretag som blir en del av kundens verksamhet och vi uppträder under kundens varumärke i allt vi gör.

– Som insourcad logistikavdelning utför vi en del eller allt det arbete som normalt görs på en intern logistik- eller transportavdelning. Vi tar dessutom ansvar för att utveckla företagets olika logistikprocesser, som anskaffning, distribution, skeppning, lagerstyrning och ordermottagning.

Sonat ägnar sig enbart åt logistikadministration och har inga egna intressen inom transport- eller lagertjänster.

## Coop bildar nytt för inköp och logistik

Den svenska kooperativa dagligvaruhandeln samlar nu varuförsörjning och logistik i ett gemensamt bolag, Coop Inköp och Logistik AB, Cilab.

– Genom att samordna nationella inköp och logistik i ett bolag kommer vi att stärka kooperationens konkurrenskraft, säger det nya bolagets VD Gunnar Rantzow. Bolaget kommer att hantera nationella inköp av dagligvaror och logistik för både dagligvaror och andra varor.

– Tack vare en ökad samordning kommer vi att kunna få en logistikverksamhet som ger både högre effektivitet och högre

kvalitet för stormarknader och butiker. Ett gemensamt bolag ger också ökad effektivitet i kontakterna med leverantörerna, säger Gunnar Rantzow.

Förutom varuförsörjningen i Cilab sker parallellt ett ökat samarbete mellan kedjorna Coop Forum, Coop Bygg, Coop Extra, Coop Konsum och Coop Nära. Även inom marknadsföring ökar samordningen kring namnet Coop.

Med ca 1800 medarbetare blir det nya bolaget ett av de största i logistikbranschen.

## Hannovermässan alltmer global

Världens största industrimässa, Hannovermässan den 16–20 april, blir alltmer global. I år kommer nära hälften av utställarna från andra länder än Tyskland. Mässan arrangeras den 16–20 april.

Med 6150 utställare, 60 000 experter, 100 av de främsta universiteterna och 200 000 besökare, är mässan vårens stor

industrihändelse för inköpare, produktionschefer och andra.

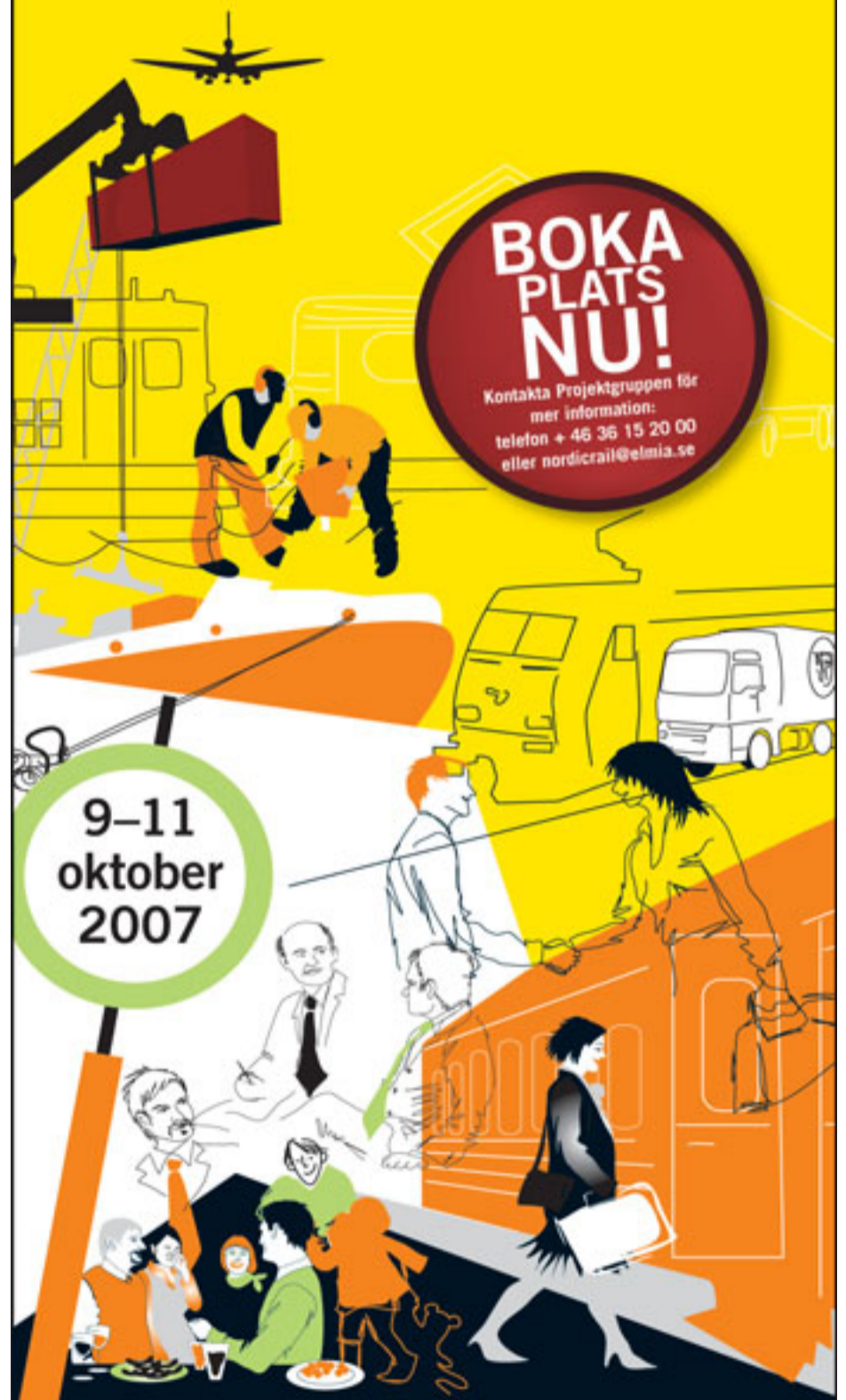
– Intresset för mässor stiger i Sverige och jag tror på stort svenskt deltagande i år, säger Nils Fickler, chef för Hannovermässans Sverigekontor.

Hannovermässans stora logistikmässa Cemmat är nu flyttad till våren och går i maj 2008.

## Ta spåret till framtiden

Elmia Nordic Rail är en given knutpunkt för järnvägsbranschen. Under tre intensiva dagar debatteras dagens och morgondagens viktigaste frågor. Här visas teknik och utrustning och här träffas beslutsfattare och kollegor. Kort sagt, under Elmia Nordic Rail möter du framtidens järnväg.

