



# GÖTEBORGS UNIVERSITET HANDELSHÖGSKOLAN

## Eventlogistik i Cityläge

Flöden vid leveranser till evenemang i centrum, med fokus på Svenska Mässan



*Bildkälla: Svenska Mässan*

Kandidatuppsats i Logistik  
Handelshögskolan vid Göteborgs Universitet  
Vårterminen 2017  
Handledare: Ove Krafft

Författare:	Födelseårtal:
Johanna Nygren	921104
Joel Svärskog	950429



## **Förord**

---

Vi vill framförallt tacka Henrik Martinsson och Niklas Höjer från Svenska Mässan som tagit sig tid till att hjälpa oss med information och värdefulla kontakter. Vidare vill vi även tacka våra respondenter, Marika Hultin från Kuehne Nagel Expo & Event Logistics, Maria Sundholm från DB Schenker Fairs & Exhibitions, Daniel Forsell och Lena Widman från On-Site Exhibitions AB, Niklas Fridsén från TwentyFourSeven Logistics AB och Martin Godhe från Svenska Mässan. Utan deras engagemang och vilja att dela med sig av sina kunskaper hade denna studie aldrig gått att genomföra. Ett ytterligare tack riktas till vår seminariegrupp som bidragit med viktiga synpunkter under arbetets gång.

Slutligen vill vi rikta ett stort tack till vår handledare Ove Krafft, som med sin rutin och sitt lugn hjälpt oss något oerhört.

---

Johanna Nygren

Joel Svärskog

---

**Titel:** Eventlogistik i Cityläge - Flöden vid leveranser till evenemang i centrum, med fokus på Svenska Mässan

**Omfattning:** Kandidatuppsats 15 hp, VT 2017

**Handledare:** Ove Krafft

**Författare:** Johanna Nygren och Joel Svärskog

**Nyckelord:** Mässor, Samlastning, Information, Flexibilitet, Slottid

---

## **Sammanfattning**

---

Göteborg stad har under de senaste decennierna utvecklats till en populär evenemangsstad, med flera attraktioner centralt lokaliserat. Det medför att stadens evenemangsarrangörer måste planera sina transporter utförligt. Uppsatsen tar utgångspunkt i de utmaningar som Svenska Mässan i Göteborg står inför gällande godsanlop.

Två frågeställningar presenteras, den första berör hur det fysiska godsflödet fungerar vid mässor och evenemang. Den andra behandlar vilken påverkan informationsflödet har på det fysiska godsflödet vid mässor och evenemang. Genom studier av relevant litteratur och vetenskapliga artiklar har en teoretisk referensram utarbetats. För att få djupare insikt kring problematiken har en empirisk undersökning innehållande semistrukturerade intervjuer genomförts med ett antal respondenter. I analysen förs en diskussion gällande teori och empiri kopplat till information och flexibilitet inom försörjningskedjor. Diskussionen har lett fram till att teorier bekräftar vikten av god informationsdelning i en försörjningskedja. Analysen redogör för dilemmat med flexibilitet hos Svenska Mässan. Diskussionen inkluderar även en samlastningsterminals betydelse för citylogistik.

Uppsatsens slutsats visar att informationsflödet har en väsentlig påverkan på Svenska Mässans fysiska godsflöde. I framtiden planerar Svenska Mässan att arrangera ytterligare evenemang, vilket ställer högre krav på transportplaneringen. Studien avslutas med att vi presenterar ett antal rekommendationer för Svenska Mässan.

# Innehållsförteckning

<b>1. Inledning</b> .....	<b>1</b>
1.1 Bakgrund .....	1
1.2 Problemdiskussion .....	2
1.3 Syfte .....	4
1.4 Frågeställning .....	4
1.5 Avgränsningar .....	4
<b>2. Teoretisk Referensram</b> .....	<b>5</b>
2.1.1 Evenemang och Evenemangslogistik .....	5
2.1.2 Mässor .....	6
2.2.1 Logistik .....	6
2.2.2 Information inom Supply Chain Management .....	6
2.2.3 Just In Time .....	7
2.2.4 Flexibilitet inom Supply Chain Management .....	7
2.3.1 Citylogistik .....	8
2.3.2 Tillgänglighet och trängsel .....	9
2.3.3 Samlastning .....	9
2.3.4 Samlastningsterminal .....	9
2.4 Sammanfattning av teori .....	10
<b>3. Metod</b> .....	<b>11</b>
3.1 Val av forskningsmetod .....	11
3.2 Datainsamling .....	12
3.2.1 Litteraturstudie .....	12
3.2.2 Observationer på Svenska Mässan .....	12
3.2.3 Intervjuer .....	13
3.2.4 Val av Respondenter .....	14
3.2.5 Bearbetning och Analys av intervju .....	14
3.3 Metodreflektion .....	15
<b>4. Empiri</b> .....	<b>17</b>
4.1 Presentation av aktörerna .....	17
4.1.1 Svenska Mässan .....	17
4.1.2 Övriga aktörer .....	18
4.1.3 Svenska Mässans Transportarbete .....	18
4.2 Resultat från intervjuer .....	19
4.2.1 Intervju med Niklas Fridsén på TwentyFourSeven Logistics AB .....	20
4.2.2 Intervju med Marika Hultin på Kuehne Nagel Expo & Event Logistics .....	21
4.2.3 Intervju med Daniel Forsell och Lena Widman på On-Site Exhibitions AB .....	22
4.2.4 Intervju med Maria Sundholm på DB Schenker Fairs & Exhibition .....	24
4.2.5 Intervju med Martin Godhe på Svenska Mässan .....	25
4.3 Observation på Svenska Mässan .....	26

<b>5. Analys</b> .....	<b>28</b>
5.1 Evenemangsproduktion.....	28
5.2 Svenska Mässans Tidbokningssystem .....	28
5.3 Citylogistik.....	30
5.4 Samlastningsterminal .....	31
5.5 Flexibilitet .....	32
<b>6. Avslutning</b> .....	<b>34</b>
6.1 Slutsats .....	34
6.2 Rekommendationer till Svenska Mässan .....	35
6.3 Fortsatt forskning .....	35
<b>Källförteckning</b> .....	<b>37</b>
Litteratur.....	37
Rapporter.....	38
Artiklar .....	38
Elektroniska referenser.....	38
Intervjuer .....	40
<b>Bilagor</b> .....	<b>41</b>
Bilaga 1 .....	41
Bilaga 2 .....	42
Bilaga 3 .....	43

## Begreppsdefinition

---

*Flaskhals:* En flaskhals innebär på något sätt en begränsning som påverkar företaget. Finns det en begränsad resurs i produktionen ökar vanligtvis kostnader och ledtid. (Lumsden, 2012)

*Flexibilitet:* Flexibilitet är tätt associerat med anpassning, det syftar till ett företags förmåga att hantera förändringar och nya utmaningar. En flexibel verksamhet betraktas som rörlig och anpassningsbar. (Duclos, et al, 2003)

*Slottid:* Ett tidsbegrepp inom transportplanering, oftast då något bör finnas på en viss plats inom en specifik tid. (Lumsden, 2012)

*Information:* Information förväxlas ofta med kunskap och data, men dessa tre komponenter är väldigt olika. Data är råfakta exempelvis ett namn eller en adress, information blir det först när data anses användbar för någon. Det händer vanligen efter att data har friserats och sorterats. (Flodén, 2013)

*Informationssystem:* Informationssystem har alltid funnits inom organisationer och företag. Förr i tiden användes det stenar eller papyrus för att hålla reda på information, i dagläget används istället avancerade datasystem. Tack vare datoriseringen går det nu mycket fortare att samla in och hantera information, möjligheterna bara ökar. (Flodén, 2013)

*Citylogistik:* Syftar vanligtvis på godstransporter runt stadskärnan i en stad. Införsel av gods till stadsmiljöer skall ske effektivt och förhålla sig till översiktliga mål kring hållbarhet. (Lindholm et al, 2014)

*Check-in-point:* Ett område med stort utrymme, dit trailers skickas för att sedan slussas in på kommando till leveranspunkter belägna i tät bebyggelse. (Daniel Forsell, On-site Exhibitions AB)

# 1. Inledning

---

*I detta kapitel ges en introduktion till studien som bedrivits. I avsnitt 1.1 redogörs för en Bakgrund till ämnet och verksamheten som studerats. Därefter introduceras i avsnitt 1.2 en Problemdiskussion där det argumenteras angående det problem studien behandlar. I avsnitt 1.3 och 1.4 formuleras Syftet för studien och de ställda Forskningsfrågorna presenteras. I kapitlets avslutande avsnitt, 1.5 återfinns de Avgränsningar som gjorts vid studiens utformande.*

---

## 1.1 Bakgrund

Göteborg har historiskt ansetts som en klassisk industristad med de stora båtvarven och bilindustrin som klara exempel. På senare tid har det förändrats och en större andel av Göteborgs exportvärde kommer från besöksnäringen via turismkonsumtionen i staden. I Göteborg finns ett evenemangsstråk som löper mitt i stadens hjärta. Här går det att finna Europas största helintegrerade hotell-, mäss-, event- och konferensanläggning Svenska Mässan och hotell Gothia Towers. Intill ligger Scandinavium, en inomhusarena med stor kapacitet. I närområdet ligger även utomhusarenan Ullevi, nöjesparken Liseberg och museerna Universeum och Världskulturmuseet. I Göteborgs evenemangsstråk finns det mesta som krävs för evenemang i världsklass. (Göteborg & Co, 2017)

En central punkt vid evenemangstråket i Göteborg är trafikplatsen Korsvägen där flera spårvagnslinjer och gatusträckningar möts. Redan år 1881 byggdes spårtrafiken ut till Korsvägen och sedan dess har utvecklingen fortsatt. Både spårvagnarna och vägarna har samma sträckning då som idag (Stadsutveckling i Göteborg, 2017). Omkring Korsvägen är trängsel i den motordrivna trafiken ett stort problem, då ytan är strängt begränsad samtidigt som befolkningen ökar. De turistattraktioner som finns i närområdet lockar cirka 6 miljoner besökare årligen (Trafikutformning Korsvägen, 2016). För att dessa turistattraktioner skall kunna verka, behövs dagliga leveranser till anläggningarna. Detta är i dagsläget komplext med tanke på den rådande trafiksituationen.

För eventarrangörer är det många aspekter att ta hänsyn till när det skall anordnas stora evenemang i citymiljö. Scandinavium, Ullevi, Universeum, Liseberg, Världskulturmuseet



och Svenska Mässan är alla olika eventarrangörer med en gemensam utmaning; infrastrukturen runt evenemangsstråket i Göteborg. (H Martinsson, Svenska Mässan, personlig kommunikation, 2017-03-30)

Den första januari 2013 infördes trängselskatt i Göteborg. Målet var minskad trängsel och förbättrad miljö i Göteborgs stadskärna, samtidigt som det skulle bidra till framtida investeringar inom kollektivtrafik (Göteborgs stad, 2017). Till en början minskade antalet bilar i stadskärnan, vilket bidrog till mindre trängsel, men på senare tid har antalet bilpassager ökat varje år. Det betyder att trängseln kring Korsvägen är ett växande problem. (SVD, 2017-04-11) Samtidigt som trängseln ökar finns det ingen tanke på att det skulle bli färre evenemang och byggnationer kring Korsvägen, snarare tvärtom. (Martinsson, 2017-03-30)

## **1.2 Problemdiskussion**

En stor utmaning för Göteborgs eventarrangörer är den rådande och framtida trafiksituationen kring Korsvägen i Göteborg. Godstransporter i urbana områden sker vanligen i en miljö med väsentliga ytrestrictioner, såsom Korsvägen eller andra centrala platser där det råder tät bebyggelse. Detta medför att transporterna i centrum får särskilda förutsättningar. (Lindholm et al, 2014) Det som skapar bekymmer för evenemangsaktörerna i Göteborg är transporterna i samband med varje evenemang. (Martinsson, 2017-03-30)

Enligt Modig (2007) sker ett evenemang vid just ett tillfälle och en specifik tidpunkt. Det innebär att när evenemanget börjar måste allt gods ha anlant och när evenemanget avslutas skall godset transporteras därifrån. För att det skall bli ett lyckat evenemang bör det genomföras en grundlig planering innan.

