

**FASTIGHETER:** Rekordår för lagerbyggen

7

**LEVERANSER:** Transportstyrelsen stoppar undantag

13

# Di LOGISTIK & TRANSPORT

Special  
**16**  
sidor



## Självkörande på väg

Tungviktarna växlar upp sina tester.

■ SIDORNA 2-3

SKOLA. På E4 tränas två lastbilar från Scania för att bli helt självkörande. FOTO: DAN BOMAN

**Belysning som optimerar din verksamhet.**

Låt smarta armaturer samla in och analysera data.

>> LÄS MER PÅ ZUMTOBEL.SE



**ZUMTOBEL**



# Utan händerna

## Här testas självkörande teknik under stort hemlighetsmakeri

På Astazero utanför Borås kör Volvo Autonomous Solutions med två självkörande lastbilar.

Di har besökt den världsunika testanläggningen där fordonstillverkare, uppstickare och teknikleverantörer provar sina lösningar under stort hemlighetsmakeri.

Det är en disig förmiddag i slutet av september. Vi är i det lilla samhället Hällered, i Sandhult utanför Borås.

Från parkeringen går det bara att se byggnaderna som kallas Proving ground center – ingången till det 1,5 kilometer gånger 2 kilometer stora testområdet för självkörande fordon som går under namnet Astazero.

På en av parkeringsplatserna råder det full aktivitet i en bil. Fyra personer står runt bilen med dörrar och bakluckan öppna. De pratar och knappar på bärbara datorer.

Men vems varumärke som står på bilen, som tydligt har sensorer och radar monterat, har vi skrivit på ett sekretessavtal för att inte avslöja.

Förutom fordonstillverkare som Volvo Cars, AB Volvo, Scania och Einride testas flera bolag sina tekniska lösningar här. Allt från Veoneer som utvecklar sensorer och autonom mjukvara till Ericsson som står för uppkoppling till fordonen.

**Astazero ägs av** den tekniska högskolan Chalmers och det statliga forskningsinstitutet Rise, och här bedrivs också forskning av olika universitet och institut.

”Vi har ett stort ekosystem kring Astazero, i och med att fordonen är tvärfunktionella och att det i utvecklingen används ett tvärsnitt av olika teknologier och kompetensområden. Det handlar dels om fordonsutveckling, dels om automatisering och även uppkoppling”, säger Astazeros vd Peter Janevik.

Området på Astazero har totalt 15,7 kilometer väg. Där finns också den nya tältövertäckta banan Dry Zone, som invigdes i april i år. Den är 700 meter lång, 40 meter bred och är den längsta inomhusbanan i världen.

”Alla försök som görs här kan genomföras året runt, repeterbart, på lika villkor oavsett vilket väder det är utanför. Att kunna prova året runt snabbare på utvecklingen och jag tror att det är en viktig

### Di Läs mer

#### Di Mobilitet

■ **Hur gör vi** det mest basala – att förflytta människor, varor och tjänster – till en framgångsfaktor i ett nytt hållbart samhälle?  
■ **Läs mer på** [di.se/mobilitet](https://di.se/mobilitet).

resurs för Sverige”, säger Peter Janevik.

Vi går igenom en karusell dörr in till själva testområdet. Där ligger en stor L-formad byggnad, som är garage för fordonen som testas här. Till vänster om den står två lastbilar från en svensk uppstickare som testar eldrivna självkörande fordon här på Astazero.

Vi hoppar in i två bilar och kör längs det interna vägnätet förbi en sträcka på 1300 meter där man kör höghastighetstester. Alla fordon som kör här har sändare som kontrollrummet håller koll på och släpper in och ut till olika banor, lite som på en flygplats.

**Testområdet vi besöker** för dagen är en grusbana inklädd i trästängsel som i talspråk kallas Glenntan – en ordlek på namnet Glenn som brukar förknippas med västkusten. Officiellt heter den Confined Loop. Här kör Volvo Autonomous Solutions, en del av Volvokoncernen, två självkörande lastbilar i samarbete med kunden Brønnøy Kalk i Norge. Flera lastbilar är redan i bruk i kalkbrottet, och tekniken utvecklas kontinuerligt både utifrån lokala tester i Norge och på Astazero.

”Det är en konstant utveckling och vi knappar av produkter på vägen. Projektet lever och vi gör riktiga aktiviteter hos kund”, säger Magnus Nilsson, chefför säkerhet och teknisk tillämpning på Volvo Autonomous Solutions.

Lastbilarna har olika sensorer, med lidars och radar runt om. De är uppkopplade och skickar kommandon till varandra. I mjukvaran finns olika stopp inprogrammerade, där lastbilarna lastar, lossar och inväntar varandra

för att undvika kollision. Hastigheten är låg, mellan 10 och 20 kilometer i timmen, på grund av begränsningar på testbanan och med hänseende till säkerhet.

Testingenjörerna Priscilla Hornman-Speelman och Bawar Eizuldeen kör testningen den här dagen, men vanligtvis är det tre personer på plats – två i bilarna och en i kontrollrummet.

**På Astazero gör** Volvo Autonomous Solutions en så kallad helsystemverifiering, där man testas både hårdvara och mjukvara både fysiskt och virtuellt. Dessförinnan testas systemet i en virtuell miljö. Tekniken är egenutvecklad, men Magnus Nilsson vill inte gå in på några detaljer.

Området som lastbilarna kör på är avgränsat, både här och hos kunden. Provbanan på Astazero är uppsatt för att efterlikna miljön i kalkbrottet, som även består av tunnlar. Det finns en backe för att simulera höjdskillnader och gruset ska efterlikna ett ojämnt underlag.

”Här går det att verifiera att hela system fungerar som de ska, och under utvecklingen är varje bugg som hittas en seger”, säger Peter Janevik.

Magnus Nilsson håller med, och säger att det är här buggarna ska hittas för att det sedan ska flyta på hos kunden.

”Det här är ett traditionellt sätt att verifiera för här är vi utsatta för scenarion som finns i verkligheten. Framöver blir simuleringen än mer viktig, för med den kan man lägga på otroligt stor komplexitet samt lägga till väder och vind”, säger han.

**På Astazero går** det också att få en stor noggrannhetsposition. På banan finns radiomaster med antenner där bland annat en korrektionsignal sänds ut. Med den blir exaktheten i gps-positioneringen så hög som inom 2,5 centimeter. Antennerna används även för utveckling och provning av uppkoppling, både med 3g, 4g och 5g.

”Väldigt mycket av det som testas här syns inte. Testerna använder radiosignaler som färdas i luften”, säger Peter Janevik.

MIRIAM  
OLSSON  
JEFFERY

[miriam.olsson.jeffery@di.se](mailto:miriam.olsson.jeffery@di.se) 070-876 34 52



**NO HANDS!** Testingenjören Bawar Eizuldee sitter i den självkörande lastbilen, men styr inte ratten. Han är anställd på Astazero, men är utlånad till Volvo Autonomous Solutions där kollegan Priscilla Hornman-Speelman är anställd.

SAMTLIGA BILDER: MAGNUS GOTANDER



**TESTPATRULLEN.** Från vänster: Magnus Nilsson, chefför säkerhet och teknisk tillämpning på Volvo Autonomous Solutions, testingenjörerna Bawar Eizuldee och Priscilla Hornman-Speelman, samt Astazeros vd Peter Janevik.



# på ratten



I FÖRARSÄTET. Hans Nordin, ansvarig för Hub2hub-projektet på Scania.  
FOTO: DAN BOMAN

## Scania tränar bilarna på E4

På en av Sveriges mest trafikerade sträckor, på E4:an mellan Södertälje och Nyköping, pågår just nu ett unikt projekt i Europa. Här tränas dagligen två av Scantias lastbilar för att på sikt vara helt självkörande.

”När förutsättningarna är på plats ska vi vara redo”, säger Scantias projektledare Hans Nordin.

På E4:an mellan Södertälje och Nyköping kör två autonoma lastbilar från Scania. De ligger på nivå 4 på den självkörandeskalen, har en säkerhetsförare med i bilen och transporterar gods mellan två av Scantias hubbar.

Projektet Hub2hub som lastbilarna ingår i har pågått i snart två år, men tillståndet för att köra på motorväg i Sverige fick Scania först i december 2020.

Sedan 2017 har Scania också testat självkörande lastbilar i gruvindustrin i Australien.

I Hub2hub samarbetar lastbilstillverkaren med den amerikanska teknikpartnern Tusimple.

”Det var en startup när vi började, men nu är Tusimple noterat på Nasdaq”, säger Hans Nordin, ansvarig för projektet.

