

# BEHOVS- OCH MARKNADSANALYS UTVECKLING AV STOCKARYDSTERMINALEN



2023-09-18

# Behovs- och Marknadsanalys

## Utveckling av Stockarydsterminalen

Uppdragsnamn	Stockarydsterminalen - Utveckling
Uppdragsnummer	10355529
Författare	Ylva Brunnander, Lennart Hammarbäck
Datum	2023-09-18

## KUND

Sävsjö kommun

## 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](http://wsp.com)

## KONTAKTPERSONER

WSP, Ylva Brunnander ([ylva.brunnander@wsp.com](mailto:ylva.brunnander@wsp.com))

WSP, Axel Erixon ([axel.erixon@wsp.com](mailto:axel.erixon@wsp.com))

# INNEHÅLL

<b>1</b>	<b>Inledning</b>	<b>4</b>
1.1	Bakgrund	4
1.2	Syfte	5
1.3	Avgränsningar	5
<b>2</b>	<b>Förutsättningar och strategier för godstransporter</b>	<b>6</b>
2.1	Nationell nivå	6
2.2	Regional och lokal nivå	9
2.2.1	Stockarydsterminalen	9
2.2.2	Järnvägsnät	9
2.2.3	Övergripande vägnät	10
<b>3</b>	<b>Behovs- och marknadspotential</b>	<b>11</b>
3.1.1	Tågoperatörer	11
3.1.2	Logistikföretag	11
3.1.3	Näringslivsföretag	12
3.2	Identifierade begränsningar	12
3.3	Näringslivsutveckling och etableringar	14
3.3.1	Närhet till marknad	14
3.3.2	Närhet till leverantörer och infrastruktur	14
3.3.3	Tillgång till mark	15
3.3.4	Tillgång till arbetskraft	15
3.3.5	Stöd från kommun	15
3.3.6	Tillgänglig infrastruktur	16
3.3.7	Övriga aspekter	16
3.3.8	Summering – Stockarydsterminalens förutsättningar	16
<b>4</b>	<b>Slutsatser och rekommendationer</b>	<b>17</b>
4.1	Utvecklingsalternativ	17
4.1.1	Terminal för skogsprodukter	17
4.1.2	Kombiterminal	17
4.1.3	Industripark med anslutande spåranläggning	17
4.2	Generell utvecklingspotential och rekommendationer	18
4.2.1	Rekommenderat nästa steg	18
4.3	Fortsatt arbete – förslag till vidare studier	20
<b>5</b>	<b>Bilagor</b>	<b>21</b>
	Bilaga 1 – Intervjufrågor (diskussionsunderlag)	21

# 1 INLEDNING

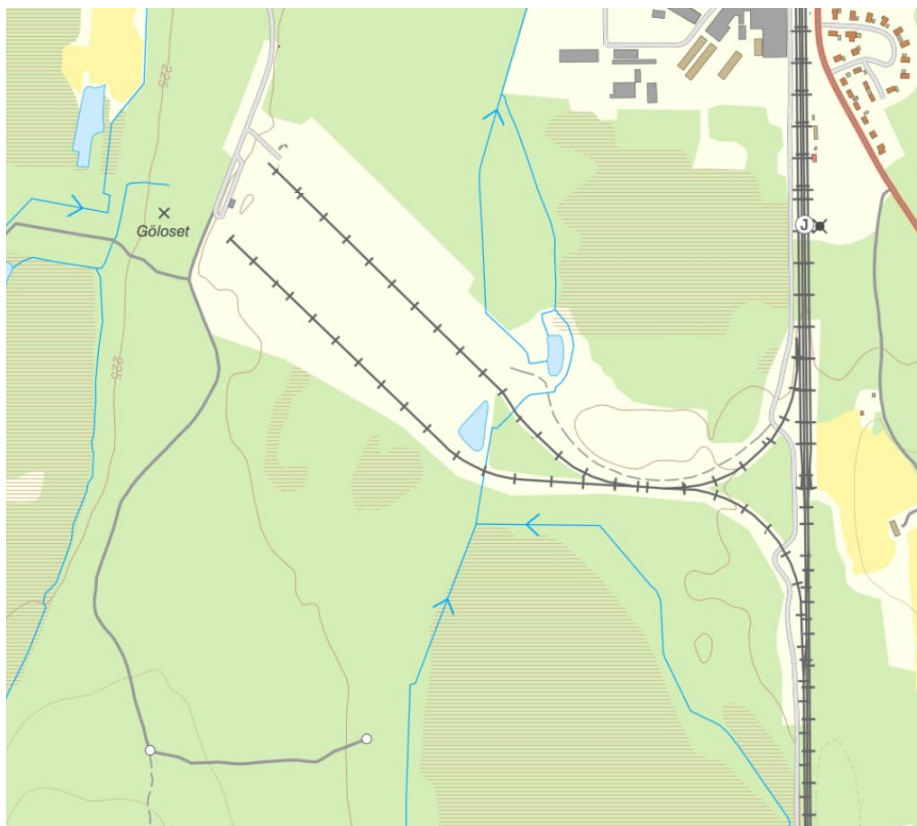
Stockarydsterminalen ligger i Sävsjö kommun, Jönköpings län, och ägs till hälften av vardera Sävsjö kommun och Sävsjö Transport AB.

## 1.1 BAKGRUND

Stockarydsterminalen öppnades hösten 2008 och trafikerades under 2010 av heltåg. Terminalen hanterar främst skogsrelaterade produkter som massaved och timmer samt biobränsle. Majoriteten av dagens trafik går norrut men diskussioner har pågått kring nya varugrupper och varuägare vilket kommer att medföra önskemål om utökat antal tågrörelser samt även ökade trafikströmmar till och från sydlig riktning. Detta i sin tur leder till ett uttalat behov av en växelslutning till Stambanan i söder.

Den södergående trafiken måste idag backa över Södra stambanan före avgång, alternativt göra lokrundgång. Stockarydsterminalens positiva utveckling och planer på framtida satsningar gör att dagens system blir begränsande. Med en södergående växel finns möjlighet att förenkla växlingarna, minska på trafikkostnaderna och lättare hitta tåglägen på stambanan.