En nödvändig aspekt är ett väl fungerande informationsflöde. Voigt (2011) hävdar att ifall informationen är tydlig och konkret blir det enklare för arrangörerna att planera och överbrygga hinder. I evenemangsbranschen strävar arrangörerna efter kontroll i en riskfylld miljö. Skulle det uppstå en fullständig kontroll vore det förmodligen oproblematiskt att planera ett evenemang. Det är de icke förutsedda händelserna som skapar bekymmer för arrangörerna. (Martinsson, 2017-03-30)

Det är vanligt att de som skall transportera godset aviserar mässanläggningen när de kommer med sitt gods. Det sker därmed en tidbokning. Anläggningen använder sedan den informationen för att upprätta ett schema där varje transportör tilldelas en specifik slottid. En slottid är en viss tidpunkt då transportören bör anlända för att godset skall kunna lossas i tid för evenemanget. Så länge schemat följs uppstår inga större komplikationer, men det händer att det kommer en obokad transport som inte har någon tilldelad slottid. (Martinsson, 2017-03-30) När det anländer en sådan transport uppstår en problematisk situation. Skall lastbilen få komma in ändå eller bör den avvisas?

Vid flertalet observationer på Svenska Mässan noterade författarna att det bara är möjligt för Svenska Mässan att ta emot ett fåtal leveranser åt gången. Anledningen är att godsmottagningen sker i garaget under hotellet. De utställare som bokat sina transporter bör infinna sig för lossning vid sin tilldelade slottid. Det är dock sällan den utsatta tiden hålls i praktiken. Till följd av detta bildas en kö i garaget där lastbilar och trailers tvingas vänta på att få sitt gods lossat. Garaget under Svenska Mässan är strängt begränsat i utrymme. Företagets mål är att infarten ska ses som en enfilig väg, avsedd för genomfart snarare än en uppställningsplats för väntande fordon.

Eftersom mässutställarna är kunder till Svenska Mässan vill företaget undvika köbildning och därmed göra sina kunder nöjda. En ytterligare utmaning för Svenska Mässans transportledning är det stora antalet obokade transporter som anländer till anläggningen. Dessa ställer till med problem, eftersom det inte finns någon yta kring Svenska Mässan där lastbilarna kan vänta tills dess att transportledarna bedömer att det finns kapacitet att lossa. (Martinsson, 2017-03-30)

Svenska Mässan upplever att de har svårigheter med att nå ut med konkret information till sina utställare. Ur ett utställarperspektiv är informationen i dagsläget diffus och svår att få tag i. Det medför att det dagligen anländer obokade transporter och felåkningar till Svenska Mässan. (Martinsson, 2017-03-30)

### **1.3 Syfte**

Uppsatsen beskriver hur införsel av gods sker i samband med mässor och evenemang. Studiens ändamål är att kartlägga både det fysiska flödet och informationsflödet, samtidigt som vi ämnar bidra med förbättringsmöjligheter.

### **1.4 Frågeställning**

Frågeställningarna uppsatsen avhandlar lyder:

- *Hur fungerar det fysiska godsflödet till mässor och evenemang?*
- *Vilken påverkan kan informationsflödet ha på det fysiska godsflödet vid mässor och evenemang?*

### **1.5 Avgränsningar**

I uppsatsen kommer endast Svenska Mässan att studeras som evenemangsarrangör, eftersom en detaljerad studie på samtliga aktörer inom Göteborgs evenemangsstråk inte hade gått att färdigställa inom arbetets tidsram. Vidare berör uppsatsen endast transporter i samband med mässor och evenemang. Transporter till och från hotellet Gothia Towers behandlas därmed inte. Det har även skett en avgränsning gällande det framtida projektet Västlänken som inte har berörts i studien. Skälet är att den framtida trafiksituationen kring Korsvägen är extremt svår att förutspå. Vidare har det skett en avgränsning till införsel av gods till mässor och evenemang och därmed har inte utförsel av gods berörts. Att studera både införsel och utförsel av gods skulle kräva stora resurser och hade förmodligen inte gått att genomföra inom tidsramen för studien. Vi fann det mer intressant att undersöka införsel av gods, eftersom det vanligen är en mer kritisk aktivitet som sker under stor tidspress.

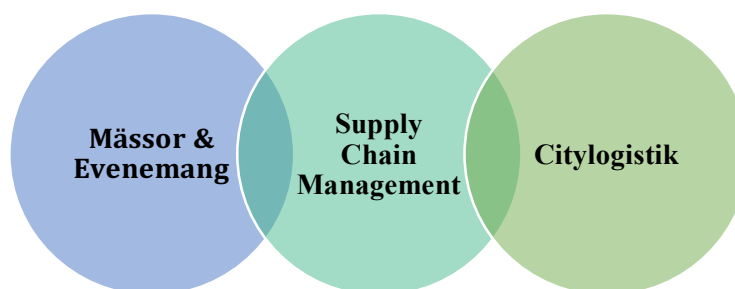
## 2. Teoretisk Referensram

---

*Det här kapitlet utgör studiens teoretiska referensram. Inledningsvis, i avsnitt 2.1 förklaras begreppen Evenemang och Mässor. I avsnitt 2.2 presenteras teorier kopplade till begreppen Logistik och Supply Chain Management. Vidare i avsnitt 2.3 presenteras teorier gällande Citylogistik och Samlastning.*

---

Den teoretiska referensramen bygger på tre ben, se Figur 1, vilka tillsammans ämnar svara på studiens frågeställning.



Figur 1

### 2.1.1 Evenemang och Evenemangslogistik

Ett evenemang karakteriseras som en specifik händelse. Det sker vid en given plats, vid en viss tidpunkt. Kännetecknet för alla evenemang är att de är unika och svåra att återskapa vid andra tillfällen. Evenemang kan vara återkommande, men inget evenemang är det andra likt. (Getz, 2012) Evenemang är en viktig faktor för turism och har en framträdande roll i utvecklings- och marknadsplaner för attraktiva destinationer. (Getz, 2008)

Logistik är en avgörande faktor vid planering och genomförande av evenemang. Evenemangslogistiken omfattar till exempel anskaffning, distribution och transport av gods till och från evenemanget. Evenemangslogistik belyser effektivt förflyttande och lagrande av produkter vilket innebär att transporter är en viktig del av evenemangslogistiken. (Bladen et al, 2012) Enligt Lumsden (2012) behövs ett väl utvecklat transportsystem och infrastruktur för att uppnå effektivitet. Infrastrukturen är nödvändig för transportsystemets existens, och är därmed grunden för framgångsrik logistik.

### **2.1.2 Mässor**

En mässa är en plats som tillhandahåller en upparbetad infrastruktur där bland annat företag inom samma bransch kan träffas och visa upp sina varor och tjänster för kunder och övriga besökare. Syftet med att ställa ut på en mässa kan t ex vara att informera, att visa upp en ny produkt, att möta branschkollegor, att sälja eller att enbart nätverka med nya och befintliga kunder. (Biz4You, 2017)

I samband med att en mässa organiseras uppstår en rad logistiska aktiviteter. Framförallt så behöver gods till och från mässanläggningen hanteras och transporteras. Det finns olika typer av material som behöver vara på plats i samband med en mässa. En del är förbrukningsmaterial som endast transporteras till mässan, så som broschyrer och mat. Andra typer av material ska transporteras till mässan för att användas där och sedan föras tillbaka till sin ursprungsplats igen. Det finns även en tredje typ av material, dessa cirkulerar hela tiden mellan olika mässor och evenemang. Det innebär att det skall transporteras till arrangemanget för att sedan skickas vidare inför nästa evenemang. (Modig, 2007)

### **2.2.1 Logistik**

Det finns många olika definitioner av begreppet logistik. En av dem poängterar de aktiviteter som skapar flödet av material, kunden, transportörerna och leverantören. Det krävs ett stort fokus på samarbete och integration i försörjningskedjan för att en verksamhet skall kunna fungera. (Lumsden, 2012)

### **2.2.2 Information inom Supply Chain Management**

Supply Chain Management har under senare tid utvecklats till ett viktigt begrepp i företagsvärlden. För ett företag som jobbar med att underhålla sin försörjningskedja innebär det ett kontinuerligt arbete med reducering av leveranstider och ledtider, att utveckla hög kvalitet kring informations- och materialflödet samt mycket annat. (Lindh, 2004)

Forskning visar på att informationsdelning bland involverade aktörer är av stor vikt för att kunna förbättra beslutsfattandet inom försörjningskedjan. För en välutvecklad och rationell försörjningskedja är det viktigt att det inte föreligger en situation där informationen är asymmetrisk. Det är därmed viktigt att alla aktörer har tillgång till samma förhandsinformation. (Voigt, 2011)

Information i en flödeskedja är uppdelad i tre områden: strategisk, taktisk och operativ. Att integrera den strategiska informationen med andra aktörer i flödeskedjan är ofta känsligt. Företag tvekar särskilt på att delge den typen av information ifall den anses ge klara konkurrensfördelar. I ett samarbete där flera parter skall kunna dra nytta av befintlig information krävs integration mellan både den taktiska och operativa nivån. (Lindh, 2004)

Ett integrerat samarbete genom hela logistikkedjan skulle medföra en ökad potential för rationella beslut. Hela processen skulle dra nytta av ökad flexibilitet och reducerad ineffektivitet, i samband med koordination mellan de involverade företagen i värdekedjan. Skälet för att förbättra beslutsfattandet i en Supply Chain syftar till att reducera produktions- och transaktionskostnader, minska leveranstider, kvalitetsförbättring samt uppnå ökad flexibilitet. (Dyckhoff et al, 2004)

### **2.2.3 Just In Time**

Grundpelarna i Just In Time innebär: rätt vara, på rätt plats, i rätt tid. För att detta skall fungera bör fyra principer följas. Organisationen måste angripa fundamentala problem som exempelvis flaskhalsar eller opålitliga leverantörer. Allt slöseri behöver undanröjas, vilket innebär att det arbete som inte ökar produkternas värde, såsom lagerhållning och tillsyn skall minimeras. Hela försörjningskedjan måste även sträva efter enkelhet. Det är en nödvändighet att systemet som används är utformat för att upptäcka problem. Det går inte att lösa problem utan att först upptäcka dem. (Lumsden, 2012)

### **2.2.4 Flexibilitet inom Supply Chain Management**

I artikeln "*A conceptual Model of Supply Chain Flexibility*" skriven av Duclos et al (2003), förklarar författarna vikten av att uppnå flexibilitet i försörjningskedjan för att företag skall kunna bli framgångsrika i dagens globala och digitala miljö. I den konkurrensutsatta miljön som råder blir marknaderna mer internationella, dynamiska och kunddrivna. En strategi för att vinna och behålla konkurrensfördelar i en dynamisk miljö är att skapa en flexibel organisation, som kan reagera snabbt på sin omgivning. (Duclos et al, 2003)