Enligt honom är testkörningarna med lastbilar på nivå 4 de första i sitt slag i Europa. I USA och Kina har de pågått ett tag.

Hans Nordin började på Scania för tre och ett halvt år sedan. Innan dess jobbade han med 4g och 5g på telekombolaget Ericsson. Förutom Hub2hub är han också engagerad i projektet Ensemble från Scantias sida. Det är EU-finansierat och handlar om kolonnkörning med lastbilar.

”I lastbilarna på E4 fokuserar vi på att testa och utveckla det självkörandesystemet och har en testingenjör i passagerarsätet”, säger Hans Nordin.

Säkerhetsföraren kan ta över ratt och broms när som helst och lastbilarna kör i 80 kilometer i timmen.

”Vi testar bara systemet på

motorvägen och aktiverar det först när vi kör på.”

Man testar just nu också att köra hela sträckan, från hubb till hubb, autonomt och beräknar att köra upp för Transportstyrelsen om några veckor.

”Då kommer vi även att köra på lite mindre vägar, och på påfarter och avfarter till motorvägen. Det är ett antal rondeller som ska hanteras.”

Projektet är ett första steg mot en lastbil som i slutändan kan köra helt själv, troligen på utvalda sträckor till en början. När det kommer att ske vet inte Hans Nordin än.

”När förutsättningarna finns på plats så ska vi vara redo.”

På vägar med utvalda sträckor kommer utrullningen att ske i lagom takt men en bred lansering ligger längre fram, tror han.

Syftet är att effektivisera transportererna. Har lastbilarna inga förare kan de köra utan stopp och på tider som inte är optimala för människor.

”Det går också att diskutera hastigheter om transportererna sker på andra tider. Då kan farten sänkas, vilket är mer miljövänligt”, säger Hans Nordin.

Än så länge är tekniken man testar i en tidig version, då det inte finns samma krav på den med en förare i bilen. I dag kör lastbilarna också på längre avstånd till andra fordon än vad de kommer att göra senare.

”Det är för att vi håller på att träna systemet. Avstånden kommer att anpassas till det som det autonoma systemet kan hantera”, säger Hans Nordin.

Normalt kör lastbilarna en tur per dag med gods fram och tillbaka. Noteringar under körningen rapporteras in och tas om hand, och baserat på den informationen tittar teamet på förbättringar.

Förutom samarbetet med Tusimple utvecklar Scania också egen autonom mjukvara parallellt, men det systemet har ännu inte aktiverats på allmän väg.

MIRIAM OLSSON JEFFERY



SMART TEKNIK. Lastbilarna är uppkopplade och skickar kommandon till varandra.

### Di Läs mer



■ Vilken roll spelar svenska fordonstillverkare och teknikbolag i kapplöpningen inom självkörande fordon?

■ I fjärde upplagan av Di:s trendrapport Mobility Insights har vi kartlagt de svenska initiativen inom området.

■ Du hittar den på [www.di.se/amnen/mobility-insights](http://www.di.se/amnen/mobility-insights)





# Alla lösningar behövs för att lösa klimatkrisen

➔ **2019 var den sammanlagda** fossila oljekonsumtionen 4,525 miljoner ton. Cirka hälften av denna gick till transportsektorn. Medan elektrifiering kommer att vara en viktig pusselbit för att minska utsläppen, täcker den i dagsläget bara en del av behovet. Därför är det oerhört viktigt att ta tillvara på samtliga idag tillgängliga energislag för att reducera utsläppen.

Energibolaget Neste har i över 70 år strävat efter att tillgodose behovet av bränsle- och energilösningar. Efterhand som förutsättningarna har förändrats, har företaget varit banbrytande i sitt arbete att utveckla nya metoder och produkter för en smartare och mer hållbar framtid; idag rankas Neste som ett av de hållbaraste bolagen i världen.

– Vi vill vara en självklar del av lösningen på den rådande klimatkrisen. Därför utvecklar vi lösningar som fungerar både här och nu, och i framtiden, säger Andreas Teir, VD för Neste Sverige.

**Inget hållbart bränsleslag räcker ensamt**  
Andreas förklarar att det är lätt att sätta sitt hopp till nya metoder och tekniker, men

att det för närvarande inte finns något hållbart bränsleslag som på egen hand kan svara upp mot de behov som finns. Elektrifieringen av samhället är till exempel en viktig pusselbit, men den är ännu inte fullt utbyggd. Det understryker vikten av en samverkan mellan olika energislag för att möta utmaningarna.

– Undersökningar pekar på att en kombination av drivmedel tillsammans med elektrifiering av transport är lika effektiv som enbart elektrifiering vad gäller att reducera utsläppen och därtill väldigt kostnadseffektiv ur ett samhällsperspektiv. Därför satsar vi starkt på helt förnybara biodrivmedel, en lösning som är fullt gångbar och som sammantaget kan ersätta över 1000 miljoner ton olja till 2040 – ett värdefullt komplement till andra lösningar.

## Minska växthusgasutsläppen med upp till 90 procent

En bransch som har ett stort behov av alternativa bränslelösningar är byggsektorn. Branschen är transportintensiv och med över 800 000 fossildrivna maskiner och transporter står sektorn för cirka 10 procent av alla koldioxidutsläpp bara i Sverige.

– Att ställa om en sådan maskinflotta skulle vara både komplext, dyrt och tidskrävande. Vi kan inte vänta på full elektrisk omställning. Med Neste MY Förnybar Diesel kan byggföretagen – utan att behöva investera i nya fordon eller att bygga om motorer – minska sina utsläpp med mellan 70 och 90 procent, jämfört med fossil diesel. Det är cirka 1 miljon ton per år, en enorm skillnad.

## Förnybar diesel av 100 procent förnybara råvaror

Neste MY Förnybar Diesel baseras på 100 procent förnybara råvaror – ett faktum som även gäller Nestes förnybara flygbränsle.

– Med flygbranschen som exempel blir vinsterna med biodrivmedel ännu tydligare. Allt fler börjar resa igen efter pandemin och dessa resenärer efterfrågar ett klimatsmart och hållbart sätt att flyga. Att elektrifiera världens flygplansflottor kommer dock att ta väldigt lång tid; därför behövs en lösning här och nu. Vi är övertygade om att förnybart flygbränsle är en stor del av svaret, avslutar Andreas.

## FAKTA

Neste: grundat år 1948, 4 800 anställda globalt

Världens största producent av förnybar diesel och förnybart jetbränsle raffinerat från avfall och restprodukter. 2020 hade Neste en omsättning på 11,8 miljarder euro. Det jämförbara rörelseresultatet var 1,416 miljoner euro.

År 2021 valdes Neste till det fjärde mest hållbara företaget i världen.



# Med oss som logistikpartner kan du växa för framtiden

Hur ser dina behov ut i morgon? I Castellum har du en erfaren logistikpartner som hjälper dig att möta dem – med skräddarsydda lokaler och arbetsplatser att längta till. Vi har 800 000 kvm logistikyta, med lager, omlastningsterminaler och distributionscentraler i strategiska lägen över hela Sverige. Planen är att bygga lika mycket till under de kommande tio åren. Så när du är redo att växa, växer vi med dig.

Läs mer på [castellum.se/logistik](https://castellum.se/logistik)

## Nyfiken på vårt logistik- erbjudande?

Kontakta Hans Sahlin,  
chef logistik  
031-60 74 65

### På gång i Stockholm och Göteborg:

I Brunna norr om Stockholm med suveränt skyltläge vid E18 bygger vi flexibla logistiklokaler med plats för dig att växa. Och i Göteborg, 15 minuter från Nordens största hamn, utvecklar vi Gateway Säve, ett unikt nav för framtidens logistik och mobilitet.

Läs mer på [www.castellum.se/logistik](https://www.castellum.se/logistik)



CASTELLUM



# Fyra nya färjelägen och två nya fartyg 2022



Trelleborgs Hamn är inne i en expansionsfas där hamnen flyttas och byggs ut för att kunna ta emot större och fler fartyg. Totalt kommer fyra nya färjelägen att tas i drift 2022 och då kommer ökade godsvolymer och passagerartrafik kunna hanteras ännu effektivare i Skandinavians största RoRo-hamn för rullande trafik. TT-Line kommer dessutom leverera inte bara ett, utan två stycken nya Green Ships under 2022. De miljövänliga LNG-hybridfärjorna kommer att reducera utsläppen med mer än 50 procent.

Trelleborgs Hamn fortsätter att skapa goda förutsättningar och effektiviseringar för sina kunder och kunders kunder både vad gäller infrastruktur, miljö, hållbarhet, service och digitalisering.