För närvarande pågår det ett arbete för utveckling av Stockarydsterminalen, avseende infrastruktur och industrimark. Kommunen har även köpt in fastighet Hetseryd 2:4, och planerar rivning av befintlig bebyggelse vid fastigheten Stigåsa 1:24. I dagsläget pågår även planering av avtal mellan kommun och bolaget för byggnation av förlängt spår 11 inom terminalområdet, samt ny tillfällig tillfartsväg. Hösten 2023 planeras även elektrifieringsprojektet vara klart, avseende laddinfrastruktur för tunga transporter. Vid årsskiftet 2023/2024 planeras byggstart för förlängning av spår 11, samt försäljning av terminalområde till terminalbolag.



Figur 1. Översiktsskarta Stockarydsterminalen (Sävsjö kommun, 2023).

## 1.2 SYFTE

Syftet med behovs- och marknadsanalysen är att utreda vilka krav och eller funktioner en utvecklad Stockarydsterminal bör svara upp mot. De frågor som diskuteras inom projektet är exempelvis:

- Möjliga/optimala verksamhetsytor i terminalens närhet
- Område för terminal/kombiterminal, behov av spårlängder och växlar
- Utbyggnad av infrastruktur, exempelvis gator, VA, el och energiproduktion inom området
- Tillgänglighet till riksväg 30 (väg 761), Stockaryd (behov av "förbifart" Stockaryd) och järnvägsstationen (pendling)
- Hållbar dagvattenhantering
- Diverse allmänna intressen, exempelvis kulturmiljö

Målet med behovs- och marknadsanalysen är att kartlägga marknadspotentialen, genom omvärldsbevakning och intervjuer. Analysen ska sammanställas till ett underlag inför etableringar, fortsatt utredning av utformningen av anläggningen samt planläggning.

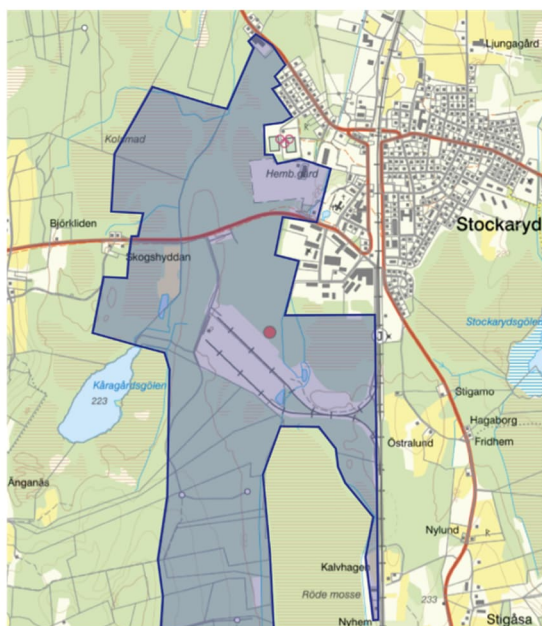
Utgångspunkten är också att analysen ska kunna utgöra underlag för beslut och politisk strategisk diskussion.

## 1.3 AVGRÄNSNINGAR

Den geografiska avgränsning utgörs utav de ytor som pekats ut i översiktsplan, för möjlig utveckling av Stockarydsterminalen, se grov skiss i Figur 2 nedan.

Uppdraget utgår ifrån följande underlag:

- Översiktsplan Sävsjö kommun – samrådsförslag, 2022 (savsjo.se).
- Fördjupad översiktsplan för del av Stockaryd, Stockarydsterminalen, 2009, Fördjupad översiktsplan för del av Stockaryds samhälle (savsjo.se)
- Detaljplaner: Dpl Stockaryd stom 1970, Dpl Omlastningsterminal 2007, 006\_06\_STO\_633.pdf (savsjo.se), 025\_0684\_STO.pdf (savsjo.se)
- Kommunens idéskiss för terminalens utveckling, 2022



Figur 2. Översiktsbild för utveckling av Stockarydsterminalen.

## 2 FÖRUTSÄTTNINGAR OCH STRATEGIER FÖR GODSTRANSPORTER

### 2.1 NATIONELL NIVÅ

På nationell (och europeisk) nivå pågår en del infrastrukturensatsningar som kan påverka trafikeringen i ett större perspektiv såsom exempelvis ny förbindelse mellan Danmark och Tyskland, Fehmarn Bält, som planeras att öppna för trafik år 2029.

Inom samtliga transportslag eftersträvas ökade godsmängder per transport för att uppnå effektivisering av transportkostnader och transporttider. Det innebär enligt godstransportstrategier en trend där tyngre fordon blir allt vanligare vilket i sin tur sätter press på kapaciteten på infrastrukturen.

#### Lastbilstransporter – High Capacity Transport (HCT)

För lastbilstransporter innebär ett ökat fokus på skalekonomi 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 effekter. En ny lag som tillåter 34-meterstransporter på väg är under framtagande och förväntas finnas på plats under hösten 2023 (med kompletteringar till år 2024). Därefter behöver trafikföreskrifter göras för vilka vägar som detta ska gälla. Trafikverket har även tagit fram ett första underlag för föreslagna vägar att öppna för långa lastbilar, vilket framgår av nedan figur. Här ingår E4 förbi Jönköping samt exempelvis väg 40 till Nässjö. Väg 30 förbi Stockarydsterminalen omfattas dock inte.

I Jönköpings län 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, inte minst med avseende på totalvikt rörande transporter för skogsbruk och i anslutning till timmerterminalerna. Även utökad containerforsling till fler kringliggande avsändare och/eller mottagare av containeriserat gods med längre fordonståg via fler vägstråk, skulle stärka en intermodal transportkedja kostnadsmässigt kontra lastbilstransporter hela vägen.



Figur 3. Föreslagna vägar att öppna för långa lastbilar (Trafikverket, 2023).

