



# Delregional godstransportstrategi 2016-2020

STRATEGI

Typ av styrdokument	Strategi
Beslutsinstans	Kommunstyrelsen
Diarienummer	KS 2021/315
Giltighetstid	Gäller till och med år 2025 (enligt aktualitetsprövning)
Dokumentet gäller för	Samtliga nämnder
Fastställt	2021-09-15, KS § 131
Ersätter	Kommunstyrelsen har beslutat att den delregional godstransportstrategi 2016-2020 fortfarande är aktuellt
Dokumentansvarig	Utvecklingsledare
Tidpunkt för aktualitetsprövning	Utfördes 2021-09-15



# Skaraborg Logistic Center (SLC)

## Delregional godstransportstrategi 2016-2020



## Förord

Det Goda Livet är kommunens vision om det hållbara samhället, ett samhälle i balans och harmoni, även för kommande generationer. Det Goda Livet bygger på allas lika värde och på samhällsaktiva invånare. I Falköping värnar vi om livskvalitetsfrågorna för att öka välbefinnandet och trivseln för Falköpingsborna, för att skapa det goda livet för våra medborgare och för kommande generationer. Vi ska driva en förändringsprocess där kommunen går före i utvecklingen av ett hållbart samhälle, där naturens och våra mänskliga resurser används medvetet och balanserat. Ekologin sätter ramarna och villkoren med planetens absoluta gränser, våra ekosystem och naturens resurser. Ekonomin är det medel som vi tillsammans med det politiska systemet har för att skapa social hållbarhet. Social hållbarhet är själva målsättningen med det dynamiska och rättvisa samhället där de mänskliga behoven uppfylls.

Utifrån den övergripande visionen om det goda livet arbetar kommunen mot fyra övergripande mål för kommunens verksamheter. Dessa finns formulerade i kommunens flerårsplan och är:

1. Ett socialt hållbart Falköping
2. Ett attraktivare Falköping
3. Ett näringsliv som utvecklas
4. Kvalitén i verksamheten ska öka

Denna delregionala godstransportstrategi är en viktig del i arbetet mot de fyra övergripande målen och därmed kommunens vision.

Falköpings kommun har under flera år satsat offensivt på att utveckla kommunen till en logistisk knutpunkt för delregionen Skaraborg genom utvecklandet av Skaraborg Logistic Center.

Skaraborg Logistic Center är ett konceptnamn för alla satsningar (privata likväl som offentliga) som sker inom logistikområdet i Falköping och då med särskilt fokus på intermodalitet (kombiterminaler, service och underhåll, logistikpark, utbildning m.m.). För kommunen är investeringarna i Skaraborg Logistic Center en möjlighet att både kunna stödja det befintliga näringslivet i Skaraborg och attrahera nya logistiketableringar till området. Detta genom att kunna erbjuda förutsättningar för ett effektivt och miljövänligt transportsystem där man kombinerar bil, järnväg och i förlängningen båt.

Genomförda satsningar har utvecklats mycket positivt och vi ser idag goda förutsättningar för en fortsatt kraftig tillväxt. Vi går nu från ett uppstartsläge

till ett tydligt behov av mer långsiktig struktur. Detta förutsätter en tydlig delregional godstransportstrategi med utgångspunkt från de satsningar som genomförts i Falköping inom ramen för Skaraborg Logistic Center. Strategin anger inriktning för kommunens arbete inom godstransportområdet den närmaste fem-årsperioden. Avsikten med godstransportstrategin är att synliggöra ett förhållningssätt i arbetet samt att i kopplad handlingsplan peka på prioriterade viktiga utvecklingsområden under denna fem-årsperiod. En mycket central utgångspunkt i denna strategi är att fokus även framgent skall vara att utvecklingsarbetet måste ske i direkt och tydlig koppling till det privata näringslivets efterfrågan.

Conny Johansson  
Kommunstyrelsens ordförande

## Innehållsförteckning

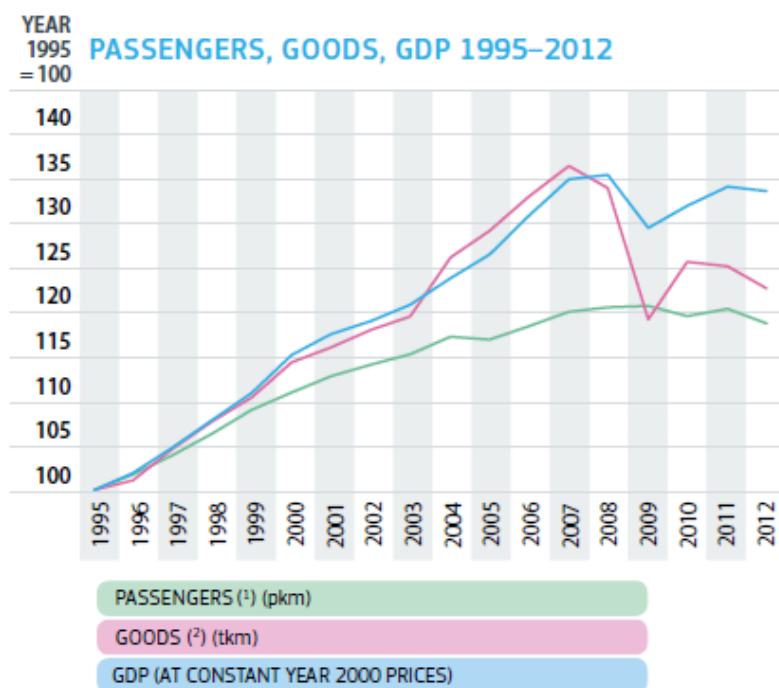
Inledning.....	5
Relaterade strategier och policys.....	8
Skaraborg Logistic Center.....	10
Nulägesbeskrivning.....	11
Trafik, omsättning och sysselsättning.....	13
Mål.....	16
Avslutande kommentarer.....	19