Att skapa flexibilitet i leverantörskedjan ökar kravet på flexibilitet mellan samtliga partners i kedjan. Olika avdelningar inom en organisation, externa samarbetspartners, leverantörer, transportörer och leverantörer av informationssystem måste alla ha flexibilitet gentemot varandra. Detta kan uppnås genom att tillsammans samla information om marknadens behov och utbyta den informationen mellan de olika parterna i försörjningskedjan. (Duclos et al, 2003)

En komponent av Supply Chain Flexibility är logistisk flexibilitet som innefattar hela processen med att transportera gods från producent till slutkund. Artikelförfattarna menar att logistikdelen på ett företag spelar en av nyckelrollerna för att skapa ett distinkt värde för kunderna. Med detta menas att tillgodose den logistiska flexibiliteten genom hela försörjningskedjan och därmed tillfredsställa varje kunds enskilda behov. (Duclos et al, 2003)

För att lyckas är det en nödvändighet för företagen att lyfta flexibilitet från ett operativt perspektiv till ett strategiskt, tvärorganisatoriskt perspektiv. Samtidigt måste företagen inse att den verkliga konkurrensen inte är mellan företag till företag, utan försörjningskedja till försörjningskedja. Utvecklingen från individuell organisationsflexibilitet till flexibilitet på den globala marknaden resulterar i kravet på att hela försörjningskedjan måste vara flexibel. Främst handlar det om att på ett flexibelt sätt samla och dela den information som flödar i kedjan. (Duclos et al, 2003)

### **2.3.1 Citylogistik**

Citylogistik och urbana godstransporter syftar till att uppfylla behovet av godstransporter i centrala stadsdelar, vilket medför en ekonomisk, social och kulturell tillväxt. I samma veva skall de negativa effekterna som exempelvis trängsel och buller minimeras. Godstransporter i urbana områden sker vanligen i en miljö med väsentliga ytrestriktioner, där det råder tät bebyggelse. Detta medför att transportererna i centrum får särskilda förutsättningar. I Sverige lever drygt 80% av befolkningen i städer, samtidigt som urbaniseringens utveckling går fort. I och med att städernas invånarantal ökar, kommer citylogistikens omfattning att fortsätta växa. (Lindholm et al, 2014)

### **2.3.2 Tillgänglighet och trängsel**

En av de viktigaste nyckelfaktorerna inom transportgeografi är tillgänglighet, eftersom det grundar sig i rörlighet mellan människor, gods och information. Ett välutvecklat och effektivt transportsystem medför en hög nivå av tillgänglighet. Mycket trafik på mindre ytor orsakar trängsel. Det ställer höga krav på att infrastrukturen fungerar som planerat. Befolkningen ökar i storstäder, vilket innebär fler konsumenter och att behovet av transporter ökar. Detta innebär en ökad belastning av den befintliga infrastrukturen. För att klara av den ökade belastningen behövs antingen ny infrastruktur eller en smartare användning av den befintliga. (Rodrigue et al, 2013)

### **2.3.3 Samlastning**

För att minska transporternas påverkan i den trånga innerstadsmiljön kan användning av samlastning ske. Begreppet samlastning innebär att företag samlar sitt gods i en samlastningsterminal, för att sedan nyttja gemensamma transporter till slutpunkten. Målet med samlastning är att förbättra resursutnyttjandet och öka fyllnadsgraden i fordonen så transporternas påverkan på trängsel och miljö minskar. (Browne et al, 2005)

### **2.3.4 Samlastningsterminal**

En samlastningsterminal beskrivs bäst som en logistikanläggning som ligger relativt nära det geografiska område den tjänar. Området kan vara en stadskärna, en hel stad eller en specifik plats, från vilka konsoliderade leveranser utförs. Logistikföretag med leveranser som planeras för platsen kan överföra sina laster vid samlastningsterminalen och därav undvika att belägra det överbelastade området.

De som driver samlastningsterminalen tar traditionellt emot godset, sorterar och konsoliderar det innan det levereras till sin slutdestination. Samlastningsterminaler ger både miljömässiga och sociala fördelar. Dessa uppstår till följd av effektivare och färre transporter inom cityområden. Företag har möjlighet att planera och styra sin logistikverksamhet bättre med hjälp av nya informationssystem som ofta finns tillgängliga vid samlastningsterminaler. Nackdelarna med samlastningsterminaler är de initialt höga kostnaderna som uppstår vid införandet. Leveranskostnaderna kan även stiga när ytterligare ett steg i försörjningskedjan skall implementeras. Resultatet är beroende av hur väl terminalen är integrerad i



försörjningskedjan och i vilken omfattning totalkostnaden tas i beaktande. (Browne et al, 2005)

#### **2.4 Sammanfattning av teori**

Från teoriavsnittet bör det finnas en förståelse för vad som kännetecknar ett evenemang och en mäss, hur flexibilitet och information fungerar inom en försörjningskedja samt de största utmaningarna med citylogistik.

Teorin visar olika aspekter inom logistik som ligger till grund för rapportens analys. Först presenteras begreppen mässor, evenemang och evenemangsproduktion. Därefter beskrivs teorier om information och flexibilitet inom en försörjningskedja och vikten av dessa i ett framgångsrikt företag. Inom begreppet citylogistik ryms teori om trängsel, samlastning och samlastningsterminaler vilket ämnar komplettera teorin inom Supply Chain Management. Med dessa tre utgångspunkter har vi strävat efter att besvara rapportens frågeställningar. Viktigt att tänka på är att teoriavsnittet begränsats och att det med stor sannolikhet finns ett flertal metoder och modeller som inte berörts inom ramen för denna studie.

### 3. Metod

---

*I följande kapitel presenteras studiens metod. I avsnitt 3.1 diskuteras tillvägagångssätt och Valet av forskningsmetod. Avsnitt 3.2 beskriver hur insamlingen av primär- och sekundärdata har skett samt tankarna kring Valet av respondenter och Bearbetning av data. I avslutningen av kapitlet, avsnitt 3.3 reflekteras det över metoden, där studiens tillvägagångssätt utvärderas och ifrågasätts.*

---

#### 3.1 Val av forskningsmetod

I den här studien har vi valt att arbeta utefter ett deskriptivt synsätt, vilket innebär att vi detaljerat har beskrivit ett problem. De beskrivningar som gjorts rör förhållanden som har ägt rum samt beskrivningar av nutiden. En deskriptiv undersökning begränsas vanligen till att undersöka en del av de aspekter som är av intresse. I vårt fall har det rört informationen och det fysiska flödet vid godsanlöp till Svenska Mässan. Det empiriska materialet har inhämtats genom semistrukturerade intervjuer och möten med representanter från den bransch vi valt att studera. Observationer har även skett på Svenska Mässan för att få en god förståelse angående verksamheten.

Ett deduktivt arbetssätt innebär att det utifrån allmänna principer samt befintliga teorier dras slutsatser om enskilda företeelser. Från den befintliga teorin härleds hypoteser som sedan empiriskt prövas i det aktuella fallet. Vi har valt att använda oss av ett deduktivt arbetssätt i studien vilket innebär att det är den studerade teorin som styr processen med att samla in data. (Patel & Davidson, 2011)

Det finns två olika tillvägagångssätt vid forskning. Det ena är en kvalitativ metod, medan det andra är en kvantitativ metod. Vid ett kvalitativt synsätt fokuseras det på "mjuk" data ofta i form av tolkande analyser och kvalitativa intervjuer. Den kvantitativa forskningen handlar istället om insamling av mätningar och statistiska bearbetningar. Vi har valt att använda ett kvalitativt synsätt för denna studie, eftersom fokus varit att tolka och beskriva rådande omständigheter. (Patel & Davidson, 2011)

## **3.2 Datainsamling**

### **3.2.1 Litteraturstudie**

För att skaffa relevant kunskap inom området har vi genomfört en litteraturstudie. Syftet har varit att erhålla en grundläggande kunskap och förståelse inom området samt undersöka vad som tidigare är känt och redan bedrivits forskning om. I litteraturstudien är det viktigt att eventuella luckor inom forskningsområdet identifieras. (Bryman & Bell, 2013) De luckor som vi identifierat i teorin är kopplingen mellan traditionell transportplanering, informationsdelning och de stora variationer i anlöp som uppstår vid en evenemangsproduktion.

I litteraturstudien har sekundärdata studerats i form av vetenskapliga artiklar, rapporter och tryckt litteratur. Sekundärdata är sådan data som tagits fram av andra än författarna själva (Bryman & Bell, 2013). Data har använts för att definiera termer och begrepp samt teorier inom ämnesområdet. Insamlingen av den använda sekundärdata har skett genom olika väletablerade sökmotorer som Göteborgs Universitets egen Supersök och Google Scholar. De sökord som använts mest frekvent är citylogistik, slottid, mässlogistik, evenemangslogistik, informationshantering, Supply Chain Management och godsanlöp. All litteratur vi valt att använda har kritiskt granskats och betraktats som akademisk och vetenskaplig.

### **3.2.2 Observationer på Svenska Mässan**

Ostrukturerade observationer används i ett utforskande syfte för att samla in information inom ett specifikt område. Vid ostrukturerade observationer används inte något schema utan observatörernas mål är att registrera så mycket som möjligt av omgivningen. (Patel & Davidson, 2011)

För att få en djupare bild och en större insikt om hur arbetet med transportplanering inom citylogistik hanteras har vi gjort ett antal ostrukturerade observationer på Svenska Mässan. Anläggningen valdes eftersom den har stora variationer i transportanlöp beroende på vilken mäsas som pågår samt att den är lokaliserad i ett trångt urbant område med en begränsad yta för godsanlöp.

Observationerna skedde vid tre olika tillfällen. Det första observationstillfället (2017-04-21) skedde under öppningsdagen av den mindre mässan Vin & Deli. Besöket på anläggningen

inkluderade en genomgång och beskrivning av verksamheten, vilka arbetsmetoder som traditionellt tillämpas samt en rundtur i lokalerna. Här inkluderas också en visning av utrymmet för godsmottagning. Andra och tredje observationstillfället (2017-05-03 respektive 2017-05-04) var under inflyttningsdagarna på en av Svenska Mässans största produktioner, Elfackmässan. Vid dessa tillfällen fick vi ta del av hur arbetet fortlöpte under hektiska dagar med ovanligt många anlop. Informationen som erhöles under observationerna har bearbetats och ligger till grund för delar av rapportens analys.

### **3.2.3 Intervjuer**

För att få god insikt i den nuvarande situationen på Svenska Mässan genomförde författarna en rad intervjuer med olika intressenter. Intervju är en teknik för att samla in data. En intervju innebär vanligen ett personligt möte mellan en intervjuare och en respondent (Patel & Davidson, 2011).

När frågor skall bestämmas inför en intervju är det viktigt att tänka på två aspekter; graden av standardisering och graden av strukturering. Vid intervjuer som har låg eller ingen grad av standardisering formuleras frågorna under intervjun och i den ordning som anses passa respondenten. Vid hög grad av standardisering ställs samma frågor i likartad ordning till varje intervjuperson. (Patel & Davidson, 2011)

I den här studien har vi valt att använda oss av kvalitativa intervjuer eftersom de generellt sett har en låg grad av standardisering och ger intervjupersonen chansen att svara med egna ord. Intervjuerna har varit av semistrukturerad karaktär, där en intervjuguide använts, men det har även funnits utrymme för följdfrågor och vidare diskussion. Intervjuguiden bifogas som bilagor för läsaren. Frågorna i intervjuguiden följde ingen kronologisk ordning. Den ordning som uppkom påverkades av hur samtalet utvecklades och vad som följde naturligt.