## Längre, tyngre och större tåg

Trafikverket arbetar även med att möjliggöra trafik med längre, tyngre och större godståg. Inriktningen för godstransportsystemets utveckling är effektiva, kapacitetsstarka och hållbara transporter. I godsstrategin från 2018 beskriver regeringen att överflyttning av transporter från väg till järnväg och sjöfart ska främjas. Enligt en EU-förordning ska det vara möjligt att minst 740 meter långa tåg år 2030 kan trafikera stomnätet på det transeuropeiska transportnätet (TEN-T).

Att utveckla järnvägsnätet för tyngre tåg ingår också i arbetet med att skapa effektivare godstrafik. Generellt är det idag standard med största axellast på 22,5 ton, men 25 ton är också tillåtet på stora delar av det svenska järnvägsnätet. Att bygga bort begränsningar för trafik med axellaster på 25 ton kräver ofta relativt omfattande och kostsamma åtgärder. Därför sker det i första hand i samband med ny- eller ombyggnation av järnvägen.

Effektivare godstrafik kan även ske genom att möjliggöra större lastprofil och därmed öka lastvolymen. Från och med tågplan 2020 går det att ansöka om kodifierade transporter på ett antal utpekade stråk där det tidigare krävts att det hanterades som specialtransporter.

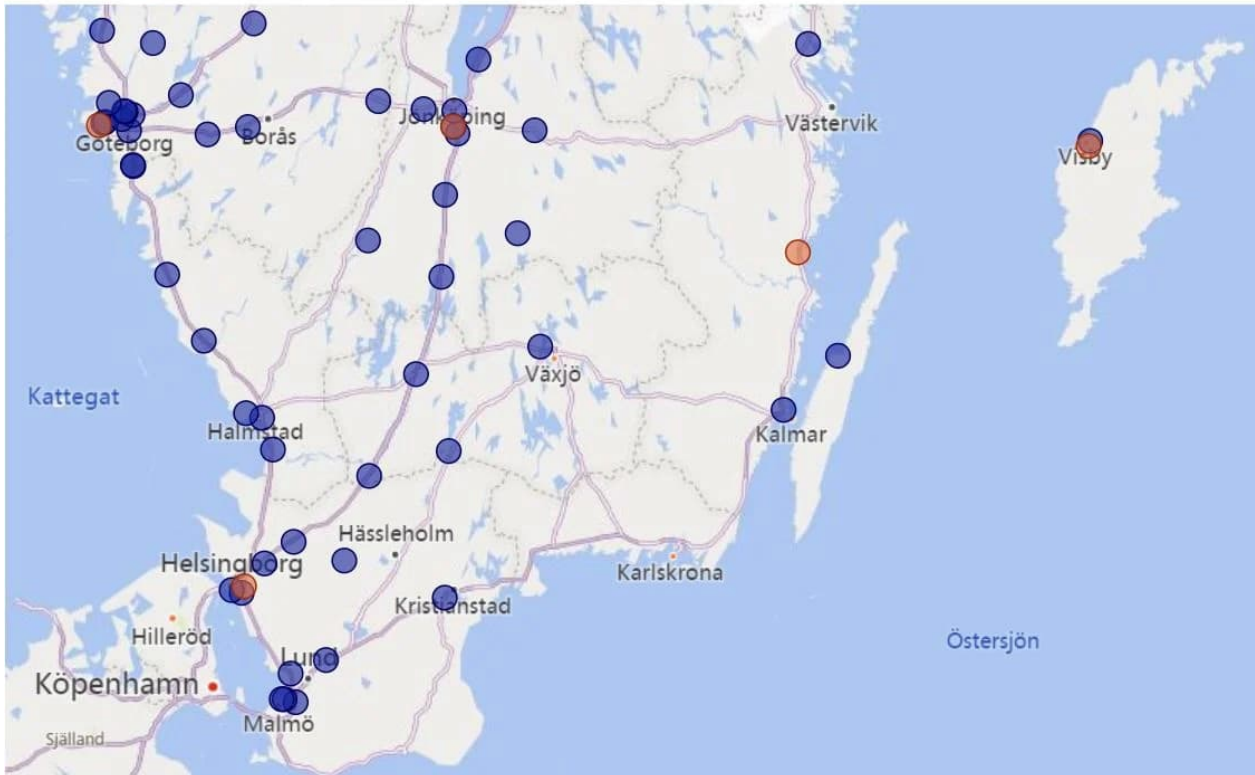


Figur 4. Nät för långa tåg, utpekade för utredning och analys (Trafikverket, 2023).

## Elektrifiering för tunga transporter

I nuläget pågår även 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 140 nya laddstationer för el Sverige, varav 10 laddstationer (och en vätgastankstation) inom Jönköpings län. I närheten av Stockarydsterminalen pekas en laddstation ut, sökt av Sävsjö kommun. Under projektperioden planeras även utvärdering och informationsinhämtning för vidare utveckling och kunskapsspridning.

Stationstyp ● Ladd- & Vätgastankstation ● Laddstation ● Vätgastankstation



Figur 5. Beviljade laddstationer för el och vätgas inom projekt Regionala Elektrifieringspiloter för tunga transporter (Energimyndigheten, 2023).

## ERTMS – nytt signalsystem

Trafikverket arbetar även med implementeringen av ett nytt signalsystem för hela Sveriges järnväg. Systemet ska förenkla trafikledning och underhåll och underlättar på sikt trafik mellan länder.

ERTMS är testinförd på ett par banor, och införande kommer fortgå en bit in på 2040 talet. Tidplanen för specifika banor är dock osäker idag.

Det nya signalsystemet driver även på digitalisering inom järnvägen och är en förutsättning för höghastighetsjärnvägar och framtida automation.