Nu blir vi ännu större och bättre. Vi lyfter blicken, vidgar våra vyer och utökar Nordic Rail med Future Transport. Därmed blir vi Nordens största kompletta transportmässa.



Elmia  
Nordic Rail  
MÖTESPLATS • KONFERENS • JÄRNVÄGSMÄSSA

ELMIA  
FUTURE  
TRANSPORT  
Mötesplats konferens transportmässa

I SAMARBETE MED NORDIC INFRASTRUCTURE MANAGERS (NIM), FORUM FÖR NORDISKT JÄRNVÄGSSAMARBETE (NIS) OCH JÄRNVÄGSFORUM

Elmia

WWW.ELMIA.SE/NORDICRAIL

# Så får du din Dagens Industri

Att distribuera din morgontidning är en gigantisk och tidskritisk distributionsuppgift, för det är alltid bråttom. Det gäller inte minst när 117 000 exemplar av Sveriges mest riksspridda tidning ska nå alla sina läsare senast kl 06.00.

AV LENA SONNE

Tidningar, som trycks på kvällen är ute hos prenumeranterna redan i gryningen i hela landet. Prenumeranten vill läsa sin tidning redan till morgonkaffet eller kanske på vägen till jobbet. För det krävs en väl fungerande tidningslogistik.

– Det handlar om precision i tid, att hitta nya samdistributionslösningar för att kapa kostnader och få till en distributionskedja som man kan lita på, säger Stefan Åblad, distributionschef på Dagens Industri och ansvarig för att distributionen fungerar.

Dagens Industri distribueras tidigt varje morgon till alla prenumeranter. 70 % av prenumeranterna är utanför Stor-Stockholm. Det ställer speciella krav:

– Före klockan 6 på morgonen ska man få sin tidning. Om den kommer en kvart för sent, är det många som hör av sig. På mejlen kan jag se att folk kan mejla 6.02 för att meddela att tidningen är försenad, berättar Stefan Åblad.

## Dagstidningen en färskvara

– Dagstidningslogistik handlar främst om tre saker: tid, kostnader och kvalitet. Vi måste hela tiden pressa kostnader så mycket som möjligt, t ex genom samdis-



Peter Robsahm lastar bilen med DI till Karlstad.

tribution med andra dagstidningar, säger Stefan Åblad.

Dagens Industri trycks på tre platser i Sverige: i Stockholm på DNEX i Akalla – Sveriges största tryckeri, i Göteborg på V-TAB Adargo och i Örnsköldsvik på Mitt-Media AB.

– Från lastkajen på DNEX i Akalla norr om Stockholm samdistribueras dagstidningarna DN och DI. Distributionsbilar går i väg på fast spikade tider. SvD samdistribueras också när det är möjligt men trycks numera i Södertälje och Örebro.

– Tryckstart för DI är redan 19.50 och

första bilen går redan 21.00 till Norrköping och Linköping. En stund senare går bilarna till Gävle och Västerås.

– Tidningarna till Stor-Stockholm kommer iväg långt senare. Den första leveransen går 24.00.

## Med tidningsbud

Ca 28 000 exemplar av DI distribueras i Stockholm med tidningsbud. Ca 50 000 går sedan ut i landet med tidningsbud och ca 20 000 går ut med Posten. De senare är adresserade och går ofta till boxadresser till företaget. En del säljs som lösnummer.

– Den TS-kontrollerade upplagan är nu 115 600, men den varierar. Vi levererar t ex stora upplagor ibland till SAS, säger Stefan Åblad.

– Dagstidningslogistik handlar främst om tid, kostnader och kvalitet, säger Stefan Åblad, ansvarig för distributionen av Dagens Industri.



## 12 500 tidningsbud delar inte bara ut morgontidningar

**Det finns 170 morgontidningar i Sverige. 12 500 tidningsbud bär ut ca 3 miljoner exemplar av dem varje dag. 96 % får sin tidning före klockan sex. Buden avverkar sammanlagt 28 000 mil per natt. Det är 7 varv runt ekvatorn!**

Dagstidningsdistribution präglas i hög grad av digitalisering med övergripande

ledningssystem för planering och realtidsstyrning. Ofta handlar det om att förena sena deadlines med hög flexibilitet och leveransprecision.

I Storstockholm delar Premo, Pressens morgontjänst, ut 430 000 tidningar varje morgon.

Premo är både delägare och leverantör till MTD. MTD, som står för Morgontidningsdistribution, är det företag som handhar informationsflödet (vilken prenumerant som ska ha vilken tidning etc.) för Sveriges morgontidningar via sin dataväxel AXEL.

– Systemet är unikt men finns även i liknande form i de nordiska länderna säger Georg Nilsson, marknadschef på MTD.

MTD är ett försäljningsbolag som ägs och verkar för de 5 olika tidningsutbärningsföretag som finns i Sverige; Premo i Stockholm, Tidningsbärarna i Skåne, Blekinge och Kronobergs län, VTD i Göteborg med omnejd och Tidningstjänst samt SMD i övriga landet.

## Både tidningar och tidskrifter

– Vi har också ett tiotal tidskrifter – t ex Ny Teknik, Computer Sweden, Land, Hemmets Veckotidning m fl som samdistribueras med morgontidningarna.

Med digital teknik kan upplageinformationen från förlagets prenumerationsregister skickas till tidningsbudens budböcker. Det gör att ingen skriven adress behövs på tidningen, vilket i sig ger en kostnadsbesparing.

MTD använder sig av det sk AXEL-konceptet vilket gör informationsutbytet mellan förlagen, tidningarna och utbärningsföretagen smidigare. Det är en mängd variabler som måste fungera.

– I Uppsala testas man nu ett system

med helt elektroniska budböcker – där tidningsbuden får informationen i en handdator.

– Nästa stora steg för oss är att bära ut adresserade försändelser, säger Georg Nilsson. Vi har med stor framgång testat adresserad utbärning med ett antal kunder, bl a tidningen Hemmets Journal i Skåne. Mervärdet är bl a att den kommer tidigare på morgonen än via Posten.

## Även andra varor

200 miljoner kr av omsättningen är andra produkter än morgontidningar, berättar Georg Nilsson.

– I Norrland tar utbärningsföretaget även med sig receptbelagda läkemedel till apotek.

– Vi distribuerar även en hel del tidskrifter, Veckans Affärer, Travronden, Ridsport m fl.

– Samordning av flöden genom samdistribution av lämpliga produkter är viktigt för konkurrenskraft och lönsamhet, säger Georg Nilsson, som ser möjligheter att i framtiden utmana Posten och ta en större del också av adresserade försändelser.