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



DETTA ÄR EN ANNONS FRÅN CATENA

## Morgondagens hållbara logistikfastigheter utvecklas av Catena

➔ Det finns ett stort behov av logistikfastigheter i spåren av den växande e-handeln. Catena, som är en ledande aktör, går i bräschen för hållbara lager- och logistikanläggningar fyllda med innovativa och klimatpositiva lösningar.

– Bilden av en grå, ful logistikfastighet stämmer inte längre, vi vill visa att dessa fastigheter är levande arbetsplatser och att de bidrar till ökad hållbarhet genom innovativa lösningar både invändigt och utvändigt, säger Jörgen Eriksson, VD.

Catena, som äger, förvaltar och utvecklar logistikfastigheter, såg tidigt behovet av ett genomtänkt logistiskt nätverk som kan försörja Skandinavians storstadsregioner.

– Tillsammans med våra hyresgäster vill vi ta hållbarhetsarbetet ett steg längre än vad som tidigare gjorts inom branschen. Därför har vi satt nya hållbarhetsmål som nu omsetts i praktik, berättar Jörgen Eriksson.

Catenas mål till 2030 är nettonoll växthusgasutsläpp, 100 procent av koncernens uthyrningsbara yta ska vara miljöcertifierad och hela beståndet ska vara nettopositivt gällande biodiversitet.

– Vi vill hitta nya smarta sätt att integrera hållbarhetsaspekter som en naturlig del i våra byggnader och mark samtidigt som fastigheterna måste klara ett förändrat klimat. När

vi bygger nytt och renoverar tas ett samlat grepp kring hållbarhetsfrågorna vid projektstart. Dels för att möjliggöra bättre nyttjande av yta genom att exempelvis bygga på höjden, dels genom att bli mer samspelta med kringliggande natur, förklarar Anna Wallander, Miljö- och certifieringsansvarig.

Både för byggnad och mark finns gröna möjligheter, berättar Anna Wallander.

– Vi använder byggnadens fasad och takytor men minskar även asfaltsytorna för att skapa utrymme för exempelvis gröna ångar som gynnar biologisk mångfald. En annan viktig parameter är energioptimering, solceller och energiträd som absorberar förnyelsebar energi ur atmosfären är insatser som ger lägre kostnad och minskad klimatpåverkan.

Catena tittar också på hur man ska möjliggöra tillförsel av el eller vätgas till transportfordon, vid lastning och lossning.

Om våra fastigheter ska vara hållbara är det naturligt att de också anpassas för framtidens transporter – för oss är det självklart att ta ansvar över tid, avslutar Jörgen Eriksson.



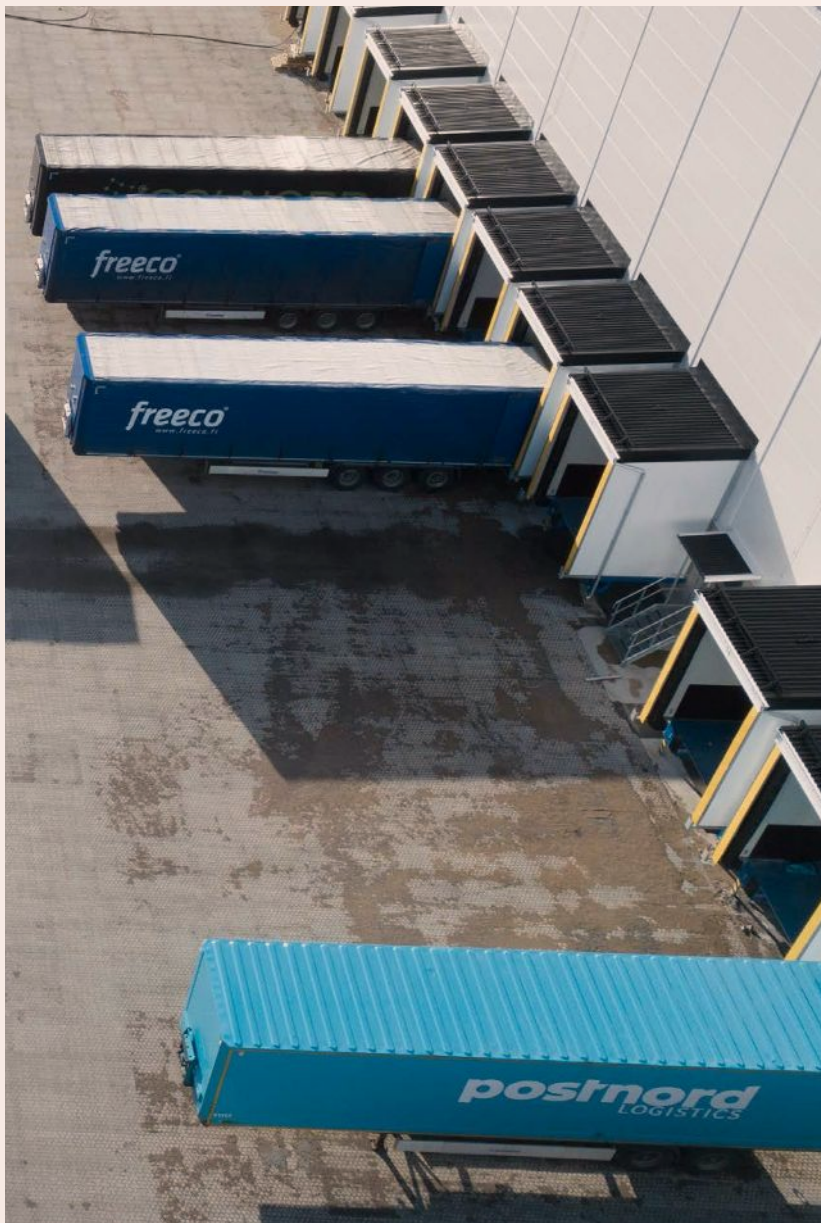
### FAKTA

Catena är ett börsnoterat fastighetsbolag som på ett hållbart sätt och genom samarbete utvecklar och långsiktigt förvaltar effektiva logistikanläggningar. Catena äger 125 strategiskt placerade anläggningar i Sverige och Danmark med en uthyrningsbar yta om cirka 2,1 miljoner kvm. [www.catenafastigheter.se](http://www.catenafastigheter.se)

Läs mer om Catena:  
[www.catenafastigheter.se](http://www.catenafastigheter.se)

# CATENA





FULLT MED LAGERLADOR. E-handeln fortsätter att driva på utbyggnaden av lager- och logistikfastigheter i en rasande takt.

FOTO: FREDRIK SANDBERG, EVELINA CARBORN

# Bygger i rekordtempo

## Snabb tillväxt för logistikfastigheter – täcker snart hela riket

**I år byggs det 40 procent mer logistikyta jämfört med ifjol. Och nästa år ökar tillväxten ytterligare till 45 procent.**

**Sverige är snart täckt med lagerlador.**

E-handelsexplosionen fortsätter att driva på utbyggnaden av lager- och logistikfastigheter i ett rasande tempo.

I år tillkommer svenska logistikfastigheter med ytor på mer än 825 000 kvadratmeter. Som jämförelse var nyproduktionen i fjol omkring 590 000 kvadratmeter och 2019 var den cirka 550 000 kvadratmeter.

**”En fortsatt stark trend är en stor nyproduktion av lager och logistik för att möta efterfrågan på moderna anläggningar. Samtidigt som det byggs nya, stora centrallager så konsolideras mindre enheter till färre men större enheter. Det hänger samman**

med tunga investeringar i automation och robotisering av lagerhanteringen”, förklarar Karin Witalis, analyschef hos fastighetsrådgivaren Colliers.

”Lager och logistik är också fortsatt väldigt efterfrågat från fastighetsinvestorer. Särskilt stora, moderna anläggningar i bra logistiklägen uthyrda till etablerade företag på långa hyreskontrakt”, fortsätter hon.

**Vid utgången av 2021** kommer det att ha färdigställts 29 logistikbyggnader under året i storleksordningen 10 000 kvadratmeter eller större, genom ny- och utbyggnation. De senaste tio åren har det i genomsnitt bara

tillkommit 18 nya byggnader per år.

Nyproduktionsvolymen 2021 förklaras till stor del av ett antal större etableringar. Exempelvis expanderar Rusta sitt centrallager i Norrköping, Dollarstore etablerar nytt i Örebro och DSV bygger ett automatiserat logistikcenter i Rosersberg.

**Den ökande e-handeln** som ställer helt nya krav på snabba leveranser och flexibla flöden är en stark drivkraft.

”Last-mile, det sista steget fram till konsumenten, kräver också mer centrala lägen som är hett eftertraktade. Men där möter man hård konkurrens från bostadsutvecklare så logistiken trycks ut från de centrala lägena till stadernas utkanter. Last-mile har interlud att vara mitt inne i städerna där hyrorna blir för höga”, förklarar Karin Witalis.