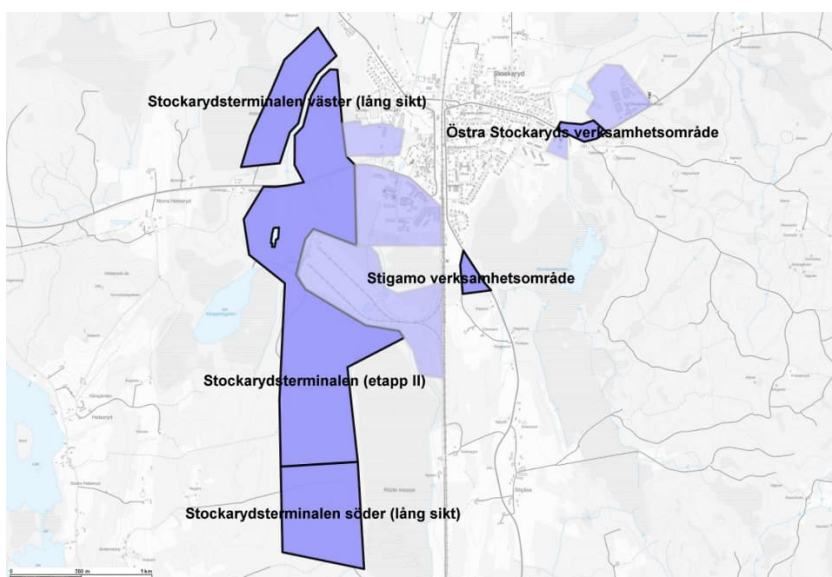
## 2.2 REGIONAL OCH LOKAL NIVÅ

### 2.2.1 Stockarydsterminalen

Ställningstagandena i översiktsplanen följer den fördjupade översiktsplanen för Stockaryds samhälle som antogs av kommunfullmäktige 2009 (2009-10-19 §83). Även om den fördjupade översiktsplanen slutar gälla i samband med antagandet av den nya översiktsplanen finns planens intentioner för Stockarydsterminalen kvar.

Söderut finns förutsättningar för tre till fyra lastspår med spårlängd upp till 700 meter. Ett stamspår kan vara möjligt att dra norrut över väg 761 för att där övergå i flera lastspår.

Ett ännu större område finns utpekade söder om Stockaryd. Utvecklingen är eventuellt lämpligt på lång sikt och för verksamheter som drar nytta av närheten till Stockarydsterminalen.



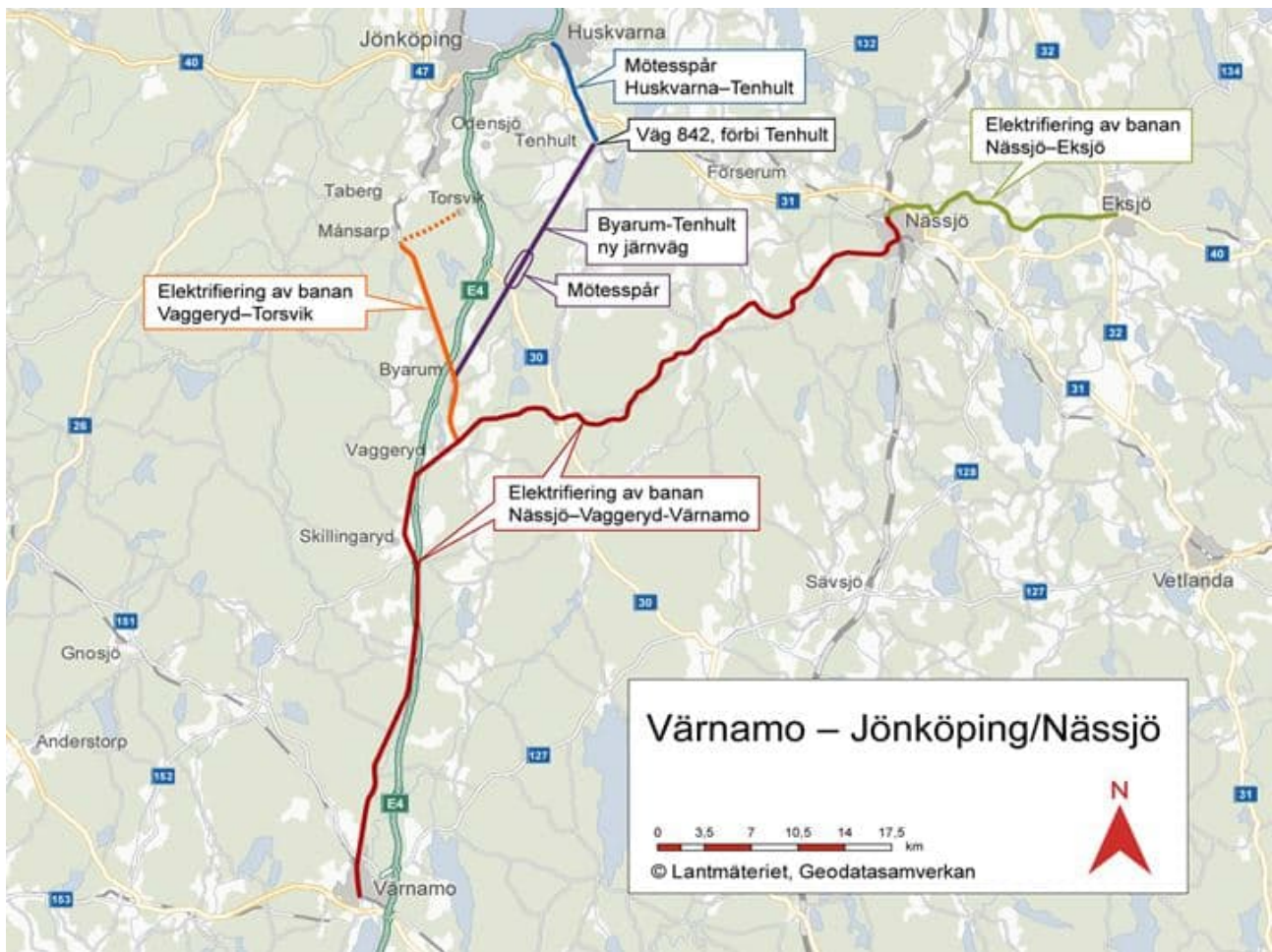
Figur 6. Utpekade områden för utveckling av verksamheter och industri i förslag till ny översiktsplan (granskningshandling) (Sävsjö kommun, 2023).

