

LOGISTISKA UTMANINGAR OCH TRANSPORTLÖSNINGAR I SKARABORG



2023-06-08

LOGISTISKA UTMANINGAR OCH TRANSPORTLÖSNINGAR I SKARABORG

Uppdragsnamn	Logistiska utmaningar och transportlösningar i Skaraborg
Uppdragsnummer	10348128
Författare	Ylva Brunnander, Linn Haglund och Dag Hersle
Datum	2023-06-08 (Slutrapport)

KUND

Västra Götalandsregionen

KONSULT

WSP

Box 13033
402 51 Göteborg
Besök: Ullevigatan 19
Tel: +46 10-722 50 00
WSP Sverige AB
Org nr: 556057-4880
wsp.com

KONTAKTPERSONER

Västra Götalandsregionen, Max Falk, max.falk@vgregion.se

WSP, Dag Hersle, dag.hersle@wsp.com

INNEHÅLL

1	Inledning	4
1.1	Bakgrund	4
1.1.1	Syfte	4
1.2	Metod och avgränsningar	5
2	Nulägesbeskrivning	6
2.1	Skaraborg - Godstransportstrategi för Västra Götalandsregionen	6
2.2	Större näringslivsverksamheter i Skaraborg	7
2.3	Trafikslagsövergripande noder och stråk	11
2.3.1	Övergripande godsstråk och korridorer	12
2.3.2	Väginfrastruktur	14
2.3.3	Järnvägsinfrastruktur	18
2.3.4	Väg- och järnvägsterminaler	21
2.3.5	Hamnar	24
2.4	Planerade etableringar	26
3	Utvecklingspotential och framtida behov	28
3.1	Prognoser och trender	28
3.1.1	Prognoser	28
3.1.2	Trender	29
3.2	Potentiella etableringar	35
3.2.1	Skövde – nytt etableringsområde Locketorp	35
3.3	Infrastrukturella behov och möjligheter	37
3.3.1	Godsstråk	37
3.3.2	Terminaler	38
3.3.3	Sjöfart och hamnar (Vänern)	40
3.3.4	Järnväg	40
3.3.5	Väg	41
3.4	Näringslivsutveckling samt övriga behov och möjligheter	42
3.4.1	Närhet till marknad	42
3.4.2	Närhet till leverantörer och infrastruktur	43
3.4.3	Tillgång till mark	43
3.4.4	Tillgång till arbetskraft	43
3.4.5	Stöd från kommun	43
3.4.6	Tillgänglig infrastruktur	44
3.4.7	Övriga aspekter	44
3.4.8	Summering – Skaraborgs förutsättningar	44
4	Slutsatser och diskussion	45
4.1	Förslag på vidare studier	46

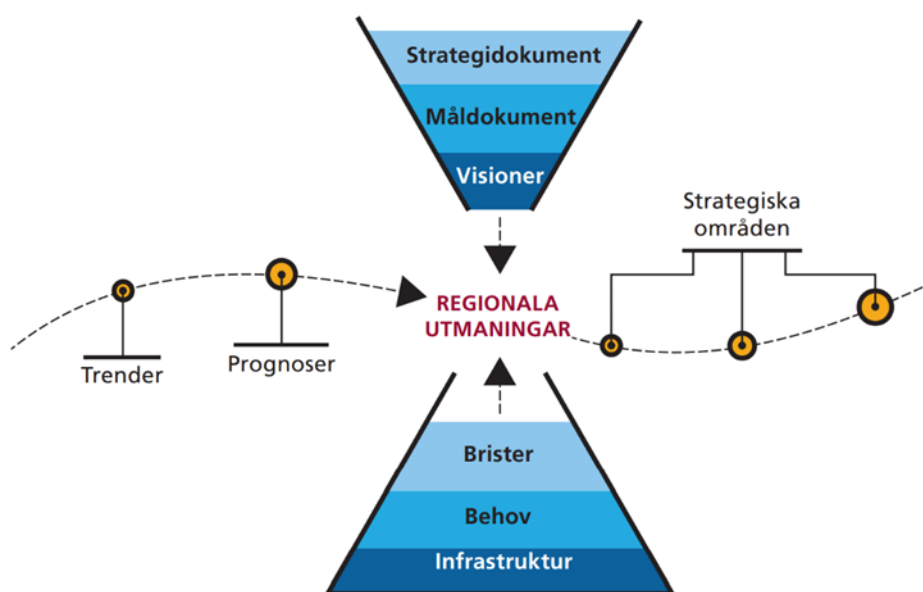
1 INLEDNING

1.1 BAKGRUND

Det är av stor betydelse att såväl Skaraborg som hela Västra Götalandsregionen (VGR) fortsätter att utvecklas som högklassig och hållbar transport- och logistikregion, vilket nämns i Godstransportstrategin för Västra Götaland. Detta gäller både för svenskt näringsliv och utrikeshandeln.

Skaraborg driver ett delregionalt arbete med att vidareutveckla logistiklösningar, som en del av Västra Götalandsregionens arbete med logistikutveckling för regionen. En viktig logistiknod i området är Skaraborg Logistic Center med Dryport Skaraborg i Falköping. Därifrån finns direktkoppling med järnvägspendel till Göteborgs hamn samt trailerpendlar ut i Europa. År 2023 kommer det även finnas järnvägspendlar till norra Sverige vilket skapar ytterligare förutsättningar för hållbara godstransporter med järnväg. Beträffande väg, sker fortlöpande förbättringar med tyngdpunkt på E20 vilket stärker kopplingen mot noden Göteborg och dess hamn.

I Skaraborg pågår och värderas i nuläget ett antal nyetableringar av både större och mindre företag som kommer att skapa fler arbetstillfällen samt öka behovet av hållbara transporter. Detta ger incitament till att utreda tillkommande logistikflöden och hur dessa kan tillgodoses infrastrukturellt. Det finns även behov av att undersöka möjligheterna för nya, hållbara och effektiva logistiklösningar.



Figur 1. Godstransportstrategins olika komponenter (Västra Götalandsregionen, 2016).

1.1.1 Syfte

Syftet med studien är att klargöra olika logistikalternativ och deras för- och nackdelar för utveckling av Skaraborg som transport- och logistikområde. Studien ska belysa logistiska utmaningar samt möjliga transportlösningar i Skaraborg. Studien utgår ifrån befintliga strukturer och godsflöden samt tar hänsyn till pågående förändringar och nyetableringar.

1.2 METOD OCH AVGRÄNSNINGAR

Nedan ges en beskrivning av uppdragets genomförande för de ingående huvudmomenten i denna rapport.

Desktop study

I rapportens nulägesbeskrivning beskrivs Skaraborgs logistikläge och näringslivsstruktur med utgångspunkt i regionens godstransportstrategi. Genom desktop study utreds Skaraborgs noder och stråk, väg- och järnvägsinfrastruktur samt kopplingar till hamnar.

Vidare utreds Skaraborgs utvecklingspotential och framtida behov genom omvärldsbevakning av prognos och trender samt kartläggning och utredning av potentiella etableringar samt behov och möjligheter.

Intressenter/Referensgrupp

Västra Götalandsregionen och Skaraborgs kommunalförbund har agerat stöd i genomförande, framför allt kopplat till kontakt med intressenter i Skaraborg.

Ett informationsblad skickades ut till intressenter i februari 2023, med information om uppdraget och där input och underlag från intressenter efterfrågades. Uppföljning i form av separata intervjuer med Volvo och Jula genomfördes därefter.

Västra Götalandsregionen och Skaraborgs kommunalförbund har även varit sammankallade till ett referensgruppsmöte om logistikutredningen i april 2023 tillsammans med Business Region Skaraborg, kommunerna i Skaraborg, Trafikverket samt näringslivsrepresentanter med logistik- och infrastrukturfokus i kommunerna, i syfte att förankra utredningens innehåll och samla in kompletterande underlag inför färdigställande av slutrapport.

Avgränsningar

Skaraborg utgör den östra delen av Västra Götalands län, och består av 15 kommuner som samverkar inom Skaraborgs kommunalförbund. Denna utredning fokuserar på Skaraborgs större logistiknoder och stråk för väg- och järnväg, med fokus på Mariestad, Skövde, Falköping, Lidköping och Skara, samt hamnkopplingar.

Utredningens ambition är att ta fram ett kunskapsunderlag som beskriver olika möjliga inriktningar, på övergripande nivå. I utredningen studeras transportlösningar för lite större försändelser och huvudsakligen långväga transporter, inte distributionstrafik eller kapillära leveranser med drönare.



Figur 2. Skaraborgs 15 kommuner (Skaraborgs kommunalförbund, 2022).

2 NULÄGESBESKRIVNING

Inom Västra Götaland finns fyra kommunalförbund vilka är Skaraborg, Fyrbodalsregionen, Sjuhärad/Boråsregionen och Göteborgsregionen. Skaraborg är beläget i östra delen av regionen mellan Vänern och Vättern, och är ett logistikintensivt område med bred och djup erfarenhet av olika logistiklösningar.

2.1 SKARABORG - GODSTRANSPORTSTRATEGI FÖR VÄSTRA GÖTALANDSREGIONEN

Enligt Godstransportstrategin i Västra Götaland är det av stor betydelse för svenskt näringsliv och utrikeshandel att Västra Götaland fortsätter att utvecklas som högklassig och hållbar transport- och logistikregion, nationellt och internationellt. Som del i regionens arbete har Skaraborg möjlighet att ytterligare stärka sin position och ge ökade möjligheter för tillväxt och sysselsättning.

Övergripande geografiska förutsättningar

Västra Götalandsregionen, och Skaraborg, har en central placering med goda förbindelser till tre huvudstadsregioner (Stockholm, Oslo och Köpenhamn) vilket utgör goda förutsättningar för regionen att ha en framträdande roll som logistikcentrum¹. Vidare har regionen en strategisk placering ur ett logistiskt perspektiv med flera europeiska och nationella godstransportstråk. Dels genom väg- och järnvägsstråk mot Norge, dels närhet till Göteborgs hamn som är Nordens största.

Infrastruktur

Inom regionen är vägtransporter för godstransporter dominerande där cirka 60 % av totala godsmängderna transporteras på väg² (VGR Godstransportstrategi). De viktigaste vägstråken för regionen är E6, E45, E20 och riksväg 40 runt Göteborg. Stor del av godsvolymen transporteras även till Göteborgs hamn som är en central godsnod för hela landet. Göteborgs hamn är nav för transoceaniska direktlinjer och hanterar cirka 60 % av all sjötransporterad containertrafik till och från Sverige. För Skaraborg är Västra stambanan och Jönköpingsbanan de mest framträdande och viktigaste järnvägsstråken. I området finns även ett antal hamnar, varav Lidköpings och Otterbäckens hamn är de största.

Branscher och varugrupper

Inom Västra Götalandsregionen finns en koncentration av tillverkningsindustrier och handel³. Företagen i Västra Götalandsregionen beräknas årligen konsumera 75 miljoner ton gods och producera 74 miljoner ton gods, varav Göteborg bidrar med mellan 30–40 % av denna godsvolymer. De största branscherna i regionen utifrån omsättning är handel (parti- och detaljhandel), fordonsindustri, petrokemisk industri samt olja och specialiserad bygg- och anläggningsentreprenad. Samtliga av dessa branscher bidrar till godstransportflöden av olika karaktär.

Regionala mål

Västra Götalandsregionen har som ambition att vara världsledande inom hållbara transporter och därmed är effektivisering av godstransporter ett stort fokus⁴. I den gemensamma godstransportstrategin för regionen fastställs tre strategiska områden som regionen ska arbeta inom för att uppnå Godstransportstrategins målbild, dessa strategiska fokusområden är:

- Transportinfrastruktur av hög klass
- Ledande logistikregion
- Kunskap och kompetens i framkant

¹ Västra Götalandsregionen (2016). *Godstransportstrategi för Västra Götaland*.

² Västra Götalandsregionen (2016). *Godstransportstrategi för Västra Götaland*.

³ Västra Götalandsregionen (2016). *Godstransportstrategi för Västra Götaland*.

⁴ Västra Götalandsregionen (2016). *Godstransportstrategi för Västra Götaland*.

Transportinfrastruktur av hög klass har brutits ner till tre prioriterade delområden vilka är att det ska finnas *robusta stråk med god tillgänglighet, effektiva noder* samt *goda förutsättningar för intermodalitet*. Detta innebär att det är eftersträvansvärt att en stor andel gods överflyttas från väg till järnväg och sjö. Det innebär även att infrastrukturesatsningar i första hand ska ske med hänsyn till befintliga strukturer såsom industri- och handelskluster samt logistiknoder. Satsningar ska sträva efter hållbarhet och samhällsekonomiskt effektiva och övervägas i enlighet med fyrstegsprincipen. Därmed är det viktigt att befintlig infrastruktur har tillräcklig kapacitet, regional samverkan och systemperspektiv samt lokalisering av logistikverksamhet som medger ökad intermodalitet.

Ledande logistikregion har brutits ner i tre prioriterade delområden vilka är att det ska finnas *effektiva transporter med minskad miljöpåverkan, smarta fordon och fossilfria bränslen* samt *balanserad transittrafik*. Det innebär en strävan om att effektivisera transporter genom att bland annat minska andelen tomkörningstransporter. Vidare är det eftersträvansvärt att möjliggöra längre och/eller tyngre lastbilar, införande av ny teknik för att öka omställningstakten till fossilfri fordonsflotta samt minska transittrafiken.

Kunskap och kompetens i framkant har brutits ner i tre prioriterade delområden vilka är att det ska finnas *strategisk satsning på forskning, strategisk satsning på utbildning och kunskapshöjning* samt *arena för hållbara transporter*. Det innebär att samverkan mellan akademien, industrin och offentlig sektor där forskning uppmuntras ge stöd för industrins behov och där offentlig sektor behöver vara uppmärksam på nödvändiga satsningar.

2.2 STÖRRE NÄRINGSLIVSVERKSAMHETER I SKARABORG

Skaraborg har ett rikt näringsliv och är ett företagstätt område som bland annat präglas av tillverkningsindustrier, livsmedelsframställning, handel och möbeltillverkning. Några av de större orterna i Skaraborg är Mariestad, Skövde, Falköping, Lidköping och Skara. Dessa orter har olika typer av verksamheter och aktörer som är relevanta ur ett logistikperspektiv vilket redogörs för nedan. Utöver de större orterna finns mindre orter som är viktiga ur näringslivssynpunkt. I Grästorps finns exempelvis flera småindustrier, bland annat Linjemontage AB, Ahlsell Sverige AB (Gelia) och Axima AB⁵. Tidaholms kändaste varumärke är Swedish Match som tillverkar och säljer tändstickor⁶. I Källby i Götene finns Dafgårds fabrik som är en känd livsmedelsproducent. Vidare är Arlas mejerianläggning och lager en stor aktör i Götene. Tibro är Sveriges centrum för möbeltillverkning där bland annat MIO, Tibro kök, SA Möbler och Ire Möbler verkar⁷. I Tibro finns även LGT Logistics AB som är stora inom möbellogistik. I Töreboda finns Daloc Futura AB som är ledande dörrtillverkare i Norden. I Gullspång är Moelven Vänerply AB som tillverkar plywood verksamma. Utöver tillverkningsindustrier och handel som är utspridd över hela området, består stora delar av Skaraborg av slättlandskap och jordbruksverksamheter. De verksamheter som omnämns är de som respektive kommun lyfter som framträdande och ger ingen komplett bild, men kan ge en övergripande förståelse för näringslivssammansättning och hur omfattande den godslogistik som bedrivs i Skaraborg är. Urval för nedan bolagsredogörelse avser aktiebolag inom kommunen med en omsättning från cirka 100 Mkr år 2021, beroende på kommun och antal företag inom aktuellt storleksområde. Företrädesvis har verksamheter som genererar transporter till och från området tagits med, det vill säga främst tillverkningsindustrier.

Mariestad

I Mariestads kommun bor det cirka 24 500 invånare⁸. I kommunen är tillverkningsindustrin tillsammans med handel och byggverksamhet de största branscherna i kommunen och omsätter cirka 55 % av arbetskraften inom privat sektor. Några av de största aktörerna inom tillverkningsindustrin är Metsä Tissue och DS Smith som tillverkar mjukpapper och förpackningar, samt Nimbus Boats som tillverkar fritidsbåtar. Nedan redovisas framträdande verksamheter (avseende omsättning) med huvudkontor i Mariestad.

⁵ [Näringsliv - Grästorps kommun \(grastorp.se\)](http://grastorp.se)

⁶ [Näringsliv - Tidaholms kommun \(tidaholm.se\)](http://tidaholm.se)

⁷ [Näringsliv och arbetsmarknad - Tibro kommun \(tibro.se\)](http://tibro.se)

⁸ [Investera och etablera - Mariestad kommun \(mariestad.se\)](http://mariestad.se)

Tabell 1. Framträdande verksamheter Mariestad som har huvudkontor på orten (källa: allabolag).

Aktör	Bransch	Verksamhetsklass	Antal anställda (cirka)	Omsättning (cirka)
Metsä Tissue AB	Tillverkning och industri	Pappers- och pappersvarutillverkning	530	2 800 Mkr
Nimbus Group AB	Tillverkning och industri	Båt och fartyg	390	1 500 Mkr
Nordiska Motor Förvaltning AB	Fastighetsverksamhet	Uthyrning & förvaltning av fastigheter	230	1 300 Mkr
Motor Trend Aktieföretag	Motorfordonshandel	Personbilar & lätta motorfordon, handel	170	900 Mkr
Mann Teknik AB	Maskiner	Tillverkning	70	300 Mkr
VänerEnergi AB	Avlopp, avfall, el & vatten	Eldistribution	50	300 Mkr
FX Airguns AB	Tillverkning & industri	Vapen och ammunition, tillverkning	100	300 Mkr

Skövde

I Skövde kommun bor det cirka 57 000 invånare⁹. Skövde är en av orterna i Skaraborg som producerar större mängder gods¹⁰. Stora branscher i kommunen är handel samt fordons- och livsmedelsindustri. Större företag som har verksamhet i Skövde är bland annat Volvo och Heidelberg Materials Cement Sverige (före detta Cementa). I Skövde tillverkar Volvo Group Trucks Operations och Volvo Cars Engine mer än en halv miljoner motorer varje år¹¹. Andra produkter som tillverkas i Skövde är snabbkopplingar, rostfria produkter, godis och ortopediska implantat. Vidare har detaljhandeln ökat med drygt 40 % de senaste tio åren. I Skövde har även Försvarmaktens Skaraborgs regemente, P 4, sin huvudort. Det är ett stort och personalrikt regemente med flera enheter, bland annat pansarbataljoner, tungtransport- och brigadsplaneringskompani samt stab vilket för med sig behov av logistik och lagring. Nedan redovisas större verksamheter med huvudkontor i Skövde.

Tabell 2. Framträdande verksamheter Skövde som har huvudkontor på orten (källa: allabolag).

Aktör	Bransch	Verksamhetsklass	Antal anställda (cirka)	Omsättning (cirka)
Bilia AB	Motorfordonshandel	Personbilar och lätta motorfordon, handel	4 390	35 500 Mkr
Skövde Slakteri AB	Livsmedelsframställning	Köttprodukter	150	1 600 Mkr
Paroc Aktieföretag	Tillverkning & industri	Byggmaterialtillverkning	120	1 400 Mkr
XR Bolagen AB	Transport & magasinering	Transport stödtjänster, övriga	340	1 300 Mkr
Lindströms bil Aktieföretag	Motorfordonshandel	Personbilar & lätta motorfordon, handel	160	1 200 Mkr
Skeppsviken Bygg & Fastighet AB	Bygg-, design & inredningsverksamhet	Byggverksamhet	10	1 100 Mkr
XR Logistik AB	Transport & magasinering	Transport stödtjänster, övriga	30	700 Mkr
Cejn Aktieföretag	Tillverkning & industri	Maskiner, tillverkning	370	700 Mkr
Jackon Aktieföretag	Tillverkning & industri	Plastvaror, tillverkning	140	700 Mkr

⁹ [Statistik - Skövde kommun \(skovde.se\)](http://statistik.skovde.se)

¹⁰ Trafikverket (2013) *Godskartläggning*

¹¹ [Näringslivet i Skövde - Skövde kommun \(skovde.se\)](http://naringslivet.skovde.se)

Skeppsviken Bygg i Skövde AB	Bygg-, design & inredningsverksamhet	Byggverksamhet	90	600 Mkr
Grönsakshuset i Norden AB	Partihandel	Frukt och grönsaker	140	500 Mkr
Sigvard Hellbergs Säljlager AB	Partihandel	Glas, porslin och rengöringsmedel	30	400 Mkr
Borggunda Bygghandel AB	Partihandel	Virke och byggmaterial, partihandel	100	400 Mkr
Svenska Motor Sverige AB	Motorfordonshandel	Personbilar och lätta motorfordon, handel	50	300 Mkr

Falköping

I Falköping kommun bor det cirka 33 200 invånare¹². I Falköping finns verksamheter inom fordon, telekom och mekanisk industri. Kända varumärken är bland annat Automotive Components i Floby, LEAX Skaraborg och Parker Hannifin¹³. Största tillverkningsindustrin i Falköping är Kinnarps som tillverkar möbler samt även Gyllensvaans som tillverkar bokhyllan Billy.