Stefan Edqvist lastar in de Dagens Industri som ska till Linköping, men han tar även med andra varor.

# När Europavägen kollapsade

**Varje dygn tar sig 2 400 tunga lastbilar, varav hälften utlandsregistrerade, och mer än 17 000 personbilar förbi den rastplats i Bohuslän, där 600 meter av E6-an strax före jul förvandlades till en lerig ravin.**

AV NILS-ERIK LINDELL

Lastbilarna hankar sig fram. Några väljer vägen via färjan över Gullmarsfjorden, andra den smala och krokiga riksväg 172 genom Dalsland. Det har tagit längre tid, två timmar mer om köerna vid färjan eller på 172:an inte var för långa, och så länge vädret var så bra som de första veckorna i januari.

– Det märkliga är att åkarna inte tappat ett enda kilo gods till andra transportmedel under dessa svåra veckor, säger Hans Ljungberg, regionchef på Sveriges Åkeriföretag.

## Järnvägen försvann

Nu försvann järnvägen mellan Göteborg och Strömstad precis som landsvägen ner i leran. Men stamlinjen Göteborg-Oslo via Kil har fungerat, men inte tagit några marknadsandelar från lastbilarna. Ingen redare har heller varit villig att ta upp kampen om transitgodset mellan Sverige och Norge, trots att man tidigare talat om att inrätta en ro-ro-linje för att avlasta E6.

De färjor som Vägverket satt in över Gullmarsfjorden har inte räckt till helt för anstormningen.

– Ändå har många fjärrbilar valt den vägen, konstaterar Tony Ekvall, distriktschef på Schenker i Vänersborg. Blir det långa väntetider i färjekön tar förarna en vilopaus och sover en stund.

De flesta har dock tagit 172:an, en omväg på ca 7 mil.

## Extra avgifter

Problemet för chaufförerna är att två timmars försening kan betyda att de överskrider den lagstadgade maximala arbetstiden vid ratten. Då kan det bli dyrt. Ett extra skift medan chauffören sover eller en inkallad förare tar över, det kostar. Förseningar sträcker ut sig i flera led, färjor och containerfartyg väntar inte, de har fasta tidtabeller.

– Turligt nog är både januari och februari månader med låga godsvolymer, säger Tony Ekvall. Därför har det funnits extra bilar att sätta in i distributionstrafiken. De har dock inte kunnat lastas fullt ut och åkarna räknar med merkostnader på 20–25 procent. Sedan 19 januari har vi lagt på 25 kronor extra på sändningar upp till 99 kilo och 954 kronor för hela billaster.

– De som kör fjärrtransporter har lagt på 1 200 till 1 500 kronor på fakturan, säger Hans Ljungberg.

De flesta kunder har accepterat detta utan att knota. De tycks betrakta raset som en nationell katastrof.

Det hoppas nu Anna Ellmarker, Handelskammarens regionchef i Uddevalla, att



FOTO: PER PÅXEL

I slutet av mars öppnas en provisorisk väg förbi rastplatsen och nästa år är nya E6-an som motorväg klar förbi rastplatsen.

också regering och länsstyrelse ska göra.

– Vi skrev till regeringen i januari och bad om hjälp. Vi fick ganska snart klart för oss att regeringen överväger någon form av stödpaket.

Infrastrukturminister Åsa Torstensson var tidigt på plats – men så har hon ju heller inte så lång väg från sin fasta bostad nära E6 i Strömstad. Hon är en av många som drabbats personligen, hon kör vägen ett par gånger i veckan.

## 300 företag påverkas

Även om godset kommit fram utan allvarliga förseningar för industrierna, så är det många som drabbats hårt, inte bara pendlare, som haft svårt komma till jobbet i tid. Närmare 300 företag ligger i närheten och påverkas direkt av raset.

Ann Andersson och Peter Simonsson ekonomi har kommit i gungning. De har en bensinstation och ett värdshus vid Hogstorp, där långtradarchaufförerna annars har ett omtyckt andningshål. Nu uteblir de vecka efter vecka.

Vad raset totalt kommer att kosta är det ingen som vet. Några hundra miljoner, kanske en miljard kan Vägverket och Banverket få punga ut med. I slutet av mars ska en provisorisk vägstump vara klar och samtidigt har Banverket lovat att järnvägstrafiken ska komma igång. Den gamla rälsen går inte att rädda. För att höja säkerheten flyttas spåret upp på fastare mark.

Och nästa år ska den efterlängtade motorvägen förbi platsen vara klar, helt enligt tidigare planer.



## Sett lite grann från ovan finns inga olösliga problem

De som har förmågan att se problem ur ett annorlunda perspektiv kommer oftast med de bästa lösningarna. En sanning som gäller alla områden, inte minst logistikens.

Vår organisation vilar på den här typen av människor – de som alltid kan lösa uppkomna problem, de som kan se det lite grann från ovan.

Verkstadsgatan 13, 252 27 Helsingborg  
Tel 042-449 22 00 Fax 042-449 22 99  
E-post info@brinova.se



**Brinova verkar i strategiskt belägna orter, för att skapa attraktiva logistik-, bostads- och kommersiella fastigheter.**

**Brinova äger också större aktieposter i andra fastighetsbolag och ger ut obligationer baserade på underliggande fastighetstillgångar.**

**Brinova är noterat på Stockholmsbörsen.**

**Läs mer om Brinova på [www.brinova.se](http://www.brinova.se).**

# Flyttlogistik är mer teknik än muskler

**Folk och företag flyttar alltmer. En rad företag erbjuder den växande flyttmarknaden sina tjänster – från de som bara flyttar gods till de som ordnar hela ditt flyttprojekt. Vissa erbjuder både homestyling och relocation – där nya skolor till barnen och annan service kan ingå.**

AV LENA SONNE

ICM Logistik AB, med ursprung i gamla tiders stadsbudsörrelse, är ett av de företag i flyttbranschen som följer den nya trenden. Från att ha varit ett delägarkooperativ som en traditionell lastbilscentral, är det numera en marknadsorienterad flyttfirma, som erbjuder en rad tjänster, utöver den rent fysiska flytten.

ICM ordnar även utrikes flyttningar och är specialister på flyttuppdrag till Östeuropa, där man sedan decennier skött flyttuppdrag åt svenska exportföretag, myndigheter och ambassader.

En annan specialtjänst är transporter av teaterdekorer, ljud- och ljusanläggningar, känsliga instrument och museiföremål. ICM bygger även upp teaterscenerier, dukar upp för symfonior-



Kringtjänsterna blir alltfler och mer komplicerade. IT-logistik är en växande andel.

kestrar och hyr ut turnéanpassade fordon.