### 2.2.2 Järnvägsnät

Det pågår utveckling för förhöjd hastighet och elektrifiering av järnvägen på sträckan Värnamo-Jönköping/Nässjö (kallad "Y:et"), där elektrifiering Värnamo-Nässjö/Eksjö planeras genomföras år 2026-2029. Ny järnväg Byraum-Tenhult planeras också att byggas ut år 2029-2033, vilket kommer förändra förutsättningarna för trafikeringen i området. En elektrifiering planeras även för sträckan Vaggeryd-Torsvik, men tidplan för produktion är osäker. Dessa satsningar kan även påverka övriga terminaler och planerade etableringar i området på längre sikt.

Ett flertal andra terminaler finns i jönköpingsområdet, vilka tenderar att konkurrera i varierade omfattning, exempelvis:

- Nässjö kombiterminal (NKAB)
- Jönköpings kombiterminal i Torsvik/Stigamo (planerad ny permanent terminal)
- Båråmo kombiterminal i Skillingaryd
- Solåsen kombiterminal (eventuell planerad utveckling)



Figur 7. Trafikverkets planerade projekt på sträckan Värnamo-Jönköping/Nässjö (Trafikverket, 2023).

### 2.2.3 Övergripande vägnät

Stockarydsterminalen ligger intill fyra länsvägar som ansluter till väg 30 vid Gamla Hjämseryd/Vrigstad (mot Växjö/Jönköping via E4) och till väg 127 vid Sävsjö (mot Vrigstad/Vetlanda). En länsväg löper även söderut till Rörvik, där sågverket ATA Timber ligger.

## 3 BEHOVS- OCH MARKNADSPOTENTIAL

Intervjuer har genomförts av olika parter med potentiellt intresse i terminalen, däribland både tågoperatörer, logistikföretag och näringslivsföretag. Samtliga intervjufrågor återfinns i Bilaga 1.

### 3.1.1 Tågoperatörer

De större tågoperatörer lyfter generellt fram att volymerna är avgörande för transporter via järnväg, där i det i princip enbart är aktuellt vid fyllnad av heltåg. Detta är en utmaning då volymerna i många fall är för små vid mindre företags potentiella etableringar. Mer storskaliga etableringar kan dock vara aktuellt, men bygger på att terminalen också är anpassade för större industriella verksamheter.

Mer lokala tågoperatörer, som exempelvis Tågkraft (STAB), skulle däremot kunna vara intresserade av transporter lokalt. Tågkraft har lokverkstad i Nässjö och äger ett 30-tal elektriska-/och diesellok och tillhandahåller tåguthyrning, reparationer och tåγκörning och därmed kompletta logistik- och transportlösningar inom järnväg.

Mer lokala eller nya aktörer bedöms generellt intressant att ta i beaktning. Exempelvis har en relativt ny aktör, BLS Rail, tagit över pendeln mellan Göteborgs hamn och Skillingaryd efter Green Cargo.

Kopplingen till Mönsterås har också nämnts vid intervjuer som en svårnyttjad potential, då järnvägen ej är elektrifierad från Kalmar.

### 3.1.2 Logistikföretag

Vid intervjuer med logistikföretag lyfts en rad olika begränsningar och möjligheter. Potentialen för en utveckling av befintlig timmerterminal ses som mycket begränsad, sett till lokalisering och konkurrens. Däremot är synen på containertransporter tudelad, där vissa ser att det finns ytterligare potential med containerföretag, men att det nog handlar om att finna nya branschdelar som exempelvis skrot eller aluminium (istället för trä). Avståndet mellan Torsvik och Stockaryd är relativt litet och nyetableringar har spridits närmre E4 och därmed närmre "Y:et" och väg 30, vilket skulle kunna skapa bättre förutsättningar för Stockaryd. Underlaget för container bedöms dock begränsat inom en radie av ca 10 mil.

Begränsningarna med Stockarydsterminalen upplevs främst ligga i lokaliseringen sett ur ett logistikperspektiv, även om området är bra ut ett järnvägsperspektiv.

Generellt lyfts att det råder brist på importvaror vid terminalen idag.

Potential ses i högre grad för mer storskaliga, industriella verksamheter, som inte konkurrerar med övriga kombiterminaler i omlandet. De finns dock ett antal osäkerheter kring övriga terminalers utveckling, vilket skulle kunna förändra förutsättningarna för Stockarydsterminalen. Nässjö lider av kapacitetsproblem idag, vilket begränsar möjliga etableringar. Avsaknaden av elektrifiering till Båramo och Torsvik är en brist idag skulle kunna påverka Stockarydsterminalens potential beroende på när elektrifiering kan ske. Solåsen ska avvecklas på sikt, och även Båramos framtid på längre sikt ses som osäker. Framtiden för Torsviksterminalen är också något osäker, då befintlig terminal är tillfällig medan planerna för att bygga en permanent kombiterminal pågår. Beslut om ny kombiterminal planeras att tas i kommunfullmäktige under hösten 2023.

De infrastrukturella brister som lyfts är framförallt att växelanslutning söderut från terminalen saknas och att ankomst-/avgångsspår saknas vilket gör att de ej går att koppla av/på vagnar. Behovet av överlämning för heltåg (750 meter) tåg lyfts också som ett behov.

### 3.1.3 Näringslivsföretag

Potentialen för att utöka befintlig verksamhet inom timmerterminalen bedöms begränsad, och terminalverksamheten för skogsprodukter ses redan som maximalt utnyttjad.

De nya potentiella näringslivsföretag som intervjuats har lite olika mål och syn på terminalen och dess potential idag. Generellt finns ett stort intresse för transporter på järnväg, och flera lyfter att en anläggning med möjlighet till stickspår ses som en stor fördel.

Flexibiliteten och möjlighet till anpassningen av ytor ses generellt som en viktig aspekt vid etableringar.

De stora möjligheter och fördelar som näringslivsföretagen ser med Stockarydsterminalen är framförallt tillgången på mark (och även personal), vilket är en bristvara på många platser.