**TRENDSPANARE.** Karin Witalis, analyschef hos fastighetsrådgivaren Colliers. FOTO: GUSTAF WAESTERBERG

**”Det byggs väldigt mycket i många lägen, särskilt kring de tre storstäderna och kring Jönköping, Örebro, Norrköping och Linköping.”**

KARIN WITALIS

Det börjar också skapas nya, heta logistiklägen i landet.

”Eskilstuna sticker ut och växer väldigt snabbt inom logistik just nu.”

”Men det byggs väldigt mycket i många lägen, särskilt kring de tre storstäderna och kring Jönköping, Örebro, Norrköping och Linköping”, enligt Karin Witalis.

**Göteborgsregionen** behåller dock sin position som Sveriges ledande logistikläge. Det geografiska läget på västkusten nära Norge kombinerat med Nordens största containerhamn och internationell flygplats gör Göteborg till en av landets viktigaste platser för in- och utgående gods.

Enligt Colliers senaste prognos väntas byggfesten inom logistiksegmentet fortsätta även nästa år med 30 nya etableringar på totalt 860 000 kvadratmeter logistikyta.

Enligt statistik över logistikbyggen från Dagens Logistik väntas byggfesten inom logistiksegmentet fortsätta även nästa år med nya etableringar på totalt hela 1,2 miljoner kvadratmeter logistikyta.

”Det är svårt att göra prognoser för logistikfastigheter eftersom det går så fort att bygga. Men med tanke på det starka omvandlingstrycket inom lager och logistik och den stora efterfrågan på moderna, ändamålsenliga lokaler i attraktiva lägen är det inte orimligt att tro att den höga nyproduktionstakten håller i sig även efter 2022. Många kommuner arbetar aktivt med att få fram ny mark för etablering av logistik”, konstaterar Karin Witalis på Colliers.

**PER OLOF LINDSTEN**

per-olof.lindsten@di.se

08-573 650 00



# En oberoende och lösningsorienterad partner löser ert behov av modern lager och logistik

➔ Har ni några funderingar gällande hyresavtal, lagerbehov, strategi och möjligheter kopplade till företagets logistikfastigheter? Finns behov av större, fler, nya eller flytt av lokaler på grund av tillväxt eller ändrade behov? Vilka möjligheter som finns kan en lösningsorienterad, oberoende och lyhörd fastighetskonsult svara på.

Bakom SundbornPendén, mäklare av kommersiella ytor inom lager och logistik, finns en dynamisk duo som kan bilda ett tillitsfullt samarbete. SundbornPendén är med kunden och driver processen att uppgadera hyresavtal för logistikfastigheter från ax till limpa och är duktiga på att få fram exakt vad kunden vill ha. Nyckeln till att framgången sitter i nätverket, som har byggts upp under grundarna Kristian Sundborn och Tomas Pendén gemensamma erfarenhet från många år i branschen.

– Vi har en unik kombination av kompetens, ambition, teknik och ett starkt nätverk, vilket gett oss ett gott rykte och återkommande kunder. Vi känner de fastighetsägare som är duktiga på att bygga moderna logistiklösningar och vår roll är att hitta en lösning som



Foto: Evelina Grönlund

förhåller sig till rätt produkt, rätt pris och rätt läge för kunden. Vi är oberoende, ser det faktiska behovet, lösningsorienterade och ser hur man kan tänka strategiskt för att bygga en grund för hållbar tillväxt med modern lager och logistik, säger Kristian Sundborn.

## Lösningorienterade och fria från begränsningar

Eftersom SundbornPendén är en oberoende aktör finns inga begränsningar, varken interna eller externa, för att lösa det som kunden behöver. Att kunna presentera hela mark-

## FAKTA

SundbornPendén har arbetat med logistikfastigheter i 20 år, spetskompetens – ser till att varuägaren, hyresgästen som vill bygga sitt lager om minst 20 000 kvm går i mål inom sin tidsram, exempelvis 2 år.

naden är bra för alla delar i affären att byta logistikfastighet.

– Vi kan anta en större komplexitet är vad de stora bolagen kan. Det som skiljer oss är att vi inte behöver ta hänsyn till olika interna avdelningar och vi hanterar komplexa affärer med en unik effektivitet och transparens gentemot alla inblandade aktörer, säger Tomas Pendén.

## Fyra nyckelpunkter där SundbornPendén tidseffektivt hjälper kunden från ax till limpa:

1. Interndialog, fastställande av kravspec, markletning - cirka 1 månad.
2. Val av samarbetspartner/fastighetsägare - cirka 1 månad.
3. Signatur och avtalsförhandling -cirka 1–2 månader beroende på kundens interna processer.
4. Signering av bygglov, markberedning, byggnation - cirka 12–18 månader där vi är med från ax till limpa.



Läs mer på:  
[sundbornpenden.se](https://sundbornpenden.se)

Följ oss på:  
[linkedin.com/company/sundbornpend%C3%A9n/](https://linkedin.com/company/sundbornpend%C3%A9n/)

# Skanska: För ett mer hållbart Sverige med grönare logistik

➔ Just nu utvecklar och bygger Skanska en 44 000 kvadratmeter stor produktions- och logistikanläggning i Helsingborg, helt skräddarsydd för Greenfood. Det är det största logistikprojekt som Skanska utvecklat i Norden och ett arbete som ställer höga krav på hållbarhet.



Johan Hedve, Affärsutvecklare inom logistik, Skanska Fastigheter Göteborg AB.

– Greenfood är ett spännande företag att samarbeta med då deras verksamhet ställer höga krav på oss och den produkt vi levererar. Att de dessutom har ett tydligt fokus på en hållbar miljö, där grönt spelar huvudrollen i dubbel bemärkelse, är både stimulerande och utmanande berättar Johan Hedve, affärsutvecklare inom logistik på Skanska.

Tillsammans med Greenfood fokuserar Skanska på lösningar i både bygg- och förvaltningsskedet för att minimera byggnadens klimatavtryck. Hela taket kommer till exempel att täckas med solceller, där logiken bakom att använda solceller på en kyllogistik-anläggning inte kan bli mer uppenbar - ju mer solen skiner och kylbehovet ökar desto mer el producerar solcellerna.

## Hållbarhetstänket fortsätter utanför byggnaderna

Hållbarhetsfokus i projektet innefattar inte bara själva byggnaden. Vid Greenfoods logistikcenter är målsättningen att även gynna den biologiska mångfalden i närområdet. Byggnaden ligger i anslutning till ett naturreservat och planen är att skapa en brygga dem emellan.

– Vi har tittat på vilka arter som skulle gyn-



Fotograf: Erika Weiland.

nas av en brygga mellan våra planteringar och naturreservatet. Det är ett nytt sätt för oss att tänka. Som ingenjör vill man ofta hitta lösningen som “förändrar allt” men det är också viktigt att se över de här små bitarna. Här kan vi göra skillnad i närområdet för de växter och det djurliv som finns, säger Johan Hedve.

## Maximal flexibilitet med Kubiklager

Lärdomar från avancerade projekt som Greenfood tar Skanska med sig in i kommande projekt, exempelvis inom konceptet Kubiklager. Efter tre genomförda projekt kan konstateras att det finns ett tydligt behov på marknaden för den här typen av anläggningar. Flexibla och moderna lokaler i strategiska lägen är en attraktiv produkt både för hyresgäster och investerare.

– Att prata om yta och kvadrat är inte längre relevant. I ett Kubiklager vet du hur många pallar du får upp på höjden istället för att bara tänka golvyta. Som fastighetsägare kan du känna dig trygg i att om en hyresgäst skulle lämna efter några år så kommer lokalen fortfarande vara relevant på hyresmarknaden. Kvalitet och flexibilitet är därför centralt.

## FAKTA

Skanska är en världsledande aktör inom bygg och projektutveckling på utvalda marknader i Norden, Europa och USA. Med utgångspunkt i bolagets värderingar bidrar Skanska till ett bättre samhälle genom att erbjuda innovativa och hållbara lösningar. Koncernen har cirka 32 500 medarbetare och omsättningen under 2020 uppgick till 159 miljarder kronor.

Läs mer om Skanskas lager/logistik möjligheter här  
[www.skanska.se/lagerlogistik](https://www.skanska.se/lagerlogistik)







## Di Fakta

### Risker med och hot mot det svenska transport-systemet

- **Marknaden** och öppenheten. Spelplanen ligger öppen för den antagonist som vill påverka.
- **Fysiska** intrång.
- **Digitala** intrång.
- **Säkerhetsrisker** kopplade till upphandling.
- **Beroenden** av el-, stöd- och it-system.
- **Utmaningen** med att utveckla den sammanhängande beredskapen.