– Tyngdpunkten i vår verksamhet ligger dock i kontorsflytt och det är vi bäst på, säger Thomas Hanbo, VD.

– Men vi kan flytta hela industrier, arkiv eller lager – och tar både stora och små uppdrag.

Modern flyttlogistik kräver mer hjärna än muskler. Planering, kunskap och teknik är viktigare än rå kraft. Därför har ICM satsat inte bara på kvalificerad teknik, utan också på att höja kompetensen hos medarbetarna i organisationen.

Alla moment, från packning, stuvning, transport till upppackning sköts i huvudsak med egen personal, egen utrustning och egna fordon.

– Då går det inte att skylla på underleverantörer, om något skulle gå snett, påpekar Thomas Hanbo.

## Alltfler kringtjänster

IT-logistik är en växande andel. Men kringtjänsterna blir alltfler. ICM kan åta sig allt från inleverans, lagring, upppackning och montering och distribution och installation av datautrustning. Emballage och utbytta delar kan också tas omhand.

Även andra typer av utrustning som t.ex. kopiatorer, bankomater, telekomutrustning klarar ICMS chaufförer som också monterar och installerar datautrustning. Även konfigurering av PC, hårddiskradering, miljöskrotning och rekonditionering av utrustning åtar man sig.

## Från hylla till hylla

– Vår inriktningen är fortfarande fysisk flytt, men inte bara från ”dörr till dörr” som de stora transportjättarna gör, vilket inte är så svårt, utan flytt från ”hylla till hylla”. Vi kan demontera och monterar upp igen.

Den moderna flyttekniken kräver också specialemballage för känsligt gods, som t.ex. datorer och arkiv, klimatkontrollerade och luftfjädrade lastbilar för transport av



Modern flyttlogistik kräver mer hjärna än muskler. Planering och teknik är viktigare än rå kraft.

känslig utrustning. För tunga lyft finns specialutrustning och utomhusliftrar som når 25 meter upp och kan lossa och lasta genom balkonger och fönster.

– Det gäller att vinna tid, att flytta mer gods på allt kortare tid, hålla materialet rullande, menar Thomas Hanbo.

## Personlig omlokalisering

ICM har också uppdrag för olika företags internlogistik t.ex. mellan olika produktionsenheter eller lager.

Den växande e-handeln ställer högre krav på transportföretagen på leveranstider, service och säkerhet.

Vid internationella flyttar stöter man ibland på begreppet ”relocation” en tjänst

som täcker hela bytet av miljö, vilket kan bli en svår omställning för en familj som flyttar. ICM kan hjälpa till med att finna rätt bostad, i rätt läge, geografiskt, socialt och prismässigt.

Man kan, om man vill, få tips om lämpliga skolor för barnen och många andra tjänster som bidrar till att underlätta anpassningen i den nya miljön.

Just internationella flyttar kräver erfarenhet och kunskap om specifika förhållanden i det aktuella landet. Exempelvis om tillstånd av olika slag, hanteringsmöjligheter försäkringsfrågor och säkerhetsfrågor. Förtullning kan vara en besvärlig procedur och felaktiga dokument kan ge dröjsmål i veckor.

## Nya logistiklokaler i Norrköping

Hyr logistiklokaler, granne med Stadiums nya centrallager i Norrköping. Vi bygger moderna logistiklokaler från ca 7000 kvm och uppåt. Möjlig inflyttning under sommaren 2007. Välkommen att kontakta oss på 011-36 49 00 [www.mfu.se](http://www.mfu.se)



Mattssons

# Snabba leveranser och service över tröskeln



Snabb befodran av paket med flyg och bil är kärnverksamhet för Jetpak.

**Med 2500 flyg och 350 bilar på 60 orter i Sverige är Jetpak branschledande inom expresslogistik i Sverige. Men verksamhet blir alltmer inriktad på att serva industrin med värdeadderande tilläggstjänster.**

Expresslogistik handlar om försändelser som får ta högst 12 timmar på sig till mottagare på företag eller hemadresser. Snabb befodran av paket dörr till dörr med hjälp av flyg och bil, är fortfarande Jetpaks kärnverksamhet, men också en viktig kugge i de tilläggstjänster som nu växer kraftigt.

Snabba bud inom Norden med reguljära flyg och ett väl utbyggt nätverk av ca 1000 medarbetare är en svårslagen specialitet.

## Större del i värdekedjan

Men trenden är att inte bara att ta hand om sådana snabba paket, utan om allt större del av kundernas värdekedja.

– Det som hänt de senaste 7-8 månaderna är att vi fått alltför många förfrågningar från industriföretag att ta över delar av deras logistik, säger Charlotte Hansson, VD Jetpak Sverige.

Bland kunderna idag finns svenska bilindustriföretag som Volvo och Saab och precisionstillverkare som Sandvik och Seco Tools.

Jetpak tar t ex hand om hela flödet av hårdmetallskärstål från Sandviks centrallager i Belgien till företagets 500 kunder i Sverige.

– I planerade logistikflöden kan vi se på hela flödet, för att se om man kan göra något åt en hög kapitalbindning och onödiga säkerhetslager, säger Lars Mossberg, försäljningschef.

## Förvärv i Norden

Jetpak har en tydlig inriktning på Norden som hemmamarknad. Under det senaste året har man förvärvat logistikföretag i både Norge och Finland. Förra året köpte Jetpak först norska Borg-Trans och strax därefter finska Lähetipirkka.

– Förvärven stärker Jetpak som det

branschledande expresslogistikbolaget i Norden, säger Charlotte Hansson.

– Tanken är att arbeta med samma koncept och med samma IT-system i hela Norden. Vi har ett starkt fokus på att få in större volymer i våra flöden., säger Lars Mossberg.

– Det gäller att kunna den lokala marknaden. Genom att vi finns på ca 60 orter i hela Sverige har vi en oslagbar täckning och lokalkännedom och våra 30 depåer är öppna dygnet runt, säger Charlotte Hansson.

Sent orderstopp, installation och service på plats blir allt viktigare:

– En del av våra chaufförer är också vad vi kallar ”tekniska kurirer”. Det betyder att de inte bara levererar snabbt, utan även kan utföra vissa arbeten på plats hos kunden.

Det kan, förutom packning och uppackning, gälla på- och avinstallation eller inkoppling i system och nätverk.

## Proaktivt miljöarbete

Jetpak och dess franchisetagare är sedan förra året miljöcertifierade enligt ISO 14001.