Ett antal olika typer av "nya" branscher har identifierats, som skulle kunna vara av intresse för terminalområdet:

- Återvinning, exempelvis plast, biomassa
- Husfabrik, exempelvis enklare modulhus
- Beredskapslager för förrådställning av exempelvis tempererade livsmedel vid kris

Att säkerställa inflöden till terminalen bedöms också vara en avgörande faktor vid framtida utveckling.

Det lyfts från flera håll ett behov av marknadsföring av Stockarydsterminalen och information om att utveckling pågår. Allt ifrån att tydliggöra skyltning till att förbereda/terrassera mark lyfts som förslag som skulle öka möjligheter att dra till sig etableringar.

Framtida el- och energiförsörjning är också en återkommande fråga som behöver säkerställas för långsiktig etablering.

## 3.2 IDENTIFIERADE BEGRÄNSNINGAR

Hinder som identifierades och som hämmar att potentialen realiserats kan fördelas in i två kategorier; övergripande och fysiska.

### Södergående anslutning

Behovet av en södergående anslutning har lyfts från flera håll den senaste tiden. Majoriteten av dagens trafik går idag norrut, och hanteringen består främst av skogsrelaterade produkter som massaved och timmer samt biobränsle. Fler tågrörelser och eventuella nya varugrupper skulle kunna leda till ett större behov av tågrörelser söderut. Terminalen har idag bara direkt anslutning norrut och den södergående trafiken måste backa över Södra stambanan före avgång, alternativt göra lokrundgång på Södra stambanan. Inom ramen för uppdraget har även Trafikverket kontaktats som konstaterar att en södergående anslutning finns utpekad som objekt i Trafikverkets sammanställning av åtgärdsbeskrivningar/"behov, brister och problem", men plan/beslut för genomförande saknas i dagsläget.

Det rekommenderas att bevaka och driva vidare frågan om en södergående anslutning, och även att informera och marknadsföra detta som en del i terminalens planer vid positionering inför etableringar.

### Ankomst/vändspår

Det saknas ett extra ankomst/väntspår inom anläggningen för att inte riskera att låsa trafikeringen på stambanan och för inkommande tåg. Ett sådant spår skulle exempelvis kunna anläggas parallellt med befintligt utdragsspår eller längre in vid terminallytan.

## Spårlängder för längre godståg

Att terminalen inte är dimensionerad för 740 meter långa tåg ses som en begränsning idag. Detta gäller både inom terminalen, samt anslutning och överlämningsbangård.

Enligt en EU-förordning (nr 1315/2013) ska 740 meter långa tåg kunna trafikera stomnätet på TEN-T, där Södra stambanan ingår, till år 2030, vilket man bör ha med sig inför planer på utveckling av terminalens utformning.

## Utmaningar med kombiterminalverksamhet

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 långväga vägtransporter och därtill främja elektrifierade, korta forslingstransporter. Detta förutsätter tillgänglighet på kringliggande järnvägsnät och god hanteringskapacitet vid kombiterminal.

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, betydligt större i Torsvik än vid eventuell tillkommande kombiterminal på annan plats kring Stockaryd. 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 befintliga kombiterminaler i Jönköping inte är så stort, att det motiverar eller ännu fler kombiterminaler, utan att nyttan både för kunder, tåg- och kombioperatör torde vara störst vid allokering av godset och trafiken.

För att driva en ekonomiskt hållbar kombiterminal är ett riktmärke att minimivolymer bör ligga på minst ett heltåg med containers (40 fot), alternativt ca 36 trailers, per dygn. Volymkänsligheten i kombination med kostsamma anläggnings- och fordonsinvesteringar bör detaljutredas i förhållande till potentiell utveckling.

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

Av ovan angivna skäl bedöms en ny kombiterminal i Stockaryd inte vara motiverad. Däremot kan Eskilstuna Logistikpark vara en intressant bench mark för detta område. Liksom i Eskilstuna Logistikpark, torde området vid en logistikpark 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 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.

### 3.3 NÄRINGSLIVSUTVECKLING OCH ETABLERINGAR

Som redogjorts för ovan, utreds en del potentiella verksamhetsetableringar i området. 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 nedan.

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:
  - o Fasta destinationer
  - o Hög och stabil frekvens
  - o 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

#### **3.3.1 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.

#### **3.3.2 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.

### 3.3.3 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.

### 3.3.4 Tillgång till arbetskraft

En viktig faktor för att Stockaryd ska vara ett attraktivt etableringsområde är även att det finns tillgång till utbildad arbetskraft. I angränsande omland finns exempelvis högskolor i Jönköping, Växjö, Skövde och Borås, vilket bidrar till att kompetensförsörjning finns inom rimligt avstånd. Att främja innovation är ett effektivt sätt att attrahera nya företag att vilja etablera sig. Etablering på en ort med lägre sysselsättningsgrad inom lager och logistik 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.

### 3.3.5 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.

### 3.3.6 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.

### 3.3.7 Övriga aspekter

Det finns exempel där lagerfunktioner inte är placerade med tydlig koppling till företagets marknadstyngdpunkt. 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 marknadstyngdpunkt ligger troligen sydligare. Detta då Clas Ohlson har, jämte det svenska butiksnätverket, butiker bland annat även i Norge, Finland och Storbritannien. Julia har likheter med Clas Ohlson, då hela centrallager och logistikverksamheten är förlagd till Skara, vilket 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.

### 3.3.8 Summering – Stockarydterminalens förutsättningar

Utifrån de framträdande etableringskriterierna beskrivna ovan, bedöms Stockaryd stå sig väl och vara väl rustat i en rad avseenden, framför allt sett till tillgänglig mark och arbetskraft.

De infrastrukturella förutsättningarna är över lag bra och gynnsamma. I den lokala infrastrukturen i direkt anknäring till nya etableringsområden kan kapacitets- och framkomlighetsfrämjande åtgärder behöva vidtas framöver. Därtill bedöms tillgången till etableringsbar mark med närhet till väsentlig infrastruktur (framför allt järnväg) vara mycket bra. Om kommunen 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 området ligga väl till, både med industriell och logistikintensiv företagskultur i området och också med hänsyn till utbudet av högskoleutbildningar som finns inom rimligt räckhåll.