Syftet med en kvalitativ intervju är att upptäcka och identifiera respondentens uppfattning om något. I denna studie innebar det att respondenterna gavs möjlighet att beskriva sin enskilda uppfattning om ämnet utifrån deras egna perspektiv och erfarenheter. Intervjuformen gav utrymme för diskussioner och oväntade svar, vilket hjälpte oss vidare i studien. (Patel & Davidson, 2011)

### **3.2.4 Val av Respondenter**

I denna uppsats har vi valt att använda oss av ett icke slumpmässigt urval. Då vi var intresserade av att undersöka hur leveranser till stora evenemang fungerar i en trång citymiljö föll vårt val på att studera Svenska Mässan och deras utmaningar. En första kontakt togs med Nicklas Höjer som är Logistik och Produktionschef på Svenska Mässan. En tid för ett möte bestämdes. Under mötet deltog även Logistikchefen Henrik Martinsson och författarna delgavs information om Svenska Mässans organisation och verksamhet.

Fort växte det fram ett intresse hos författarna att djupare undersöka godsanlöpen och informationsflödet på Svenska Mässan, då dessa i dagsläget är en utmaning för företaget. För att inhämta en nulägesanalys av situationen genomfördes observationer på anläggningen samt en intervju med en av Svenska Mässans transportplanerare, Martin Godhe.

Efter större insikt i problematiken med informationshantering vid godsanlöp till Svenska Mässan insåg författarna att mer information behövde samlas in. Genom Logistikchefen på Svenska Mässan, Henrik Martinsson erhöles kontaktuppgifter till de fyra största logistikföretagen som jobbar med Svenska Mässan. Vi ansåg att dessa fyra företag var relevanta i sammanhanget eftersom samtliga har lång erfarenhet av logistiken inom evenemangs- och mässbranschen. Även om de valda företagen inte i huvudsak arbetar enbart med Svenska Mässan så ansåg vi att deras kunskap och synpunkter om anläggningen var relevant för studien.

Den första intervjun hölls med Marika Hultin, chef för Expo & Event Logistics på Kuehne Nagel. Vidare intervjuer hölls med Lena Widman och Daniel Forsell, VD respektive mässansvarig, på On Site Exhibitions AB, Maria Sundholm medarbetare på Schenker Fairs & Exhibition samt Niklas Fridsén, VD för TwentyFourSeven Logistics AB. Kontakt togs med företagen via mail och intervjuer bokades in. Samtliga intervjuer hölls på respondenternas arbetsplats under april 2017.

### **3.2.5 Bearbetning och Analys av intervju**

Vi har valt att inte spela in intervjuerna med hänsyn till respondenternas integritet samt en ökad möjlighet till en mer avslappnad diskussion. Patel och Davidson (2011) menar att det är lättare att få intervjupersonerna att svara spontant när en intervju inte spelas in och att

respondenterna inte längre är lika angelägna om att svara logiskt och förnuftigt. Under samtliga intervjuer har det förts detaljerade anteckningar som sedan sammanställts direkt efter avslutad intervju. Dessa anteckningar redogörs för läsaren i empiriavsnittet. Vi har arbetat med löpande analys vilket är vanligt vid kvalitativa intervjuer. Materialet har därmed bearbetats under arbetets gång istället för att vänta tills allt material är insamlat. Fördelen med löpande analys är att det kan ge idéer om hur arbetet ska fortgå och att ny och oväntad information kan berika arbetet. (Patel & Davidson, 2011)

### **3.3 Metodreflektion**

Inom forskningsanalys används två fundamentala begrepp, dessa är reliabilitet och validitet. De två begreppen är mer avsedda för kvantitativ forskning, där det förekommer mätbara resultat. Det är dock möjligt att anpassa de båda begreppen utefter kvalitativ forskning genom att inte beröra frågor om mätning lika genomgående. Det blir istället en reflektion över studiens trovärdighet.

En studies trovärdighet kan mätas på flera olika sätt. En aspekt är tillförlitlighet, vilket främst handlar om att forskaren har kunnat bilda sig en korrekt uppfattning av verkligheten. (Bryman & Bell, 2013) I den här studien har det säkerställts genom att vi låtit respondenterna fått läsa igenom och ge synpunkter på sitt personliga bidrag till studien.

Studiens trovärdighet mäts även i en aspekt som benämns som överförbarhet. Det grundar sig i huruvida resultatet skulle kunna appliceras på andra miljöer eller vid en senare tidpunkt. (Bryman & Bell, 2013) Svenska Mässans situation är inom Sverige oerhört speciell, vilket innebär att studiens resultat endast med stor försiktighet skulle kunna överföras på andra miljöer. Det ska dock nämnas att det utifrån den använda teorin kan dras generella antaganden, vilka skulle kunna vara applicerbara i liknande situationer.

Trovärdighet baseras även på hur pålitlig studien anses vara. Pålitlighet motsvarar reliabilitet och syftar till att forskarna ska anta ett kritiskt synsätt under arbetets gång. Det innebär att det skapas en heltäckande och lättåtkomlig redogörelse över arbetets process som därmed kan granskas och analyseras av kollegor under forskningsprocessen. (Bryman & Bell, 2013) I detta avseendet har vi kunnat dra stor nytta av vår opponentgrupp som följt vår arbetsprocess

under forskningens gång och därav kunnat bidra med värdefulla synpunkter och objektiva åsikter.

Till sist kan studiens trovärdighet mätas i konfirmering eller bekräftelse. Här gäller det att forskningen bedrivits i god tro och att processen icke uppsåtligt har påverkats av personliga värderingar. (Bryman & Bell, 2013) För denna studie kan författarna intyga att det i största möjliga mån bedrivits en objektiv forskningsmetod. Vi har haft som avsikt att ge en så rättvis bild som möjligt av den verkliga situationen.

Författarna är medvetna om att det förekommer äldre referenser i studien. Den använda litteraturen har dock granskats kritiskt av oss och därefter betraktats som tillförlitlig.

Det ska även nämnas att vissa respondenter inte innehar samma ställning vid respektive företag, vilket kan innebära att deras kunskaper om branschen skiljer sig. Kontaktuppgifter till samtliga respondenter erhöll författarna ifrån Svenska Mässans logistikchef, Henrik Martinsson och får därmed anses som högst relevanta i sammanhanget.

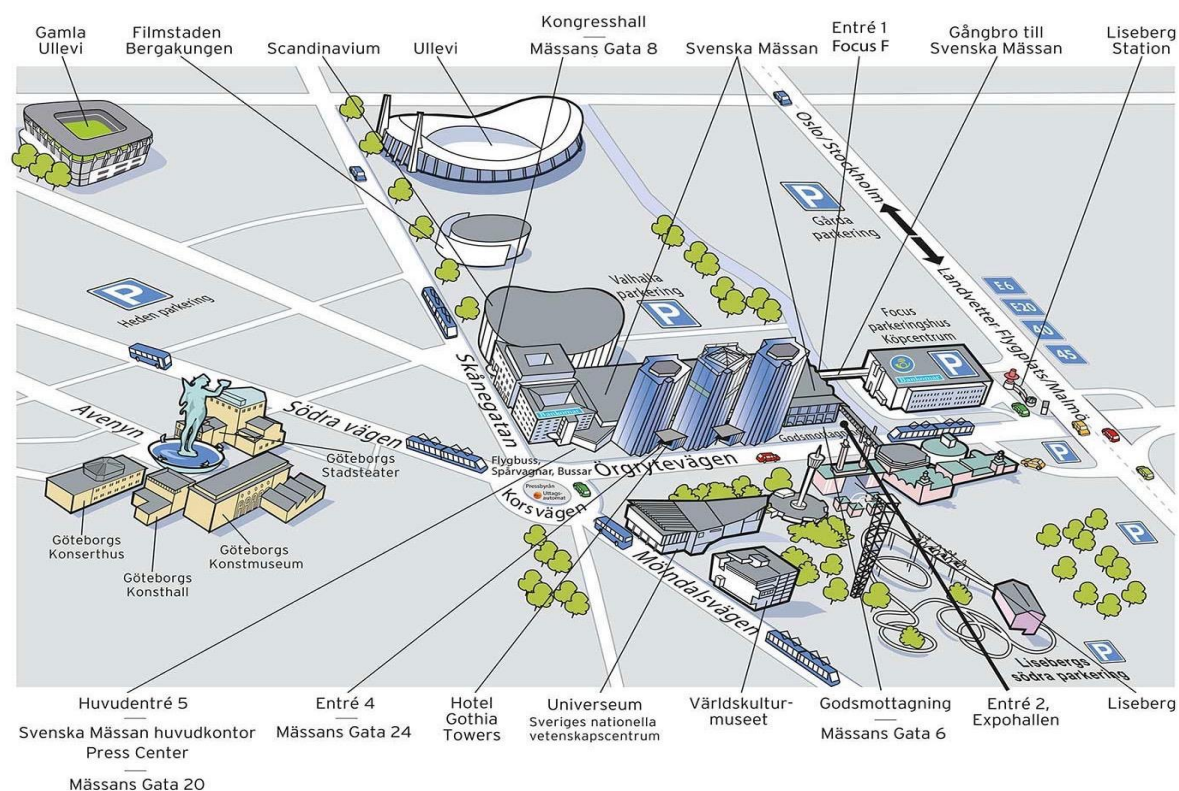
## 4. Empiri

I Empirin presenteras resultatet från intervjuerna. I avsnitt 4.1 återfinns information och en karta om Svenska Mässan samt en introduktion angående varje respondents arbetsplats. Avsnitt 4.2 innehåller resultatet från de Intervjuer som genomförts inom studien. Avslutande i avsnitt 4.3 presenteras de Observationer som utförts på Svenska Mässan.

### 4.1 Presentation av aktörerna

#### 4.1.1 Svenska Mässan

Svenska Mässans vision är att bli Europas mest attraktiva mötesplats genom att erbjuda den bästa helhetsupplevelsen vad gäller möten, mässor, hotell, restaurang och underhållning. Svenska Mässans främsta uppdrag är att främja det regionala näringslivet. I koncernen Svenska Mässan ingår även hotellet Gothia Towers, vilka båda ägs av den ekonomiskt fristående stiftelsen "Svenska Mässans Stiftelse". Allt överskott återinvesteras i verksamheten och det finns inga externa investerare eller ägare. Svenska Mässan och Gothia Towers är ett viktigt nav i Göteborgs evenemangsstråk. Under år 2016 genererades 2,7 miljarder kronor i besöksnäringseffekter till Göteborgsregionen. (Svenska Mässan, 2017)



Figur 2, Bildkälla: Svenska Mässan, Utställarinformation, 2017



#### **4.1.2 Övriga aktörer**

##### **On-Site Exhibitions AB**

On-Site Exhibitions är ett fristående logistikföretag som erbjuder transporttjänster i samband med mässor, både i Sverige och utomlands. Företaget hade år 2016 fem anställda och omsatte samma år 22 miljoner kronor (Alla Bolag, 2017). Bolaget själv äger inga egna fordon utan bokar transporter åt kunder med åkerier. (On-Site Exhibitions, 2017)

##### **DB Schenker Fairs & Exhibition**

DB Schenker Fairs & Exhibition är en egen avdelning inom det tyska logistik- och transportföretaget Schenker AG. Verksamheten är fokuserad på inhemska och gränsöverskridande transporter, distribution, lagring och övriga logistiktjänster. Fairs & Exhibition är en mindre avdelning som jobbar med helhetslösningar vid mässor och evenemang. (DB Schenker, 2015)

##### **Kuehne Nagel Expo & Event Logistics**

Kuehne Nagel Expo & Event Logistics är en separat avdelning hos den tyskgrundade logistikleverantören Kuehne Nagel. Företaget i stort har 300 kontor i över 100 länder och mässavdelningen erbjuder tjänster för planering, samordning och spedition inför mässor och evenemang i Sverige och utomlands. (Kuehne Nagel, 2017)

##### **TwentyFourSeven Logistics AB**

TwentyFourSeven Logistics är ett Göteborgsbaserat logistikföretag som erbjuder tjänster inom transport, lager och shipstore (247 Logistics, 2017). År 2015 hade företaget tio anställda och omsatte ca 30 miljoner kronor (Alla Bolag, 2017). Företaget tillhandahåller och opererar även den samlastningsterminal som Svenska Mässan använder sig av idag vid större mässor.