I Falköping finns Skaraborg Logistic center som är ett logistikkluster med terminaler vilka hanterar styckegods, virke och containers. Där finns kombiterminaler, varav en fungerar som en torrhamn med direkt länk till Göteborgs hamn dit det sker regelbundna godsleveranser via järnväg. Nedan redovisas framträdande verksamheter med huvudkontor i Falköping.

Tabell 3. Framträdande verksamheter Falköping som har huvudkontor på orten (källa: allabolag).

Aktör	Bransch	Verksamhetsklass	Antal anställda (cirka)	Omsättning (cirka)
Automotive Components Floby AB	Tillverkning & industri	Transportmedelsindustri	430	2 000 Mkr
Storbutiken Falköping AB	Detaljhandel	Livsmedelshandel	60	300 Mkr
LEAX Skaraborg AB	Tillverkning och industri	Metallindustri	80	200 Mkr
Falbygdens Energi Nät AB	Avlopp, avfall, el & vatten	Eldistribution	20	200 Mkr
Solör Bioenergi Falköping AB	Avlopp, avfall, el & vatten	Värme och kyla	30	100 Mkr
A Lot Decoration Sweden AB	Partihandel	Hushållsvaror, partihandel	20	100 Mkr
Sandbergs Autocenter AB	Motorfordonshandel	Personbilar och lätta motorfordon, handel	10	100 Mkr

Lidköping

I Lidköping kommun bor det cirka 40 000 invånare¹⁴. Lidköping är en av orterna i Skaraborg som producerar större mängder gods och har förhållandevis många större verksamheter i kommunen¹⁵. I kommunen finns totalt cirka 170 industriföretag inom olika branscher men i huvudsak maskinbyggnad, metallindustri, plasttillverkning och livsmedelsproduktion¹⁶.

¹² [Befolkningsstatistik - Falköping kommun \(falkoping.se\)](http://Befolkningsstatistik-Falköping-kommun-falkoping.se)

¹³ [Näringsliv - Falköping kommun \(falkoping.se\)](http://Näringsliv-Falköping-kommun-falkoping.se)

¹⁴ [Fakta om Lidköping - Lidköping kommun \(lidkoping.se\)](http://Fakta-om-Lidköping-Lidköping-kommun-lidkoping.se)

¹⁵ Trafikverket (2013) *Godskartläggning*

¹⁶ [Näringslivsfakta - Lidköpings kommun \(lidkoping.se\)](http://Näringslivsfakta-Lidköpings-kommun-lidkoping.se)

Vidare är handel en viktig bransch i Lidköping¹⁷. Godsflöden från Lidköping består bland annat av gödselvaror och råvaror som ska användas till Lantmännens foderanläggning. Exempel på företag som har ledande positioner inom sina respektive område är UVA Lidköping AB som tillverkar specialslipmaskiner för tillverkningsindustrin, Berry Superfos Lidköping AB som tillverkar plastförpackningar för livsmedelsindustrin, Handheldgroup som levererar stryktåliga datorer och Eurofins som är en av världens största laboratoriegrupper¹⁸. Vidare har Fazer Bager AB verksamhet i Lidköping. Nedan redovisas framträdande verksamheter med huvudkontor i Lidköping.

Tabell 4. Framträdande verksamheter Lidköping som har huvudkontor på orten (källa: allabolag).

Aktör	Bransch	Verksamhetsklass	Antal anställda (cirka)	Omsättning (cirka)
Svenska foder Aktiebolag	Partihandel	Partihandel	300	4 200 Mkr
Toveks personbilar AB	Motorfordonshandel	Personbilar & lätta motorfordon, handel	380	2 100 Mkr
Erik Thun AB	Transport & magasinering	Havs- och sjöfart, godstrafik	260	1 900 Mkr
SNA Europé AB	Tillverkning & industri	Verktyg & redskap, tillverkning	320	1 200 Mkr
Toveks Lastbilar AB	Partihandel	Motorfordon, reservdelar & tillbehör	120	700 Mkr
Petainer Lidköping AB	Tillverkning & industri	Plastvarutillverkning	90	600 Mkr
BM Agri AB	Partihandel	Partihandel	10	600 Mkr
Lidfastigheter AB	Jordbruk, skogsbruk, jakt och fiske	Blandat jordbruk	5	600 Mkr
Lantmännen Reppe AB	Livsmedelsframställning	Stärkelsestillverkning	70	500 Mkr
Wisby Tankers AB	Transport & magasinering	Havs- & sjöfart, godstrafik	340	500 Mkr
FDA Retail AB	Detaljhandel	Livsmedelshandel	5	500 Mkr
Framnäs Livs AB	Detaljhandel	Livsmedelshandel	110	500 Mkr
Lidbil AB	Motorfordonshandel	Personbilar & lätta motorfordon, handel	60	500 Mkr

Skara

Skara kommun har cirka 17 000 invånare¹⁹ och är en gammal stiftsstad med en känd domkyrka. I Skara har Jula sitt centrallager och är en stor arbetsgivare inom kommunen. Exempel på andra verksamheter som finns i Skara är Scan som har ett slakteri där²⁰ samt Erling Andersson Åkeri (EA Åkeri) som fokuserar på tempererade transporter till livsmedelsindustrin²¹. Nedan redovisas större verksamheter med huvudkontor i Skara.

¹⁷ Trafikverket (2013) *Godskartläggning*

¹⁸ [Näringslivsfakta - Lidköpings kommun \(lidkoping.se\)](http://Naringslivsfakta-Lidkoping.kommun.se)

¹⁹ [Befolkningsutveckling - Skara kommun \(skara.se\)](http://Befolkningsutveckling-Skara.kommun.se)

²⁰ Trafikverket (2013) *Godskartläggning*

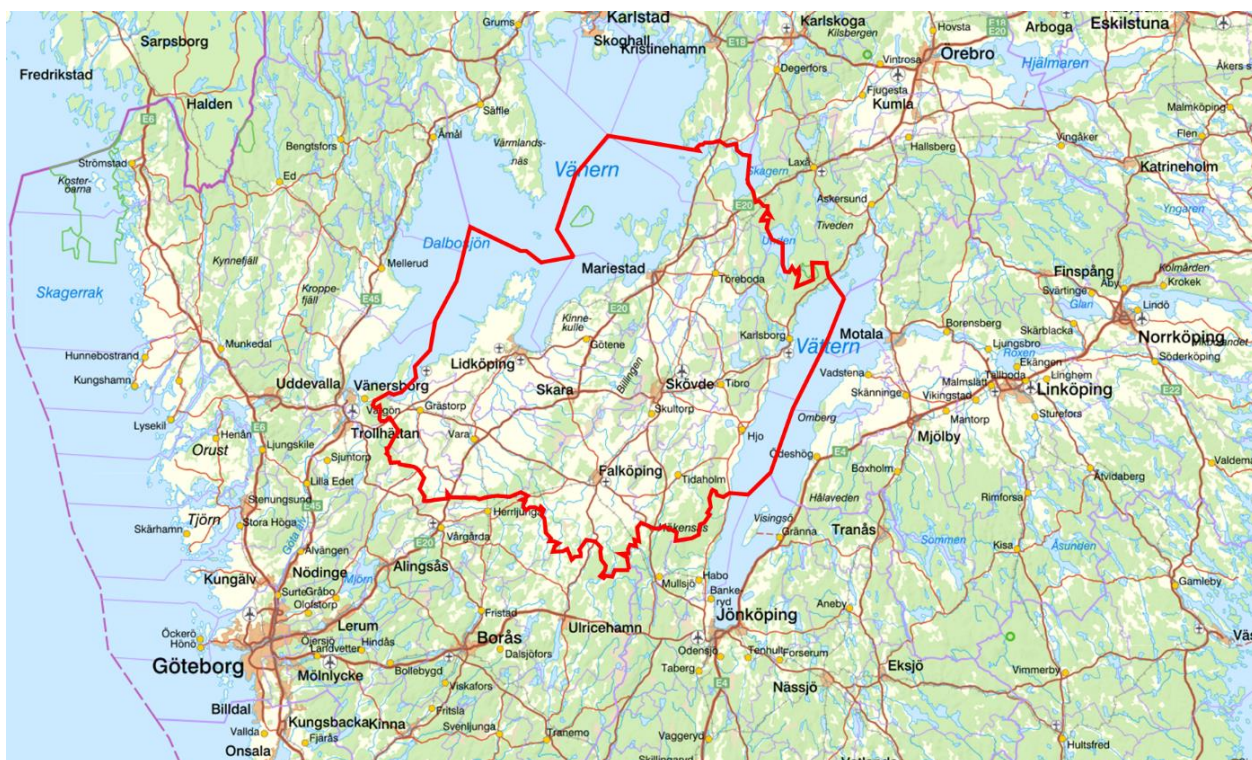
²¹ [EA - Tempcon Group \(eaakeri.se\)](http://EA-TempconGroup.se)

Tabell 5. Framträdande verksamheter Skara som har huvudkontor på orten (källa: allabolag).

Aktör	Bransch	Verksamhetsklass	Antal anställda (cirka)	Omsättning (cirka)
Jula AB	Partihandel	Järnhandelsvaror, partihandel	750	6 600 Mkr
Jula Sverige AB	Detaljhandel	Järn- och VVS- varor, butikshandel	980	5 700 Mkr
Borga Gruppen Aktiebolag	Partihandel	Metaller & metallmalmer, partihandel	10	800 Mkr
Skaraslättens transport	Transport och magasinering	Transport stödtjänster, övriga	50	500 Mkr
DAVA Foods Sweden AB	Partihandel	Mejeriprodukter, ägg, matolja och maffett, partihandel	60	500 Mkr
Borga Plåt AB	Bygg- design- och inredningsverksamhet	Byggverksamhet	50	300 Mkr
Construction Value Sweden AB	Bygg- design- och inredningsverksamhet	Byggnadssnickeriarbeten	40	300 Mkr

2.3 TRAFIKSLAGSÖVERGRIPANDE NODER OCH STRÅK

Skaraborg är ett logistikintensivt område med en viktig logistiknod i Skaraborg Logistic Center med Dryport Skaraborg i Falköping. Särskilt viktiga transportkopplingar omfattar järnvägspendlar mot Göteborgs hamn och Europa samt ett vägnät med tyngdpunkt på E20 genom Skara och Mariestad.



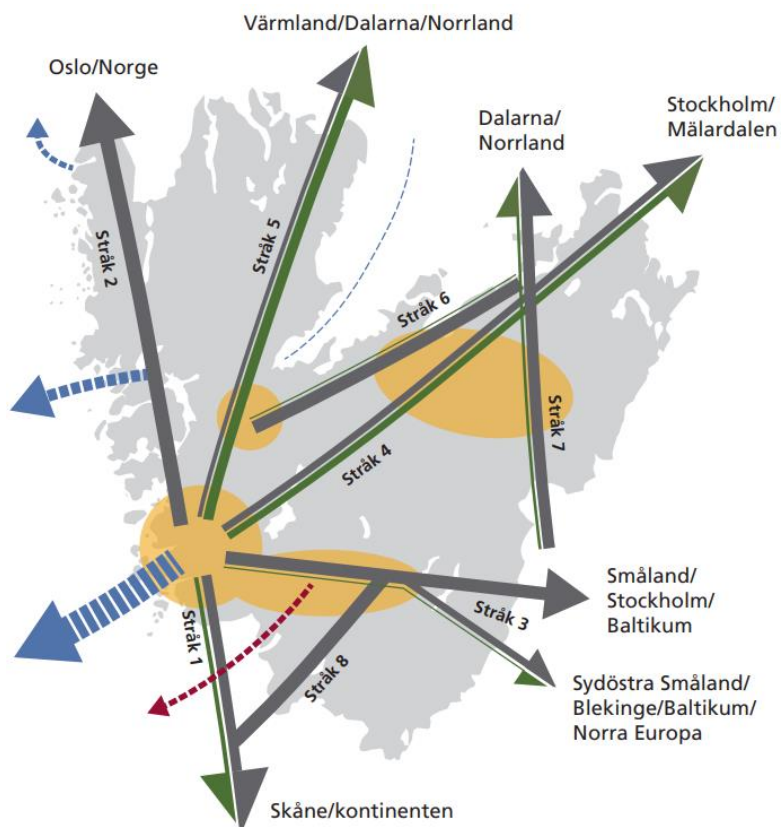
Figur 3. Översiktskarta med Skaraborg inringat i rött (Karta: Lantmäteriet, bearbetningar WSP).

2.3.1 Övergripande godsstråk och korridorer

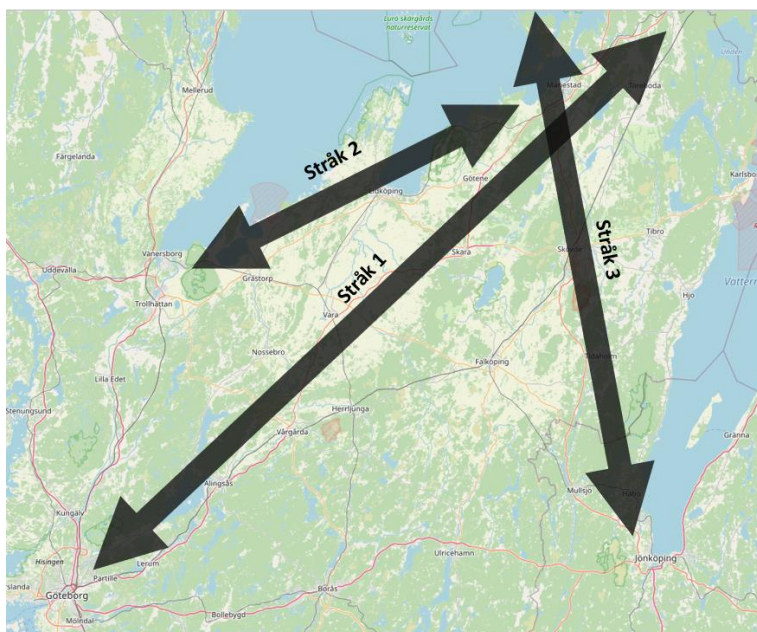
I Västra Götalands godstransportstrategi presenteras åtta huvudsakliga godsstråk, vilka illustreras i nedan Figur 4, tillsammans med logistikintensiva områden i regionen.

Av regionens utpekade godsstråk omfattas följande tre stråk av övergripande regionala och nationella godsstråk inom Skaraborg, vilka beskrivs i nedan kapitel (se Figur 5):

- E20/Västra stambanan
- Väg 44/Älvsborgsbanan/Kinneullebanan
- Väg 26/Väg 47/Jönköpingsbanan



Figur 4. Illustration över huvudsakliga godsstråk och logistikintensiva områden i Västra Götalandsregionen (Västra Götalandsregionen, 2016).



Figur 5. Godsstråk inom Skaraborg baserade på VGR Godstransportstrategi (Karta: OpenStreetMap, bearbetningar WSP).

Stråk 1 - E20/Västra stambanan

Stråk 1 är ett nationellt viktigt stråk för inrikes och utrikes handel där E20 och Västra stambanan utgör central infrastruktur. E20 går genom Skara, Mariestad och Götene medan Västra stambanan går genom Falköping, Skövde och Töreboda. Stråket kopplar till Göteborg i väst som är en stor knutpunkt av godsflöden för import och export via Göteborgs hamn. Stråket möjliggör utbyte med de industrikluster och handel som finns lokaliserat i Göteborg. Exempelvis finns underleverantörer som tillverkar fordonsdelar i Skaraborg som sedan levererar till fordonsindustrier belägna i Göteborg. I öst kopplar stråket till Mälardalenområdet vilket är viktig avsättningsmarknad för utbyte av gods, exempelvis livsmedel och metall.

Stråk 2 - Väg 44/Älvsborgsbanan/Kinneullebanan

Stråk 2 genom Skaraborg består främst av väg 44 och Kinneullebanan. Stråk 2 kopplar samman Trollhättan och Mariestad via både väg och järnväg. Väg 44 och Kinneullebanan går båda genom Lidköping. Godsflöden i stråket består till viss del av bulk gods som transporteras via vägtrafik till Trestadsområdet (Uddevalla, Trollhättan och Vänersborg), Bohuslän och Norge. Kinneullebanan trafikeras av dieseltåg vilka kan ha begränsad dragkapacitet att transportera stora mängder gods och generellt är sämre med avseende på ekonomisk och miljömässig effektivitet.

Stråk 3 - Väg 26/Väg 47/Jönköpingsbanan

Stråk 3 består av väg 26, väg 47 och Jönköpingsbanan. Väg 47 går genom Falköping mellan Grästorp och Oskarshamn via Jönköping. Väg 26 går genom Skövde, Tidaholm och Mariestad mot Dalarna i nordlig riktning och Halmstad i sydlig riktning via Jönköping. Jönköpingsbanan går mellan Falköping och Nässjö. Stråket kopplar Skaraborg till Jönköping och E4 som leder vidare till Skåne och Centraleuropa via Öresundsbron samt hamnarna som finns lokaliserade där. Jönköping är en viktig industrinod där flera stora centrallager finns lokaliserade, exempelvis IKEA, Electrolux och El-Giganten. I Jönköping finns även en kombiterminal varifrån gods distribueras. Godset består huvudsakligen av konsumentgods som transporteras via lastbilstransporter för att distribueras från centrallager till varuhus i olika delar av Sverige. Via Jönköping kommer även godsflöden från Småland huvudsakligen bestående av komponenter till industrier i Skaraborg. I nordlig riktning är kopplingen till Dalarna och Värmland en viktig relation. Dels för transittrafik genom Skaraborg och vidare till Sydsverige och kontinenten, dels för gods från dessa områden till Skaraborg bland annat skogsprodukter som insatsvara i industrier i Skaraborg.