Källa: FOI

En cyberattack orsakade den danska rederikoncernen Maersk miljardkostnader 2017.

## Cake siktar på urbana leveranser

Svenska Cake vill bredda användningen av sina el-drivna fordon och bli det givna valet för leveranser i storstäderna.

"Om du inte har en fossilfri lösning för urbana transporter inom två år så är du out of business", säger Cakes grundare och vd Stefan Ytterborn.

Med Cakes senaste koncept, Work, vill bolaget bredda användningen av sina fordon och tillgodose behoven hos företag som levererar mat eller paket samt hantverkare och serviceproffs.

Tvåhjulningarna kan kompletteras med extrautrustning som släpvagnar, en verktygslåda, en arbetsbänk eller kylskåp.

**Cake är en del** av den transformationsvåg som nu utmanar de transportalternativ som historiskt har dominerat inom områden som leveranser och service.

"Vi har kunnat mäta effektivitet jämfört med en bil som till exempel måste hitta parkering, eller ett cykelbud som kör lite långsammare, måste vila och inte klarar av att dra samma kapacitet", säger Stefan Ytterborn.

Ytterborn tror att leveranser i städerna i framtiden kommer att utföras av en kombination av transportlösningar där lastbilar parkerar sig på strategiska ställen i städerna från vilka exempelvis elmotorcyklar utgår från som satelliter och kör ut paket lokalt.

**Cake planerar** att tillverka 3 000 fordon nästa år. 2030 ska antalet ha vuxit till 200 000. Att gå från en nischad uppstickare till en industri innebär flera utmaningar gällande allt från rekryteringar till att bygga serviceenheter men också utmaningen i att behålla sin sårart.

"Det är viktigt att vi inte börjar fuska, sänka priserna och kompromissa med kvalitet, vi har ju ett inbyggt löfte om lång produktlivscykel, men det är klart att vi inte kommer vara lika tydligt differentierade inom tio år."

PER MATTSSON



Cakes grundare och vd Stefan Ytterborn.

FOTO: ALBIN JONSSON

# Transportbolagen känsliga måltavlor

## FOI: Många vet inte att de har ansvar för rikets säkerhet

**Privatisering och digitalisering har gjort det lättare att störa eller sabotera Sveriges transportsystem, visar en färsk studie från Totalförsvarets forskningsinstitut, FOI.**

**"Här finns tusentals aktörer. Många vet inte ens om att de har ett ansvar att ta", säger Ester Veibäck vid FOI.**

När planeringen av det svenska totalförsvaret startade om insåg Trafikverket att de behövde hjälp att konkretisera hotbilden. Uppgiften gick till Totalförsvarets forskningsinstitut, FOI, som sedan 2019 arbetat för att tydliggöra hur säkerheten egentligen ser ut.

"Medvetenheten var högre under Kalla kriget. Efter totalförsvarets nedmontering har mycket förändrats i samhället, vilket gör att vi har en annan situation nu. Hoten ser väldigt annorlunda ut", säger Anna McWilliams, forskare vid FOI.

**Rapporten fokuserar på** så kallade gråzonshot, där en antagonist vill påverka eller

skapa oro i landet utan att nödvändigtvis eskalera till konflikt.

Ett exempel är cyberattacken som 2017 orsakade danska rederikoncernen Maersk miljardkostnader. Ofta går det inte så långt. Men skandalen på Transportstyrelsen i Sverige samma år, då känslig information gjordes tillgänglig för icke säkerhetskontrollerad personal i utlandet, visar hur lätt det är att förbise risker som kan utnyttjas.

"Historiskt har vi varit fokuserade på väpnad strid. Men här handlar det om att destabilisera samhället, ibland utan att ens ha en tydlig tanke om vart man vill nå. Sådana hot är svårare att agera på", säger Anna McWilliams.



Anna McWilliams, forskare, och Ester Veibäck, analytiker, båda på FOI.

FOTO: MADELEINE WESTERLUND

Men inte bara hotbilden har förändrats. Även aktörerna är andra – och fler.

"Vi har väldigt många privata företag nu, och medvetenheten bland dem är generellt sett ganska låg. Många aktörer i det svenska transportsystemet känner inte ens till att de utgör viktiga pusselbitar i det svenska totalförsvaret", säger Ester Veibäck, analytiker vid FOI.

Ansvaret för samordning av krisberedskap och planering vilar på Trafikverket. Men som situationen nu ser ut kan myndigheten inte ha detaljkoll på samtliga aktörer, menar Veibäck och McWilliams.

Dock tycker de inte att det är helt lätt för mindre aktörer heller att förstå sin roll.

"Det finns information om vad myndigheter ska göra, uppifrån och ner. Men längre ned är det otydligt. Det är jättesvårt för en liten aktör att förstå att man är en pusselbit i helheten", säger Anna McWilliams.

**Vilka företag ska känna de faktiskt är en aktör på den här spelplanen?**

"Alla. Är man en del av transportsystemet, så är man en del av totalförsvaret. Det är bara att titta på hur det sett ut under coronapandemin. Transporten av mediciner hade inte fungerat utan transportsystemet. Flexibiliteten som finns i systemet är jätteviktig", säger Ester Veibäck.

Syftet med rapporten är att kunskapen ska föras vidare till branschen för att berörda aktörer ska kunna bidra till att bygga upp både ett försvar och ett mer robust samhälle.

Bland åtgärderna Veibäck och McWilliams hoppas på hör en höjd medvetenhet bland samhällsplanerande

organisationer och privata aktörer samt ett ökat främjande av synergieffekter mellan åtgärder på miljö- och säkerhetsområdet, som vid elektrifiering av samhället.

**Men allra viktigast** är förmodligen att bygga ett civilt samhälle som står starkt i grunden och att ha robusta försörjningssystem, tror de.

"Försvarsmakten kan och ska lösa mycket, men minst lika viktigt är att vi har ett samhälle att luta oss mot. Är samhället tillräckligt starkt kan det också ha en avskräckande effekt som gör att en antagonist helt enkelt inte tycker att det är värt att anfälla", säger Anna McWilliams.

**Vad har ni för råd till de företag som vet att de har ett ansvar att ta, men inte vet var de ska börja?**

"Skaffa kunskap innan ni gör en massa investeringar", säger Ester Veibäck.

JENNY STIERNSTEDT  
jenny.stiernstedt@di.se  
08-573 650 00



# De levererar fossilfritt redan under 2021

🔗 **För Lejagruppen är hållbarhetsarbetet** en viktig grundsten i koncernens verksamhet. Nu satsar de på helt fossilfria transporter – redan i år. I ett nytt projekt har företaget tittat på hur de kan hitta bra och hållbarhetseffektiva alternativa drivmedel för deras åkeri.



Johan Olsson, vd på Leja.

Vi i LEJA Åkeri AB ville nå transport utmaningen till 2030 som innebär 100% fossilfria transporter. Men redan under 2021 kommer vi ha nått målet. Detta bland annat genom HVO100 och våra nya biogas lastbilar som levererades under våren. Till hösten får vi också en ny hundra procentig el-lastbil. Vi har dessutom antagit tjänstebilsutmaningen och kör antingen 100 procents elbilar eller plug-in hybrider, säger Johan Olsson, vd på Leja.

## En lång och gedigen historia

Lejagruppen har en gedigen historia som sträcker sig ända tillbaka till 1940-talet. Det var då de två lastbilscentralerna Spånga-Järfälla och Mälaröåkarna grundades. År 2006 slogs åkerierna ihop under namnet SpångaMälarö LBC AB. Tio år senare bytte hela verksamheten, som då hade utökats markant, namn till Leja.

– Leja är i dag strukturerat i åtta bolag varav fyra är våra huvudnärings: åkeri, schakt och transport, entreprenad samt fastigheter. Vi har cirka 100 medarbetare och en sammanslutning av ett stort antal indivi-

duella åkare under vårt paraply. Det gör att vi har en bred, samlad kompetens och många års erfarenhet bakom rattar och spakar, berättar Johan.

## Hållbart i både stor och smått

Enligt Sveriges Åkeriföretag förväntas efterfrågan på transporter öka stadigt. Samtidigt riktas ljuset mot transporternas påverkan på miljö och klimat. För Leja handlar hållbarhetsarbete om att bidra till en förändring, snarare än att det ska se bra ut på pappret.