– Ett proaktivt miljöarbetet är en naturlig del av vår verksamhet. Vi skall sträva efter att möta våra kunders förväntningar på miljöanpassad verksamhet och aktivt sprida kunskap om vårt miljöarbete, säger Charlotte Hansson.

Företaget har mer än 35 års erfarenhet av bud och flyg med AdenaPickos Budbilar och Jetpak som samlades under varumärket Jetpak 2003. Jetpak såldes förra året av SAS, till danska riskkapitalbolaget Polaris, som nyligen släppte in svenska Accent Equity Partners som delägare.

– Med våra två nya ägare kan vi fortsätta växa och utveckla vår styrka i form av oslagbar lokal service i Norden, säger Charlotte Hansson.

**SORRY MURPHY,  
DIN LAG\* GÄLLER  
INTE OSS!**

**VI HAR ARBETAT MED SYSTEM  
FÖR ORDER- OCH LOGISTIKFLÖDEN  
SEDAN 1967. VI KAN DET HÄR.**

Bland våra kunder finns Astra Zeneca, Ahlsell, Schenker, Isaberg-Rapid och Norgesgruppen. För mer information, ring 08-676 50 00 eller maila till [info@im.se](mailto:info@im.se). Du kan även läsa mer om oss på [www.industri-matematik.com](http://www.industri-matematik.com)

**IMI Industri-Matematik International**

\* Murphys lag, "lagen om alltings djävlighet", skämtsamt uttryck med innebörden att om något kan gå fel så kommer det också att göra det. **Källa:** Nationalencyklopedin.

# Lång väg till effektiv citylogistik

**Att flest bilar rör sig på samma ställen som tusentals fotgängare och boende är ett stort miljö- och hälsoproblem. I flera storstäder är luften klart hälsovådlig. Citylogistik handlar om att minska miljöpåverkan från transporter med miljöanpassade bränslen, optimerade rutter, samlastning och distributionstider.**

AV LENA SONNE

Ännu är det långt kvar till fungerande citylogistiklösningar. Stockholms stad har kommit en bit på väg med samordnade transporter. Schenker tog över leveranserna för Stockholm stad 1 november 2006. Ett dagis får t ex nu leverans 1–2 gånger per vecka, vid fullt utbyggt logistiksystem, istället för som tidigare 15–20 leveranser i veckan, berättar Jacob Rheborg, projektansvarig på Schenker.

– Nu jobbar vi med att optimera systemet, först med förbrukningsmaterial, sedan datorer och andra varugrupper. Nästa steg blir livsmedel.

Olika varuleverantörer kör inte längre själva till slutkunden utan till Schenkers terminal i Lunda, där varorna sorteras och samlas i mindre bilar som går i slingor till ca 2000 kontor skolor, äldreboenden, dagis m m. Antalet leveranser ska minska med 75 %.

## Betydande besparing

Stockholm stad köper varor för cirka 1,2 miljarder SEK per år och kan göra betydande besparingar med det nya logistikupplägget. Bedömningen är att ca 120 miljoner är transportkostnader. Målet med det nya logistiksystemet är att minska kostnaderna med minst 50 MSEK för distribution av kontorsföremål och dagligvaror mm.

– Vi kör med fulla bilar och vi försöker sänka körsträckan, vilket ger minskad miljöbelastning. Tidigare information om varuflödet ger möjlighet till bättre transportplanering och lägre kostnader.

– Sparsam körning, minimera partikelutsläpp, reducera tomgångskörning och samlastning från olika leverantörer är andra viktiga åtgärder för miljön i city, säger Jacob Rheborg.

Distribution i Stockholms city handlar bara till en liten del om stans egna transporter.

Många transportörer vill gärna synas i city med bilar och varumärke. Det motverkar effektivt varje försök till samordning och politikerna i Stockholm har hittills bara vågat införa restriktioner för dis-



En livsmedelsbutik får i snitt 15–25 varuleveranser per dag, de flesta mitt i rusningstrafiken.

tribution i Gamla Stan och i Hammarby Sjöstad.

I New York har man provat stenhårda restriktioner för transporter, med absolut leveransförbud på hela Manhattan efter kl 18.00. Där väntar privatbilisterna snällt medan dubbelparkerade distributionsbilar blockerar gatan.

## Lyckat med kvällsleveranser

I Stockholm gör man tvärtom. Sedan november 2005 har ett försök med kvällsleveranser testats på Östermalm. Med i projektet var ICA, Arla, Schenker, DHL, Vägverket, Chalmers Naturvårdsverket och Vinnova.

– Det visade lyckade resultat och Chalmers utredning pekar på en minskad miljöbelastning med 20 %. Den stora miljövinsten ligger förmodligen i minskade utsläpp från biltrafiken. Fordonen kan också utnyttjas effektivare, utsläppen minskar genom att man slipper köerna. Klagomål på buller från boenden har inte förekommit, säger Jacob Rheborg.

ICA handlaren Kåre Naess, som äger en av de deltagande butikerna, är också mycket positiv:

– Om vi får leveranserna på kvällen istället för på morgonen kan vi plocka upp på morgonen, innan vi öppnar. Det blir en tidsvinst, mindre stress och bättre planering för oss. Morgonleveranser är ofta försenade i morgonrusningen, säger Kaare Naess.

– Som resultat av projektet kommer Arla nu att leverera på kvällen till ytterområden och stormarknader, berättar Jacob Rheborg.

Det är mycket upp till varje handlare att anpassa sin verksamhet utifrån kvällsdistribution. Skall miljöeffekten uppnås måste hela områden anpassas till kvällsleveranser, i annat fall riskerar man att få fordon både på dag och kvällstid.

– Utmaningen ligger nu i att realisera denna pilot så att den fungerar i verklighe-

ten, där miljö och ekonomi går hand i hand, säger Jacob Rheborg.

## Speditörer drog sig ur

– En rad små demonstrations- och miljöprojekt för bättre citylogistik, har avslutats när projektpengarna tagit slut, säger Tomas Svensson, forskare på VTI och en av projektledarna för Samlic – ett samdistributionssystem för varor i Linköping – ett försök som misslyckades.

– Det krävs samverkan mellan branscher och trafikslag och att de stora speditörerna är med, menar Tomas Svensson

– Vi hade ett detaljerat koncept och hade kommit så långt att vi kunde implementera en samdistribution, berättar Tomas Svensson.

Pilotprojektet i Linköping prövades i nio veckor våren 2004. Resultaten var goda.

– Men några ledande speditörer drog sig ur. DHL ville t ex vänta och se och var vid tidpunkten måna om att i stället satsa på att exponera och stärka sitt varumärke. Poståkeriet ville först införa ett nytt IT-system.