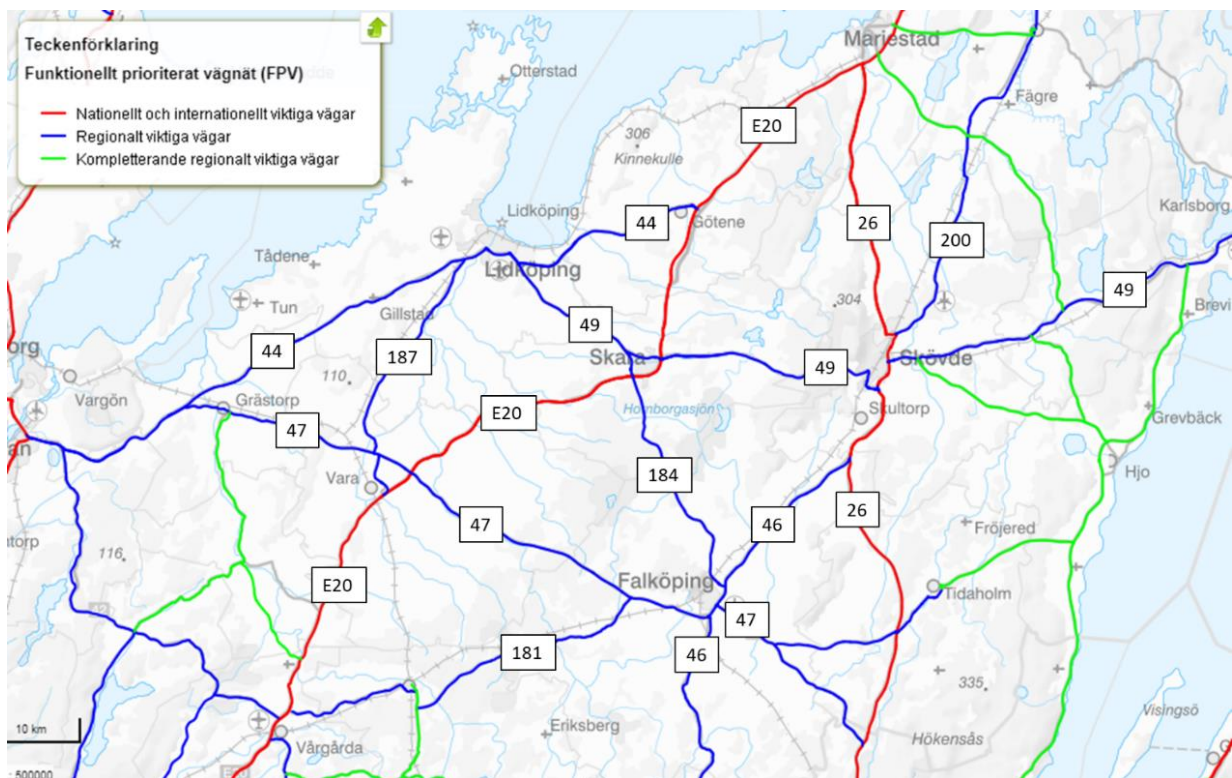
2.3.2 Väginfrastruktur

Som nämnts i förgående avsnitt utgör Skarborg en viktig korridor för flera regionala och nationella godsstråk. Utpekade vägnät för godstransporter i Västra Götalands län redovisas i Figur 6.



Figur 6. Utpekade vägnät för godstransporter i Västra Götalands län (Karta: Trafikverket).

Alla större orter inom Skarborg har in- och utgående vägar som är funktionellt prioriterade, det vill säga att de är utpekade som viktiga för regional och nationell tillgänglighet. Funktionellt prioriterade vägar inom Skarborg visas i Figur 7 nedan.



Figur 7. Funktionellt prioriterade vägar inom Skaraborg (Karta: NVDB, bearbetningar WSP).

E20 samt väg 26, 44 och 47, som tidigare nämnts, anses speciellt viktiga ur ett nationellt och regionalt perspektiv. Vidare finns ett flertal vägar som anses viktiga för logistiskt perspektiv för Skaraborg, vilka är väg 46, 49, 181, 184, 187 och 200. Trafikflöden för samtliga vägar och fordon redovisas i Figur 8 nedan och trafikflöden för tunga fordon i Figur 9. E20 är en centralt viktig väg för området, men har stor variation av årsdygnstrafiken längs olika sträckor. Trafikflödet är som störst i höjd med Mariestad men är även stort väster om Skara mot Göteborg.

Det finns ett antal planer för utveckling av väginfrastrukturen i Skaraborg. E20 planeras byggas ut till en mötesfri väg förbi Mariestad, Götene och Skara²². Väg 49 planeras byggas ut till en mötesfri väg mellan Axvall och Varnhem samt mellan Skövde och Igelstorp²³.

²² [E20 förbi Mariestad - www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se) och [E20 förbi Skara - www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)

²³ [Väg 49, Axvall–Varnhem, mötesfri landsväg - www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se) och [Väg 49, Skövde–Igelstorp, mötesfri väg - www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)



Figur 8. Årsmeldygnstrafik (ÅDT) samtliga fordon (Karta: NVDB, bearbetning WSP).



Figur 9. Årsmedelbyggnstrafik (ÅDT) tung trafik (karta: NVDB, bearbetning WSP).

Ytterligare vägegenskaper såsom bärighetsklass och hastighetsbegränsning redovisas i

Tabell 6. Majoriteten av sträckorna har hastighetsgräns 80 km/h. Anmärkningsvärt är att samtliga viktiga vägar inom Skaraborg (förutom väg 181), har bärighetsklass BK1 och ej BK4 som många andra viktiga vägar i andra regioner som har kommit längre i arbetet med klassning av BK4-vägnätet.

Tabell 6. Vägegenskaper, bärighetsklass och högsta tillåtna hastighet (Källa: NVDB).

Väg	Bärighetsklass	Högsta tillåtna hastighet (km/h)
E20	BK1	80 (norr om Skara), 100 (väster om Skara)
Väg 26	BK1	100 (norr om Skövde), 80 (söder om Skövde)
Väg 44	BK1	80
Väg 46	BK1	80
Väg 47	BK1	80
Väg 49	BK1	90 (norr om Skara), 80 (söder om Skara)
Väg 181	BK4 (särskilda villkor)	90 (väst om Floby), 80 (öst om Floby)
Väg 184	BK1	80
Väg 187	BK1	80
Väg 200	BK1	80

2.3.3 Järnvägsinfrastruktur

Genom Skaraborg löper Västra stambanan som är ett mycket viktigt järnvägsstråk för såväl gods- som persontågstrafik. Kopplat till Västra stambanan finns två tvärbanor i Skaraborg, Kinnekullebanan och Jönköpingsbanan.

Älvsborgsbanan, mellan Borås och Uddevalla, tangerar också Skaraborg genom Vara och Grästorps kommun, men är inte del av något större järnvägsstråk och har begränsad godstrafik.

Västra stambanan

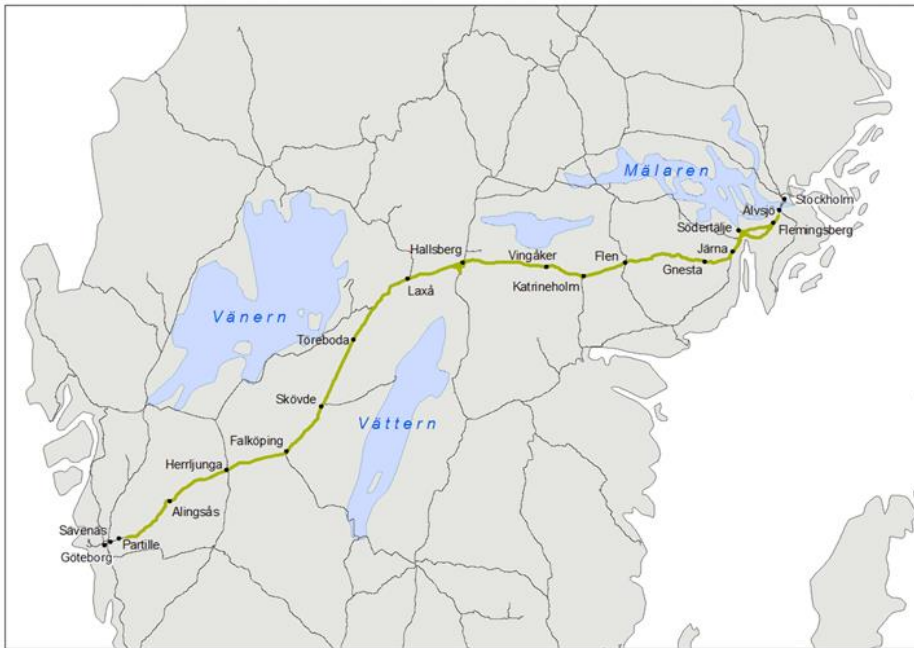
Västra stambanan är en av Sveriges viktigaste järnvägar som sträcker sig mellan Göteborg och Stockholm via Skövde och Falköping²⁴, och ingår i det större stråket Malmö-Oslo. Spåret är elektrifierat och dubbelspårigt. Spåret trafikeras både av persontåg och godståg. I dagsläget är sträckan högt belastad under högtrafik vilket medför driftstörningar och förseningar som följd vilket drabbar såväl persontåg som godståg. För Västra stambanan pågår punktinsatser på sträckan Göteborg-Skövde för att förbättra effektiviteten för tågtrafiken²⁵. Bland annat byggs för närvarande förbigångsspår vid Herrljunga Västra och Välevattnet, vilket ökar kapaciteten genom att snabbare persontåg kan passera långsammare godståg. Vidare ska det byggas ett vändspår vid stationsområdet i Lerum för att fler tåg ska kunna trafikera sträckan.

Trafiken omfattar totalt 55–81 persontåg (varav 23 snabbtåg) samt 78–147 godståg, per riktning och dygn, enligt Trafikverkets basprognos 2040. Godstågstrafiken är som störst på sträckan Töreboda-Skövde.

Kapacitetssituationen på Västra stambanan omfattar i nuläget medelstora kapacitetsbegränsningar (Falköping-Skövde) till stora begränsningar på resten av sträckan genom Skaraborg, enligt Trafikverkets kapacitetsutnyttjande 2022 (både för vardagsmedelsdygn samt under den maximalt belastade tvåtimmarsperioden). Stora begränsningar innebär att stora kompromisser måste göras i tågplanearbetet avseende restid och avgångstider, vilket innebär en stor risk för utträngande av vissa trafiktyper som exempelvis godståg.

²⁴ [Västra stambanan - Trafikverket \(trafikverket.se\)](https://www.trafikverket.se)

²⁵ [Västra Stambanan, Göteborg–Skövde, punktinsatser - Trafikverket \(trafikverket.se\)](https://www.trafikverket.se)



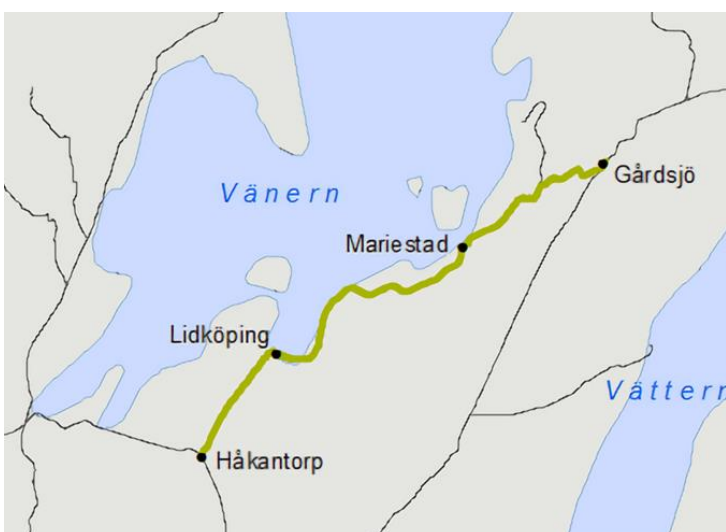
Figur 10. Västra stambanans sträckning (källa: Trafikverket).

Kinneullebanan

Kinneullebanan sträcker sig mellan Håkantorps och Gårdsjö via Lidköping och Mariestad²⁶. Spåret är ej elektrifierat och har endast enkelspår. Vid Gårdsjö finns koppling till Västra stambanan och vid Håkantorps finns anslutning till Älvsborgsbanan. Spåret trafikeras av persontåg samt godståg och är del av sträckan Göteborg - Hallsberg.

Trafiken omfattar totalt 16–30 persontåg och 7–36 godståg, per riktning och dygn, enligt Trafikverkets basprognos 2040. Snabbtåg förekommer inte. Den största andelen av godstrafiken förekommer på sträckan (Hallsberg-) Gårdsjö-Mariestad, där Green Cargo är operatör.

Kapacitetssituationen på Kinneullebanan omfattar i nuläget små eller inga kapacitetsbegränsningar, enligt Trafikverket kapacitetsutnyttjande 2022 för vardagsmedelsdygn. Under den maximalt belastade tvåtimmarsperioden, alltså i högtrafik, råder dock medelstora kapacitetsbegränsningar (Håkantorps-Lidköping) till stora begränsningar (Lidköping-Mariestad).



Figur 11. Kinneullebanans sträckning (källa: Trafikverket).

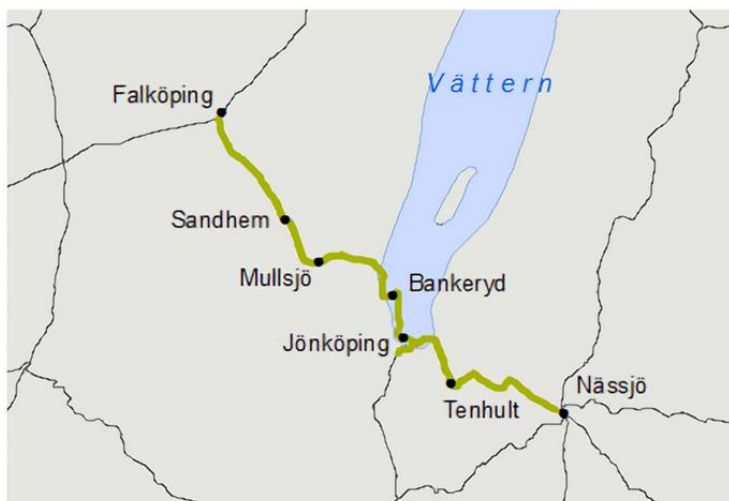
²⁶ [Kinneullebanan - Trafikverket \(trafikverket.se\)](https://trafikverket.se)

Jönköpingsbanan

Jönköpingsbanan sträcker sig mellan Falköping och Nässjö via Jönköping²⁷. Spåret är elektrifierat men enkelspårigt. Spåret trafikeras både av persontåg och godståg.

Trafiken omfattar totalt 50–110 person- och lokaltåg samt 14–46 godståg, per riktning och dygn, enligt Trafikverkets basprognos 2040. Snabbtåg förekommer inte

Kapacitetssituationen på Jönköpingsbanan omfattar i nuläget medelstora kapacitetsbegränsningar, enligt Trafikverket kapacitetsutnyttjande 2022 för vardagsmedelsdygn. Det råder dock stora kapacitetsbegränsningar på hela sträckan under den maximalt belastade tvåtimmarsperioden, alltså i högtrafik.



Figur 12. Jönköpingsbanans sträckning (källa: Trafikverket).

²⁷ [Jönköpingsbanan - Trafikverket \(trafikverket.se\)](https://trafikverket.se)

2.3.4 Väg- och järnvägsterminaler

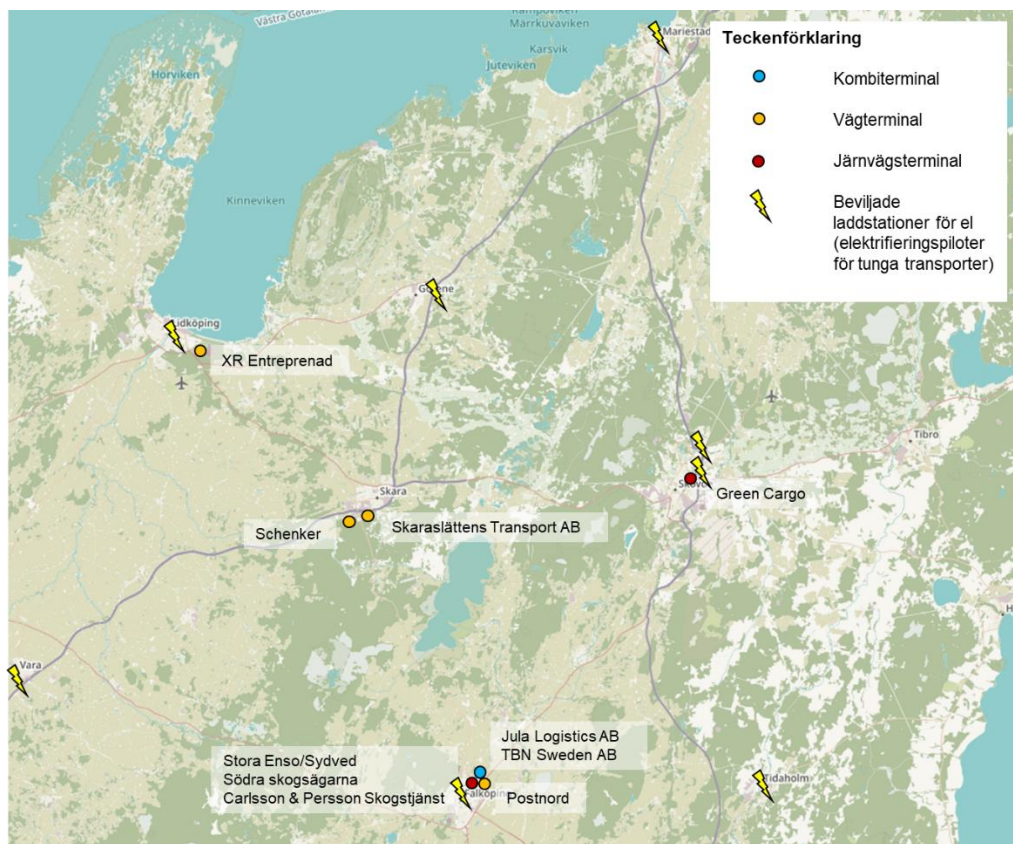
Terminaler omfattar ytor avsedda för att växla gods från ett fordon till ett annat. I Skaraborg finns många aktörer kopplat till sådan verksamhet, såsom åkerier och distributionscentraler.

Störst ansamling av terminaler finns i logistik- och transportklustret Skaraborg Logistic Center i Falköping, med totalt sex terminaler varav två kombiterminaler. Klustret är därmed en viktig nod ur ett logistiskt perspektiv. Kombiterminalen med torrhamn drivs av Jula Logistic AB och erbjuder möjlighet att transportera containergods via järnväg och har goda förbindelser med Göteborgs hamn²⁸. Järnvägsterminalerna i Skaraborg Logistic Center drar nytta av att vara koncentrerade till ett och samma område vilket gör att transporter och transportinfrastrukturinvesteringar kan göras effektivare. I Skaraborg Logistic Center kompletteras för närvarande anläggningen med spår och terminalyta för vagnslaster. Beträffande vagnslasttrafik är rangerbangårdarna i främst Hallsberg, men även Sävenäs (Göteborg), viktiga försörjningspunkter för vagnslasttrafik till och från Skaraborg.

I Skövde finns ytterligare en järnvägsterminal som i huvudsak hanterar konventionella vagnslaster (till skillnad från sammanhållna kombipendlar till kombiterminalen i Falköping) av främst returpapp för vidare transport till norrländska bruk. Järnvägsterminalen läge längs Västra stambanan utgör goda förutsättningar för godstransporter i alla väderstreck.

Det finns tre framträdande vägterminaler i Skaraborg, två belägna i Skara, och en i Lidköping. Samtliga terminaler är belägna intill funktionellt prioriterad väg. Vidare finns ett flertal mindre vägterminaler/åkerier som ej tagits med i denna kartläggning.

Samtliga identifierade större terminaler inom Skaraborg redovisas i Figur 13, tillsammans med ett flertal nya laddstationer för tung trafik (el) som planeras vara utbyggda till hösten 2023, och vara i drift i minst fem år, inom Energimyndighetens satsning på regionala elektrifieringspiloter för tunga transporter. Logistikklustret i Falköping beskrivs mer ingående i följande stycke.



Figur 13. Större eller framträdande terminaler uppdelade på kombiterminaler, vägterminaler och järnvägsterminaler samt beviljade laddstationer för el (elektrifieringspiloter för tunga transporter)²⁹ (Karta: OpenStreetMap, bearbetningar WSP)

²⁸ [Dryport - TBN Sweden \(tbnsweden.se\)](https://www.tbnsweden.se/)

²⁹ [Beviljade projekt inom Regionala Elektrifieringspiloter \(energimyndigheten.se\)](https://www.energimyndigheten.se/)

Skarborg Logistic Center

Skarborg Logistic Center i Falköping är ett samarbete mellan privata och offentliga aktörer och är ett starkt kluster kring logistik och transporter, med fokus på moderna logistiklösningar och lång järnvägshistorik. Skarborg Logistic Center har goda järnvägsförbindelser till både Västra och Södra stambanan samt direktanslutning till Göteborgs hamn³⁰. Att industri- och logistikverksamheter med stora transportbehov koncentreras skapar synergier som möjliggör effektiva och hållbara transporter via både väg- och järnväg. I Skarborg Logistic Center finns sex terminaler; en lager och crossdockingterminal, två virkesterminaler, en flisterminal samt två kombiterminaler varav en är en torrhamn³¹. Terminalerna är spåranslutna till en signalerad överlämningsbangård som har en kapacitet på 630 meter. Hela området omfattas av cirka 6 km spår.

