

Snabb teknikutveckling utmaning för omställningen

17.08.2022

Som företagare har du ständigt utmaningar att hantera, men få möter väl lika stora utmaningar som dagens åkerier. Fordonsparker med fullt fungerande dieslbilar måste bytas ut och ersättas av betydligt dyrare fordon för minskad klimatpåverkan. Samtidigt är det ingen som vet säkert vilken teknik som kommer gälla i framtiden.

Du bör ha låg tyngdpunkt som åkare idag. För det är en rejäl balansgång att ställa om så fort som möjligt och samtidigt ta kloka ekonomiska beslut. En utmaning som Fredrik Fagerström, vice vd på **Fagerströmbolagen** och Gunvor Munck, vd på **Smålands Logistik**, vet allt om. Här berättar de om sina tre största dilemman.

1. Den snabba teknikutvecklingen

Fredrik ser en fara med att den snabba teknikutvecklingen försvårar långsiktig planering:

– Det är lite oroväckande att resonemanget var annorlunda för bara två, tre år sedan. Det går så snabbt och vi åkare måste tänka långsiktigt eftersom våra investeringar kan hålla 10–12 år. Det vi tänker nu, stämmer det om fem år? De beslut vi tar nu påverkar ju under lång tid framöver.

Gunvor instämmer med Fredrik:

– Det kommer kanske ny teknik som vi inte känner till, kanske nya bränslen också. Det pågår forskning som kan leda till nya tekniker så om ett par år ser det kanske helt annorlunda ut. Man får testa olika bränslen och tekniker och inte låsa fast sig vid något än, det är för tidigt.



Smålandslogistik testar just nu en eldriven distributionsbil i Växjö, en Scania 25P BEV. På bilden ses Gunvors barnbarn Viktor.

– Elektrifieringen är definitivt ett huvudspår. Det börjar bli mer klart och det ser man hos de stora fordonstillverkarna. Sen kommer vi fortfarande vilja prova andra drivmedel för att skaffa oss en kunskapsbank och undvika att lägga alla ägg i samma korg. Det är så många miljoner som ska investeras under lång tid och däri ligger den stora osäkerheten, förklarar Fredrik.

2. Otillräcklig infrastruktur

Att omställningen är något vi måste göra tillsammans med övriga samhällsfunktioner blir extra tydligt när det kommer till utbyggnad av infrastrukturen. Här har vi akilleshälen enligt Gunvor:

– Infrastrukturen hänger inte med. Och hur är det med tillgången på el, räcker den? Där ser vi ju bekymmer redan idag. De som kör eldrivna personbilar har laddångest hela tiden och är det kö till laddning blir det fullständig panik. Infrastrukturen styr denna utveckling oerhört mycket. Det är nytt, det är inte utbyggt och vi får ha tålamod.

– Bara här i Borlänge har vi fyrtio bilar på gården som skulle kunna elektrifieras, men förutom själva investeringen av fordon och laddstolpar, måste även kapacitet av strömförsörjning säkras upp. Och sen måste det ändå finnas möjlighet till så kallad "top up"-laddning ute i regionen. Det är omfattande investeringar som krävs och ett samarbete mellan flera parter så att rätt kapacitet finns vid rätt tidpunkt, berättar Fredrik.

Gunvor tar även upp prisbilden på el i Sverige:

– Prisbilden är så diffus och Sverige har olika zoner för priser på el. Det ser man på sin privata elräkning som skiljer sig beroende på var i landet man bor. Hur ska man då räkna för frakt? Ska det bli dyrare där elen kostar mer? Det måste ske en harmonisering.

3. Kostsamma och osäkra investeringar

Omställningen kostar. I dagsläget är det egentligen bara de små paketbilarna som kommit så pass långt i utvecklingen att de är kommersiellt gångbara. Godsservice i Dalarna investerade nyligen i en eldriven distributionsbil men det är inte en investering som håller ekonomiskt berättar Fredrik:

– Vi satsar gladeligen på el, men än så länge är det inte ekonomiskt hållbart. Betalviljan måste också finnas hos kunderna och transportkostnaden är ständigt en utmaning. Det finns en hög kostnadsmedvetenhet kring transporter utan att alla alltid förstår komplexiteten i det.



Godsservice i Dalarnas nya lastbil, en Scania 25L 4×2 165 kWh, kan köra upp till 11 mil innan den måste återvända till DB Schenkers terminal för att laddas medan chauffören är på lunch.

Långa leveranstider och oklara kalkyler är ytterligare ett aber. Gunvor utvecklar:

– Det är svårt att få fram pris på distributionsbil som är relevant till leveransdatum. Elpriserna är också oklara. Det finns beräkningar och kalkyler men ingen garanti. Det är faktorer som skapar osäkerhet. Och hur är det med reservdelar? Och verkstäder? Investeringarna vi gör får inte vara för kostsamma eftersom det förutsätter att kunden är redo att betala. Vi är ju trots allt i en lågmarginalbransch.

“Fan vad de luktade och lät!”

Osäkerheten till trots. Det vi upplever nu är stort och det är häftigt. Fredrik säger det bäst själv:

– Det är lätt att beklaga sig över drivmedelspriser och personalbekymmer men detta är så oerhört häftigt! Paradigmskiftet sker nu och inte längre fram. Tänk i framtiden när vi minns tillbaka på dieselmotorerna och tänker: fan vad de luktade och lät!



Fredrik Fagerström, vice vd, Fagerströmbolagen

Fagerströmbolagen består av Godsservice i Dalarna, Godsservice i Gävleborg, Godsservice i Västernorrland och Godsservice Fjärrtrafik i Mellansverige.

Grundades: 1991

Antal anställda: 111

Antal fordon: 112 varav 1 eldistributionsbil ([läs pressmeddelande](#)) och 1 elhybrid (HVO100)



Gunvor Munck, vd och ägare, Smålands Logistik

Smålands Logistik firade 75-årsjubileum 1 juli i år och ingår i Börjeskoncernen tillsammans med AHL Johanssons Åkeri och Blekinge Logistik. Bolaget startades av Gunvors pappa med en bil och är nu inne på tredje generationen.

Grundades: 1947

Antal anställda: 600

Antal fordon: 300 varav 1 elpaketbil (har testat en biogasbil och testar just nu en större ellastbil i Växjö, en Scania 25P BEV)