#### **4.1.3 Svenska Mässans Transportarbete**

I dagsläget har Svenska Mässan 12 000 anlöp per år lastade med gods inför evenemang. Svenska Mässan har två infarter för lastbilar, men utställarna får bara använda en av dessa, nämligen huvudinfarten vilken är belägen mitt emot Liseberg. Det betyder att det krävs god planering inför varje evenemang. Under högintensiva event använder sig Svenska Mässan av en samlastningsterminal belägen i Gullbergsvass som underhålls av företaget

TwentyFourSeven Logistics AB. Transporterna från samlastningsterminalen till Svenska Mässan går genom mässans andra infart. Den benämns som Glens kurva och ligger bakom simhallen Valhalla. Anledningen till att infarten Glens Kurva endast används för samlastningstrailers är att Svenska Mässan inte äger marken där infarten löper. Mässan önskar även att hålla infarten så fri som möjligt om en nödsituation skulle uppstå och räddningsfordon behöver nyttja den. (Martinsson, 2017-03-30)

Det kostar inte extra för utställaren att skicka sitt gods till samlastningsterminalen och därmed låta det ligga där i några dagar innan det konsolideras och transporteras vidare till Svenska Mässan. Gränsen för att åka till samlastningsterminalen istället för Svenska Mässan direkt går vid storleken fem pallar. Har man mindre gods än så måste godset gå via terminalen. (M Godhe, Svenska Mässan, personlig kommunikation, 2017-04-11)

De transporter som skall till Svenska Mässan behöver förbokas vilket görs via Svenska Mässans hemsida. Efter bokning har skett tilldelas transportören en slottid. Anländer en transport till Svenska Mässan senare än utsatt slottid, är det stor risk att den får vänta i timmar innan det går att lossa bilen utan att det ställer till för stora komplikationer. Chauffören kan också bli ombedd att åka till samlastningsterminalen, eller så får den i värsta fall vänta tills nästa dag. Det resulterar i att leverantörer ofta anländer till Svenska Mässan före tilldelad slottid, vilket innebär att det bildas kö.

Utställaren kan boka att de kommer med sitt gods inom ett intervall på en halvtimme exempelvis 07.00 eller 07.30 och så vidare. Svenska Mässan räknar med att kunna lossa mellan fyra och sex trailers i timmen. I dagsläget sköts lossningen, lastningen och truckarbetet på lastgården av inhyrd personal från bemanningsföretaget GES i samarbete med tre transportplanerare från Svenska Mässan. Genom att använda sig av inhyrd arbetskraft möjliggörs det att enkelt täcka upp personalbehovet vid intensiva perioder som exempelvis under den största mässan Elfack. (Martinsson, 2017-03-30)

#### **4.2 Resultat från intervjuer**

Här redovisas resultaten av de genomförda intervjuerna. Intervjuguiden finner läsaren i bilaga 1, 2 och 3. Bilaga 1 innehåller intervjuguiden som använts i samband med intervjun med TwentyFourSeven Logistics AB. Bilaga 2 innehåller intervjuguiden som använts i samband

med intervjuerna med Kuehne Nagel Expo & Event Logistics, DB Schenker Fairs & Exhibition, On-Site Exhibitions AB. I Bilaga 3 finner läsaren intervjuguiden som använts i intervjun med Martin Godhe, transportledare på Svenska Mässan. Eftersom de utvalda aktörernas uppgifter skiljer sig åt i sammanhanget, föll det sig naturligt att utforma intervjuguiden utefter det enskilda företags situation. Det ska dock poängteras att de olika intervjuguiderna innehåller en del likheter.

#### **4.2.1 Intervju med Niklas Fridsén på TwentyFourSeven Logistics AB**

TwentyFourSeven Logistics är en stor samarbetspartner till Svenska Mässan och intervjun har genomförts med VD och grundare Niklas Fridsén som startade företaget år 2006. TwentyFourSeven Logistics samarbete med Svenska Mässan handlar till stor del om den samlastningsterminal som företaget opererar i samband med större mässor. (N Fridsén, TwentyFourSeven Logistics AB, personlig kommunikation, 2017-04-19)

Fridsén beskriver samarbetet med mässan som välfungerande, eftersom de har daglig kontakt med transportledarna på mässan. Inför större mässor anländer det gods för samlastning till TwentyFourSevens terminal belägen i Gullbergsvass, förklarar Fridsén. Där lossas lastbilarna och godset ställs in i TwentyFourSeven Logistics lagerlokaler tills det kan fylla en hel trailer. När en trailer är fullastad transporteras den vidare till Svenska Mässan. I dagsläget körs samlastningstrailerna under dagtid, samtidigt som allt annat gods anländer till mässan. För att TwentyFourSeven Logistics sändningar inte ska fastna i den kö som ofta bildas i garaget finns en separat infart kallad Glens kurva som företaget kan bruka och därmed åka in och lossa eller lasta direkt. Ingen tidbokning krävs, TwentyFourSeven Logistics kan komma med sina lastbilar till mässan när de vill. Det mest optimala vore enligt Fridsén att företaget skulle kunna köra sina trailers på kvällar eller nätter. På så vis skulle de inte vara i vägen för övriga leveranser till mässan. Samtidigt förstår Fridsén att detta ställer helt andra krav på bemanningen av mässans transportavdelning. Något som Fridsén också saknar är mer styrning från mässans sida. Ett schema eller anrop när det passar att komma med samlastningstrailerna tror Fridsén skulle vara bra för att minska köerna.

För en kund som skall köra sitt gods till samlastningsterminalen behövs ingen tidbokning berättar Fridsén, med det finns alltid en tid då godset senast måste vara på plats på terminalen för att kunna köras till mässan i tid. Trots detta kan det hända att gods anländer till terminalen

långt efter utsatt datum och därmed missar mässan, något som Fridsén tror beror på att informationen försvunnit på vägen. Ett ytterligare problem är när det anländer omärkt gods till terminalen och personalen måste utföra detektivarbete för att förstå till vilken monter godset ska. Fridsén vittnar om en språkförbistring mellan hans personal och de chaufförer som avlämnar gods vilket medför att förarna sällan kan vara till hjälp för att spåra omärkt gods.

I dagsläget körs godset till Svenska Mässan osorterat berättar Fridsén. Det innebär att allt gods är blandat oberoende av vilken mässhall det ska till. Han är mottaglig för en förändring där TwentyFourSeven Logistics skulle kunna sortera godset och transportera det hallvis om det skulle underlätta för Svenska Mässan.

I framtiden önskar Fridsén att ett tydligt schema sätts i början av året där det bestäms vilka mässor som ska ha samlastning. Han ser gärna en utökning av samarbetet och öppnar för att gods som är större än den nuvarande gränsen på fem pallar också kan gå via samlastningen. Ytterligare en synpunkt Fridsén framför är att personen som sitter vid Svenska Mässans yttre grind, måste vara mer alert och släppa in TwentyFourSeven Logistics lastbilar snabbare. Det skulle kunna förbättra flödet och eliminera onödiga väntetider.

#### **4.2.2 Intervju med Marika Hultin på Kuehne Nagel Expo & Event Logistics**

Kuehne Nagels relation till Svenska Mässan är enligt Hultin god (M Hultin, Kuehne Nagel, personlig kommunikation, 2017-04-07). De är en förhållandevis ganska liten aktör i sammanhanget och sköter därmed relativt få transportbokningar för gods som skall till specifikt Svenska Mässan. Hultin upplever att när information om ankomst och lokalisering skall förmedlas vidare till chaufförerna är språket det vanligaste och största hindret. Enligt Hultin uppstår det i samband med att ingen aktör egentligen vill stå för kostnaden och risken för transporten, och därför anlitas den billigaste arbetskraften som ofta inte kan kommunicera på varken svenska eller engelska. Hultin beskriver vidare att detta är ett generellt problem i branschen och inget som är specifikt för leveranser till Svenska Mässan.

Hultin förklarar att Svenska Mässan inte tar ut någon avgift för att förvara gods vid samlastningsterminalen ett par dagar innan ett evenemang. Godset lagerhålls där under ett par dagar tills dess att det kan konsolideras och transporteras till mässan. Att det inte tas någon

avgift för detta är enligt Hultin ovanligt inom branschen. Hultin anser att Svenska Mässan bör kommunicera detta mer till utställare och kunder då det inte framgår särskilt tydligt i nuläget. Hultin tror att företaget har mycket att vinna på att förtydliga sin information så att fler transporter går till samlastningsterminalen och inte till mässan direkt.

Hultin upplever att det ständigt pågår ett förbättringsarbete och att merparten av alla aktörer fortlöpande vill utveckla kedjan till det bättre. Dock menar hon att antalet mellanhänder gör det svårt eftersom kontrollen minskar. Hultin hade gärna besökt mässan oftare eftersom hon tror att mailkommunikation inte alltid är tillräckligt. Dock är tiden ett stort dilemma för Hultin och att ständigt vara på plats på mässan är inte möjligt i dagsläget.

Inför framtiden talar Hultin om Svenska Mässans nästintill unika problem med deras lokalisering mitt i stadskärnan. Hon menar att i framtiden bör informationen angående transporterna vara glasklar under förutsättning att Svenska Mässan skall kunna fortsätta verka i staden. Hultin menar även att Svenska Mässan idag är för flexibla och behöver styra mer över godsflödet för att kunna förbättra godsmottagningen. Hultin ger exempel på när hennes bokade transporter varit där på utsatt slottid, men ändå hamnat i en lång och tidskrävande kö för att många obokade trailers anlant och felaktigt släppts in i kön.

Hultin eftersöker ett enkelt och smidigt system där det går att få reda på om en specifik trailer anlant till godsmottagningen och står i kön för att lossas eller om den inte anlant alls. Idag måste Hultin själv ringa till transportkontoret på mässan och be om denna informationen, vilket hon tycker känns onödigt, då hon vet hur upptagna transportkontoret är vid införsel av gods tätt inpå ett evenemang.

Hultin beskriver hur andra mässor i liknande sats sköter sina godanlöp. I Düsseldorf och Frankfurt använder de sig av check-in-points som ligger utanför staden. På platsen som till ytan är stor och lokaliserad en bit utanför själva mässan kan lastbilarna ställa sig i kö och när plats för lossning eller lastning finns inne på mässan så anropas trailers dit enligt ett turordningssystem. Detta upplever Hultin fungerar bra och kanske kan vara ett alternativ även för Svenska Mässan.

#### **4.2.3 Intervju med Daniel Forsell och Lena Widman på On-Site Exhibitions AB**

On Site Exhibitions är en fristående aktör inom mässor och logistik.

Widman och Forsell beskriver sin relation med Svenska Mässan som mycket god. De poängterar att de arbetar med mässor över hela världen. Evenemang vid Svenska Mässan är en mindre del av deras verksamhet, men utifrån Svenska Mässans perspektiv är de en viktig aktör (L Widman, D Forsell, On-Site Exhibitions AB, personlig kommunikation, 2017-04-07).