– Vi försöker därför tänka hållbart i både smått och stort, från ekologisk kaffe till solceller på kontorslokalernas tak. Vår certifiering för kvalitetsledningssystem ISO 9001:2015 och miljöledningssystem ISO 14001:2015 bidrar till ett strukturerat arbetssätt där vi ständigt driver oss själva framåt, säger Linda Zdybal, hållbarhetschef på Leja.

Som ett Fair Transportföretag lever Leja upp till kraven vad gäller trafiksäkerhet, utsläpp och arbetsmiljö. Det handlar om att mäta,



öppet redovisa och ta ansvar för en ständig förbättring.

– Vi har tidigare i LEJA Åkeri AB testat ett system med fokus på sparsam körning. Förare har fått möjlighet att i realtid via en skärm i sin lastbil följa och därmed kunnat förbättra sitt körbeteende, säger Johan Olsson.

All statistik från körningarna har följts upp och projektet föll väl ut. Därför har bolaget nu installerat skärmarna i alla 65 fordon.

– Det är en win-win-situation – vi kan minska både våra utsläpp och slitaget på lastbilarna och samtidigt spara bränsle. I tillägg kan förarna se hur de är rankade i jämförelse

med andra förare. Det sporrar dem till att köra bättre och mer miljömedvetet än sina kollegor, avslutar Johan Olsson.

## FAKTA

Leja-gruppen har fyra huvudnärings: åkeri, schakt och transport, entreprenad samt fastigheter. Leja Schakt & Transport AB arbetar med transporter, uthyrning av containrar, snöröjning, sandsopning och försäljning av grus och jordprodukter. Leja Entreprenad AB tillgodoser marknaden för markentreprenader såsom till exempel vägbyggnationer och vägunderhåll. Leja Åkeri AB kör uteslutande distribution och Leja Fastigheter AB förvärvar och förädlar fastigheter.



Läs mer på:  
[www.lejagruppen.se](http://www.lejagruppen.se)

# YrkesAkademin: Vi hjälper dig och ditt företag att möta framtidens kompetenskrav

🔗 **I ett allt mer digitaliserat samhälle**, där teknikutvecklingen skapar snabbare förändringar, blir det viktigare för både företag och individer att säkerställa en kontinuerlig kompetensutveckling och ett ständigt lärande.

– Med vår långa erfarenhet hjälper vi företag och kommuner över hela Sverige att identifiera områden där medarbetare behöver uppdaterade, eller helt nya, kunskaper – kunskaper som dessutom är både aktuella och relevanta för att följa med in i framtiden, säger Anna-Carin Herdebrant, affärsområdeschef företagsutbildningar på YrkesAkademin.

– Vi vill med fokus på hela landet stötta företagen att möta ökade kompetenskrav som är ett resultat av den snabba teknikutvecklingen. Vi vill göra skillnad, och vi kan med vår brett uppbyggda kompetens skapa de utbildningar som gör just det, berättar Anna-Carin.

Genom sin stora satsning på bland annat utbildningar inom gröna transporter och elek-

## FAKTA

YrkesAkademin grundades 1997 och finns över hela Sverige samt i Finland men vi har också länge varit omställda för digitalt lärande och distansundervisning. Varje år lär sig fler än 10 000 människor ett jobb hos oss, eller kompetenshöjer sig i takt med att teknik och utveckling går framåt. Våra utbildare är goda pedagoger med en gedigen bakgrund direkt från näringslivet. Vi samarbetar nära med branschen – på så sätt säkerställer vi att våra kompetensinsatser alltid är aktuella och relevanta så att du kan gå en hållbar framtid till mötes.

trifiering är YrkesAkademin också med och utvecklar det svenska hållbarhetsarbetet.

– Det handlar om utbildningar som gör att vi kan möta våra klimatutmaningar på ett bättre sätt framöver. Vi jobbar exempelvis med utbildningar inom e-drivesystem och kompetenshöjning för ingenjörer för att stötta den snabba omställning vi ser idag inom fordonsindustrin. Vi utbildar förare för transportfordon löpande och har säkerhetsutbildningar kring elfordon för de som arbetar på våra vägnät, berättar Anna-Carin.



**Vad gör YrkesAkademin till en stark samarbetspartner för kompetenshöjning enligt dig?**

– Vi som utbildningssamordnare måste vara på tårna och kunna erbjuda intressanta, korta, flexibla utvecklingsmöjligheter. För

oss är det viktigt att hela tiden ligga i framkant och utveckla vårt utbud, så att vi när behoven uppstår kan presentera en lösning. När exempelvis pandemin kom så arbetade vi redan med nätbaserade utbildningar inom området och kunde därför snabbt möta företagets förändrade behov.

Läs mer om vår verksamhet:  
[ya.se](http://ya.se)

Läs mer om våra utbildningar:  
[ya.se/foretagsutbildningar](http://ya.se/foretagsutbildningar)





# Sjösäkra batterier tar priset

Solna-bolaget Echandia är en svensk uppstickare inom elektrifiering till sjöss – en marknad som beräknas omsätta 90 miljarder inom några få år.

Bolaget tar hem årets E-prize, och juryn drar paralleller till den amerikanska elbilsjätten Tesla.

”Vi är en möjliggörare för att minimera de maritima utsläppen. Jämförelsen med Tesla är smickrande även om det är två olika typer av tillämpningar vi jobbar med”, säger Echandias vd Magnus Eriksson.

E-prize, som arrangeras av Dagens industri, Eon och Aktuell Hållbarhet är ett av Sveriges mest prestigefyllda pris för företag inom energi- och klimatomställning. Inom kategorin ”Hållbara transporter” gick i år segern till Echandia i tuff konkurrens med båtillverkaren Candela och laddstolpstillverkaren Chargenode.

Juryns motivering lyder: ”Målet är att genomföra med dentyngresjöfarten vad Tesla gjort med personbilarna, en elektrifieringsrevolution. Med unikt kraftfull batteriteknik är man på god väg att minimera de maritima kli-

matutsläppen de kommande åren.”

**Echandias specialitet** är så kallade LTO-batterier (Litium-titanat), en teknik som lämpar sig extra väl för maritimt bruk och extremt tuff användning. Tekniken klarar många drifttimmar per dygn, snabba laddningar och kan köra året runt. Echandia är ensamma om att ha en maritim certifiering för den lösningen och är i dag ett av de ledande bolagen inom elektrifiering av eldrivna fartyg.

”Våra produkter har en lägre miljöbelastning på grund av sin långa livslängd, vilket ger ett lägre fotavtryck under hela livscykeln. Dethär är en mognadsprocess hos kunderna. I ett första steg handlade det mest om att förstå hur elektrifiering fungerar och satsa på den billigaste lösningen, men nu ser vi hur fler

vill säkra upp investeringen ur flera perspektiv och se över hela livscykeln.”

**På en marknad** där eldrivna båtar endast står för en försvinnandeliten del är tillväxtpotentialen enorm, menar Magnus Eriksson.

”På en global skala befinner vi oss i begynnelsen. Norge är ledande inom maritim elektrifiering. Om man antar att resten av världen faller in i den fåran så finns det en enorm tillväxtpotential.”

Hos Echandia tror man att det är signalerna från EU som kommer att avgöra. I åtgärds paketet ”Fit for 55” kommer fartyg som körs på fossila bränslen beskattas. Batteri- och vätgaslösningar kommer däremot att gynnas.

Det finns dock ett stort orosmoln på himlen.

”En utmaning är att kunna rekrytera kompetent personal i en miljö där bolag som Northvolt och andra söker liknande ingenjörskrafter och det kommer över tid bli ett problem för alla elektrifieringsbolag.”

**PER MATSSON**

per.mattsson@di.se  
08-573 650 03



PRISAT. Echandia, med vd Magnus Eriksson, levererar batterisystem till fartyg.

FOTO: PRESSBILD

## Fakta

### Echandia

■ **Echandia** grundades 2008 och har byggt och utvecklat eldrivna fartyg sedan 2013, och ligger bland annat bakom elbåten Movitz som går i trafik på

Riddarfjärden i Stockholm.

■ **Echandia** har tagit fram batterier till de gula passagerarfärjorna i Köpenhamns stadstrafik och till bogserbåtar åt världens största till-

verkare av just bogserbåtar, holländska Damen.

■ **Echandia** har även varit med och utvecklat batteridrivna tåg samt system för att lagra vindkraftsel.