Verksamheter och aktörer som är verksamma inom Skarborg Logistic Center redovisas i Figur 14.



Figur 14. Aktörer och verksamheter Skarborg Logistic Center³².

Jula Logistics är en framträdande aktör inom logistik i Skarborg och det företag som enskilt investerat mest i Skarborg Logistic Center. Terminalen Dryport Skarborg är beläget i Majarp i Falköping och omfattar över 305 000 kvm mark³³. Torrhamnen är en kombiterminal för omlastning som är elektrifierad, fjärrstyrd och signalreglerad med direkt koppling till Göteborgs hamn. Jula Logistics har idag fyra järnvägsspår som alla är 622 meter långa vilket ger plats för 22 godsvagnar. Lagrings- och hanteringsyta är 45 000 kvm.

Dryport Skarborg erbjuder möjlighet att transportera in och ut gods via järnväg, huvudsakligen till och från Göteborgs hamn. Lossning och lassning av containrar sker under tak. Det finns även en terminalhall och varmlager med möjlighet att lagra gods. Mellan Falköping och Göteborg går det, sedan år 2013³⁴, en containerpendel varje dag, med cirka 6–9 avgångar per vecka³⁵, som årligen hanterar cirka 60 000 TEU/år³⁶.

³⁰ [Skarborg Logistic Center - Business Region Skarborg \(businessregionskaraborg.se\)](https://businessregionskaraborg.se)

³¹ [Skarborg Logistic Center - Business Region Skarborg \(businessregionskaraborg.se\)](https://businessregionskaraborg.se)

³² [Skarborg Logistic Center - Business Region Skarborg \(businessregionskaraborg.se\)](https://businessregionskaraborg.se)

³³ [Logistiklösningar - Jula Logistics \(julalogistics.se\)](https://julalogistics.se)

³⁴ Underlag Falköping

³⁵ Intervju Jula

³⁶ [Skarborg Logistic Center - Business Region Skarborg \(businessregionskaraborg.se\)](https://businessregionskaraborg.se)

Containerpendeln ingår i en integrerad inbound-lösning där terminalen fungerar och nyttjas som torrhamn, mellanlagring till tomdepåer, containers, längre fordon och tullager³⁷.

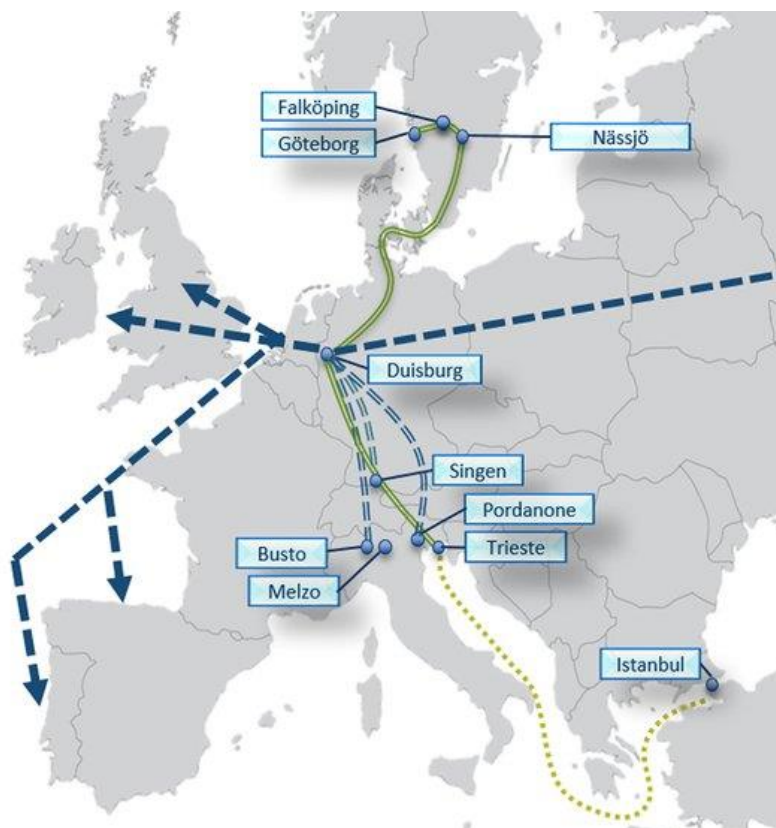
Sammantaget avgår och angör 20–40 tåg per vecka terminalerna inom Skaraborg Logistic Center och 6–8 tåg per dag, där totalt hanterat tonnage ligger på cirka 1 500 000 ton/år. Hur Järnvägstrafiken fördelar sig på olika typer av tåg gällande antal avgångar och godsvolym redovisas i Tabell 7.

Det avgår ett tåg i veckan till Italien som tidigare utgick från Mariesjöterminalen i Skövde men numer avgår från Falköping till följd av att Mariesjöterminalen ska avvecklas.

Tabell 7. Järnvägstrafik som angör och avgår från terminaler inom Skaraborg Logistic Center³⁸.

	Container	Trailer (Duisburg)	RealRail (Luleå)	Koks (Italien)	Vagnslast	Virke – Södra Skogsägarna	Virke – Stora Enso/Sydved
Tågtrafik (per vecka)	6–9 tåg/vecka	5–6 tåg/vecka	5 tåg/vecka	2 tåg/vecka	5 tåg/vecka	4–5 tåg/vecka	2–3 tåg/vecka
Godsvolym (per år)	Ca 50–60 000 TEU/år	Ca 100 000 ton/år	Ca 200 000 ton/år	Ca 20 000 ton/år	Ca 200 000 ton/år	Ca 300 000 m ³	Ca 130 000 m ³

Tågtransporter går mellan Falköping och Duisburg, Tyskland, genom Europapendeln som är en intermodal lösning som förbinder Sverige med Europa³⁹, se Figur 15. Europapendeln körs av Samskip och avgår 5–6 gånger per vecka och använder sig av crossdockinganläggningar⁴⁰. Denna relation trafikeras av ett halvtåg som kombineras med ett halvtåg från Nässjö via Jönköpingsbanan.



Figur 15. Europapendeln⁴¹.

³⁷ Underlag Falköping

³⁸ Underlag Falköping/Jula

³⁹ [Logistiklösningar - Jula Logistics \(julalogistics.se\)](http://Logistiklösningar - Jula Logistics (julalogistics.se))

⁴⁰ Intervju med representanter från Jula Logistics

⁴¹ [Logistiklösningar - Jula Logistics \(julalogistics.se\)](http://Logistiklösningar - Jula Logistics (julalogistics.se))

Det finns flera planer för Skaraborg Logistic Centers fortsatta expansion. Hösten år 2023 planeras en ny överlämningsbangård att tas i drift vilket innebär att terminaler kommer att kunna hantera fler och längre tåg⁴². Det kommer byggas totalt tre spår som alla kan hantera 750 meter långa tågset; ett in- och utfartsspår, ett omlastningsspår och ett förbigångsspår på utsidan av överlämningsbangården för att öka kapaciteten⁴³. Godsvolymerna till Göteborgs hamn väntas dubblas. Utbyggnaden är en investering på 97 miljoner kronor som bland annat finansieras med stöd från Klimatklivet och regionen.

Terminalerna i Falköping klassas idag som riksintresse och omlastningspunkten har även militär betydelse⁴⁴. Nyligen har ett förbigångsspår på Västra stambanan byggts av Trafikverket för att avlasta sträckan vid Falköping. Vidare planeras för en ny nordlig anslutning till det statliga spåret mot Skövde och vidare norrut⁴⁵. Finansieringen av denna nya anslutning är en statlig investering som regleras i avtal mellan Falköping kommun och Trafikverket. Utbyggnaden ska vara klar år 2025.

Jula bygger just nu en ny terminal med lagerlokal i Falköping på en 85 000 kvm stor yta och ny spåranslutning⁴⁶ som kommer att hantera exportvolymerna och planeras stå klar år 2024⁴⁷. Vidare planeras för snabbbladdstationer för tunga fordon med plats för sex fordon. Jula har köpt in två ellastbilar för transporter mellan Skara och Falköping. Jula håller i även på att utveckla tjänster inom tredjepartslogistik. Samtidigt tas ett planprogram fram som omfattar cirka 110 hektar mark intill Skaraborg Logistic center för att möjliggöra utbyggnad av Majarp och möjliggöra för nya etableringar i området⁴⁸.

2.3.5 Hamnar

I Skaraborg finns Lidköpings hamn, Otterbäckens hamn och Hönsäter hamn som alla är belägna vid Vänern, se Figur 16. Dessa hamnar hanterar uteslutande bulk gods. Vänersjöfart är betydande för det regionala näringslivet⁴⁹ och viktigt för mellansvensk industri och handel tack vare det centrala läget⁵⁰. Från Vänern finns förbindelser med Nordsjön vilket möjliggör sjötransporter till destinationer världen över. I dagsläget trafikeras Vänern av cirka 700 lastfartyg om året som transporterar cirka två miljoner ton gods.

Lidköping och Otterbäcken ingår i det kommunalägda bolaget Vänerhamn AB (tillsammans med Karlstad, Kristinehamn och Vänersborg).

⁴² [Skaraborg Logistic Center - Business Region Skaraborg \(businessregionskaraborg.se\)](https://businessregionskaraborg.se)

⁴³ Intervju med representanter från Jula Logistics

⁴⁴ Underlag Falköping

⁴⁵ Intervju med representanter från Jula Logistics

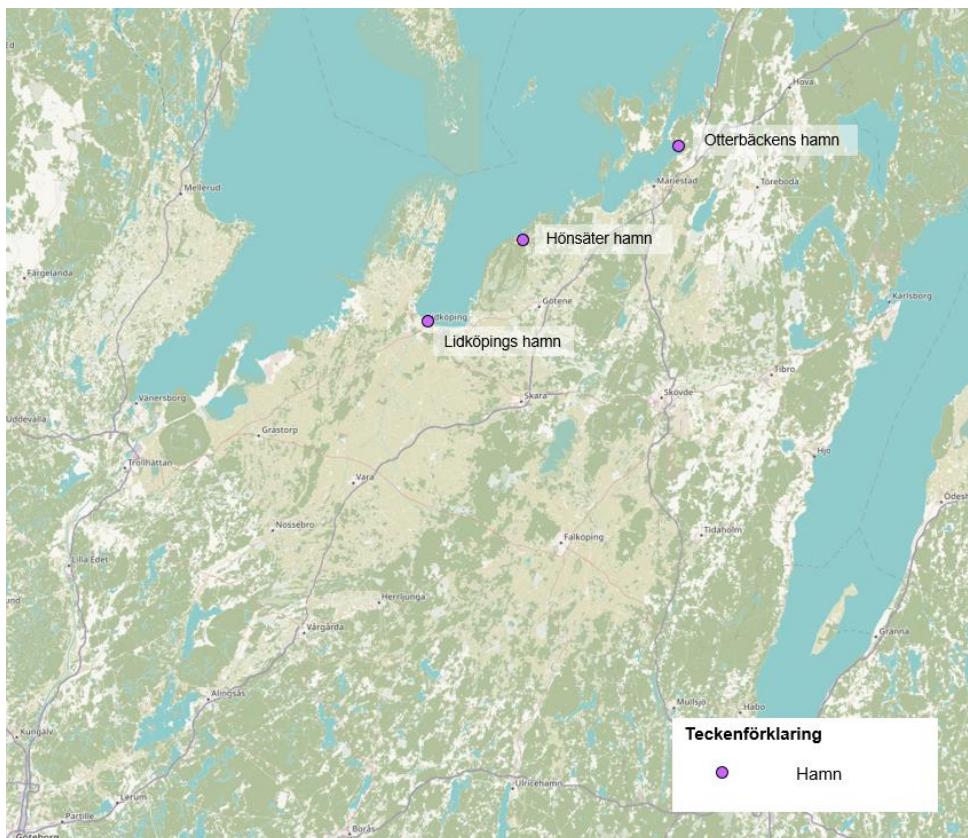
⁴⁶ Underlag Falköping

⁴⁷ Intervju med representanter från Jula Logistics

⁴⁸ Underlag Falköping

⁴⁹ [Om Vänerhamn - Vänerhamn \(vanerhamn.se\)](https://vanerhamn.se)

⁵⁰ [Vänerhamn \(vanerhamn.se\)](https://vanerhamn.se)



Figur 16. Hamnar i Skaraborg (Karta: OpenStreetMap, bearbetningar WSP).

Otterbäckens hamn

Otterbäckens är en naturlig djuphamn i Väneren med 7 000 kvm hamnmagasin. Vid hamnen finns utrymme för 100 000 kvm lageryta utomhus och finns två mobila kranar⁵¹. Hamnen hanterar huvudsakligen bulk gods och erbjuder stuveri, spedition och klarering. Exempel på bulk gods är malm, slig, sten, metaller, kemikalier, salt och biomaterial⁵². År 2022 hanterades cirka 400 000 ton gods, vilket är rekordvolym för Otterbäckens hamn⁵³. Transporter till och från Otterbäckens hamn behöver trafikera väg 26.

Lidköpings hamn

Lidköpings hamn har ett hamnmagasin om 8 000 kvm⁵⁴. Vid hamnen finns utrymme för 27 000 lageryta utomhus samt finns tre spårbundna och två mobila kranar. Hamnen hanterar i huvudsak jordbruksprodukter och fasta bränslen och erbjuder stuveri, spedition och klarering. Transporter till och från hamnen behöver passera Lidköping centrum via väg 44 eller Kinnekullebanan.

Hönsäter hamn

Mellan Lidköpings- och Otterbäckens hamn finns även Hönsäter hamn, en mindre hamn med mycket begränsad trafik, som inte ingår i Vänerhamn AB.

Vid Hönsäter hamn är vattendjupet fyra meter. Hamnen hanterar huvudsakligen bulk gods, främst foder. Hönsäter hamn nås från anslutande vägar till E20 som ej är funktionellt prioriterade, med bärighetsklass BK1, bortsett från den närmaste sträckan som har bärighetsklass BK2.

⁵¹ [Otterbäckens - Vänerhamn \(vanerhamn.se\)](https://vanerhamn.se)

⁵² [Godsslag - Vänerhamn \(vanerhamn.se\)](https://vanerhamn.se)

⁵³ [Nyheter och media - Vänerhamn \(vanerhamn.se\)](https://vanerhamn.se)

⁵⁴ [Lidköping - Vänerhamn \(vanerhamn.se\)](https://vanerhamn.se)

2.4 PLANERADE ETABLERINGAR

Skaraborg är ett stort logistikområde där det pågår näringslivsförändringar och större nyetableringar av strategisk betydelse. Två större etableringar i Mariestad är beslutade vilka beskrivs i stycke nedan. Utöver dessa har det även pågått en dialog och studier kring ytterligare etableringar som ej är beslutade, exempelvis vid Skövde Locketorp där större yta för ny etablering finns utpekad.

Utöver dessa två nya etableringar pågår även planerad utbyggnad av terminalområdet i Falköping, med ett planprogram på cirka 110 hektar.

Batterifabrik Volvokoncernen, Mariestad

En ny batterifabrik ska anläggas i Mariestad⁵⁵ i den östra delen av Mariestads tätort intill E20 och väg 202, Korstorp. Anläggningsytan består av cirka 1,3 km² stor yta. Verksamheten ska ha en storskalig serieproduktion av battericeller som ska användas till produktion av elektriska tunga lastbilar och maskiner⁵⁶. Battericellen utgör ett tunt rätblock på cirka 10 x 20 cm, och används dels till Volvos produktion i Sverige, dels för export på europapall. Material som behövs för produktionen är vätska och pulver samt aluminium och koppar⁵⁷. Byggstart planeras till år 2024 och förväntad produktionsstart år 2028 och därefter är planen att gradvis öka sin kapacitet fram till år 2030 då den förväntas nå storskalig produktion⁵⁸.

Att lokalisera batterifabriken i Mariestad var ett strategiskt val på grund av närhet till Volvokoncernens motorfabrik i Skövde och verksamhet i Vara samt befintlig industri och logistikinfrastruktur i Skaraborg. Närhet till Volvokoncernens huvudkontor samt forsknings- och utvecklingscenter i Göteborg spelade också in i valet av lokalisering. Även tillgång till kompetens som finns i området var en viktig faktor eftersom etableringen kommer att skapa några tusen nya direkta arbetstillfällen men kommer också medföra ett stort inpendlingsbehov. Till det tillkommer även indirekta arbetstillfällen. Vidare var närheten till vatten viktig tillgång för processvatten till kylning men också för möjlighet till transporter via sjö⁵⁹.

Etableringen kommer innebära ett stort behov av transporter till/från Göteborgs hamn. Inleveranser förväntas vara i storleksordningen 300 transporter per dag och består av bulk, främst från Asien⁶⁰. Utleveranser förväntas utgöras av cirka 50 lastbilar per dag vilket innebär möjlighet för externa samarbeten för att minska risken för tomkörningar.

Volvo har som mål att vara Net-zero år 2040 vilket innefattar hela leveranskedjan och inom alla verksamheter, vilket innefattar Batterifabriken i Mariestad såväl som Volvo-verksamheterna i Skövde och Vara⁶¹. Detta innebär att det pågår ett arbete att se över hanteringen av transporter, vilket bland annat kräver externa samarbeten för att uppnå en hög fyllnadsgrad samt elektrifierade transporter. Just nu samarbetar Volvo bland annat med XR Logistik vad gäller elektriska lastbilar mellan Skövde och Göteborg. Dessa transporter utgörs av lastbil på 40 ton med en räckvidd på 30–40 mil vilket räcker för transport, tur och retur Skövde-Göteborg. Laddstationer för snabbbladning finns i både Skövde och Göteborg.

XR Sandbäcken AB, Mariestad

Logistikföretaget XR Sandbäcken AB har köpt 180 000 kvm mark av Mariestads kommun i området Sund intill E20⁶². XR Sandbäcken tillhör koncernen XR Logistik AB och är ett nystartat dotterbolag. XR Logistik är en stor aktör inom lagerlogistik i Skaraborg och erbjuder tjänster inom lager- och tredjepartslogistik för industri och handel⁶³. Genom etableringen är målet för XR Logistik AB att utöka sin verksamhet genom en ny logistikpark där de flesta av deras partners finns i Skaraborg⁶⁴.

⁵⁵ [Volvokoncernen satsar på batterifabrik i Mariestad - Mariestads kommun \(mariestad.se\)](https://www.mariestad.se/nyheter/2023/10/18/volvokoncernen-satsar-pa-batterifabrik-i-mariestad)

⁵⁶ [Volvokoncernen påbörjar processen att etablera batterifabrik i Sverige - Volvo \(volvo.se\)](https://www.volvo.se/nyheter/2023/10/18/volvokoncernen-paborjar-processen-att-etablera-batterifabrik-i-sverige)

⁵⁷ Intervju med representanter från Volvo

⁵⁸ [Volvokoncernen påbörjar processen att etablera batterifabrik i Sverige - Volvo \(volvo.se\)](https://www.volvo.se/nyheter/2023/10/18/volvokoncernen-paborjar-processen-att-etablera-batterifabrik-i-sverige)

⁵⁹ Intervju med representanter från Volvo

⁶⁰ Intervju med representanter från Volvo

⁶¹ Intervju med representanter från Volvo

⁶² [Ny företagsetablering för ett växande Mariestad - Mariestads kommun \(mariestad.se\)](https://www.mariestad.se/nyheter/2023/10/18/ny-foretagsetablering-for-ett-vaxande-mariestad)

⁶³ [XR Logistik avser att förvärva industrimark i Mariestad - XR \(xr.nu\)](https://www.xr.se/nyheter/2023/10/18/xr-logistik-avser-att-forvarva-industrimark-i-mariestad)

⁶⁴ [Ny företagsetablering för ett växande Mariestad - Mariestads kommun \(mariestad.se\)](https://www.mariestad.se/nyheter/2023/10/18/ny-foretagsetablering-for-ett-vaxande-mariestad)

Etableringen kommer att ske etappvis där byggnationen påbörjas under hösten 2022 och verksamheten förväntas kunna dra i gång under år 2023 men fortsatta expandera under kommande 4–5 års tid. Etableringen kommer att skapa flera arbetstillfällen men även ökat transportbehov.