Forsell förklarar att utmaningen med Svenska Mässan är bredare än just slottider och information och att den grundar sig i den begränsade ytan som finns. Trots den ytan som finns tillgänglig tror Forsell att godsmottagningen kan optimeras. Genom att utöka antalet slottider per timme tror han att fler trailers kan lossas och lastas samtidigt. På en stor mässa i internationell klass behövs kapacitet för åtminstone 10 till 12 trailers i timmen menar Forsell. I kombination med fler tillgängliga slottider och tydligare information tror Forsell att färre obokade transporter kommer anlända. Han menar även att personalen på lastplattan samt i godsmottagningsgrinden behöver styra mer över anlöpen och inte släppa in obokade trailers.

Ett av de största problemen Forsell upplever med att jobba med Svenska Mässan är otydlig information. Han berättar vidare att det är svårt att hitta konkret information om tidbokningen och vad som gäller med vilket gods som ska till samlastningsterminalen. Ett första förslag vore enligt Forsell att separera hemsidorna för Svenska Mässan och Gothia Towers då de i dagsläget sitter ihop. För att komma till tidbokningssidan måste väldigt många klick göras på hemsidan. Forsell upplever att det borde gå att göra länken lättare att hitta och därmed möjliggöra att antalet obokade transporter minskar.

Widman och Forsell berättar om andra mässor i världen och hur deras system fungerar. Båda menar att situationen med att alla vill ankomma och lossa sitt gods samtidigt är generell för hela branschen och att någon typ av system bör användas. De nämner Messe Berlin som har ett separat bokningssystem som genererar en typ av "boardingkort" som chauffören måste ha för att kunna komma in och lossa sitt gods. Vidare berättar de om anläggningen Olympia i London som också har strängt begränsad yta för godsanlöp. Där använder de sig av ett system med en check in point som är lokaliserad en bit utanför anläggningen. Alla trailers anländer till check in pointen för att sedan slussas in på kommando till Olympia för att lossas eller lastas. Forsell och Widman berättar om andra mässor där hela godsmottagningen är

outsourcad till ett specifikt logistikföretag och där de upplever att lastning och lossning fungerar väldigt smidigt.

Av dessa ovanstående exempel menar Widman och Forsell att en bokad tid på Svenska Mässan borde ge ett unikt referensnummer, ID-nummer eller bokningsnummer vilket de upplever saknas i dagsläget. Med ovan nummer skulle det förhindras att lastbilar tar varandras slottider och att det blir lättare att ha koll på var ens gods befinner sig menar Widman och Forsell.

Widman och Forsell beskriver även hur de upplever att Svenska Mässan gör som de alltid har gjort och ibland lever kvar i gamla hjulspår. De är eniga om att mässan måste förnya sig och börja tänka nytt för att fortsätta vara konkurrenskraftiga.

#### **4.2.4 Intervju med Maria Sundholm på DB Schenker Fairs & Exhibition**

Svenska Mässan och DB Schenker har en god relation, men Sundholm menar att det är sällsynt att hon kommunicerar direkt med Svenska Mässan (M Sundholm, DB Schenker, personlig kommunikation, 2017-04-12). Sundholm berättar att DB Schenker jobbar mycket internationellt, men brukar ha ett antal transporter som ska till Svenska Mässan när det skall vara ett evenemang. Sundholm anser inte att det är några nämnvärda problem med transporterna till och från Svenska Mässan. Det enda hon kan komma på är att det inte framgår särskilt tydligt att det är gratis för utställare att lämna godset till förvaring hos samlastningsterminalen TwentyFourSeven, innan de konsolideras och transporteras till Svenska Mässan. Sundholm själv upplever att det är enkelt att hitta till Svenska Mässans tidbokningssystem, dock säger hon att det kan bero på att hon har fått länken skickad till sig via mail och därmed inte behövt gå via Svenska Mässans hemsida.

Inför framtiden tror Sundholm att samlastningsterminalen är rätta vägen att gå, men att det krävs mer framförhållning och tydligare information om vart de olika sändningarna ska någonstans. Enligt Sundholm är det naturligt att fullastade sändningar, där allt gods i trailern ska till Svenska Mässan, åker dit direkt. Hon tycker dock att det vore bra om kravet på godsmängd blev mer specificerad för att hänvisas till samlastningsterminalen.

#### 4.2.5 Intervju med Martin Godhe på Svenska Mässan

Martin Godhe jobbar som transportledare på Svenska Mässans transportavdelning. Godhe berättar om Svenska Mässans tidsbokningssystem som de haft sedan cirka 2010. Systemet går ut på att en utställare bokar in en transport och erbjuds därefter en slottid av Svenska Mässan som i gengäld får det lättare att planera. Godhe upplever dock att det varje dag kommer obokade transporter, som åker dit och tror att de kommer bli insläppta ändå. Svenska Mässan resonerar idag så, att ifall de upplever att de har kapacitet att ta in en obokad transport så gör de det, annars hänvisar de till samlastningsterminalen eller ber kunden komma tillbaka senare. Det kostar extra vid avlastning för de som inte är bokade, men denna kostnaden är inte särskilt hög. Vid bokning av en transport tilldelas kunden en slottid som är ett spann på en halvtimme. Enligt Godhe har Svenska Mässan en kapacitet på att lossa mellan fyra och sex trailers per timme.

Godhe berättar att Svenska Mässan inte tar ut någon avgift för att förvara gods som anländer innan kommande evenemang. Svenska Mässan är ganska ensamma om detta i branschen, men Godhe anser att det är ett bra system. Får Svenska Mässan godset till sig tidigare är det lättare att planera och därmed minimera problematiska situationer som kan vara svåra att förutse. Enligt Godhe är det optimalt att Svenska Mässan eller samlastningsterminalen får godset en vecka innan mässan starttid. Godhe förklarar att anledningen till att Svenska Mässan inte vill ha godset ännu tidigare är att det kan vara svårt att få in godset i hallarna om det pågår ett annat evenemang i byggnaden.

Godhe berättar sedan att samlastningsterminalen i Gullbergsvass knappt används under mindre evenemang utan nyttjas främst när det är en större mässa på gång. Svenska Mässan har satt en gräns på fem pallar, allt under detta antal skall vid större evenemang köras direkt till samlastningsterminalen. Godhe anser att denna gräns kan höjas och därmed utöka användningen av samlastningsterminalen. Transporterna mellan TwentyFourSeven och Svenska Mässan sker enligt Godhe på kommando från Svenska Mässan. De hör av sig till TwentyFourSeven och ber dem komma med det konsoliderade godset. Transporterna mellan samlastningsterminalen och Svenska Mässan sker främst under kvällar och helger förklarar Godhe.



I nuläget upplever Godhe att flera transportörer åker till Svenska Mässan fastän de borde åka till samlastningsterminalen istället. Han tror detta beror på att informationen på nätet vid tidbokningen inte är tillräckligt tydlig. Godhe hävdar dock att de större åkerierna vet hur det fungerar, men att det känns oschysst att tvinga utställarna att använda ett särskilt åkeri. Vidare berättar han att vissa internationella mässor tvingar utställarna att använda endast ett bestämt åkeri för sitt gods, detta för att full kontroll ska uppnås.

Godhe upplever att det är mest problem vid internationella mässor och att det då främst handlar om språkförbistring. På mindre mässor är problemen istället att många utställare vill lasta av själva och väljer att gå in med godset i hallarna, detta för att undvika kostnaden för att Svenska Mässan skall lasta ur. Enligt Godhe medför detta att bilarna blir stående på lastplattan under tiden föraren är inne och lägger sitt gods vid sin monter. Att bilar blir stående på lastplattan genererar köbildning och irritation bland de förarna som tvingas stå i kö.

Godhe hävdar att det konstant pågår ett förbättringsarbete, men att det tar tid eftersom att det alltid är högt tempo och att tiden går åt till att hela tiden planera nya evenemang. Att analysera och reflektera över passerade evenemang finns det mindre tid till. Enligt Godhe har kunder hört av sig angående tidbokningssystemet. De har sagt att det är svårt att hitta på hemsidan var bokningen sker och att det är mycket information att ta in.

Svenska Mässan har planer på att be TwentyFourSeven Logistics att sortera godset efter olika hallar i de trailers som åker mellan samlastningsterminalen och Svenska Mässan. Enligt Godhe har detta inte varit påtänkt tidigare, men han hoppas att det kan minska tiden som går åt till lossning i dagsläget.

### **4.3 Observation på Svenska Mässan**

I denna studie skedde flera ostrukturerade observationer på Svenska Mässan, där vi fick möjlighet att få en bättre förståelse kring Svenska Mässans verkliga problem. Vi närvarade vid totalt tre tillfällen under pågående godsinflyttning för mässorna Vin & Deli samt Elfack. Första dagen fick vi en rundtur i lokalerna och en inblick i en transportledares dagliga arbete. Under dag ett pågick inflyttningen för Vin och Deli-mässan. Denna gick bra, men många utställare hade problem med att lokalisera sitt gods, därav kom flera frågor till

transportavdelningen. Transportledarna hänvisade utställarna till ett dryckesförråd där gods för många montrar förvarades.

Under dag två och dag tre studerades inflyttning av gods inför Elfack som är Svenska Mässans största evenemang i år. Under inflytten till Elfack kunde vi notera att det uppstod problem när flera lastbilar kom samtidigt, vilket genererade att det bildades en kö i garaget. Det hände även att innehållet i lastbilarna inte stämde överens med bokningen. Ett antal lastbilar som var bokade på endast ett monternummer hade gods till flera olika montrar. Det skapade problem för personalen på transportavdelningen som inte var förberedda på mängden gods samt att de inte visste var de skulle göra av godset.

## 5. Analys

---

*Empirin knyts an med den teoretiska referensramen i avsnittet analys. I 5.1 analyseras Evenemangsproduktion. Avsnitt 5.2 redogör för empiriska data och teorier gällande Tidbokningssystemet medan avsnitt 5.3 berör Citylogistik. I avsnitt 5.4 återfinns ämnet Samlastning. Vidare i analysens slutliga avsnitt, 5.5 analyseras Flexibilitet inom en försörjningskedja. Analysen har legat till grund för de slutsatser som presenteras senare i studien.*

---

### 5.1 Evenemangsproduktion

De stora skillnaderna mellan en produktion av ett evenemang eller en mässa jämfört med traditionell produktion är de unika egenskaper som evenemanget eller mässan har. Denna unika karaktär avspeglas på hur evenemanget eller mässan ska genomföras samt hur de logistiska aktiviteterna skall hanteras. Getz (2012) pekar i teorin på det faktum att varje evenemang är unikt och skiljer sig från föregående eller kommande evenemang. Hos Svenska Mässan är en av de största logistiska aktiviteterna införsel av gods till anläggningen i samband med en mässa. Oavsett om varje mässa är unik i sitt arrangemang så är anlop av gods till anläggningen en nödvändighet för att kunna genomföra arrangemanget enligt Modig (2013). Henrik Martinsson på Svenska Mässan menar att de 12 000 anlop som årligen ankommer Svenska Mässan inför evenemang måste hanteras på ett optimalt sätt.

### 5.2 Svenska Mässans Tidbokningssystem

I dagsläget har Svenska Mässan ett tidbokningssystem som hittas på hemsidan där varje transport måste bokas innan den kan ankomma till mässan. Om en transport inte är bokad, men anländer till godsmottagningsporten avgör vakten vid grinden i samråd med ansvarig personal på lastplattan om det finns kapacitet att släppa in trailern. En oanmäld trailer får betala en högre avgift för att lossas jämfört mot en bokad transport, avgiften är dock inte särskilt hög enligt Godhe.

Enligt Daniel Forsell på OnSite Exhibitions är länken till tidbokningen svår att hitta online, därav beslöt vi oss för att undersöka detta. Vårt test visade att det krävs över tio klick på Svenska Mässans svårnavigerade hemsida för att komma till bokningssystemet för transporter (granskat 2017-05-15).