## Kunden måste ställa krav

– Men försök som bl a bygger på Samlics erfarenheter ska dras igång i Örebro med motsvarande plan. Karlstad, Umeå och Malmö är också på gång med citylogistikprojekt, berättar Tomas Svensson.

I Göteborg har det sk Tellusprojektet siktat in sig på att öka fyllnadsgraden på distributionsbilarna. Göteborg var också tidigt ute med att införa miljözoner som innebär att viss tung trafik förbjöds i city.

Uppsala hade ett student-initierat projekt med samdistribution av varor till Uppsalas stadskärna 1999–2001.

– Resultaten var bra, men intresset och medvetenheten hos handlarna för svagt. Man måste förändra beteende och tänkande. Idag arbetar vi med alternativa drivmedel av icke-fossila bränslen, säger

Catherine Löfquist, som arbetade med projektet.

Numera arbetar hon med kvalitet, miljö och säkerhetsfrågor på Box Delivery.

– Med Stockholms läns landsting har vi ett lovande samarbete sedan tre år, berättar hon.

– Det är viktigt att föra en dialog med kunden. Kunden måste ställa krav på distributören, betonar hon.

– Men VTI har gjort en rad intressanta rapporter om citylogistik, säger Tomas Svensson.

Analys av miljöstrategiska logistikprojekt av Maria Lindolm, Jennie Thalenius är en intressant rapport från TFK.

## Projekt runt om i världen

Begreppet citylogistik har sitt ursprung i Japan där det är ett eget forskningsområde. Citylogistik eller "urbana gods-transporter" handlar om att optimera logistiken och transportsystemet med stöd av IT. Men det är inget entydigt begrepp. I Kina inkluderar begreppet även transportkorridorerna för varuförsörjning till större städer.

I Europa pågår en rad citylogistikprojekt. I Köpenhamn har försök gjorts med samordning av godstransporter. I Graz i Österrike samordnas gods till varuhuset K&Ö.

I Groningen, Utrecht och Haag pågår citylogistikprojekt.

Sienna i Italien får shoppare hämta ut sina varor i parkeringshus utanför stadskärnan

I Frankrike finns ca 20 projekt bl a i La Rochelle och Monaco.

Bristol och London har projekt med en godstransportstrategi och London har avgifter för tunga laster. På flygplatsen Heathrow finns två interna samordningsterminaler

– Det krävs att de stora speditörerna är med, säger Tomas Svensson, som forskat om citylogistik vid VTI.



FOTO: LENA SONNE

# Hon visar hur industrin kan korta ställtider

**Logistik är ett internationellt område. Kristina Eriksson är färsk universitetslektor vid Högskola Väst i Trollhättan. Men hon doktorerade i november vid University of Bath i England, på en avhandling om produktionslogistik.**

Företag världen över pressas hårt att ständigt öka sin produktivitet och effektivitet. Anpassning ska samtidigt göras till fler produktvarianter och kortare produktlivscyklar. Då gäller det att korta de tidskrävande ställtiderna.

I en ny doktorsavhandling om produktionslogistik visar Kristina Eriksson hur man kan få ner kostsamma ställtider när många olika produkter ska tillverkas.

Kristina Erikssons forskningsområde - detaljerad produktionsplanering - handlar enkelt uttryckt om att få bästa möjliga flöde i tillverkningen av många olika produkter.

I avhandlingen, "An investigation of changeover sensitive heuristics in an industrial job shop environment", har hon studerat hur ett företag i England som testar elektronisk utrustning, kan minska sina ställtider med bättre produktionsplanering.

## Intressant för tillverkande industri

Genom att kombinera matematiska planeringsregler och händelsestyrda simulering har hon undersökt hur olika kriterier påverkar processtid och utnyttjandegrad, beroende på det tillvägagångssätt man väljer. Hon har testat olika planeringsregler på olika förutsättningar.

- Resultatet visar att det mest effektiva produktionsflödet i detta fall uppnås om man håller ihop tillverkningen inom både produktfamiljer och underfamiljer.

Hon konstaterade också att hennes modell fungerade bättre på korta än på långa processtider.

- Metoden är särskilt användbara vid korta ledtider och bör vara intressant för olika tillverkande industrier med många

*"Logistik är ett internationellt ämne och öppnar hela världen som arbetsfält."*

produktvarianter och korta processtider.

För Kristina Erikssons del började intresset både för logistik och för England redan 1997, då hon var student på Högskolan Västs maskiningenjörutbildning.

- Högskolan Väst har som specialitet att varva utbildningen med tre betalda arbetsperioder, om respektive tre månader, sex månader och tre månader, där sista arbetsperioden normalt är förbunden med examensarbete.

- Genom en sådan skoop-anställning på Volvo Aero, fick jag möjlighet att förlägga min arbetsperiod på Rolls Royce's flygmotorfabrik i England. Där arbetade jag med att göra verktygsritningar och fixturer i CAD.

- Det var då jag upptäckte att jag trivdes i England och det fick mig att vilja åka tillbaka.

## Nytta och nöje

Men det var när hon var tillbaka i Trollhättan för att ta sin grundexamen och fick arbeta med simulering, som hennes intresse för logistik vaknade.

Innan hon återvände till England för doktorandstudier, hann hon också med två år som konsult vid ÅF SystemDesign.

- För mig har de här åren i England inneburit att jag kunnat förena nyttan av att vidarekvalificera mig, med nöjet att få uppleva en annan kultur, säger hon.



- För mig har åren i England inneburit att jag kunnat förena nyttan av att vidarekvalificera mig, med nöjet att få uppleva en annan kultur, säger Kristina Eriksson.

Men hon trivs utmärkt med sina arbetsuppgifter som lärare i logistik på Högskolan Väst, där allt en gång började.

- Jag är glad att det dök upp en tjänst här som passade mig. Jag var själv väldigt nöjd med min maskiningenjörutbildning när jag gick här och efter så många år utomlands ville jag tillbaka till Sverige, säger Kristina Eriksson.

## Öppnar hela världen

Förutom magisterprogrammet inom Logistik och Kvalitetsutveckling, finns inriktningen Produktionsteknik med Logistik på maskiningenjörprogrammet och flera distanskurser på kvällstid för praktiskt verksamma logistikere.

I och med att hon försvarade sin doktorsavhandling vid University of

Bath i höstas avslutade och flyttade Kristina Eriksson ett andra kapitel som utlandssvensk och flyttar hem till Sverige och Trollhättan. Under mer än fem år har hon bott och studerat i England, först i Loughborough, där hon tog en masterexamen och sedan i Bath, där hon under fyra år bedrivit doktorandstudier i logistik som stipendiat.