Förändrade transportflöden

Båda etableringsprojekten i Mariestad är belägna längs E20. E20 utgör goda förbindelser till Göteborg och Göteborgs hamn i väst och Mälardalen och Södertälje i öst. Etableringarna i Mariestad är två transportintensiva verksamheter och kommer innebära ökade trafikflöden längs E20. I nuläget finns planer på att göra om E20 till mötesfriväg vid Mariestad och Skara vilket innebär att E20 kommer ha större kapacitet att möta tillkommande trafik. I dagsläget utgörs trafikflödet längst sträckan E20 mellan Götene och Mariestad av stor del tung trafik, över 1 600 fordon per dygn, vilket är den sträckan med högst trafikflöde av tung trafik i hela Skaraborg.

En del transporter som alstras från etableringarna i Mariestad kan gå till/från Falköping via tågpendeln till kombiterminalen förutsatt avtal mellan Jula och Volvo. Det är även teoretiskt möjligt att en del bulkgoods kommer att transporteras via sjöfart och Otterbäckens hamn som ligger närmast Mariestad via Göta älv. Förutsättningar för elektrifierade båtar är låg i dagsläget vilket är en brist ur hållbarhetssynpunkt. Däremot finns stor potential att nyttja sjöfart för inleveranser av bulkgoods eftersom nuvarande godsflöden består av bulk som transporteras ut från Skaraborg vilket innebär att högre fyllnadsgrader kan uppnås vilket är positivt ur ett hållbarhetsperspektiv.

Etableringarna kan även bidra till ökat trafikflöde längst väg 184 via Skara samt väg 26 och 46 via Skövde för gods som transporteras till/från Skaraborg Logistic Center i Falköping. I dagsläget utgörs båda dessa rutter av trafikflöde för tunga fordon en liknande storleksordning, omkring 400 – 800 fordon, medan totala trafikflödet för samtliga fordon är något större för ruten via Skövde. Väg 184 är en något snabbare rutt med hastighetsgräns mellan Mariestad och Skara på 100 km/h. Vidare kommer etablering av Volvos Batterifabrik innebära tillkommande transporter mellan Volvos olika koncerner i Skövde, Vara och Göteborg.

3 UTVECKLINGSPOTENTIAL OCH FRAMTIDA BEHOV

3.1 PROGNOSE OCH TRENDER

I detta avsnitt beskrivs trender och prognoser som berör näringsliv och logistik i stort med utgångspunkt i de trender och prognoser som beskrivs i Västra Götalands godstransportstrategi från 2016. Beskrivningar har aktualiserats och kompletterats med resonemang om pågående förändringar sedan 2016. Vidare redogörs för vad dessa nationella trender innebär för Skaraborg.

3.1.1 Prognoser

Västra Götalandsregionens Godstransportstrategi prognostiserade att godsmängder inom samtliga transportslag kommer att öka fram till år 2040⁶⁵. Bland annat till följd av att handel med utlandet kommer att öka, framför allt import men även export. Vidare förutspåddes att handel med utlandet fortsatt huvudsakligen kommer ske med Europa även om utbyte med Östern och Mellanöstern ser ut att bli vanligare. Hamnar kommer enligt prognosen ha en fortsatt viktig position vid utrikeshandel, där Göteborgs hamn förväntas förbli en central nod inom Västra Götalandsregionen. Varugrupper inom containersegmentet bedömdes att öka framöver gynnat av utbyggd järnväg i anslutning till hamnområdet. Samtidigt sågs lastbilen förbli ett konkurrenskraftigt färdmedel vilken kommer se en kraftig volymutveckling för att kunna hantera mer gods med längre och tyngre transporter. Ökade godsmängder ger även ökat behov av logistikytor i strategiska tillväxtområden. Däremot kommer troligen befintliga stråk och noder inom Västra Götalandsregionen och Skaraborg att bestå.

Sedan Godstransportstrategin för Västra Götalandsregionen publicerades år 2016 har det hänt en hel del som påverkar tidigare prognoser. Bland annat har en pandemi ägt rum, som förändrat människors beteendemönster, samt ett krig utbrutit i Europa med en efterföljande energikris och stigande priser på el och drivmedel samt på råvaror som är viktiga för batteritillverkning. Detta påverkar kostnader för transporter. Det råder hög inflation där hushållens minskade disponibla inkomster påverkar konsumtionen och därmed import. I och med detta finns det behov av att se över prognoserna utifrån dagens förutsättningar. Trafikverket publicerade under hösten 2022 deras övergripande omvärldsanalyser för transportsystemet vilket beskriver prognoser på nationell nivå. Där anges att tidigare prognoser för ökade godstransportvolymerna fram till år 2040 kan bli lägre än tidigare förväntat. Detta då godstransportvolymerna, trots perioder av god tillväxt, knappt ökat under det senaste decenniet⁶⁶.

Enligt Trafikverkets ovan nämnda omvärldsbevakning beskrivs att färdmedelsfördelningen av godstransporter varit i princip oförändrad under en längre tid. Ur miljö- och hållbarhetssynpunkt finns incitament till att flytta över gods från väg till järnväg, däremot finns det utmaningar för att åstadkomma detta i praktiken. Kapacitetsutnyttjandet av befintliga järnvägar är idag högt vilket innebär att potentialen är låg för en substantiellt större överflyttning av godsflöden från väg till järnväg enligt Trafikverket. Vidare anges att mindre än 10 % av de godstransporter som idag genomförs på väg lämpar sig på järnväg. Godstransporter på väg ser ut att öka framöver till följd av ökad e-handel där lastbil kan vara det mest konkurrenskraftiga färdmedlet.

Lastbilstransporter står för den i särklass största andelen av godstransportarbetet, till och från Skaraborg, trots den positiva och stora tillväxten av kombitransporter via Skaraborgs logistikcenter. Under det senaste året har bränsleprisutvecklingen dock varit dramatisk, vilken har väsentligt större påverkan och genomslag på lastbilstransporter än på järnvägstransporter. Detta i kombination med ökat tåglinjeutbud och höjd frekvens vid Skaraborgs logistikcenter skulle kunna medföra en viss förskjutning av godstransportarbetet mot järnväg. Speciellt om detta kombineras med fysiska förbättringar av, till logistikcentret, anslutande vägar och ökad tillåtenhet för HCT-ekipage samt för förlängda ekipage upp till 34,5 meter för effektivare lastbilsforsling ut till de kringliggande orterna och industrierna.

⁶⁵ Västra Götalandsregionen (2016). *Godstransportstrategi för Västra Götaland*

⁶⁶ [Trafikverket \(2022\) *Trender i transportsystemet - Trafikverkets omvärldsanalys 2022*](#)

Således borde en viss överflyttning av gods till järnväg kunna ske under de kommande åren. Dock ska poängteras, att i Skaraborg finns – och kommer att etableras ytterligare – industriverksamheter med koppling till fordonsindustrin i Göteborgs- och Södertäljeområdet. Dessa verksamheter lever i hög grad med just-in-time-leveranser med snäva leveransfönster kombinerat med högvärdigt gods i många varianter, vilket relativt ofta diskvalificerar järnvägs- eller kombinerade transporter. Utifrån nuvarande industristruktur i Skaraborgsområdet och med tillskott av ett antal stora verksamheter med hög förädlingsgrad bedöms i stort transportmönstren bestå, men med en framtida ökad andel tyngre och/eller längre (74 ton/34,5 meter) kan möjligen transporttillväxten bli mindre än den allmänna godstillväxten. På Västra stambanan finns det planerade underhållsinsatser som kommer att sätta ned kapaciteten de kommande åren, bland annat kontaktledningsbyte på sträckan Göteborg-Alingsås-Falköping.

3.1.2 Trender

I Västra Götalandsregionens Godstransportstrategi har ett antal generella trender samt trender inom transportsektorn identifierats⁶⁷. Strategin är som tidigare nämnt från år 2016 och mycket har hänt sen dess vilket gör att nya trender har identifierats som kan vara intressanta ur ett logistiskt perspektiv. Nedan redogörs för trender som påverkar logistiknäringen nationellt samt övergripande beskrivning av dess betydelse för Skaraborg.

Globalisering och av-globalisering

I Västra Götalandsregionens Godstransportstrategi anges ökad globalisering som en viktig trend⁶⁸. Ökad globalisering leder till att världens ekonomier blir mer sammanlänkande vilket innebär att svensk ekonomi blir känsligare för vad som händer i världen, både vid uppgång och nedgång. Globalisering bidrar även till att information blir mer tillgänglig och får snabb spridning, vilket driver på teknikutveckling. Handel med utlandet sker främst genom hamnar som utgör en viktig nod för godsflöden. Produktionsanläggningars lokalisering påverkas således av tillgänglighet till hamnområden. För Skaraborg innebär det att kopplingen till Göteborgs hamn kommer vara en fortsatt viktig nod. Samtidigt medför globalisering även globala förädlingskedjor vilket medför komplexa transportkedjor.

Till denna trend finns en kontrarörelse av av-globalisering. Det har setts tendenser att vissa länder inför handelstullar för att skydda inhemska producenter från konkurrens från utlandet genom att göra importerade varor dyrare. Detta skulle kunna leda till att fler länder inför tullar och riskerar leda till handelskonflikter vilket framför allt påverkar konsumenterna som får betala dyrare priser för varor. Det har även setts tendenser att tillverkare av system och mer förädlade produkter sourcar komponenter i större utsträckning i Europa och närområdet än från, som tidigare, Asien. Detta är ett mönster som går att urskilja på nationell nivå men även i Skaraborg, i synnerhet inom fordonsindustrin. I allmänhet gör fler aktörer en översyn över sina leveranskedjor vilket kan ha flera bakomliggande orsaker, vilka beskrivs i nedan trender.

Urbanisering

Västra Götalandsregionen anger urbanisering som en viktig global trend, såväl i världen som i Sverige⁶⁹. Befolkning i större städer förväntas växa vilket medför ökade ytbehov för stadsutveckling. Även arbetsplatser koncentreras till de större städerna vilket medför ökade pendlingsbehov, framför allt till och från Göteborg. Ur ett logistiskt perspektiv innebär det fortsatt konkurrens om bankapacitet mellan person- och godstrafik. Detta påverkar exempelvis Västra stambanan genom Skaraborg, som är ett mycket viktigt stråk för både person- och godstrafik med högt kapacitetsutnyttjande idag (särskilt i högttrafik), vilket medför driftstörningar och förseningar. Vidare innebär det även konkurrens om markytor för logistik och bostadsbyggande när städer växer utåt. En större befolkning medför även ökad handel och konsumtion vilket även ger ökat behov av godstransporter som kör mindre sändningar med hög frekvens.

⁶⁷ Västra Götalandsregionen (2016). *Godstransportstrategi för Västra Götaland*

⁶⁸ Västra Götalandsregionen (2016). *Godstransportstrategi för Västra Götaland*

⁶⁹ Västra Götalandsregionen (2016). *Godstransportstrategi för Västra Götaland*

Till denna trend finns även en mottrend som delvis uppkommit som en effekt av pandemin. Under pandemin arbetade många inom tjänstesektorn hemifrån vilket lett till att strukturen för hur vi tidigare arbetat har ifrågasatts och möjligheten till att arbeta hemifrån har utökats. Detta i sin tur har gett effekt av viss utflytt från större orter där det finns andra högt prioriterade värden som lockar när restid till och från arbete har fått mindre betydelse, som exempelvis rekreation och billigare bostadspriser. Distansarbete är dock fortsatt inte alls möjligt för många yrkesgrupper⁷⁰. Denna trend är tydligare i större städer med stor tjänstesektor. År 2018 noterades Stockholms län för första gången på 15 år för ett negativt flyttnetto inrikes, en trend som fortsatt sedan dess. För Skaraborg har denna trend mindre inverkan eftersom Skaraborg utgörs till stor del av tillverkningsindustri. Däremot innebär denna trend att utvecklingsarbeten, för exempelvis batterifabriken i Mariestad, inte kräver fysisk närvaro och att viss del av utvecklingsarbetet kan ske på distans.

Att arbete kan utföras på annan ort möjliggörs även av digitalisering, vilket redogörs för nedan.

Digitalisering

En ytterligare viktig trend som lyfts i Västra Götalands Godstransportstrategi är digitalisering. Enligt strategin innebär digitalisering bland annat att konsumtion av tjänster ökar på bekostnad av fysiska produkter⁷¹. Det vill säga att konsumtion kan drivas utan behov av transporter vilket i sin tur innebär att ett lands BNP kan öka utan att mängden transporter vid import och export ökar. Vidare beskrivs i strategin att digitalisering innebär att en stor mängd data kan hanteras vilket möjliggör att transporter kan effektiviseras då olika aktörer i försörjningskedjan enklare kan sammanföras.

Digitalisering innefattar bland annat ökat användande av intelligenta transportsystem och tjänster (ITS). Sådana system och tjänster bidrar bland annat till mer energieffektiva transporter genom ruttoptimering och kolonnkörning för lastbilar eller just-in-time-anlöp för fartyg. Det kan även handla om delning av information vilket bidrar till att förare kan få uppdatering om trafiksituation eller förenkla samverkan mellan transportörer och transportköpare för att optimera matchning och öka fyllnadsgraden⁷². Ökat horisontellt samarbete mellan olika aktörer har potential att ge stora vinster men det finns en del praktiska och principiella hinder med att dela med sig av information om trafikflöden och varugods till konkurrenter⁷³.

Utveckling av Artificiell Intelligens (AI) kan i framtiden bidra till mer proaktiva leverantörskedjor i stället för reaktiva genom att förändringar i efterfrågan snabbare kan förutses⁷⁴. Däremot kan det ta tid innan ny teknik etableras brett och nuvarande teknik byts ut. Det finns även lagstiftning om personlig integritet som kan bromsa sådan utveckling⁷⁵. Digitalisering har även en baksida då det ställs höga krav på cybersäkerhet⁷⁶.

Elektrifiering

Elektrifiering av vägtransporter är en viktig del i arbetet med att minska koldioxidutsläppen från transportsektorn. En förutsättning för detta är att det finns utbyggd laddinfrastruktur med tillgänglig kapacitet. I dagsläget finns det bara ett fåtal publika laddställen för tung lastbil enligt Trafikverkets omvärldsanalys 2022⁷⁷. I nuläget pågår dock satsningen "Regionala elektrifieringspiloter för tunga transporter" som drivs av Energimyndigheten i syfte att påskynda elektrifieringen av godstransporter i Sverige. Fokus är att bygga upp en regional infrastruktur med strategiskt placerade publika ladd- och tankstationer för el och vätgas. En stor utbyggnad av nya laddstationer är planerad och ska färdigställas i september 2023, och vara i drift i minst fem år. Detta omfattar cirka 30 nya laddstationer för el i Västra Götalandsregionen varav åtta inom Skaraborg samt en vätgastankstation i Göteborg. Under perioden planeras även utvärdering och informationsinhämtning för vidare utveckling och kunskapsspridning.

⁷⁰ [Trafikverket \(2022\) *Trender i transportsystemet - Trafikverkets omvärldsanalys 2022*](#)

⁷¹ Västra Götalandsregionen (2016). *Godstransportstrategi för Västra Götaland*

⁷² [Trafikanalys \(2022\) *Godstransporter och konkurrenskraftens utveckling*](#)

⁷³ [Trafikverket \(2022\) *Trender i transportsystemet - Trafikverkets omvärldsanalys 2022*](#)

⁷⁴ [Trafikverket \(2022\) *Trender i transportsystemet - Trafikverkets omvärldsanalys 2022*](#)

⁷⁵ [Trafikverket \(2022\) *Trender i transportsystemet - Trafikverkets omvärldsanalys 2022*](#)

⁷⁶ [Trafikanalys \(2022\) *Godstransporter och konkurrenskraftens utveckling*](#)

⁷⁷ [Trafikverket \(2022\) *Trender i transportsystemet - Trafikverkets omvärldsanalys 2022*](#)

För lättare lastbilar har denna utveckling kommit längre, speciellt för distributionsfordon. Andel nyregistrerade eldrivna lastbilar under år 2021 var cirka 7 %. Förutsättningarna för denna omställning skiljer sig således mellan lätta och tunga lastbilar. Vidare skiljer sig förutsättningarna åt vad gäller sträckor som lastbilar trafikerar. Med hänsyn till tillgänglig teknik möjliggörs i nuläget endast kortare transportsträckor för lastbilar som drivs på el. Därmed har regionala lastbilstransporter större potential att ställa om än lastbilstransporter som är långväga och/eller tunga.

Skaraborg har goda förutsättningar för elektrifiering av vägtrafik eftersom det är flackt vilket är gynnsamt för bränsleförbrukning och dessutom har landskapet goda förhållanden för vindkraft som del i elförsörjningen. Många av godstransporterna på väg går kortare sträckor inom Västra Götalandsregionen vilket ger bra förutsättningar för forslings trafik mellan företag med produktutbyte i området samt till och från viktiga godsnoder. Därmed skulle det vara intressant att elektrifiera vissa sträckor för att förbättra förutsättningarna för omställning till fler godstransporter drivna på el, framför allt för transporter till och från Skaraborg Logistik Center. Elektrifiering av väg kan vara intressant och anpassat för bland annat dedikerade fordon som går i frekvent forslings trafik med enhetsberett gods från Logistikcentret till kringliggande orter och städer utefter några centrala vägstråk ut i olika riktningar från Falköping. Lämpligt skulle kunna vara fordon som har batterier men som elförsörjs på delar av sträckorna genom antingen kontaktledning i luften (som väster om Gävle) eller med el i vägbanan (som mellan Arlanda och Rosersberg).

I ett samarbete mellan XR-ägda Olssons Åkeri och Skövde Energi ska transporter mellan Volvos Skövdefabrik och XR Logistiks lager i Skövde elektrifieras⁷⁸. Denna satsning görs först lokalt under första halvåret 2023 och sedan till vagnfabriker i Europa. Ytterligare fyra publika laddstationer för tunga transporter ska även byggas i Götene, Tidaholm, Vårgårda och Vara med beviljat stöd från Energimyndigheten.

Rådande energikris och stigande priser på el påverkar dock kostnader för transporter och kan därmed påverka efterfrågan. Frågan om säkerställd elförsörjning har också fått höjd prioritet den senaste tiden.

Automation

Ökad automatisering kommer påverka logistikbranschen framöver enligt Trafikverket⁷⁹. Det pågår i dagsläget flera pilotprojekt med självkörande lastbilar. Det finns dock viss osäkerhet kring huruvida självkörande lastbilar och lastfartyg kommer att bli verklighet i komplexa vägmiljöer enligt Trafikverkets omvärldsvekning 2022⁸⁰. Däremot kommer fler automatiserade funktioner att introduceras, liknande de som redan introducerats som exempelvis körfältsassistans, automatisk bromsning och adaptiv farthållare vilka främst bidrar till att förbättra trafiksäkerhet. Det är inte bara transporter som håller på att automatiseras, även lagerhantering⁸¹. I större lager finns idag lagerrobotar som självgående kan hantera packa och lasta varuleveranser automatiskt och i samspel med människor. I takt med att lagerrobotar blir mer effektiva kommer fler moment inom lagerhantering kunna utföras av robotar.

Regelverk och lagar påverkar utrullningstakten av självkörande fordon. Bland annat i frågan om juridiskt ansvarig person för lasten. Dessutom kan automatiserade system manipuleras vilket gör att regelverk och lagstiftning kan behöva skärpas ytterligare enligt Trafikverkets omvärldsanalys 2022⁸². Å andra sidan finns det en utbredd arbetskraftbrist, speciellt förarbrist, inom transportsektorn som tilltagit under de senaste åren vilket är en drivkraft för fortsatt utveckling av automation. Vidare är förarlönen 30 % av transportkostnaden vilket inger incitament att utreda möjligheter att dra ner på transportkostnaden. Störst potential för självkörande transporter har rutter som är repetitiva mellan två punkter, i första hand inom ett slutet verksamhetsområde, i andra hand mellan exempelvis två Schenkerterminaler. Förare kommer således fortfarande att behövas men automation kan effektivisera arbetet samt skapa efterfrågan på mer utbildad arbetskraft för att hantera autonoma system.