Enligt Lindh (2004) är en typ av information inom en försörjningskedja den operativa informationen. Om den operativa informationen finns lättillgänglig och tydlig kan företaget dra nytta av ökad flexibilitet och reducerad ineffektivitet i försörjningskedjan. I nuläget kommer flera obokade transporter till Svenska Mässan. Det skulle delvis kunna bero på att informationen gällande tidbokning inte är tillräckligt tydlig för utställarna.

När utställarna väl har hittat formuläret för tidbokning på hemsidan är det ett antal fält som skall fyllas i för att sedan välja datum och tidpunkt. En svaghet som kan upplevas med formuläret är att alla tider är möjliga att välja, även om de redan skulle vara fullbokade. När formuläret är inskickat tas det emot av en transportplanerare på Svenska Mässan som manuellt lägger över bokningen i deras system. Dennes uppgift är även att kolla så att den valda tiden inte redan är fullbokad och om så skulle vara fallet skicka ut ett mail om en ny tid till utställaren.

Systemet skulle kunna optimeras så att när en tid ska bokas så visas bara de lediga tiderna. Detta skulle spara tid för mässans transportledare eftersom det blir mindre arbete för dem. Det skulle även förenkla för utställarna, som kan få sin tid bekräftad direkt vid bokning. Lumsden (2012) beskriver den logistiska principen Just In Time som ett system som hela tiden strävar efter enkelhet. Vi menar att dagens tidbokningssystem inte är utformat utefter dessa principer utan är onödigt komplicerat trots att det utelämnar viktiga funktioner. Lumsden (2012) menar även att systemet som används måste vara utformat för att upptäcka problem. För att ha möjlighet att lösa problem måste de nämligen först och främst upptäckas. Här kan noteras brister i Svenska Mässans system, då problemet endast identifieras när det redan är för sent, det vill säga när den obokade transporten anländer till vakten i godsmottagningsporten.

Widman och Forsell på On Site Exhibitions önskar även att en bokad tid på Svenska Mässan skulle ge ett unikt referensnummer, ID-nummer eller bokningsnummer vilket de upplever

saknas i dagsläget. Med ovan nummer skulle det förhindras att lastbilar ockuperar varandras slottider och att utställarna lättare kan ha koll på var deras gods befinner sig. Enligt Voigt (2011) är informationsdelning bland aktörer mycket viktigt för att förbättra beslutsfattandet inom en försörjningskedja. Voigt (2011) menar även att asymmetrisk information måste undvikas och påpekar vikten av att alla aktörer har samma förhandsinformation. Detta är något som Svenska Mässan kan åtgärda och på så vis bli mer transparenta genom att nämnda information blir tillgänglig.

### **5.3 Citylogistik**

Svenska Mässan ligger centralt i Göteborg. På grund av mässans urbana lokalisering måste det löpande ske god planering i samband med transporter. Det är citylogistik på hög nivå menar Martinsson på Svenska Mässan. Lindholm et al (2014) förklarar att en ökning av urbana godstransporter medför en ekonomisk, social och kulturell tillväxt. Svenska Mässans verksamhet är därmed viktig för samhällets fortsatta tillväxt.

Svenska Mässans centrala lokalisering är ovanlig i branschen och har en hög tillgänglighet för besökare. Mässans läge medför en del allvarliga negativa effekter, som exempelvis trängsel och buller. För att Svenska Mässan skall kunna minska sin negativa påverkan på omgivningen bör informationsflödet vara så bra som möjligt. Hultin förklarar att Svenska Mässan ligger där den ligger. Den går inte att flytta någon annanstans. Hon hävdar därmed att Svenska Mässan bör försöka göra det bästa av situationen och därför ha ett välutvecklat informationssystem. Enligt Martinsson finns det inga planer på att Svenska Mässan skulle arrangera färre evenemang än tidigare, däremot pågår det en ständig diskussion om att göra fler evenemang. Martinsson menar även att ytterligare evenemang skulle medföra en ökning av transporter.

Svenska Mässan är inte ensamma om att använda Göteborgs infrastruktur för sina transporter. Rodrigue et al (2013) hävdar att befolkningen ökar i storstäder, vilket medför att transporterna och behovet av transporter också ökar. Eftersom Svenska Mässan förmodligen kommer arrangera fler evenemang i framtiden bidrar det också till en ökad belastning av infrastrukturen. För att kunna hantera en ökad belastning av infrastrukturen framöver rekommenderar Rodrigue et al (2013) att det antingen byggs ny och effektivare infrastruktur eller att den befintliga används på ett bättre sätt. Svenska Mässan har varken möjlighet eller

plats för att bygga egen infrastruktur kring Korsvägen. Det medför att mässan får försöka optimera det befintliga vägnätet vid godsanlöp, eventuellt med hjälp av ett bättre informationsflöde eller alternativa lösningar.

#### **5.4 Samlastningsterminal**

Godhe förklarar att Svenska Mässan utnyttjar TwentyFourSeven Logistics som en samlastningsaktör vid större evenemang. Browne et al (2005) förklarar att samlastning kan bidra till en lägre negativ påverkan av en trång innerstadsmiljö. De menar även att samlastning kan förbättra resursutnyttjandet och öka fyllnadsgraden på transportererna. Svenska Mässan skulle kunna reducera den kö som stundtals uppstår vid större mässor om fler transporter gick direkt till samlastningsterminalen.

Anläggningar har möjlighet att planera och styra sin logistikverksamhet bättre med hjälp av nya informationssystem som ofta finns vid samlastningsterminaler menar Browne et al (2005). För att Svenska Mässan ska kunna ta del av dessa fördelar behöver den nuvarande gränsen på fem pallar gods vid direkttransport till mässan höjas. På så vis skulle fler transporter gå direkt till samlastningen och färre anlöp skulle ankomma till mässan. Om detta skulle genomföras skulle det ge både miljömässiga och sociala fördelar till följd av effektivare och färre transporter inom citymiljön menar Browne et al (2005).

Nackdelarna med samlastningsterminaler är enligt Browne et al (2005) de initialt höga kostnaderna som uppstår vid uppställandet. För Svenska Mässans del är redan samlastningsterminalen i bruk vilket gör att de initiala kostnaderna uteblir. En ökning av kostnaderna skulle dock kunna vara aktuellt om gränsen höjs eftersom fler transporter då krävs från samlastningsterminalen till mässan.

I dagsläget är det gratis för utställarna att leverera godset till samlastningen men i framtiden skulle en mindre avgift kunna inrättas för att täcka kostnaderna för den ökade användningen av terminalen. Browne et al (2005) menar att leveranskostnaderna kan stiga när ytterligare ett steg i försörjningskedjan skall implementeras, men pekar på att resultatet är beroende av hur väl terminalen är integrerad i försörjningskedjan och i vilken omfattning totalkostnaden tas i beaktande.

Det händer att transporter som innehåller mindre än fem pallar åker direkt till Svenska Mässan istället för till samlastningen. Godhe berättar att informationen om samlastningsterminalen inte alltid når chauffören. Voigt (2011) menar att det är viktigt att företag föreligger en situation där informationen är asymmetrisk och påpekar vikten av att alla aktörer har samma förhandsinformation. Även Hultin menar att Svenska Mässans kommunikation angående samlastningsterminalen kan upplevas som otydlig och att det kan råda oklarheter om vilka mässor som tillämpar terminalen. Hultin tror dessutom att företaget har mycket att vinna på att få fler transporter att gå till samlastningsterminalen och inte till mässan. Detta bekräftas i teorin av Browne et al (2005) som anser att ökad samlastning ger en mindre negativ påverkan på den trånga innerstadsmiljön.

Under intervjun med Fridsén från TwentyFourSeven Logistics påstår han att lastbilarna från samlastningen körs under dagtid samtidigt som de övriga trailers som ankommer till mässan. Godhe, transportledare på Svenska Mässan menar att de försöker köra samlastningsbilarna under kvällar och helger. Enligt våra observationer på Svenska Mässan under inflyttningen av Elfack ankom trailers från samlastningen under dagtid. Att det inte råder konsensus om när lastbilarna ankommer kan bero på att informationen är bristfällig eller att Godhe beskriver vad som skulle vara optimalt och inte vad som sker just nu.

## **5.5 Flexibilitet**

Både Hultin och Forsell menar att Svenska Mässan idag är för flexibla vad gäller godsanlöpen. De poängterar att Svenska Mässan behöver styra mer över anlöpen om flödet ska kunna optimeras. Alltför ofta släpps det in obokat gods, vilket skapar trängsel och längre väntetider för de bokade anlöpen. Duclos et al (2003) talar om vikten att åstadkomma flexibilitet i försörjningskedjan för att uppnå framgång i dagens företagsklimat. Enligt observationer av författarna besitter Svenska Mässans organisation en hög grad av flexibilitet. Trots det finns brister i företagets transportplanering.

Duclos et al (2003) beskriver även att en strategi för att vinna och behålla konkurrensfördelar i en dynamisk miljö är att skapa en flexibel organisation, som kan reagera snabbt på sin omgivning. Svenska Mässans arbete med godsanlöpen är mycket flexibelt och författarna menar efter observationer att en del av problematiken kan ligga i den pragmatiska inställningen. När mässan själva inte håller sig till sina egna regler och släpper in obokade

transporter på de redan bokade lastbilarnas bekostnad kan utställarna bli missnöjda. För att reda ut problematiken kan Svenska Mässan vara hårdare med att inte låta obokade lastbilar köra in genom grinden. Mässan själva menar att de försöker skicka obokade anlop direkt till samlastningsterminalen (Godhe, 2017-04-11). Duclo et al (2003) påpekar att en organisation som kan reagera snabbt på sin omgivning är väsentligt för framgång. För mässans del handlar det om att reagera på omgivningen redan innan problemet uppstår vilket är något som företaget kan utveckla.

Att skapa flexibilitet i leverantörskedjan menar Duclo et al (2003) ökar kraven mellan samtliga partners i kedjan. Alla avdelningar inom en försörjningskedja måste ha flexibilitet gentemot varandra. Detta kan uppnås genom att tillsammans samla information och utbyta den informationen mellan de olika parterna i försörjningskedjan. Just informationen angående tidbokningen är något som Svenska Mässan kan förtydliga och göra mer tillgänglig.

Duclos et al (2003) förklarar i sin artikel vikten av flexibilitet inom försörjningskedjan för att organisationer ska lyckas väl. Det speglar dock inte den verkligheten som Svenska Mässan upplever. Flertalet av respondenterna påpekar att Svenska Mässan är för flexibla för sitt eget bästa. De är överens om att det skulle gynna mässan ifall de var hårdare gällande styrandet av godsflödet.



## 6. Avslutning

---

*I uppsatsens sista avsnitt besvaras frågeställningarna utifrån den teoretiska referensramen, det empiriska resultatet och analysen. I slutsatsens första avsnitt, 6.1 diskuteras uppsatsens Forskningsfrågor. I avsnitt 6.2 ges Rekommendationer till Svenska Mässan avseende framtida arbete. I det avslutande avsnittet, 6.3 behandlas Fortsatt forskning inom ämnet.*

---

### 6.1 Slutsats

Att Svenska Mässan är i behov av ett förbättrat informationsflöde för ett smidigare transportflöde råder det inga tvivel om. Samtliga respondenter vittnar om att Svenska Mässans nuvarande informationsflöde är bristfälligt, vilket bidrar till att transportplaneringen för det fysiska godsflödet försvåras. Eftersom Svenska Mässans vision är att arrangera fler evenemang i framtiden kommer även transporterna till mässan att utökas. Fler transporter leder till ökad trängsel, vilket innebär ett större godsflöde och en mer omfattande transportplanering.