Dessutom finns aktörer med god lokalkännedom kring verksamheter vilket kan stärka lokala flöden.



## 4 SLUTSATSER OCH REKOMMENDATIONER

Genomförd behovs- och marknadsanalys syftar till att ge en bild av vilka typer av marknad och verksamhetsområden man bör söka sig till, inför rekommendation om framtida inriktning på terminalområdet.

### 4.1 UTVECKLINGSALTERNATIV

Tre olika huvudalternativ för framtida utveckling av Stockarydsterminalen har identifierats inom uppdraget:

1. Terminal för skogsprodukter
2. Kombiterminal
3. Industripark med anslutande spåranläggning

#### 4.1.1 Terminal för skogsprodukter

Möjligheterna att utveckla anläggningen utifrån befintligt koncept bedöms mycket begränsade, då de volymer som hanteras redan bedöms optimerade. Eventuellt kunde det vara aktuellt att utöka timmerterminalen om nya specifika inflöden kan hanteras, som exempelvis lövskog/timmermassa. Potentialen bedöms dock som osäker.

#### 4.1.2 Kombiterminal

En bedömning är att godsunderlaget inte motiverar ännu fler kombiterminaler i omlandet i dagsläget, utan att nyttan både för kunder, tåg- och kombioperatör torde vara störst vid allokering av godset och trafiken. Det bedöms då också finnas en risk att den samlade intermodala godsvolymen fördelas på fler tåg med lägre fyllnadsgrad till de olika terminalerna.

På längre sikt kan det dock finnas potential för en kombiterminal, sett till den generella fördelningen av gods på väg och järnväg idag. På längre sikt torde det finnas en stor överflyttningspotential från väg till järnväg, vilket kan skapa ett större godsunderlag som skulle kunna motivera en kombiterminal. Tidshorisonten är dock osäker, varför det rekommenderas att inte bygga bort möjligheten för en kombiterminal på längre sikt (uppskattningsvis bortåt år 2050).

Däremot skulle eventuellt en frilastyta vara intressant att anlägga redan idag, för exempelvis en anläggning för biomassa på sikt då det behovet tenderar att öka till följd av bland annat att torvbränning har förbjudits. I dagsläget finns dock begränsat med flis över för biomassa. Skulle en frilastyta anläggas skulle denne också kunna utvecklas till en kombiterminal om ett ökat framtida behov skulle uppstå på sikt.

#### 4.1.3 Industripark med anslutande spåranläggning

Terminalen, och dess tillgängliga område bedöms 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 systemtåglösningar till den egna anläggningen.

En industrianläggning kan även kombineras med frilagerytor.

## 4.2 GENERELL UTVECKLINGSPOTENTIAL OCH REKOMMENDATIONER

Att Stockarydsterminalen har spåranslutning är en stark fördel, i kombination med en stor yta av tillgänglig mark samt att området redan är detaljplanelagt. Detta kan vara avgörande faktorer för nya etableringar i Stockaryd. En säkerställd el- och energiförsörjning är också ett stark konkurrensfördel vid långsiktig etablering. Placering av nya laddstationer för el rekommenderas också att ses över kopplat till den framtida spårutformningen.

Triangelspåranslutningen till stambanan är unik och ger de allra bästa förutsättningarna för en konkurrenskraftig hantering på järnvägssidan.

En södergående anslutning samt att möjliggöra för längre godståg (740 meter till år 2030), ses som huvudsakliga infrastrukturella brister vilket rekommenderas för vidare utredning i samband med utformning av området. Detta är aktuellt oavsett typ av terminal.

Detta i kombination med goda förutsättningar för el (laddplatser för fordon mm) på energisidan skulle kunna ge potential till att kunna konkurrera med övriga terminaler i regionen.

Det råder generellt dock stora osäkerheter på marknaden och i omlandet runt Stockaryd, vilket kan påverka framtida trafikering och potential. Utvecklingen av järnvägen runt Jönköping, elektrifiering samt övriga terminalers utveckling bedöms påverka Stockarydsterminalens potential men är svåra att prognostisera för i dagsläget. Båramo och Solåsens framtid kan också påverka behovet, och eventuell utveckling av terminal vid Byarum-Tenhult (öster om Stigamo) kan förändra konkurrensläget. Att även studera omlandet mot Kronobergs län, och exempelvis Växjö, skulle också kunna ge en breddad syn på ytterligare marknadspotential.

En generell rekommendation är att satsa på att utveckla ett flexibelt terminalområde, som är tillgängligt för nya branscher. En öppen och flexibel struktur kan leda till nya etableringar inom områden som eventuellt ligger långt ifrån terminalens nuvarande hantering. En rad framtidsbranscher kan också göra att behovet snabbt förändras, som exempelvis kan skapa nya behov för återvinningsföretag eller olika typer av energi- och lager för nödmaterial. Att dra till dig storskaliga industriella verksamheter, med industrispår, där ytor kan anpassas ses som en stor potential vid framtida planläggning för att inte bygga bort stora möjligheter till nya etableringar. Att vara öppen för nya branscher och nytänk kopplat till varuslag och verksamhetstyper bedöms vara en nyckel för en långsiktig och hållbar utveckling av Stockarydsterminalen.

Det skulle även kunna finnas ytterligare potential ur ett internationellt perspektiv, exempelvis för insatsvaror från kontinenten. Eventuellt skulle ett samarbete med ScandFibre (SFL) kunna vara intressant för att utreda möjligheten att erbjuda en terminalhantering i Småland för import av insatsprodukter, med en trolig importmarknad mot Italien och Tyskland.