**LOGISTEA**

Logistea är ett svenskt fastighetsbolag med fokus på lager, logistik och lätt industri. Sedan slutet av 2019 har bolaget selektivt förvärvat lager- och logistikfastigheter i attraktiva logistiknav i södra och mellersta Sverige. För närvarande har bolaget cirka 275 000 kvadratmeter uthyrningsbar yta och bolagets kunder utgörs till stor del av välkända e-handelsbolag. Logisteas aktie är noterad på Nasdaq Stockholm under kortnamnet LOGI A och B. För mer information: [www.logistea.se](http://www.logistea.se)





# BELWRK – en nytänkande aktör för e-handlare

🔗 **Nytänkande e-handelsservicebolaget BELWRK** har i decennier tillhandahållit tjänster inom lagerbemanning, tredjepartslogistik och kundtjänst till svenska företag. De senaste åren har fokus på logistiklösningar växt kraftigt och idag hanterar BELWRK personalintensiva frågor och lagerlösningar åt såväl svenska som globala e-handelsaktörer.

BELWRKs utveckling gjorde att företaget stod stadigt rustat inför den snabba förändring av konsumtionsmönster som skedde i och med pandemins intåg. Eftersom majoriteten av befolkningen höll sig hemma och skötte sina inköp digitalt, skiftade förutsättningarna för såväl e-handlare som logistikaktörer kraftigt.

– Området har vuxit enormt och kunderna förväntar sig snabb service med en mängd olika leveransalternativ. Den ökade e-handeln har också, kanske föga förvånande, resulterat i ett rejält ökat returflöde. Även teknikens nya möjligheter har spelat stor roll i sammanhanget. Kombinationen av dessa faktorer har medfört helt nya krav på e-handlarna, som många behövde hjälp med att lösa, säger Emma Jonnarth, operativt ansvarig hos BELWRK.

#### Stöttar med nischexpertis

Hon får medhåll av vd Amanda Sehlberg, som förklarar att många e-handlare blev överväldigade av den kraftiga beställningsökningen;

istället för att fokusera på kärnverksamhet och produktutveckling, tvingades företagen ägna dyra arbetstimmar åt plock, paketering och utskick.

– Eftersom vi har arbetat så länge med service kunde vi snabbt förstå kundernas ändrade behov och stötta upp med rådgivning, nya tjänster och nischexpertis. Därmed kunde de fokusera på vad de gör bäst, medan vi sköter det vi i vår tur gör bäst: att effektivisera lager-, logistik- och servicelösningar.

#### Snabb integrering

Är man själv hamnar rutinerna lätt på sniskan, menar Amanda, men hon betonar att det är fullt förståeligt om man känner sig lite nervös inför att outsourcea exempelvis sitt lager och sin logistik.

– Därför gör vi det så enkelt som möjligt för våra e-handlare att ta steget mot att lägga ut dessa områden på oss. Vi ställer inte höga krav på teknik utan kan både snabbt och enkelt integrera de flesta webshop-lösningar

med våra system, varpå vi sköter all daglig plock, packning och leverans av varor – helt utifrån kundens önskemål kring förpackningar, fraktalternativ och lagernivåer.

#### Outsourcing är kostnadseffektivt

Som om detta inte vore nog, lovar både Emma och Amanda att BELWRKs lösningar inom såväl logistik, kundtjänst och bemanning är mer kostnadseffektiva än att hantera arbetet på egen hand. Verksamheten är placerad i

Stockholm, vilket innebär att varor snabbare kan budas eller skickas ut till slutkunder i hela Sverige. Dessutom slipper man allt krångel med att anställa ny personal, jaga lagerlokaler och ta in vikarier vid arbetstoppar.

– Vi är en e-handelspartner som vågar tänka utanför ramarna och det syns på flexibiliteten i vårt erbjudande. Det enda våra kunder behöver ha med sig är en webshop och sina produkter, så löser vi resten. Det är inte svårare än så, avslutar Emma.





# ”Ramaskri i branschen”

**Transportstyrelsen slår ned på undantagsregler som kunnat förenkla för leveransföretag att ställa om till fossilfritt. Beskedet väcker starka reaktioner i branschen.**

**”Det känns inte riktigt som att vi spelar i samma lag”, säger Catherine Löfquist, hållbarhetschef på Bring.**

Sverige bör inte införa undantagsmöjligheter i körkortslagen. Det är slutsatsen i Transportstyrelsens utredning om förare med B-körkort skulle få köra något tyngre fossilfria fordon än fossildrivna. Nu är gränsen 3,5 ton för alla lätta lastbilar.

Problemet för leveransföretagen är att lätta lastbilar som drivs av el eller gas generellt är tyngre jämfört med de dieseldrivna, något som innebär mindre lastkapacitet. Di skrev om frågan tidigare i höstas och då påtalade aktörerna att regelverket missgynnade de som ville byta ut sin fordonssflotta till att bli mer hållbar eftersom det skulle krävas flera fordon och chaufförer för att frakta samma mängd.

”Det är ramaskri i branschen. Jag har inte hört någon

som har förståelse för det här. När man läser rapporten verkar det inte som att de förstår branschens behov”, säger Catherine Löfquist.

**Förtre år sedan** kom ett EU-direktiv innehållande en högre maxvikt, 4,25 ton, för lätta lastbilar som går på fossilfria drivmedel. Sedan dess har bland annat Nederländerna, Storbritannien och Italien justerat sina regelverk. Även Norge har implementerat ett liknande undantag.

”Hur har de kunnat omintetvika? Som land ska vi vara föregångare. Man trodde i sin enfald att även Transportstyrelsen skulle ha förståelse att vi behöver öka takten för omställningen och att vi då behöver alla möjligheter som finns tillgängliga”, säger Catherine Löfquist.



**KRITISK.** ”Man trodde i sin enfald att även Transportstyrelsen skulle ha förståelse”, säger Catherine Löfquist, hållbarhetschef på Bring.



**STOR BRIST.** Tina Thorsell, samhällspolitisk chef på branschorganisationen Transportföretagen, efterlyser fler förare för att klara branschens behov.



**KRITIK.** Företag rasar mot Transportstyrelsens beslut om undantagsmöjligheter i körkortslagen.

FOTO: PEGGY BERGMAN

Enligt utredningen är det inte möjligt att införa ett liknande undantag i Sverige bland annat eftersom lagens efterlevnad inte kan kontrolleras då den inte kan vara så pass ”precis och bestämt utformad att den kan förstås av de som ska tillämpa lagen”.

I praktiken befars det bli för svårt för både förare och polis att avgöra om ett fordon uppfyller undantagskraven.

**Tina Thorsell**, samhällspolitisk chef på branschorganisationen Transportföretagen, kritiserar Transportstyrelsen för att ha varit för rigid i sin tolkning av lagen.

”Jag är mest förvånad över att myndigheten inte varit angelägen att hitta en lösning och kunnat tänka mer kreativt. Man hade till exempel kunnat lämna förslag på att förare kunnat komplettera sitt B-körkort med en kortare utbildning”, säger hon.

Tina Thorsell påpekar de strukturella förändringar utöver hållbarhetsaspekten som gör frågan allt mer angelägen att lösa, bland annat en stor brist på förare med C-kör-

kort samtidigt som konsumenterna handlar allt mer på nätet.

”Det är klart att vi inte kan köra in med en lastbil som väger 60 ton in i villaområden, både av trafiksäkerhetsskäl och av hållbarhetsskäl. När vi e-handlar allt mer behövs fler lätta lastbilar.”

**Transportföretagen** planerar att föra upp frågan med Transportstyrelsen igen samt med infrastrukturminister Tomas Eneroth för att förklara branschens behov.

Förhoppningen är att utredningen inte innebär en slutpunkt.

”Jag har svårt att tro att regeringen kommer nöja sig med detta och hoppas att de går vidare. Antingen att man ger ett nytt uppdrag kring vad som krävs för att man ska få köra 4,25 ton med B-körkort eller att regeringen själv blir lite konstruktiv.”

Regeringen meddelar att de avser att återkomma i frågan.

**JAN AHMADI**

jan.ahmadi@di.se  
08-573 650 00

## Dags att byta ut plywood-lådorna och pallkragarna till ett billigare och hållbarare alternativ?

Vi erbjuder transport- och exportförpackningar i Heavy Duty wellpapp – utan att kompromissa på hållbarheten. Dessutom är de naturligtvis återvinningsbara!

### VILL DU VETA MER?

Kontakta Eddie och boka in ett spännande emballagemöte.



**Eddie Johansen** Distriktschef  
Tlf. 0738 058 999  
Mail: eddie@farusa.se



FARUSA emballage grundades 1923 i Danmark, och är den största producenten av Heavy Duty wellpapp förpackningar i Skandinavien. FARUSA emballage AB har levererat till den svenska exportindustrin sedan 2006.