- På mastersutbildningen i England hade jag kurskamrater både från Europa och från Indien, Malaysia, Pakistan och Kina.

Logistik är ett internationellt ämnesområde och en akademisk utbildning i logistik öppnar hela världen som arbetsfält. Det bidrar också till att logistikutbildningarna ökar i popularitet vid våra universitet och högskolor.

## Logistiken in i finrummet på Tekniska Mässan

**Tekniska Mässan ökar satsningen på produktionslogistik i höst. Nya avdelningen Logistics i A-hallen, har premiär när mässan öppnar 16 oktober. Intelligent Logistik är mediapartner.**



Produktionslogistik är ett viktigt område inom Tekniska Mässans nya avdelning Logistics som har premiär i höst.

nikområdet.

- Ett seminarieprogram är också kopplat till ämnet, med några av de främsta experterna som talare, berättar projektledaren Björn Lindfors.

Tekniska Mässan inleder även samarbete med branschföreningen RFID Nordic och bygger ett särskilt RFID-torg på avdelningen Logistics.

Bland utställare som redan bokat plats märks flera truckföretag, vilket gör att många kommer att känna igen sig från den tidigare avdelningen Lager och Transport. I anslutning till avdelningen arrangeras också Truckförar-SM, vilket gör att besökarna både kan granska alla nyheter på nära håll och även se dem i aktion.

Tekniska Mässan är en plats där man kan möta den senaste tekniken och få uppslag till att utveckla sin egen verksam-

het. För dem som är ute efter nya lösningar inom logistikområdet blir årets upplaga av Tekniska Mässan säkerligen väl värd ett besök.

Tekniska Mässan 2007, som går den 16-19 oktober, presenterar inom områdena produktionslogistik, produktionsteknik och produktivitet också avdelningarna Industriteknik, Forum för produktutveckling, skärande bearbetning, verktyg, montering och logistics.

### Intelligent Logistik mediapartner till Tekniska Mässan

Intelligent Logistik, som i år ökar utgivning till åtta nummer, är mediapartner till Tekniska Mässan. Det innebär bl a att nästa tematidning i Dagens Industri, som kommer ut den 12/9 har en fyllig specialavdelning om produktionslogistik och materialhantering och trycks dessutom i en extra stor mässupplaga.

Nr 6 av det ordinarie magasinet Intelligent Logistik, som kommer ut inför Tekniska Mässan, har Lean och effektiv produktion som huvudteman och trycker en stor extraupplaga för Tekniska Mässan.

# Största användarundersökningen: Så kan affärssystemen bli bättre

**De flesta använder affärssystem mer eller mindre dagligen. Men hur tycker vi egentligen att de fungerar och hur kan de bli bättre?**

**Intelligent Logistik har fått ta del av de preliminära resultaten från den största undersökningen med användarfokus hittills i Sverige.**

AV GÖSTA HULTÉN

IT-stöd i allmänhet och affärssystem i synnerhet är idag självklara hjälpmedel för att styra processer och öka effektiviteten i olika verksamheter.

Affärssystem ger överblick och kontroll över ett företags alla processer.

Men hur fungerar egentligen systemen för de många användarna?

På uppdrag av fackförbundet Sif har UsersAward under hösten skickat ut ett frågebatteri till anställda i både industri och tjänstesektor, för att ta reda på vad de tycker är bra och dåligt när det gäller t ex gränssnitt, prestanda och driftsäkerhet. Hela 6000 medlemmar svarade.

UsersAward är en internationell använ-



– Nästan alla jobbar i ett affärssystem, säger Åsa Johansson.

darrörelse för bättre IT-stöd i arbetslivet, som tidigare bl a gjort den sk IT-kartan och årligen belönar IT-system ur användarsynpunkt.

De tillfrågade fick också svara på vilket system de använde och sätta betyg på systemen.

– Flertalet användare anser att affärssystemen har blivit bättre och att de har lärt sig hur de ska dra nytta av systemen i sitt arbete, säger Torbjörn Lind, projektledare på UsersAward.

## Ändå inte så nöjda

– Men samtidigt har användarna blivit mer kräsna och det är något som leverantörerna bör ta till sig, menar han.

Om vi ser på de kategorier som arbetar inom inköp och logistik, blir bilden delvis en annan. 606 inköpare och 747 planerare

och materialadministratörer har svarat på enkäten.

Nära 70 % av inköparna och 57 % av planerarna använder affärssystem.

70 % av bägge kategorierna tycker att systemen uppdateras för ofta, men en majoritet är fortfarande inte nöjda med den flexibilitet i arbetet som systemen erbjuder.

Över 50 % är missnöjda med den personliga anpassningen och en majoritet är missnöjda med användarvänligheten.

När det gäller arbetsmiljön, klagar över 60 % på besvär eller irritation i ögonen och över 50 % på värk som kan kopplas till arbetet framför datorn.

Mer än varannan tillfrågad inköpare och planerare tycker inte heller att affärssystemet har minskat strul och stress i arbetet.

– Svaren visar att många användare ser betydande hinder att jobba effektivt, säger Åsa Johansson på Sif, som beställt undersökningen.

– Användarna klagar också över brist på medverkan och påverkan när det gäller design. Och då handlar det inte bara om gränssnitt, hur systemet ser ut på datorskärmen, utan t ex om det är logiskt uppbyggt.

## "Manual på 51 sidor"

– Både denna och andra undersökningar visar att om man är delaktig vid införandet, blir man mer nöjd med systemet. Det påverkar också effektivitet och arbetsglädje.

Men även om affärssystemen idag är mycket bättre än förr, finns det stora brister.

"Man kan få skriva en manual på 51 sidor för ett enda inköp" svarar t ex en missnöjd inköpare.

Att man tvinga hoppa mellan olika program eller göra många musrörelser, kritiserar också.

Varför gör då ett fackförbund som Sif en sådan här undersökning?

– IT är ju en stor del av tjänstemännens vardag och nästa alla jobbar i ett affärssystem eller annat större system, säger Åsa Johansson på Sif.

– Vi har en särskild satsning på arbetsorganisation och teknik och IT-systemen är så viktiga att vi ville göra en djupare undersökning för att ta se vad sju stora medlemskategorier tycker.

## Detta vill inköparna se förbättrat

**Gränssnitt:** "Önskar rullistor och överskådliga vyer"

**Anpassning:** "Systemet är så ologiskt uppbyggt och så illa anpassat till mina arbetsuppgifter att jag bara blir irriterad på det."