### 4.2.1 Rekommenderat nästa steg

Det rekommenderas att satsa på marknadsföring och bred dialog inför potentiella etableringar, parallellt med ett arbete kring kommunens egen positionering och logistikstrategi (för att aktivt och snabbt kunna möta etableringsfrågor) samt att driva ett proaktivt försäljningsarbete. Allmän synlighet, exempelvis vid järnvägsmässan Elmia Nordic Rail i Jönköping (i oktober 2023), kan också vara en bred kanal för marknadsföring.

För att nå försäljning av mark rekommenderas att den tillgängliga ytan förbereds och terrasseras, och säljs som färdig mark att tillträda omgående. Det faktum att marken är detaljplanelagd är ett starkt försäljningsargument då detaljplanearbetet annars kan ta ett par år, och genom att färdigställa ytorna och rikta in sig på att erbjuda snabb etableringsmöjlighet bedöms attraktiviteten och konkurrensfördelen kunna öka kraftigt. Kostnaden för terrassering bedöms kunna tas ut på tomtpris och ses som liten kostnad i sammanhanget samt att det kan vara en avgörande faktor för försäljning av mark. Storleken på tillgänglig mark ses också som en unik möjlighet, som är svår att konkurrera med i södra Sverige, särskilt i kombination med befintlig spåranslutning.

Marknadsläget är fortsatt osäkert, samtidigt som framtidspotentialen bedöms kunna bli stor, men det bedöms krävas en proaktiv satsning för att nå lyckad försäljning och etablering.

### **Kort sikt (nuläge-2030)**

Utveckling av befintlig terminal för skogsprodukter bedöms mycket begränsad, varför en satsning på nya branscher och ny typ av terminal bedöms motiverad. En generell rekommendation är att satsa på att utveckla ett flexibelt terminalområde som kan anpassas efter framtida möjligheter.

På kort sikt rekommenderas i första hand satsning på marknadsföring och framtagande av kommunal godsstrategi/handlingsplan, i kombination med att förbereda mark för nya etableringar. Att säkerställa el- och energiförsörjning och att mark är detaljplanelagd bedöms också vara centrala frågor vid marknadsföring inför etableringar. En målsättning om en helelektrisk spåranläggning kan också öka intresset hos tågoperatörerna då det även håller nere de operationella tågstnaderna. Elektrifieringen bör också följa behovsutvecklingen, och vid spårutbyggnad bör hänsyn tas till parallell eller framtida elektrifiering.

Den rekommenderade utgångspunkten är att planera för en södergående anslutning, avgångs-/ankomstspår och uppställningsspår oavsett framtida typ av framtida terminal.

Att säkerställa möjligheten att hantera 650 meter långa tåg ses också som en utgångspunkt.

### **Medellång sikt (omkring år 2030-2040)**

Beroende på aktuella etableringar så rekommenderas vidare utveckling och behovsanpassad spårutformning därefter, exempelvis anläggandet av frilastytor, logistikpark, eget industristamspår eller en kombination av dessa anläggningar.

På lite längre sikt kan det även finnas potential för en kombiterminal, sett till potentiell överflyttningspotential från väg till järnväg. En tidigare anlagd frilastyta skulle också kunna vidareutvecklas till en kombiterminal. Det rekommenderas därav att bevaka frågan och inte bygga bort framtida möjligheter i för tidigt skede.

På medellång sikt rekommenderas att satsa på att möjliggöra för 750m långa tåg.

### **Lång sikt (bortåt 2050)**

På längre sikt torde en bredare vision om längre spår, 850/900 meter, vara intressant. För att en sådan vision ska vara trovärdig är det dock viktigt att det även planeras för konkreta åtgärder på vägen dit, så som utbyggnad för 750 meter.

### **4.3 FORTSATT ARBETE – FÖRSLAG TILL VIDARE STUDIER**

En rad frågor föreslås för vidare studier, exempelvis:

- Kommunal godstransportstrategi/handlingsplan
- Södergående anslutning och ankomst/vändspår
- Möjlighet att ta emot 740 meter långa tåg
- Kapacitet, för spåret in/ut stambanan, samt växelutformning
- Kartläggning av logistikflöden
- Fördjupad marknadsanalys, och identifiering av möjliga etableringar
- Case-studier inför etablering av återvinningsföretag, energi mm
- Stöd till extern finansiering
- Säkerställd framtida energiförsörjning

## 5 BILAGOR

### BILAGA 1 – INTERVJUFRÅGOR (DISKUSSIONSUNDERLAG)

Fråga 1: Logistiksystemet:

- Hur är ert logistiksystem uppbyggt (strukturen)?
- Använder ni Stockarydsterminalen idag, och vilken typ av hantering?
- Eventuella godsslag/volymer/frekvenser som hanteras?

Fråga 2:

- Vilka större regelbundna flöden finns till och från Stockaryd med omland (10 mil) som transporteras/som skulle kunna vara aktuellt att transportera med järnväg?
- I vilken omfattning använder ni järnvägstransporter, har använt järnvägstransporter eller skulle vilja använda järnvägstransporter?
- I vilka relationer transporteras/är det iså fall aktuellt att transportera gods och under vilka förutsättningar?

Fråga 3: Logistik och transportkrav:

- Vilka krav ställer ni som företag på dessa transporter?
- Vilken typ av lastbärare används för era transporter?
- Speciella krav på utrustning/funktioner till spåranläggning?

Fråga 4:

- Vad krävs för att ni skulle välja en järnvägs- eller intermodal lösning för ert transportbehov?
- Lever spåranläggningen i Stockaryd upp till dessa förutsättningar?
- Förklara och ge exempel på förändringar som skulle kunna innebära att järnvägen skulle leva upp till dessa förväntningar?

Fråga 5:

- Har er potentiella anläggning önskemål om framtida industrispår? Skulle nytt industrispår kunna ge underlag för flytt/etablering?
- Skulle tillgängligheten till er anläggning förbättras genom anläggande av industrispår eller förändringar av nuvarande lösningar?

Fråga 6: Vilket mervärde skulle en fungerande järnvägslösning ge för er?

Fråga 7: Vem köper in transportererna?

Fråga 8: Påverkas er verksamhet på något sätt av pågående förändringar, tex HCT (långa tunga transporter)?

## 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**