⁷⁸ [Stor satsning på elektrifiering av tunga transporter i Västsverige – pressträff idag på ASSAR i Skövde - Skövde Energi \(skovdeenergi.se\)](#)

⁷⁹ [5 starka trender inom logistikbranschen - Postnord \(postnord.se\)](#)

⁸⁰ [Trafikverket \(2022\) *Trender i transportsystemet - Trafikverkets omvärldsanalys 2022*](#)

⁸¹ [5 starka trender inom logistikbranschen - Postnord \(postnord.se\)](#)

⁸² [Trafikverket \(2022\) *Trender i transportsystemet - Trafikverkets omvärldsanalys 2022*](#)

Hållbarhetsfokus och omställning

Krav på omställningstakten mot ett fossilfritt samhälle ökar med ett uttalat mål i Västra Götalandsregionens Klimatstrategi att västsvensk ekonomi ska minska sina utsläpp med 80 % till år 2030 jämfört med 1990 års nivåer⁸³. Samtidigt spås godstransporter med lastbil öka under samma period till följd av ökade godsmängder. Ökad mängd godstransporter bidrar till, förutom utsläpp, även buller, trängsel och barriäreffekter vilket är i konflikt med värden för en attraktiv stadsmiljö. Vidare kommer konsumenter i högre grad kräva hållbar e-handel vilket kan påverka transporter till att sträva mot låga koldioxidutsläpp⁸⁴. Därmed är elektrifierade transporter en marknadsföringsstrategi för att skapa konkurrensfördelar⁸⁵. Det finns en ambition att överflytta godstransporter från väg till järnväg och sjöfart vilket inte alltid är tillämpligt eftersom lastbilstransporter har större flexibilitet. Utsläpp är inte den enda faktorn som behöver hanteras för att sträva mot ökad hållbarhet. Att säkerhetsställa energieffektivitet genom hela leveranskedjan kommer vara viktigt, där transport är en del. Det ställs därför högre krav på miljö och arbetsvillkor vilket bland annat omfattar var produktionen förläggs enligt Trafikverkets omvärldsbevakning 2022⁸⁶.

Skaraborg är bland annat ett lantbruksområde med flera industrier som sysslar med livsmedelsproduktion, exempelvis Lantmännen i Lidköping och Dafgård's fabriker i Källby. Hållbarhets och miljöfrågor bör vara av särskilt intresse för verksamheter inom livsmedelsproduktion, dels för att säkerhetsställa produktionsbetingelser och framtidssäkra dessa, dels efterfrågas hållbart producerade produkter i högre utsträckning av deras marknad. Därför är det mycket viktigt att aktivt arbeta med hållbarhet genom hela leveranskedjan för dessa verksamheter. Detta gäller även för andra branscher där konsumenter ställer höga krav på hållbart producerade produkter, men ändå bedöms livsmedelsindustrin sticka ut i detta avseende.

Hållbarhet omfattar även cirkularitet, där allt större fokus ligger på cirkulära flöden, vilket också är gynnsamt ur ett infrastrukturperspektiv. Detta kan få betydelse för industriell klusterbildning och även utgöra en viktig faktor vid lokalisering av nya näringslivetableringar.

Resilienta leveranskedjor

Leveranskedjor är idag ofta komplexa och det finns risk att de rubbas av oväntade händelser. Det är därmed viktigt att minimera denna risk samt bibehålla en robust leveranskedja. Oväntade händelser kan exempelvis vara cyberattacker, naturkatastrofer, pandemier, tillverkningsstopp, krig, transporthandel eller andra oväntade förändringar som kan påverka leveranskedjan. Under många år har det varit vanligt att förlägga delar av produktionen i lågkostnadsländer, i exempelvis Asien⁸⁷. Under senare tid finns det flera exempel på att företag väljer att förlägga produktion närmare den plats där slutprodukterna säljs för att öka tillförlitlighet och robusthet samt kontroll, speciellt för den mest kritiska produktionen. De besparingar som görs genom att förlägga produktion i lågkostnadsländer blir mindre i takt med att löneökningen är stor samtidigt som automatiseringar minskar behovet av mänsklig arbetskraft. En ytterligare drivkraft för att förlägga produktionen närmare slutprodukterna är att produktionen i större utsträckning kundpassas och att det finns krav på snabba leveranser vilket inte passar med massproduktion och långväga transporter. Förutom omlokalisering av produktion kan resilienta leveranskedjor handla om diversifiering av leverantörer för att sprida ut risken. Inte minst under år 2021 blev sårbarheten i leveranskedjor tydlig när det till följd av pandemin uppstod brist av halvledare, vilket produceras av ett fåtal aktörer. Av brist på olika komponenter drabbades aktörer med små lager hårdast, så kallade just-in-time-leveranser. Därmed finns en ökad medvetenhet om att minska sårbarhet genom större lager än vad just-in-time-leveranser medger. Vidare handlar resilienta leveranskedjor även om att inte vara monoberoende, det vill säga en digital tjänst eller produkt som saknar konkurrerande alternativ.

⁸³ Västra Götalandsregionen (2016). *Godstransportstrategi för Västra Götaland*

⁸⁴ [5 starka trender inom logistikbranschen - Postnord \(postnord.se\)](#)

⁸⁵ [Trafikverket \(2022\) *Trender i transportsystemet - Trafikverkets omvärldsanalys 2022*](#)

⁸⁶ [Trafikverket \(2022\) *Trender i transportsystemet - Trafikverkets omvärldsanalys 2022*](#)

⁸⁷ [Trafikverket \(2022\) *Trender i transportsystemet - Trafikverkets omvärldsanalys 2022*](#)

För Skaraborg, liksom i övriga landet, kan denna trend innebära att i leveranskedjan ha en backupleverantör för tjänster och komponenter och att inte förlägga all produktion i exempelvis Asien. Det kan även handla om att minska beroende av enskilda länder, såsom Kina, för att minska risken för störda leveranskedjor. I Skaraborg kan detta vara mer aktuellt för fordonsrelaterad industri och ökad lokal/regional sourcing eventuellt bli mer förekommande. Det skulle kunna innebära något minskad långväga import i containers och trailers och en eventuell ökning av lastbilstrafiken i området.

E-handel och externhandelsområden

E-handeln har växt under många år men corona-pandemin som bröt under år 2020 har skyndat på denna utveckling ytterligare⁸⁸. Många konsumenter förändrade sina köpvanor till att beställa varor på nätet för att undvika smittorisk i fysisk butik. Många leveranser sker på begäran från var, när och hur varan ska levereras vilket dels medfört att nya leveranssätt har utvecklats, exempelvis leveransboxar, dels innebär det svårigheter i att tillhandhålla effektiva transporter. Transporter till e-handel är oftast komplexa och består av flera omlastningar i olika lager. Vidare har förväntningarna på flexibla, billiga och snabba leveranser ökat vilket utgör ett hot mot effektiva och hållbara transporter. Exempelvis har transporter på helger och kvällar ökat samt att fler stopp förekommer per utkörningsrunda. Att e-handel ökar har även bidragit till ökat behov av större och fler lagerlokaler som är automatiserade.

Centrum och gallerior får svårt att konkurrera med e-handel och externhandelsområden vilket kommer att tvinga många butiker att stänga vilket i viss mån bidrar till att städernas attraktionskraft minskar⁸⁹. För transporter innebär e-handeln förändrade transportmönster. Till fysiska butiker levereras varor med sammanhållna transporter och sedan vidare av kunderna själva med kapillära transporter. För e-handel transporteras varor till ett lager och därifrån utgår kapillära transporter direkt till kunderna. Enligt Trafikverket finns potential att ökad e-handel bidrar till minskade trafikvolym och lägre energianvändning om effektiva godstransporter ersätter inköpsresor med bil⁹⁰.

Trenden med ökad externhandel är företrädesvis gällande för större städer med en kritisk population inom ett omland runt externhandelsområdet. Det kanske tydligaste exemplet på detta i Skaraborg är framväxten av ett externhandelsområde utanför Skövde. Med hänsyn till de relativt korta avstånden i Skaraborg, som gör att Skövdeområdet kan betjäna många från kringliggande orter, kombinerat med att städerna i området är medelstora – och därmed saknar kritiskt befolkningsunderlag själva – gör, att denna utveckling förmodligen inte blir så tydlig framöver i Skaraborg som i andra storstadsnära områden i landet. Däremot bedöms e-handelsutvecklingen vara stark i området då en väsentlig del av befolkningen bor i glesare områden utanför städerna och då har ett avstånd till handelsutbudet som gör e-handelsleveranser till hemmet mycket attraktiva.

Mindre sändningar med hög frekvens

Enligt Västra Götalands Godstransportstrategi prioriteras yta för förädling och försäljning till centrala lägen inom produktion och detaljhandel för att vara attraktiv för både anställda och kunder medan lagerytor är mer ytkrävande men mindre resurskrävande och därför centraliseras och lokaliseras mer avlägset. Enligt strategin medför detta ökade transporter med lastbil med mindre sändningsstorlekar och högre frekvens för att kunna distribuera regionalt och inom tätorter dit detaljhandel och produktion i regel är lokaliserat.

Denna trend är inte lika tydlig i Skaraborg eftersom många av industrierna i Skaraborg inte befinner sig högst upp i förädlingskedjan och därmed utgör inte högförädlad gods merparten av godsmängden i området. I Skaraborg utgör bulk en stor del av godset vilket har lägre förädlingsvärde och därmed blir hög fyllnadsgrad viktigt eftersom transportkostnaden blir en stor del av produktkostnaden. Vidare ska det mest förädlade godset som produceras i Skaraborg, exempelvis möbler samt komponenter och system, i många fall transporteras längre sträckor vilket inger incitament att ha en hög fyllnadsgrad.

⁸⁸ [E-handels effekter på transportsystemet - Trafikanalys \(trafa.se\)](https://trafa.se)

⁸⁹ [Trafikverket \(2022\) *Trender i transportsystemet - Trafikverkets omvärldsanalys 2022*](#)

⁹⁰ [Trafikverket \(2022\) *Trender i transportsystemet - Trafikverkets omvärldsanalys 2022*](#)

Konkurrens mellan person- och godstransporter

Att bygga järnvägar innebär i regel långa processer och kostsam byggnation, och är därmed en investering som behöver vara väl genomtänkt för att bidra till ett effektivt nyttjande⁹¹. I dagsläget råder det hög efterfrågan på järnväg i anslutning till Göteborg vilket utgörs av både person- och godstransporter, särskilt in mot Göteborg. Bankapaciteten är således begränsad samtidigt som det finns politiska ambitioner om att öka både antal personresor och godstransporter på järnväg vilket drivs på av ökat fokus på hållbarhet. För att förbättra lönsamheten och tillförlitligheten för gods på järnväg kan det vara bättre att satsa på det gods som är mest lämpat för järnväg såsom malm, massa och stål i stället för att försöka överflytta så mycket gods som möjligt till ett system med överbelastad kapacitet enligt Trafikverkets omvärldsanalys 2022.

Både Västra stambanan och Jönköpingsbanan har högt tryck av både person- och godstrafik. Detta medför osäkra leveranstider och att godstransporter på järnväg i många fall väljs bort. Denna konkurrens mellan person- och godstransporter är tydlig för järnvägstransporter men inte lika tydlig för vägtransporter i Skaraborg (även om det kan förekomma trängsel på större vägar under rusningstid).

Ökat fokus på skalekonomi

Inom samtliga transportslag eftersträvas ökade godsmängder per transport för att uppnå effektivisering av transportkostnader och transporttider. Det innebär enligt strategin en trend där tyngre fordon blir allt vanligare vilket i sin tur sätter press på kapaciteten på infrastrukturen. För sjöfart innebär det att större fartyg blir allt vanligare vilket bidrar till att de större hamnarna får en allt viktigare roll medan mindre hamnar inte har tillräcklig kapacitet att hänga med i denna utveckling. För lastbilstransporter innebär det längre och/eller tyngre fordon, så kallade High Capacity Transport (HCT), vilket förutsätter att det finns noder och stråk som har kapacitet samt att det finns stöd för detta i regelverk. I nuläget utreds vad ett sådant ändrat regelverk för utpekade delar av det svenska vägnätet skulle få för effekter⁹². En ny lag som tillåter 34-meterstransporter på väg är under framtagande och förväntas finnas på plats i augusti 2023 (med kompletteringar till år 2024). Därefter behöver trafikföreskrifter göras för vilka vägar som detta ska gälla. Kommunerna i Skaraborg arbetar i nuläget med att kartlägga viktiga målpunkter för tunga transporter.

I Skaraborg finns flera godstyper och transportrelationer som lämpar sig för HCT i hög utsträckning. Därför skulle det vara intressant att studera och främja ökade möjligheter för HCT i Skaraborg, inte minst med avseende på totalvikt rörande transporter för skogsbruk och i anslutning till timmerterminalerna i Skaraborg Logistic Center. Även utökad containerforsling till fler kringliggande avsändare och/eller mottagare av containeriserat gods med längre fordonståg via fler vägstråk runt Skaraborgs Logistic Center, skulle stärka intermodal transportkedja kostnadsmässigt kontra lastbilstransporter hela vägen.

Drönare och andra mikroleveranser

En växande trend är leveranser med drönare eller andra mikrofordon. Fördelarna med att använda drönare vid paketleveranser är dels att det är snabbt, dels har det låg klimatpåverkan⁹³. I dagsläget finns potential att använda drönare för hemleverans av paket inom e-handeln. Särskilt god potential har drönarleveranser på otillgängliga platser i landsbygd eller till öar där det kan vara mer effektivt att sända ut en drönare än en lastbil, speciellt vid mer akuta leveranser med exempelvis läkemedel. Det pågår i nuläget ett antal pilotprojekt med drönarleveranser men än så länge har drönare endast kapacitet att leverera ett paket åt gången. Däremot går teknikutvecklingen snabbt framåt och i nuläget pågår utveckling med att möjliggöra större volymer. Vidare finns ett antal utmaningar med att använda drönare inom logistik avseende säkerhet och risk för spioneri. För att drönarleveranser ska vara ett möjligt logistikkoncept i framtiden behöver nuvarande regelverk också ses över.

Skaraborg har väl utbyggt vägnät och har inte den problematiken med otillgängliga platser, som exempelvis öar, där drönare är tillämpliga. Vidare har mikroleveranser störst potential i storstadsområden. Därmed bedöms Skaraborg inte vara högintressant för drönare och andra mikroleveranser.

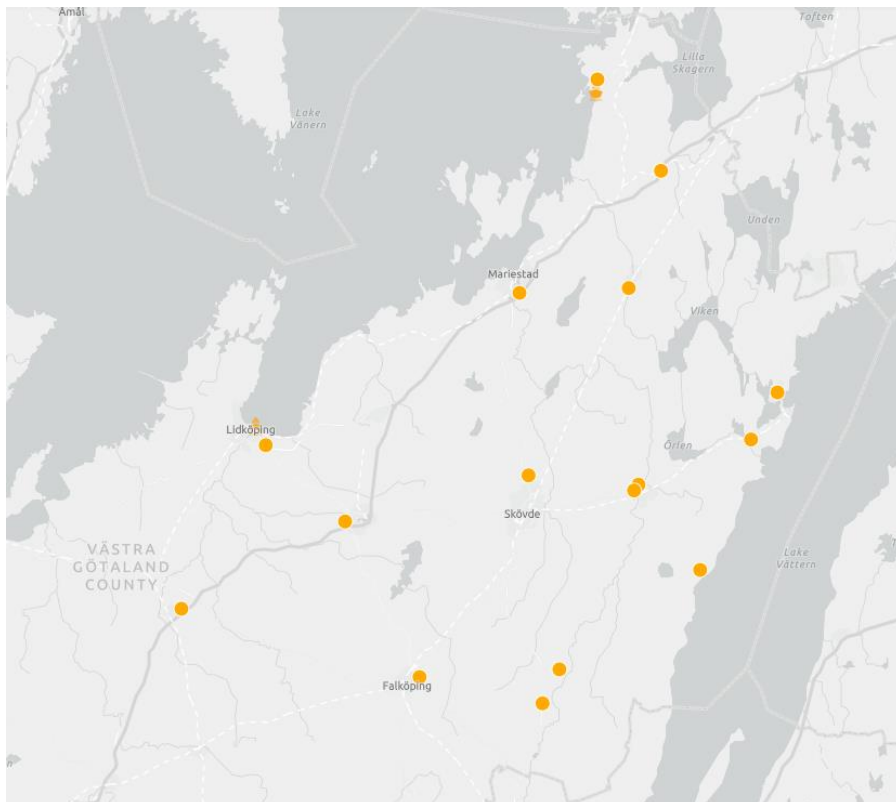
⁹¹ Västra Götalandsregionen (2016). *Godstransportstrategi för Västra Götaland*

⁹² [High Capacity Transport \(HCT\) - Closer \(closer.lindholmen.se\)](https://www.closer.lindholmen.se/)

⁹³ [Drönarleveranser kan ge klimatsmarta transporter - Vattenfall \(vattenfall.se\)](https://www.vattenfall.se/press/2023/08/dronarleveranser-kan-ge-klimatsmarta-transporter/)

3.2 POTENTIELLA ETABLERINGAR

I nuläget pågår både större och mindre etableringar i hela Skaraborg, främst expansionsetableringar av redan verksamma företag⁹⁴. Därtill finns potential för nya etableringar av verksamheter, framför allt inom branscher det redan finns kluster av, såsom spelutveckling, fordonsindustri och industriell tillverkning⁹⁵. I nuläget finns det 16 utpekade platser med utpekad mark i Skaraborg för etableringar som är lämpliga för tillverkning samt energi- och logistiskintensiva verksamheter, se Figur 17⁹⁶. Flera av dessa är belägna längs nationellt prioriterad väg eller järnväg.



Figur 17. Utvecklad mark tillgänglig för etableringar i Skaraborg⁹⁷.

3.2.1 Skövde – nytt etableringsområde Locketorp

I Skaraborg finns behov av tillgång till industrimark. I Skövde fattades det i september 2021 beslut om att ställa om Skövde flygplats till industrimark. Det är ännu oklart vilka företag som kommer etablera sig på marken. Framtida etableringar kommer bidra till fler arbetstillfällen men även fler transporter. Skövde Locketorp var ett alternativ som utreddes för etablering av Nortvolts nya Batterifabrik innan det blev klart att för lokalisering i Göteborg. Ytan i Skövde är cirka 308 hektar flack mark i invid väg 200, och belägen cirka tre km ifrån stambanan vilket skulle kunna utgöra en möjlighet att anlägga koppling med industrispår. Däremot skulle ett industrispår till etableringsområdet kunna bli kostsamt att anlägga då det grovt uppskattat skulle behövas cirka 10 km spår.

Eskilstuna logistikpark (benchmark)

Eskilstuna kommun har omvandlat sitt flygfält till en logistikpark under utveckling. Denna satsning har sitt ursprung i ett behov av att bygga ett nytt värmeverk för biobränsle och tillhörande virkesterminaler vilket bidrog till att ett industrispår från Svealandsbanan anlades⁹⁸.

⁹⁴ [Etableringar i Skaraborg - Skaraborg \(skaraborg.se\)](https://skaraborg.se)

⁹⁵ [Investera och etablera - Business Region Skaraborg \(businessregionskaraborg.se\)](https://businessregionskaraborg.se)

⁹⁶ [Sitefinder - Business Region Skaraborg \(businessregionskaraborg.se\)](https://businessregionskaraborg.se)

⁹⁷ [Sitefinder - Business Region Skaraborg \(businessregionskaraborg.se\)](https://businessregionskaraborg.se)

⁹⁸ [Sweco \(2023\) Eskilstuna Logistikpark Kjula](#)

Aktörer från andra branscher fann fördelar i att etablera sig i området på grund av dess strategiska infrastrukturella läge, även aktörer som inte nyttjar industrispåret. Logistikparken växer fortfarande till följd av synergier som uppstår när stora företag samlas i kluster och de fördelar som finns avseende väl utbyggd infrastruktur och möjlighet till samlade transporter.