**Svarstider:** "Eftersom större delen av arbetsiden går åt till att arbeta via internet tillsammans med våra leverantörer, är problemet att svarstiderna är oerhört långa."

**Driftsäkerhet:** "Utloggad efter 30 minuter – för kort tid. Långa väntetider. Support tar lång tid (ligger i Indien). Många driftsstörningar."

**Sök & Analys:** "Större möjligheter att kombinera olika data som nu ligger i skilda menyer, i en och samma meny, utan att behöva kopiera över i t ex MS-Excel."

## Detta vill planerare och materialadministratörer se förbättrat

**Anpassning:** "Modernare lösning, med inbyggd workflow, som ger raka besked om vad som ska göras, när och hur."

**Prestanda:** "Snabbare. Många saker som skulle kunna skötas automatiskt tvingas användaren göra manuellt. Samma saker behövs fyllas i på flera ställen."

**Integration:** "Det skall vara en hel kedja. Offert-order-planering-rapportering-bokning-kvittering/utlastning-fraktsedel. Nu har vi tre olika program för detta i st f ett."



Affärssystemen har blivit bättre men lämnar fortfarande en del att önska.

Största antal program *	Antal	"Bästa program" att underlätta arbetet *	Antal
SAP R/3	132	VismaSPCS	5,2
Lawson (Movex)	73	Monitor	5,1
IFS	43	Egenutvecklat	5,1
Egenutvecklat	40	EdiCom **	(5,0)
Jeeves	31	IFS	4,9
Monitor	29	SAP Business One	4,8
IBS (ASW)	28	Maximo	4,8

Källa: Users Award. \* Gäller planerare och materialadministratörer. \*\* ej fullst. ERP-system

## Detta är de mest sålda affärssystemen

**Det finns ett mycket stort antal affärssystem på marknaden. Men vilka är egentligen de mest sålda. Undersökningsföretaget DataDIA AB har frågat IT-cheferna i över 4000 företag om vilket system de använder.**

Nästan alla företag använder idag affärssystem med en växande mängd alltmer sofistikerade funktioner och med en elektronisk huvudbok som grundbult.

**Men vilka är egentligen de mest spridda?** Undersökningsföretaget DataDIA, partner till UC och SCB, har sedan ett par år undersökt den saken.

Dess TopTusen-register innehåller bl a IT-information om alla svenska företag med över 50 anställda, totalt ca 6500 företag.

### 4200 företag har svarat

Den senaste undersökningen om företagens IT-miljö har besvarats av främst IT-cheferna i 4200 företag, vilket ger ett stabilt urval. Enligt en undersökning av Demoskop i september 2006, har DataDIA också bäst kvalitet på beslutsfattare och e-postadresser.

– Genom egen telemarketing samlar vi information om vad företagen har för IT-miljö och då bl a vilket affärssystem man använder, säger Niklas Lindén på DataDIA. Han definierar då det som ibland

kallas ekonomisystem, affärssystem och ERP-system under det gemensamma begrepp "affärssystem".

– Vi samlar däremot inte in information om antal användare, utan bara om antal

företag (organisationsnummer) som har implementerat systemet.

Det betyder att listan blir annorlunda om man räknar antalet användare. (Se tabellen ovan)

### De tio mest sålda affärssystemen

Affärssystem	Antal implementationer i företag med +50 anst.
Hogia	381
Lawson (Movex)	329
Scala	278
SAP	237
Agresso	206
Jeeves	200
IFS	175
Visma XOR	161
IBS (ASW)	157
Raindance	147

Källa: Data Dia

### Trender inom affärssystem/ERP-system

1. Antalet företag med över 50 anställda som planerar att byta affärssystem är ca 5%, en minskning jämfört med för sex månader sedan.

2. Andelen företag som är nöjda med sitt affärssystem har ökat och är nu drygt 80%.

3. Orsak till att man byter system är ofta att man "vuxit ur kostymen" eller valt fel från början. De system som ska bytas ut är ofta mycket gamla.

# Möt köpstarka beslutsfattare på höstens stora logistikmöte – Logistics 07

Logistics –  
nu i A-hallen!

Tekniska  
Mässan  
2007



#### Tekniska Mässan 16–19 oktober 2007

- Industriteknik
- Forum för Produktutveckling
- Skärande Bearbetning
- Verktyg
- Effektiv Plåtbearbetning
- Sammanfogning
- Montering
- Logistics
- Driftsäker Produktion & Underhåll
- Nordic Transport Convention
- Framtidsveckan
- PLM Strategi & Vision 07
- Embedded Conference Scandinavia
- **Fackmässa med åldersgräns 18 år**

Företagets logistiska förmåga är en viktig länk i produktionskedjan som kräver ständigt nytänkande. Effektiv hantering av material, lager och transport sänker kostnaderna och stärker konkurrenskraften på dagens globala marknad.

Nu flyttar logistiken in i A-hallen. Avdelningen Logistics fokuserar på effektiv produktionslogistik – allt från intern logistik, materialhantering och utrustning, truckar, lager- och förvaringssystem, emballage, tjänster till trådlös datafångst och IT-system.

Vi lyfter särskilt fram RFID-området. Dessutom genomförs konferensen Nordic Transport Convention och finalen i Truckförar-SM.

På Nordens ledande fackmässa för industrin gör du konkreta affärer, träffar nya kundgrupper och får inspiration.

Välkommen till Tekniska Mässan 2007!

**Boka plats nu!** Kontakta Per Junbrink, 08-749 91 13, [per.junbrink@stofair.se](mailto:per.junbrink@stofair.se)



**Tekniska Mässan**<sup>®</sup>  
Scandinavian Technical Fair  
16–19 oktober 2007

Ett arrangemang av:



I samarbete med:



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



I mer än tjugo år har vi varit snabbast på att leverera paket.

Nu öppnar vi dem också.

Utnyttjar du Jetpaks logistiktjänst *Technical Courier* kan dina kunder nämligen räkna med en service långt utöver det vanliga.

Vi levererar snabbt, avemballerar, installerar, laddar ner olika program eller ställer in TV-kanalerna och ser till att allt fungerar. Alla önskemål ska vara uppfyllda innan vår tekniska kurir tackar för sig.

Ge dina kunder en serviceupplevelse som inte stannar vid dörren.

Vill du veta mer om *Technical Courier* eller våra övriga logistiktjänster, ring 077-570 00 00 eller läs mer på [jetpak.se](http://jetpak.se)

Snabbast i Norden.

**JETPAK**