FARUSA emballage AB Tlf. 020 797 999  
Mail: emballage@farusa.se www.farusa.se

**FARUSA**  
emballage  
*We care about  
your Goods*



*Björn Paulsson, vd*

**Företag:** Inquire

**Huvudkontor:** Lidköping

**Övriga kontor:** Helsingfors, Oslo, Stockholm, Göteborg

**Anställda:** Cirka 60 st

## ”De skitar ner både bransch och miljö

**Han tror på långsiktiga samarbeten, transparens och att hållbara leveranser är lönsamma leveranser. Företags brist på hållbarhet och dålig öppenhet ser han däremot som ett hot mot människa och miljö. Björn Paulssons vision är att förändra leverans- och logistikbranschen.**

Jag träffar Björn Paulsson, vd för Inquire, på Convendum i Göteborg. Här arbetar han då han inte är på Inquires huvudkontor i Lidköping eller på något av bolagets kontor i Oslo, Stockholm eller Helsingfors.

– Vi har arbetat med hållbara leveranser för våra kunder sedan starten 2010. Då var det många som undrade vad vi höll på med. Vägarna var fulla av långtradare, ofta med lågavlönade chaufförer, som mest transporterade luft. Nu har man börjat förstå att det kostar pengar, miljö och marknadsvärde med bristfälligt upphandlade och utförda transporter. Men det finns enormt mycket kvar att göra.

Inquire ansvarar för design, upphandling och den operativa driften för att optimera sina kunders leveranser. Ju fler parametrar man har att arbeta med – som lager,

lastning, orderstock, väder, trafik och leveranstider – desto mer kan man påverka utförandet. För vissa kunder har man sänkt kostnaderna med mellan 20–40 procent samtidigt som leveranserna har blivit mer hållbara.

Innan Björn Paulsson var med och startade Inquire hade han jobbat på både varuägare- och utförarsidan. I början av sin yrkeskarriär körde han även själv långtradare. Det var ineffektiviteten och omedvetenheten i transportbranschen som fick honom att vilja skapa förändring. Bolag kastade bort pengar och gjorde onödigt stora koldioxidavtryck genom dålig logistik.

– Problemen är desamma i dag. Man optimerar transporterna för dåligt, arbetar enligt gamla affärsmodeller och en del använder sig fortfarande av utarbetade chaufförer med bristfälliga arbets- och levnadsvillkor från låglöneländer i slitna fordon. Det skitar ner både bransch och miljö.

Björn berättar att när man för flera år sedan utvecklade ett hållbarhetskoncept för transporter åt en av Nordens största vitvaruaktörer skrev man in i avtalen med transportörerna att chaufförerna, förutom korrekta

löne- och arbetsvillkor, minst varannan vecka skulle få komma hem till sina familjer. Då retade man gallfeber på branschen. I dag är det på väg att bli lag.

– Den typen av förändringar måste till. Det är lika viktigt som att köra med rätt bränsle. Eller att konkurrerande varumärken kan dela på transporter. Det har vi fått fem aktörer i dryckesmarknaden att göra. I stället för att fem lastbilar levererar dryck till butiker och restauranger, kommer det en. Det är bra för miljön, plånboken och trafiken.

Så vad är nästa steg för att optimera kundernas leveranser?

– Transparens och samarbeten. Tillsammans med varuägare och transportörer vill jag skapa nya sanningar för branschen. Jag sitter i samtal med flera aktörer många skulle se som konkurrenter till oss. Jag ser dem som samarbetspartners för att vi gemensamt ska kunna erbjuda kostnadseffektiva och hållbara leveranser.

**ANDERS NYGREN** (text)  
**ROBIN FAGERMAN** (foto)





# Unika truckar för unika behov

➔ I truckindustrin finns det tung hantering – och så finns det jättetung hantering. På UnikTruck har man specialiserat sig på det senare; uthyrning av begagnade gaffel- och containertruckar från 10 ton och upp till över 10 000 ton. Det ger dem en särskild nisch – och nu utökar de kundportföljen i Sverige.

– Vi hyr ut stora maskiner, som ibland modifieras för att passa kundens unika behov, säger Björn Fritzell, försäljningsansvarig UnikTruck.

Alla industrier som innefattar tunga lyft behöver ofta ha tillgång till någon form av truck. Många företag ser dock bara en stor investering och vill hellre fokusera på sin kärnverksamhet än på dyra utgifter i form av maskiner som kanske bara används i liten utsträckning eller under en kort period. UnikTruck erbjuder olika typer av hyrlösningar, och truckflottan består främst av begagnade maskiner.

– Vi har ofta kunder som behöver en maskin för kortare projekt, då kan det kännas onödigt för dem att köpa en helt ny truck. Vår uthyrning är då ett bra alternativ, menar Björn Fritzell och belyser att erbjudandet omfattar även service av kunders befintliga truckar – eller modifiering av hyrestruckarna.

– I vår verkstad har vi ett stort gäng duktiga tekniker som kan skräddarsy trucken efter kundens specifika behov. Det blir en prisvärd och effektiv lösning.



Björn Fritzell, försäljningsansvarig UnikTruck.

**Meclift – en effektiv multipurpose-maskin**  
Maskinerna som UnikTruck valt ut är nischprodukter, eller som företagsnamnet antyder – olika unika truckar. En av de nyaste produkterna är Meclift, som tillverkas i Finland. Det är också en av de få nyproducerade truckarna i sortimentet. Meclift är en sällsynt effektiv multipurpose-maskin, som bland annat effektivt kan lasta och lossa lasten i containers.

– Den är perfekt för mindre terminaler som inte vill ha flera olika maskiner, eftersom den kan göra båda jobben, säger Björn Fritzell.



För den verkligt tunga hanteringen finns också Cometto. De används till exempel till att frakta de tunga komponenterna till vindkraftsverken på ett säkert och effektivt sätt. UnikTruck är en av få leverantörer som kan erbjuda den typen av maskiner för riktigt tung hantering i Sverige.

#### Carer – eltruckar

Sedan flera år är moderbolaget i Danmark återförsäljare av Carer, som aldrig har producerat annat än eltruckar – och detta i över 40 år. Carer är kända för sina kompakta

#### FAKTA

UnikTruck är ett handelsföretag med internationell inriktning som specialiserat sig på inköp, försäljning och uthyrning av lätt begagnade förstklassiga gaffeltruckar och containertruckar. Med ett strategiskt läge nära Århus i Danmark samt i frihamnen i Hamburg, distribueras maskinerna direkt till kunder över hela världen utan komplicerade och fördyrande mellanled. Det skapar värde i hela näringskedjan.

Vårt mål är att tillhandahålla värdeskapande lösningar till våra kunder. Vi säljer och hyr ut våra maskiner med hela världen som vår marknad. Följaktligen har vi medvetet positionerat oss som specialister inom försäljning, service och uthyrning av produkter från marknadens största och ledande aktörer – Hyster, Kalmar, SMV Konecranes och Svetruck.

truckar som passar bra inom tung industri, med en kapacitet mellan 6 och 12 ton som kan köras in i containers. Carer erbjuder nu truckar upp till 25 ton lyftkapacitet, vilket gör dem till ett attraktivt alternativ för många kunder som vill fasa ut dieseltruckar.

#### Värdeskapande lösningar för kund

UnikTruck har som mål att alltid leverera värdeskapande lösningar för sina kunder och en av deras främsta affärsfördelar är tillgängligheten och viljan att göra det enkelt och effektivt – både i tid och pengar.

– Vi har väldigt många stora maskiner i lager, vilket innebär att leveranstiden är kort och att vi snabbt och kostnadseffektivt kan börja hjälpa våra kunder, avslutar Björn Fritzell.



A woman with reddish hair tied back, wearing a high-visibility yellow jacket with reflective silver stripes, stands on a concrete pier. She is holding a black tablet and looking at the screen. In the background, there is a body of water, a red building, and a tall crane under an overcast sky.

# Ingen hamn är den andra lik

---

Vi vet att din hamn består av en unik kombination av flöden, kunder och gods. Med vår branschfarenhet kan vi tillföra nya perspektiv och visa hur digitalisering både kan effektivisera din verksamhet och öka lönsamheten.

Våra intelligenta transportlösningar är en del av det digitala ekosystemet som tillsammans med våra kunder förenklar vardagen inom terminallogistik, färjetrafik, kollektivtrafik och landtransporter.

Följ med in i det smarta samhället.



Vill du veta mer?  
Scanna in QR-koden för att läsa mer eller hör av dig till  
Mathias Lindell på 0303-72 60 92, [mathias.lindell@hogia.se](mailto:mathias.lindell@hogia.se)  
Hogia Terminal Systems, [www.hogia.se/terminal](http://www.hogia.se/terminal)

 **Hogia**  
– hjälper företag utvecklas