Eskilstuna flygplats är en del av Eskilstuna Logistikpark och ligger strategiskt belägen i anslutning till både motorväg (E20) och järnväg (södra, västra och norra stambanan)⁹⁹. Flyget används för taxifyg, ambulansflyg, privatflyg och charter där landningsbanan även har kapacitet att ta emot fullstora fraktflyg¹⁰⁰. Att ytan kan ta emot fraktflyg möjliggör att viktiga produkter kan nå kunder snabbt vilket minskar risk för stillestånd i produktion.

I Eskilstuna Logistikpark finns verksamheter inom e-handel, datacenter, lager och logistik, industri och tillverkning. Exempel på ledande företag som etablerat sig i Eskilstuna är Sportamore, Senior, H&M, ASSA, Stiga Sports, Amazon, Coop och Volvo¹⁰¹. Området utgörs av 420 hektar planlagd mark och från etableringsområdet nås cirka fyra miljoner människor inom 60 minuter tack vare närheten till Stockholmsområdet¹⁰².

Spårssystem från industrispåret leder in till verksamheterna med vagnlasttrafik eller systemtåg i privat regi och intermodal hantering. Coop investerar i en helautomatiserad varuterminal i Eskilstuna Logistikpark som beräknas vara i full drift år 2024 och kommer bli Europas första helautomatiserade terminal för livsmedel¹⁰³. Terminalen medför en ökning av andelen järnvägstransporter med utgångspunkt i den idag redan höga nivån på 35 %. Det medför även att terminalen kommer kunna ersätta mindre terminaler i Bro och Västerås.

Väster om Eskilstuna centralstation finns en kombiterminal som försörjer bland annat logistikparken vid Eskilstuna flygfält. Terminalen är den största i Stockholm-Mälardalsregionen och har dagliga tågpendlar till och från Trelleborg, Malmö, Göteborg, Norviks hamn och Oslo. Kombiterminalen har kapacitet att hantera 300 000 TEU per år, årligen hanteras cirka 95 000 TEU¹⁰⁴. Mellan kombiterminalen och logistikparken går vägtransporter för de verksamheter med mindre mängder gods där systemtåg inte är aktuellt eller som inte är anslutna till spårsystemet.

Vid nyetableringar i Skaraborg bedöms det viktigt att attrahera större företag som kan fungera som draghjälp vid utveckling av nya områden och skapa skalfördelar i stora trafikflöden som bidrar till att mindre företag finner det fördelaktigt att vilja etablera sig där.

Till skillnad från Eskilstuna finns inga planer på att behålla viss flygverksamhet i Skövde, till ambulansflyg eller liknande, vilket innebär att fraktflyg inte kommer vara aktuellt. Däremot skulle ett industrispår med anslutning till Västra stambanan gynna etableringsområdet då koppling till Göteborgs hamn och Falköping via järnväg stärks. Däremot är distansen från etableringsområdet till Västra stambanan betydligt längre än mellan Svealandsbanan och Eskilstuna flygfält vilket innebär en dyrare investering.

Precis som Eskilstuna ligger Skövde strategiskt nära flera avsättningsområden, som Jönköping, Mälardalen och Göteborg, vilket utgör goda förutsättningar med transporter via järnväg på grund av närhet till stambanan, förutsatt att ett industrispår anläggs. Väg 26 utgör, precis som E20, en nationellt prioriterad väg vilket är gynnsamt ur strategiskt perspektiv. Etableringsområdet vid Skövde Locketorp innebär att väg 46 till Falköping och väg 49 som ansluter till E20 får större betydelse för vägtransporter som ska till/från Falköping eller Göteborgs hamn. Därmed bedöms det önskvärt att dessa vägar utvecklas för tunga transporter.

⁹⁹ [Våra områden - Eskilstuna Logistik \(eskilstunalogistik.se\)](https://www.eskilstunalogistik.se/vara-omraden)

¹⁰⁰ [Flygplats - Eskilstuna logistik \(eskilstunalogistik.se\)](https://www.eskilstunalogistik.se/flygplats)

¹⁰¹ [Våra områden - Eskilstuna Logistik \(eskilstunalogistik.se\)](https://www.eskilstunalogistik.se/vara-omraden)

¹⁰² [Våra områden - Eskilstuna Logistik \(eskilstunalogistik.se\)](https://www.eskilstunalogistik.se/vara-omraden)

¹⁰³ [Coop investerar för framtiden – bygger automatiserad varuterminal i Eskilstuna - Coop \(coop.se\)](https://www.coop.se/nyheter/2023/09/12/coop-investerar-for-framtiden-bygger-automatiserad-varuterminal-i-eskilstuna)

¹⁰⁴ [Kombiterminal - Eskilstuna Logistik \(eskilstunalogistik.se\)](https://www.eskilstunalogistik.se/kombiterminal)

3.3 INFRASTRUKTURELLA BEHOV OCH MÖJLIGHETER

För Skaraborgs möjligheter att stärka sin position som logistikregion och möta framtida utveckling redogörs nedan med utgångspunkt i befintliga strukturer.

3.3.1 Godsstråk

Regionala stråk

Kopplingen till Göteborgs hamn är ett viktigt stråk som bör stärkas både vad gäller infrastruktursatsningar och nya etableringar. Kopplingen dit utgörs bland annat av intermodala kedjor via kombiterminalen i Skaraborg Logistic Center med kombipendel direkt till Göteborgs hamn och vägtransporter via E20. Västra stambanan utgör också en viktig järnvägskoppling men har begränsad kapacitet för utvecklade godsflöden. Flaskhalsar i järnvägskapaciteten, och osäkra leveranstider till följd, är svårt och dyrt att bygga bort eftersom ökat utbud fylls upp av en ökad efterfrågan. Tågpendeln mellan Göteborgs hamn och Falköping bidrar till ökade intermodala transporter till/från Skaraborg via kombiterminalen i Falköping vilket bidrar till mindre belastning på E20. För kortare vägtransporter inom Skaraborg finns större möjligheter för elektrifierade fordon och samordning mellan olika aktörer för att öka fyllnadsgraderna. Samtidigt kommer E20 att förbli ett viktigt godsstråk för transporter till/från områden utanför Skaraborg.

Nationella stråk

Skaraborg har ett centralt läge med flera nationellt viktiga stråk eftersom det är beläget mitt emellan två storstadsområden. Infrastrukturmässigt innebär detta att Skaraborg har goda möjligheter för utbyte med flera olika geografiskt spridda områden och olika typer av branscher. Däremot är inte Skaraborg en lika tydlig industrinod som exempelvis Eskilstuna, Jönköping eller Enköping. Områdets geografiska placering innebär att Skaraborg inte riktigt ligger i direkt närhet till någon storstad att distribuera till. Tillgång till storstadsområden är viktigt för att ha närhet till slutkund dit förädlade produkter distribueras. Många leveranstransporter utgår ifrån lager som ligger nära hemmamarknaden, därför kan det även vara bra att ligga nära en distribueringsort dit gods transporteras innan det når slutkund.

För att Skaraborg ska ha möjlighet att konkurrera med de redan större etablerade industrinoderna är det viktigt att arbeta med samverkan och gemensamma styrkor inom Skaraborg. Det vill säga att kraftsamla kring befintliga förutsättningar och inte skapa konkurrenssituationer inom Skaraborg. Det är viktigt för hela området att nya etableringar tillkommer men i vilken kommun de anläggs är av mindre vikt eftersom de skapar arbetstillfällen för hela Skaraborg. Skaraborg som sammanhållet område har större möjligheter att utveckla näringslivet i större skala, än de enskilda kommunerna. I takt med att infrastruktur förbättras vidgas även omlandet och pendlingsmöjligheterna.

Internationella stråk

Väg- och järnvägskopplingar till Göteborgs hamn utgör ett viktigt stråk för internationella transporter. Containerpendeln via Skara Logistic Center fungerar bra idag eftersom den anpassas till tider då det finns tillgänglig kapacitet. Däremot utgör sträckan Alingsås-Göteborg ett långsiktigt bekymmer eftersom planerade investeringar ligger långt fram i tiden. Till Europa utgör även järnvägskopplingar via bland annat Jönköpingsbanan och Södra stambanan ett viktigt stråk. Dock har Jönköpingsbanan kapacitetsproblem och är en tydlig flaskhals. Kapacitetsförbättringar längs Jönköpingsbanan skulle kunna bidra till att kopplingen till Europa via järnväg stärks.

Till hamnarna i Skaraborg går primärt short-sea-flöden av bulkgoods mellan Vänern och primärt Nordsjö- och medelhavsområdet.

3.3.2 Terminaler

Intermodalitet

I takt med att hållbarhetsmål blir allt viktigare behöver transporter och transportkedjor ses över och utvecklas. Intermodala transporter ses därför som en viktig del i detta för att få ner andelen långa vägtransporter och därtill främja elektrifierade, korta forslingstransporter. Detta förutsätter tillgänglighet på kringliggande järnvägsnät och god hanteringskapacitet vid kombiterminal, vilket säkerställs i och med pågående utbyggnadsarbeten vid Skaraborg Logistic Center.

Stärka befintliga kombiterminalverksamheter

Kombiterminalverksamheter och kombitåg-dragningar är kostsamma och volymkänsliga. För att få ekonomi i dessa verksamheter är det viktigt att så mycket gods som möjligt är med och bär kostnaderna. Möjligheterna att upprätthålla ekonomiskt sunda volymer är, med stöd av både sjöbaserade volymer i containers från Göteborgs hamn och landbaserade – primärt trailers – från Centraleuropa via Öresundsbron/brohamnarna i Skåne, betydligt större i Falköping än vid eventuell tillkommande kombiterminal på annan plats i Skaraborg. Möjligheterna till ekonomisk bärkraft är naturligtvis av största vikt för kombiterminalägare/-operatör och tågoperatörer, men påverkar givetvis transportköparna i hög grad. För varje tillkommande lastenhet som är med och fyller kombitåg, ökar möjligheterna till att antal tåg och destinationer som hålls i gång kan bli fler och till rimliga kostnader. Det finns klara skal-ekonomiska samband och en spiral som snabbt kan bli positiv – eller negativ – som funktion av hanterade volymer. En bedömning är, att godsunderlaget i ett omland runt kombiterminal i Skaraborg inte är så stort, att det motiverar två (eller ännu fler) kombiterminaler, utan att nyttan både för kunder, tåg- och kombioperatör torde vara störst vid allokering av godset och trafiken till en kombiverksamhet.



Figur 18. Hantering av lastenheter vid terminal.

Vidare innebär den utbyggnad som sker nu i Skaraborg Logistic Center, att även vagnslasttrafik kommer att trafikera terminalverksamheten. Det innebär möjligheter inte bara för kombitrafik och vagnslasttrafik isolerade var för sig, utan en potential för trafikering dit med "blandtåg" där konventionella vagnar och intermodala vagnslaster kan gå tillsammans i Green Cargos regi till terminalen, utöver övriga tågoperatörer som redan trafikerar.

Såldes bör i första hand befintliga terminaler stärkas i stället för att anlägga nya. Fokus bör ligga i Falköping där det redan finns flera terminaler inom Skaraborg Logistic Center. Att utveckla befintligt terminalkluster i Falköping innebär flera fördelar, inte minst infrastrukturellt, där satsning på till exempel ny väg- eller växelanslutning får större nytta per insatt krona än vid en nyetablering på annat håll. Det ska även framhållas, att det är långt till ett kapacitetstak för terminalverksamheterna i Falköping och en del ytterligare kan göras för att kunna hantera fler enheter på samma yta, bland annat bruk av portalkranar i stället för reach stackers när volymerna motiverar det. Vidare finns lämplig expansionsmark i anslutning till nuvarande verksamhet.

Ytterligare en aspekt avseende eventuell etablering av ytterligare kombiterminal är, att samma järnvägsinfrastruktur i allt väsentligt belastas av denna som av existerande i Falköping. Risken är därtill att den samlade intermodala godsvolymen fördelas på fler tåg med lägre fyllnadsgrad till de två olika terminalerna. Det är en situation som till del kan sägas råda i Jönköpingsområdet med (åtminstone) tre kombiterminaler inom ett antal mil ifrån varandra, i Nässjö, Torsvik och Båråmo där ingen är – internationellt sett – särskilt stor.

Rekommendationen är att satsa på att stärka befintligt terminalkluster i Falköping och allokera gods och trafik dit. En eventuell nackdel med detta skulle dock kunna vara bristande konkurrens avseende last-/terminalhantering, vilket råder i Jönköpingsområdet med nämnda (minst tre) terminaler inom ett begränsat område. Konkurrensytan bedöms dock inte i första hand vara terminal mot terminal, utan intermodala transportkedjor kontra lastbilstransport hela vägen. Tydligast är detta situationen för gods till och från Göteborgsnoden, i något lägre grad från Centraleuropa. Det relativt korta avståndet för tågtransport från Göteborg till Falköping, kombinerat med i snitt relativt långa forslingssträckor med lastbil gör, att spelrummet för alltför höga terminalkostnader är begränsat ändå utan konkurrens av andra kombiterminaler i Skaraborg.

Etableringsområdet vid Skövde Locketorp – inriktning järnväg

Av ovan angivna skäl bedöms en ny kombiterminal vid etableringsområdet vid Skövde Locketorp inte vara motiverad. Däremot kan Eskilstuna Logistikpark vara en intressant bench mark för detta område. Liksom i Eskilstuna Logistikpark, torde området vid Skövde Locketorp vara intressant för etablering av större, logistikintensiva verksamheter. För en del sådana verksamheter är då möjligheten till anslutning av eget industrispår till ett i området förlagt industristampår intressant för att möjliggöra vagnslasstrafik, eller rent av mer storskaliga systemtåglösningar till den egna anläggningen. Det är fallet i Eskilstuna där ett industristampår är indraget från Svealandsbanan i området och till vilket ett antal verksamheter är anslutna, se Figur 19 nedan.



Figur 19: Eskilstuna Logistikpark¹⁰⁵.

¹⁰⁵ [Våra områden - Eskilstuna Logistik \(eskilstunalogistik.se\)](http://Vara%20omraden%20-%20Eskilstuna%20Logistik%20(eskilstunalogistik.se))

3.3.3 Sjöfart och hamnar (Vänern)

Större slussar

Skaraborgs hamnar i Vänern är förhållandevis små hamnar, med begränsat djup, vilket i kombination med begränsningar rörande möjliga fartygsstorlekar, gör att det idag är mest intressanta och ekonomiskt rimliga för bulktransporter.

Slussarna i Trollhätte kanal, mellan Vänern och Kattegatt, bedöms uttjänta till år 2030. Trafikverket och Sjöfartsverket driver sedan 2020 projektet att utreda nybyggnation av slussar i Trollhättan, Lilla Edet och Brinkebergskulle för att säkra Vänersjöfartens framtid och utveckling över tid. Trafikverkets officiella plan är en byggstart år 2026, och att nya slussar tas i bruk åt 2030–2032, men risk för försening föreligger. De nya slussarna kommer att bli större än de nuvarande, både på längden och bredden, vilket skapar förutsättningar för att i framtiden kunna trafikera Göta älvs och Väners sjöfartssystem med större fartyg och med ökad lastkapacitet kunna möjliggöra viss godsöverflyttning till sjöfart. Prestandautvecklingen för lastbils- och tågtransporter har stadigt varit uppåtgående med bland annat ibruktagande av 74 tons/34,5 meters HCT-fordon på en del vägar samt vissa 750 meters tåg på Västra stambanan, medan Vänersjöfarten har haft en flackare prestandakurva under samma tidsperiod. Med utbyggd slussled kan konkurrensjämviktsläget möjligen förskjutas till att bli något förbättrat för Vänersjöfarten.

Vänersjöfarten, som idag uteslutande fraktar bulkgoods, skulle i framtiden eventuellt även kunna transportera annat gods, i och med större slussar och större fartyg, såsom enhetsberett gods. Det är dock en tuff konkurrenssituation i detta segment gentemot lastbil och kombitåg, varför mer långväga, större sammanhållna volymer och direkta flöden möjligen skulle kunna komma i fråga. Större fartyg skulle potentiellt kunna stärka positionen för hamnarna i Lidköping och Otterbäcken i Skaraborg.

Hållbarhet

Utveckling till eldrivna fartyg ligger långt fram i tiden vilket gör detta transportsätt mindre attraktivt för företag som strävar efter att uppnå en Net-zero leveranskedja, exempelvis Volvo.

3.3.4 Järnväg

Västra stambanan

Västra stambanan är det viktigaste godsstråket genom Skaraborg, men har ett högt kapacitetsutnyttjande. För Västra stambanan pågår punktinsatser på sträckan Göteborg-Skövde för att förbättra effektiviteten för tågtrafiken. Bland annat byggs för närvarande förbigångsspår vid Herrljunga Västra och Välevattnet, vilket ökar kapaciteten genom att snabbare persontåg kan passera långsammare godståg. Vidare ska det byggas ett vändspår vid stationsområdet i Lerum för att fler tåg ska kunna trafikera sträckan.

Sträckan Göteborg-Alingsås ses som en särskilt begränsande flaskhals, där behov av förbättringar bedöms finnas i närtid.

Kinneullebanan

Kinneullebanan omfattar idag ej elektrifierat spår, och ett lågt utnyttjande avseende godstransporter. Banan trafikeras av dieseltåg vilka kan ha begränsad dragkapacitet att transportera stora mängder gods och generellt är sämre med avseende på ekonomisk och miljömässig effektivitet.

En höjning av banstandard och elektrifiering skulle dock innebära ökad potential. För Volvo i Mariestad skulle det även kunna vara aktuellt att utreda en eventuell anslutning till Kinneullebanan på sikt, för ökad andel transporter via järnväg. Volvos planerade transporter bedöms dock kunna hanteras med befintlig infrastruktur, och planerade satsningar på elektriska lastbilar.

Kinneullebanan utgör även koppling till Lidköpings hamn, vilket potentiellt skulle kunna nyttjas i högre utsträckning vid eventuellt ökade godsmängder i hamnen.

Jönköpingsbanan

Jönköpingsbanan är elektrifierad men enkelspårigt, och har redan idag ett relativt högt kapacitetsutnyttjande (särskilt i högtrafik). Det höga trycket medför redan idag osäkra leveranstider och att godstransporter på järnväg i många fall väljs bort, i och med konkurrens mellan person- och godstransporter som är tydligare för järnvägstransporter än för vägtransporter.

Kapacitetsförbättringar längs Jönköpingsbanan skulle kunna leda till att kopplingen till Europa via järnväg stärks. En styrka som terminallokaliseringen i Falköping har järnvägmässigt är, att det finns redundanta stråk för gods från Centraleuropa upp till Falköping utöver Jönköpingsbanan. Det främsta är troligen att gå via Södra stambanan och Godsstråket genom Bergslagen upp till Hallsberg och därefter västerut till Falköping. Ett alternativ som stärks väsentligt av den nya ostliga anslutningen in till terminalklustret samt pågående utbyggnad till dubbelspår av Godsstråket hela vägen upp till Hallsberg.

Ytterligare alternativstråk är via Västkustbanan, vilken också förbättras tydligt i och med tågtunnel och dubbelspår genom Varberg, och vidare upp längs Västra stambanan. Även via Västkustbanan och Älvsborgsbanan är ett möjligt alternativ, som innebär att den mest ansträngda delen av Västra stambanan undviks.

Således bedöms trafikeringsmöjligheterna/-alternativen till Falköping överlag vara goda och stabila från Sydsverige och Centraleuropa och kunna erbjuda goda alternativ till Jönköpingsbanan.

3.3.5 Väg

Regelverk och kapacitet

I dagsläget är majoriteten av vägarna inom Skaraborg klassade som BK1 och tillåter max 64 tons bruttovikt. För att förbättra förutsättningarna för tyngre transporter för first respektive last mile transporter samt för långväga transporter skulle det vara gynnsamt att omvandla viktiga vägar för godstransporter till BK4 som tillåter 74 tons bruttovikt. För exempelvis Arla i Götene, vilka kör ett antal bil och släp till Kallhäll dagligen med full lastvikt, skulle en ökning till 74 tons totalvikt vara klart gynnsamt.