I nuläget är Svenska Mässan flexibla, vilket uppskattas av många kunder. Teorin säger generellt att det endast genererar fördelar med flexibilitet, men för Svenska Mässans del är det förmodligen inte rätt väg att gå. Deras höga flexibilitet i nuläget orsakar konsekvenser för kontrollen över transportflödet. Det krävs mycket planering för att kunna genomföra ett evenemang smärtfritt. Planeringen försvåras avsevärt eftersom Svenska Mässan alltid tvingas vara beredda på att det kan uppstå oväntade situationer, exempelvis att det ankommer obokade lastbilar.

Flera av respondenterna påpekar att Svenska Mässans informationsflöde till utställarna inte är tillräckligt tydligt. Det innebär en ökad risk för att utställare ignorerar att boka sina transporter eller att de istället för att åka till samlastningsterminalen i Gullbergsvass åker till Svenska Mässan. Detta kan leda till ökad köbildning och trängsel runt Korsvägen.

I slutändan får Svenska Mässan ta ställning till vad de värderar högst, är det kundnytta eller är det en enklare och mer konkret transportplanering? Vi anser att flexibilitet inte är det enda som skapar kundnytta. Evenemangets genomförande i förhållande till simplicitet och utförande har även det en betydande del.

## **6.2 Rekommendationer till Svenska Mässan**

Genom studien har vi identifierat viss förbättringspotential gällande Svenska Mässans transportarbete. En första åtgärd är förslagsvis att göra länken till tidbokningen mer tillgänglig på hemsidan. Om formuläret kan hittas lättare så bokar förhoppningsvis fler utställare sina transporter och problematiken med obokade trailers kan reduceras. Detta kan göras genom att separera hemsidorna för hotellet Gothia Towers respektive Svenska Mässan och göra fliken om utställarinformation lättare att hitta.

Informationen till utställarna är överlag något som Svenska Mässan kan förbättra. Kommunikationen om vilka mässor som använder samlastningsterminalen och att det är gratis att nyttja tjänsten är något som inte verkar nå fram till alla utställare. Skulle denna information klargöras har mässan mycket att vinna. Vidare så kan flexibiliteten vid godsanlöp justeras och mässan kan upphöra med att släppa in obokade lastbilar om inte kapaciteten verkligen säkerställts för att ta in dessa.

Det förbättringsförslag vi identifierat som är mest hållbart på lång sikt är att skicka mer gods till samlastningen och använda den terminalen i större utsträckning. På så vis skulle problemet med trängsel och buller i innerstadsmiljön minska, eftersom transporternas fyllningsgrad effektiviseras. För att möjliggöra detta behöver samarbetet med TwentyFourSeven Logistics göras mer omfattande och den nuvarande godsgränsen på fem pallar utökas.

## **6.3 Fortsatt forskning**

I den här studien har vi enbart belyst Svenska Mässans situation angående problematiken med informations- och transportflödet. Det begränsar möjligheten att kunna dra en generell slutsats. Det hade därför varit intressant att göra en mer omfattande undersökning huruvida andra eventarrangörer kring Korsvägen upplever liknande bekymmer. Vidare kan det bedrivas ytterligare forskning kring samlastningscentraler och dess inverkan på godsleveranser i urbana områden.

Vi har i denna studie endast koncentrerat oss på införsel av gods för mässor och evenemang. Enligt vår uppfattning vore det intressant att även genomföra forskning angående utförsel av gods, eftersom det är en betydande del i försörjningskedjan.

Under de närmaste åren kommer det betydande projektet kallat Västlänken vara i full gång. Ett projekt som kommer att påverka Korsvägen och Göteborgs evenemangsstråk i allra högsta grad. Därav hade det varit spännande att genomföra en liknande studie inom några år, där det undersöks hur förutsättningarna för godsanlöpen i Göteborgs innerstad har förändrats under det omfattande projektet Västlänken.

## Källförteckning

---

### Litteratur

Bladen, C., Kennell, J., Abson, E. & Wilde, N. 2012. *Events management*. London: Routledge.

Bryman, A. & Bell, E. 2013. *Företagsekonomiska forskningsmetoder*. 2.uppl., Stockholm: Liber.

Dyckhoff, H., Lackes, R., Reese, J. & Fandel, G. 2004. *Supply Chain Management and Reverse Logistics*, Berlin: Springer.

Flodén, J. 2013. *Essentials of Information Systems*, Lund: Studentlitteratur.

Getz, D. 2012. *Event studies: theory, research and policy for planned events*. 2 uppl., New York: Routledge.

Lindh, C. 2004. *Logistik och Supply Chain Management*. Tekniska Högskolan i Stockholm. Institutionen för infrastruktur

Lumsden, K. 2012. *Logistikens grunder 3*. Lund: Studentlitteratur.

Patel, R. & Davidson, B., 2011. *Forskningsmetodikens grunder: att planera, genomföra och rapportera en undersökning 4*. Lund: Studentlitteratur.

Rodrigue, J.-P., Comtois, C. & Slack, B., 2013. *The geography of transport systems 3. ed.*, London: Routledge.

Voigt, G., 2011. *Supply Chain Coordination in Case of Asymmetric Information*, Springer Berlin Heidelberg.

## Rapporter

Lindholm, M et al., 2014. *Färdplan för citylogistik: Godstransporter i urbana områden*.

## Artiklar

Browne, M. Sweet, M. Woodburn, A. & Allen, J., 2005. *Urban freight consolidation centers final report*. Transport Studies Group, University of Westminster.

Getz, D., 2008. *Event tourism: Definition, evolution, and research*. Tourism Management.

Leslie K. Duclos, Robert J. Vokurka & Rhonda R. Lummus, 2003. *A Conceptual Model of Supply Chain Flexibility*. Industrial Management & Data Systems.

Modig, N., 2007. *The division of Responsibility for Project Supply*. Journal of Purchasing and Supply Management.

## Elektroniska referenser

Alla Bolag. (2017)

<http://www.allabolag.se/5565628251/on-site-exhibitions-ab>

(Hämtad 2017-04-24)

Alla Bolag. (2017)

<http://www.allabolag.se/5567102164/twentyfourseven-logistics-ab>

(Hämtad 2017-04-24)

Biz 4 You. *Mässan skapar Möten*, (2017)

<http://www.biz4you.se/html/marknadsforing/marknadsforing/massan.html>

(Hämtad 2017-04-17)

DB Schenker, *Mässtransporter* (2015)

[http://www.dbschenker.se/log-se-se/produkter\\_tjanster/flerlogistiktjanster/masstransport.html](http://www.dbschenker.se/log-se-se/produkter_tjanster/flerlogistiktjanster/masstransport.html)

(Hämtad 2017-04-24)

Göteborg & Co. *Om Göteborg & Co*, (2017)

<http://goteborgco.se/om-goteborgco/>

(Hämtad 2017-04-10)

Göteborgs Posten. *Trafiken bara ökar trots trängselskatten*, (2016)

<http://www.gp.se/nyheter/goteborg/trafiken-bara-okar-trots-trangselkatten-1.58351>

(Hämtad 2017-04-11)

Göteborgs Stad. *Om trängselskatt*, (2017)

<http://goteborg.se/wps/portal/start/gator-vagar-och-torg/gator-och-vagar/trangselkatt/om-trangselkatt/>

(Hämtad 2017-04-16)

Göteborgs Stad. *Stadsutveckling Korsvägen*, (2017)

<https://stadsutveckling.goteborg.se/sv/omradenprojekt/korsvagen/>

(Hämtad 2017-04-10)

Göteborgs Stad. *Trafikutformning Korsvägen*, (2016)

[http://www5.goteborg.se/prod/fastighetskontoret/etjanst/planbygg.nsf/vyFiler/Västlänken%20-%20station%20Korsvägen-Plan%20-%20samråd-Trafikutformning/\\$File/Trafikutformning.pdf?OpenElement](http://www5.goteborg.se/prod/fastighetskontoret/etjanst/planbygg.nsf/vyFiler/Västlänken%20-%20station%20Korsvägen-Plan%20-%20samråd-Trafikutformning/$File/Trafikutformning.pdf?OpenElement)

(Hämtad 2017-10-04)

Kuehne Nagel. *Om oss* (2017)

[https://se.kuehne-nagel.com/sv\\_se/top-links/om-oss/](https://se.kuehne-nagel.com/sv_se/top-links/om-oss/)

(Hämtad 2017-04-24)

On-Site Exhibitions AB, (2017)

<http://www.onsitegroup.se/full-width/>

(Hämtad 2017-04-24)

Svenska Dagbladet. *Bilismen ökar i Göteborg trots trängselskatt*, (2017)

<https://www.svd.se/bilismen-okar-i-goteborg-trots-trangselkatt>

(Hämtad 2017-05-24)

Svenska Mässan. *Mässor & Möten*, (2017)

<http://massor.svenskamassan.se/Om-oss/>

(Hämtad 2017-05-17)

TwentyFourSeven Logistics AB. (2017)

<http://www.247logistics.se>

(Hämtad 2017-04-25)

## **Intervjuer**

### **DB Schenker Fairs & Exhibitions**

*2017-04-12*

Maria Sundholm

Mäss- och eventansvarig

### **Kuehne Nagel Expo & Event Logistics**

*2017-04-17*

Marika Hultin

Event- och mässansvarig

### **On-Site Exhibitions AB**

*2017-04-17*

Daniel Forsell

Event- och mässansvarig

Lena Widman

VD

### **Svenska Mässan**

*2017-04-11*

Martin Godhe

Transportledare

### **TwentyFourSeven Logistics AB**

*2017-04-19*

Niklas Fridsén, VD

## **Bilagor**

### **Bilaga 1**

Intervjuguide för intervju med Nicklas Fridsén, VD på TwentyFourSeven Logistics.

Hur ser er relation ut till Svenska Mässan idag?

Hur fungerar era transporter till Svenska Mässan idag?

Meddelar ni Svenska Mässan när ni kan tänka er köra ut godset eller ber de er komma en viss tid?

Hur jobbar ni med slottider?

Hur får chaufförerna sin information idag?

Hur önskar ni att det skulle se ut i framtiden?

Finns det något pågående förbättringsarbete just nu?

Är ni nöjda med samarbetet och kommunikationen med Svenska Mässan idag?

Hur fungerar omlastningscentralen i Gullbergsvass idag?

Skulle lösningen med samlastningsterminalen vara applicerbart på alla mässor?



## **Bilaga 2**

Intervjuguide för intervjuer med representanter från Kuehne Nagel Expo & Event Logistics, DB Schenker Fairs & Exhibition och On-Site Exhibitions AB.

Hur ser er relation ut till Svenska Mässan idag?

Hur fungerar era transporter till Svenska Mässan idag?

Hur jobbar ni med slottider?

Hur får chaufförerna sin information idag?

Hur önskar ni att det skulle se ut i framtiden?

Finns det något pågående förbättringsarbete just nu?

Är ni nöjda med samarbetet och kommunikationen med Svenska Mässan idag?

### **Bilaga 3**

Intervjuguide med transportledare Martin Godhe på Svenska Mässan.

Hur planeras transporter till Svenska Mässan?

Hur jobbar ni med slottider?

Hur får chaufförerna sin information idag?

Är transportarbetet i dagsläget väl fungerande?

Är det skillnad i information mot utställarna på stora mässor jämfört mot mindre?

Berätta om samlastningsterminalen och hur den fungerar?

Tittar ni på andra mässor i världen och deras transportlösningar?

Finns det något pågående förbättringsarbete just nu?