Kommande regeländring, som träder i kraft i augusti 2023, innebär att upp till 34,5-meterslastbilar tillåts på cirka 400 mil tillkommande väg. Det skulle ha stor potential att effektivisera transporter inom Skaraborg. Det gäller framför allt för volymgods (där inte full lastvikt nås) på de vägar som ansluter mellan de större orterna och Falköping, Skaraborg Logistic Center. Bland annat skulle det vara intressant för väg 184, 46, 49 och 26.

Vägstandard

Väg 46 skulle kunna utvecklas till 2+1 väg för den förväntade tillkommande trafiken från etableringar i Mariestad.

Väg 49 (Skara-Lidköping) har kapacitetsbrist för personresor under pendlingstid¹⁰⁶. I dagsläget går relativt lite godstransporter längs sträckan men den är viktig för att stärka Skaraborg som en gemensam arbetsmarknadsregion. Godstransporter kan också öka med utbyggnaden av Falköping och en ökad livsmedelsproduktion.

Elektrifiering och hållbarhet

För att uppnå hållbarhetsmål och vara ett attraktivt etableringsområde även i framtiden är det viktigt att erbjuda logistiklösningar som är hållbara. Vägtransporter är i dagsläget dominerande och kommer även vara det i framtiden och det är därmed där stor skillnad kan uppnås.

¹⁰⁶ [Trafikverket \(2019\) Åtgärdsvalsstudie: Väg 49 Skara - Lidköping \(tidigare väg 2616 och del av väg 184\)](#)

3.4 NÄRINGSUTVECKLING SAMT ÖVRIGA BEHOV OCH MÖJLIGHETER

Som redogjorts för ovan, är det en hel del beslutade verksamhetsetableringar på gång i området samt även ett antal potentiella som utretts. Intressant i sammanhanget är vad som styr en aktör till att värdera ett område och mer specifik plats som lämplig för en eventuell lokalisering.

Aktörer som undersöker lämplig lokalisering av logistikintensiva verksamheter, såsom central- och/eller e-handelslager eller tillverkningsenheter, följer oftast – föga överraskande – en makro- till mikro-process. Det innebär att de initialt väljer region/-er eller större områden som är intressanta och uppfyller en rad övergripande kriterier för den tänkta etableringen. Den faktor som i detta övergripande val nämns påverka flertalet företag främst är närhet till tänkt marknad.

Därefter väljs etableringsort inom vald region/valt område utifrån andra faktorer som främst rör förutsättningar för näringslivet inom kommunen. De faktorer som framkommer som viktigast redovisas längre ned i detta kapitel.

Viktigt för att kartlägga vettiga lokaliseringar för centrallager och distributionscentraler är att ha förståelse/ha klarlagt vad som är utmärkande för dessa. Några särdrag anges nedan:

- De har stort, relativt sammanhållet inflöde och mer kapillärt utflöde till flera butiker/försäljningsställen
- Centrallager förser generellt egna varuhus/butiker, vilka ofta följer landets demografi hyggligt väl
- Egen distributionstrafik som utmärks av:
 - Fasta destinationer
 - Hög och stabil frekvens
 - Relativt stora volymer per frakttillfälle

För tillverkningsenheter, till exempel i fordonsindustrin, är bilden något annorlunda, och delvis tvärtom mot lagerverksamheterna enligt ovan, med mer komplext inflöde av system och komponenter från flera olika håll/källor samt ofta ett mer sammanhållet utflöde. Behoven och faktorerna som är centrala för val av etableringsort är dock någorlunda desamma.

Faktorer som styr val av etableringsregion:

- Närhet till marknad
- Närhet till leverantör
- Tillgänglig infrastruktur på makronivå

Faktorer som styr val av etableringsort:

- Tillgång till mark (yta, bygglov, tomtpris)
- Tillgång till arbetskraft (kompetens/utbildning, möjligheter för boende)
- Stöd från kommun
- Tillgänglig infrastruktur i närområdet

3.4.1 Närhet till marknad

En vanligt förekommande utgångspunkt för val av centrallagerlokalisering är en tyngdpunktsberäkning eller en tyngdpunktsbedömning för att ringa in en lämplig region för etablering. Bedömningen utgår ifrån företagets marknad/avsättningspunkter. Motsvarande resonemang kan vara tillämpligt för ett företag med stor och komplex försörjningskedja in till anläggningen med många och spridda leverantörer.

3.4.2 Närhet till leverantörer och infrastruktur

Vanligt är även att i tyngdpunktsbedömningen lägga vikt på närhet till en för företaget viktig importhamn, då många centrallager importerar gods från Asien och Europa. Göteborgs Hamn är Nordens största hamn och nämns av ett flertal företag som valt att etablera sig i västra Sverige bland annat med hänsyn till närheten till hamnen. För företag med etableringar på ostkusten kan närhet till någon av ostkusthamnarna såsom Norrköpings eller Gävles hamnar vara fördelaktigt.

3.4.3 Tillgång till mark

Nödvändigt för att företag ska kunna etablera lagerverksamhet eller distributionscentral är att det finns tillgång till lämplig mark alternativt befintlig lokal för verksamheten. Faktorer som påverkar är bland annat tillgänglig yta, tomtpris, bygglov och restriktioner i detaljplanen. Etableringsalternativ kan till exempel falla bort för att tillgänglig markyta är för liten, för att tomtpriset är för högt, för att detaljplaner inte är klara vilket kan fördröja bygglov eller för att det finns tomtrestriktioner i detaljplanen. Ett exempel på att detaljplanen kan spela en viktig roll var lokaliseringen av nytt centrallager för Varnergruppen (där bland annat Dressman, Cubus och Bik Bok ingår). Plats för nytt centrallager valdes till Trestad Center i Vänersborg. Varnergruppen fann inför etableringen cirka sju intressanta tomter i Västra Götalandsregionen men endast en tomt uppfyllde alla kriterier man efterfrågade. Ytmässigt var flera tomter tillräckliga för verksamheten men de fick inte bebyggas högre än 15 meter. Möjligheten att bygga högre efterfrågades för att få lägre kostnader för lagret och därmed valdes dessa alternativ bort.

3.4.4 Tillgång till arbetskraft

En viktig faktor för att Skaraborg ska vara ett attraktivt etableringsområde är även att det finns en akademisk närvaro som bidrar till att det finns tillgång till utbildad arbetskraft. I Skaraborg finns Skövde högskola och i Skara finns ett Lantbruksuniversitet. I Skaraborg finns även yrkesförberedande utbildningar relaterade till logistik och transport. I angränsande områden finns även Högskola i Borås, Jönköping, Örebro, Linköping och Göteborg vilket bidrar till att kompetensförsörjning finns inom rimligt avstånd. Att främja innovation är ett effektivt sätt att attrahera nya företag att vilja etablera sig i Skaraborg.

Etablering på en ort med lägre sysselsättningsgrad inom lager och logistik än exempelvis Jönköping eller Eskilstuna torde göra det enklare (och billigare) att rekrytera personal. Exempelvis såg Plantagen för ett antal år sedan fördelar med att etablera centrallager i Trollhättan gentemot Göteborg då Trollhättan hade hög arbetslöshet, speciellt inom lagerverksamhet. Att etablera sig i eller i närheten av en befintlig logistiknod kan dessutom ha nackdelar som hög arbetskraftsrörlighet och trissade löner eftersom fler liknande logistikverksamheter konkurrerar om arbetskraften. På en ur logistiksynpunkt mindre central ort anses arbetskraften ha lägre rörlighet och större lojalitet för arbetsgivaren.

På kommunal/regional nivå spelar kommunens/regionens arbete med att locka till sig och behålla arbetskraft en viktig roll. Företag ser gärna satsningar på bostäder, förskoleverksamhet samt serviceanläggningar som gör regionen attraktiv för boende. Helst ska sådana förutsättningar för boende finnas redan innan etablering för att inte företag ska få svårigheter med att locka till sig arbetskraft.

3.4.5 Stöd från kommun

Stöd och bemötande från kommunen är av stor vikt vid företagsetablering. Samarbete och stöttning samt inställning från kommunen anses vara viktiga faktorer. Det är mycket fördelaktigt för ett etablerande företag att kommunen är hjälpsamma och framför allt lösningsorienterade om problem dyker upp. Snabbt och effektivt handläggande som påverkar administrationstiden är av betydelse. Stödet från kommunen kan göra skillnad om allt annat lika mellan två alternativa lokaliseringkommuner.

Vidare framkommer att företagen anser det fördelaktigt om kommunen/regionen främjar ett gott näringslivsklimat generellt. Satsningar inom till exempel handel, företag, högskolor, hotell och boende anses viktiga även om de inte är viktigast för val av etablering.

Ett exempel på kommun som varit proaktiv och legat på framkant gentemot efterfrågan har varit Borås, som genom att ha haft färdiga tomter att erbjuda med tillåtenhet för höga och stora byggnader samt i attraktivt (skylt-)läge invid nationell väg (RV 40) varit framgångsrika i att attrahera stora, logistikintensiva verksamheter. I ett antal fall har dessa först övervägt Göteborg, men på grund av bland annat den lägre tröskeln och kortare ledtiden för etablering i Borås har man valt att lägga sig där.

3.4.6 Tillgänglig infrastruktur

Vid val av etableringsort blir aspekter rörande lokala infrastrukturförutsättningar viktiga. Utgående transporter sker i allmänhet på väg från lager- eller produktionsverksamhet, varför närhet till större E-/riksvägar blir en väsentlig parameter. Inkommande gods i ett större, mer sammanhållet flöde kan för en del centrallager vara lämpligt att ta via järnväg, varför etablering i närhet till kombiterminal och/eller industristampår kan vara väsentligt. Andra nog så viktiga aspekter är tillgång till tillräcklig elförsörjning, varför etableringsplatser utefter landets elstomnät är intressant – särskilt för elintensiva verksamheter. Även tillgång till processvatten är många gånger en viktig parameter för producerande enheter.

3.4.7 Övriga aspekter

Det finns exempel där lagerfunktioner inte är placerade med tydlig koppling till företagets marknadstygdpunkt. Företagets historia och ursprungsort kan vara en viktigare faktor för etableringen än närhet till marknaden. Situationen för Clas Ohlson vars centrallager och huvudkontor är förlagda till Insjön är i viss mån sådan, men deras marknadstygdpunkt ligger troligen sydligare. Detta då Clas Ohlson har, jämte det svenska butiksnätverket, butiker bland annat även i Norge, Finland och Storbritannien.

Jula har likheter med Clas Ohlson, då hela centrallager och logistikverksamheten är förlagd till Skara, vilken är ursprungsort och historiskt sett inte en "centrallager-hot spot", men som har ett bra läge i förhållande till Julas marknadsnärvaro och med god infrastrukturell koppling tack vara nyttjandet – och driften – av Dryport Skaraborg.

3.4.8 Summering – Skaraborgs förutsättningar

Utifrån de framträdande etableringskriterierna beskrivna ovan, bedöms Skaraborg stå sig väl och vara väl rustat i en rad avseenden.

De infrastrukturella förutsättningarna är över lag bra och gynnsamma och – bortsett från Jönköpingsbanan och delvis Västra stambanan – är framkomlighet samt kapacitet god och tydliga flaskhalsar i infrastrukturen saknas. De planerade, tidigare beskrivna, insatserna i infrastrukturen kommer ytterligare bättra situationen. I den lokala infrastrukturen i direkt anknytning till nya etableringsområden kan kapacitets- och framkomlighetsfrämjande åtgärder behöva vidtas framöver.

Beträffande närhet till marknaden, som ovan beskrivits som mycket väsentlig, bedöms Skaraborg stå sig väl och med sitt läge relativt nära både Sveriges och Nordens demografiska mitt, bör området vara mycket intressant för etableringar av logistikintensiva verksamheter. För många av dessa – i synnerhet i segment med pressade/låga marginaler – kan etableringar utanför de gängse, och i viss mån överhettade, logistikorterna (exempelvis Jönköping, Örebro och Eskilstuna) vara intressant och härvid finns många goda lokaliseringalternativ i Skaraborg. Därtill bedöms tillgången till etableringsbar mark med närhet till väsentlig infrastruktur vara mycket bra. Om Skaraborg arbetar proaktivt med att få fram och förbereda snabbt etableringsbar mark bedöms möjligheterna att attrahera lokaliseringar förbättras ytterligare.

Även avseende tillgång till arbetskraft med rätt kompetens torde Skaraborg ligga väl till, både med industriell och logistikintensiv företagskultur i området och också med hänsyn till det stora utbud av högskoleutbildningar som finns inom rimligt räckhåll.

4 SLUTSATSER OCH DISKUSSION

Skaraborg är en viktig gods- och näringslivsregion, och är ett företagstätt område som bland annat präglas av tillverkningsindustrier, livsmedelsframställning, handel och möbel- och fordonstillverkning. Några av de större orterna i Skaraborg är Mariestad, Skövde, Falköping, Lidköping och Skara. Dessa orter har olika typer av verksamheter och aktörer som är relevanta ur ett logistikperspektiv. Utöver de större orterna finns mindre orter som har en rik och viktig näringslivsstruktur och därtill även jordbruk.

Framtida utveckling samt prognoser och trender är svårbedömda i dagens läge i och med de omvärldsfaktorer som påverkat samhället de senaste åren med pandemi, krig samt energikris och stigande el- och råvarupriser. Samtidigt pågår flera förändringsprocesser i form av ny teknik, elektrifiering och exempelvis automation vilket kan bidra till ökad effektivisering och hållbarhet på sikt, även om genomslagskraften också är svårbedömd i omfattning och tidsperspektiv.

Skaraborg Logistic Center i Falköping är ett riksintresse och en stark knutpunkt för logistik, där vidare utbyggnad planeras. I Skaraborg pågår och värderas i nuläget även ett antal nyetableringar av både större och mindre företag som kan skapa fler arbetstillfällen samt öka behovet av hållbar transportkapacitet. De största planerade etableringarna är i Mariestad med Volvos nya batterifabrik samt XR Sandbäckens nya logistikpark. De ökade transportmängder som nyetableringarna kan generera är i dagsläget inte helt klarlagda och bör följas upp framöver.

I dagsläget är majoriteten av vägarna inom Skaraborg klassade som BK1 och tillåter max 64 tons bruttovikt. För att förbättra förutsättningarna för tyngre transporter för first och last mile transport samt transittransporter skulle det vara gynnsamt att omklassificera viktiga vägar för godstransporter till BK4, som tillåter max 74 tons bruttovikt. Att juridiskt tillåta 34,5-meterslastbilar skulle ha stor potential att effektivisera intermodala transportkedjor inom Skaraborg, framför allt för forsling på de vägar som ansluter mellan de större orterna och Skaraborg Logistic Center i Falköping.

Ökade transportvolymerna kopplade till planerade etableringar bedöms kunna hanteras inom befintlig infrastruktur. Dock är det av vikt att planerade infrastrukturens utbyggnad prioriteras för genomförande i närtid. Det finns ett antal planer för utveckling av väginfrastrukturen i Skaraborg, exempelvis att E20 byggs ut till en mötesfri väg förbi Mariestad, Götene och Skara. För Västra stambanan pågår även punktinsatser på sträckan Göteborg-Skövde för att förbättra effektiviteten för tågtrafiken. Det föreligger även behov av kapacitetshöjande åtgärder på Jönköpingsbanan. Kinnekullebanan skulle kunna ha ökad framtida potential, men i så fall krävs en höjning av banstandard och elektrifiering. Framtidens godsvolymer är dock osäkra, och kapacitet och banstandard bör därför följas upp löpande de kommande åren.

Skaraborg Logistic Center bedöms ha långt till sitt kapacitetstak och bör kunna hantera tillkommande godsflöden från planerade nyetableringar. En bedömning är, att godsunderlaget i ett omland runt kombiterminal i Skaraborg inte är så stort, att det motiverar fler kombiterminaler, utan att nyttan både för kunder, tåg- och kombioperatör torde vara störst vid allokering av godset och trafiken till en befintlig kombiverksamhet.

Området vid Skövde Locketorp torde vara intressant för etablering av större, logistikintensiva verksamheter. För en del sådana verksamheter är då möjligheten till anslutning av eget industrispår till ett i området förlagt industristampår intressant för att möjliggöra vagnslasttrafik, eller rent av mer storskaliga systemtågslösningar till den egna anläggningen. Däremot bedöms området inte lämpligt för en ytterligare intermodal terminal i konkurrens med Falköping.

Sjöfarten är också en tillgång och potential i Skaraborg med framtida möjlighet till ökade transporter i och med nya större slussar och större fartyg. Närheten till vatten innebär också tillgång till processvatten vilket bedöms vara en faktor som kan påverka val av område för etablering av producerande verksamhet.

Utifrån de främsta kriterierna för val av etableringsplats, bedöms Skaraborg stå sig väl och vara väl rustat i en rad avseenden. De infrastrukturella förutsättningarna är förhållandevis goda och utan tydliga flaskhalsar i infrastrukturen, särskilt i och med de planerade insatserna i infrastrukturen.

Beträffande närhet till marknaden bedöms Skaraborgs läge relativt nära både Sveriges och Nordens demografiska mitt vara intressant för etableringar av logistikintensiva verksamheter. Därtill bedöms tillgången till etableringsbar mark med närhet till väsentlig infrastruktur vara mycket bra.

Även avseende tillgång till arbetskraft med rätt kompetens torde Skaraborg vara väl rustat, både med hänsyn till utbudet av högskoleutbildningar, och med hänsyn till industriell och logistikintensiv företagskultur i området.

4.1 FÖRSLAG PÅ VIDARE STUDIER

Denna rapport är framtagen i syfte att ge en övergripande bild av Skaraborgs samlade läge, förutsättningar och potential. Detta med fokus på kartläggning och generella inriktningar samt huvudsakligen långväga transporter, på övergripande nivå. Utvecklingspotential och infrastrukturella behov har därav inte studerats på detaljerad eller lokal nivå, vilket kan utredas vidare. Konkreta transportlösningar, exempelvis intermodala lösningar, är också något som kan studeras vidare i detalj med koppling till de övergripande stråken och de olika transportslagen, med utgångspunkt i framtagen rapport. Förslagsvis kan detta studeras vidare i form av "case", exempelvis rörande ett enskilt företag eller ett antal företag i ett avgränsat område och med snarlika transportförutsättningar.

Avstamp för denna rapport har tagits i Godstransportstrategin för Västra Götaland, som togs fram av VGR år 2016. I nuläget planerar VGR för en aktualisering av godstransportstrategin, utifrån regionens aktuella förutsättningar och framtida behov, samt faktorer i Sverige och omvärlden som påverkar regionen. Detta utgör ett intressant underlag att följa upp samordna med framtagna slutsatser, utifrån förutsättningar och behov för Skaraborg.

Inspel från intressenter

En granskningsversion av rapport har skickats ut till referensgruppen inför ett dialogmöte genomfört den 28 april 2023 i Skövde. Vid referensgruppsmötet deltog ett 30-tal representanter från kommun, företag, Skaraborgs kommunalförbund och Trafikverket. Synpunkter på rapport omhändertogs till arbetet med färdigställande av denna slutrapport. Ett antal ytterligare inspel samlades in, men bedömdes ligga utanför denna rapport avgränsning.

Vid referensgruppsmötet framkom bland annat frågan om prioriterade vägar för införande av BK4. På flera vägar är bärigheten bra, men klassificeringen saknas. De detaljerade synpunkterna har framförts till Trafikverket. I vissa fall finns även en problematik i att statlig väg är BK4-klassad men att last mile på kommunal väg fram till företag eller terminal är av avvikande bärighetsklass.

VI ÄR WSP

WSP är en av världens ledande rådgivare och konsultbolag inom samhällsutveckling. Med cirka 55 000 medarbetare i över 40 länder samlar vi experter inom analys och teknik, för att framtidssäkra världen.

Tillsammans med våra kunder tar vi fram innovativa lösningar för en mänsklig, trygg och välfungerande morgondag. Vi planerar, projekterar, designar och projektleder olika uppdrag inom transport och infrastruktur, fastigheter och byggnader, hållbarhet och miljö, energi och industri samt urban utveckling. Så tar vi ansvar för framtiden.

wsp.com

WSP Sverige AB

Box 13033
402 51 Göteborg
Besök: Ullevigatan 19

T: +46 10-722 50 00
Org nr: 556057-4880
wsp.com