## Bilaga – Handlingsplan

## Inledning

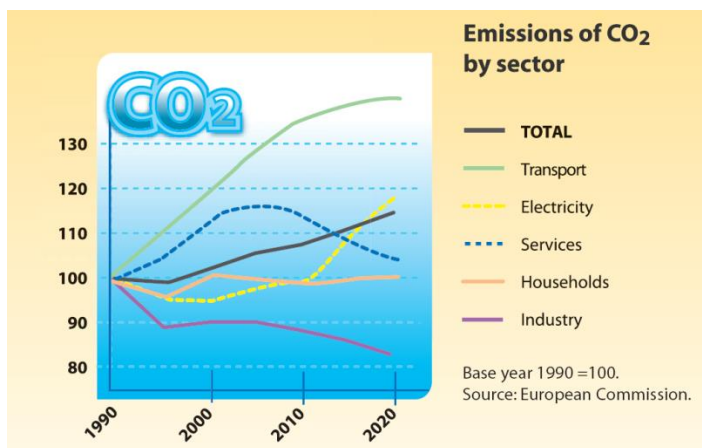
Vi kan idag se att den regionala nivån blir allt viktigare och tydligare. Ett dynamiskt och robust näringsliv med hög konkurrenskraft och med förmåga att stå emot konjunktursvängningar utgör grunden för en stark region. Det är av yttersta vikt att varje region får utvecklas utefter sina egna förutsättningar. Gemensamt för många företag i regionen är betydelsen av tillgång till effektiv logistik och effektiva transportsystem. Genom utvecklandet av Skaraborg Logistic Center skapas en ökad tillgänglighet till järnväg i allmänhet och intermodala transporter i synnerhet för regionens företag och därmed ökade förutsättningar för att utveckla sin logistik. Denna strategi behandlar fortsatta utvecklingspotentialerna och möjligheterna för att stärka Skaraborgsregionen utifrån ett logistiskt perspektiv. Denna potential kan endast förverkligas genom en ingående förståelse och kunskap av de aspekter och samband som existerar i ett logistiskt system. Syftet med strategin är att utveckla det existerande näringslivets konkurrenskraft och samtidigt öka regionens logistiska attraktionskraft för nya företag vilket är en synergi av förbättrade logistiska förutsättningar i regionen.

Betydelsen och behovet av konkurrenskraftig logistik förstärks av att Sverige är glesbefolkat i världsmarknadens periferi. Vi har också ett betydligt längre avstånd från produktion till marknad jämfört med centraleuropeiska konkurrenter. Betydelsen av logistik kan också illustreras med den kraftiga transportutveckling som vi sett en längre tid och som bland annat illustreras av Figur 1.



Figur 1. Trafikutveckling 1995–2012 EU-28. Källa: Europeiska kommissionen

Samhällets strävan efter en hållbar utveckling ställer krav på ökad miljö- och energieffektivitet hos logistiksystemen. Det är emellertid inte någon enkel uppgift att åstadkomma förbättringar. I avvaktan på direkta åtgärder baserade på signifikanta tekniska genombrott inom utveckling av alternativa energikällor eller ökad motoreffektivitet kan en alternativ lösning vara att tillämpa mera indirekta åtgärder. Ökad användning av intermodala transporter baserade på tåg och båt, förbättrat utnyttjande av transportmedlens lastkapacitet, koordinering och styrning av godsflöden samt ökad användning av existerande, miljöanpassade fordon är exempel på indirekta åtgärder. Just tillgången till alternativa transportmedel och intermodala transporter är en mycket viktig tillgång när externa kostnader i allt högre grad internaliseras genom t.ex. högre bränsle och fordonsskatter, trängselskatter, ökade miljökrav på fossila transportmedel, ökade skatter på infrastruktur. Vikten av att adressera utsläppen från transporter kan illustreras av nedanstående figur framtagen av europeiska kommissionen som dels visar historiskt utveckling av CO<sub>2</sub> från olika sektorer men också en uppskattning/prognos hur dem kan tänkas utvecklas i framtiden.



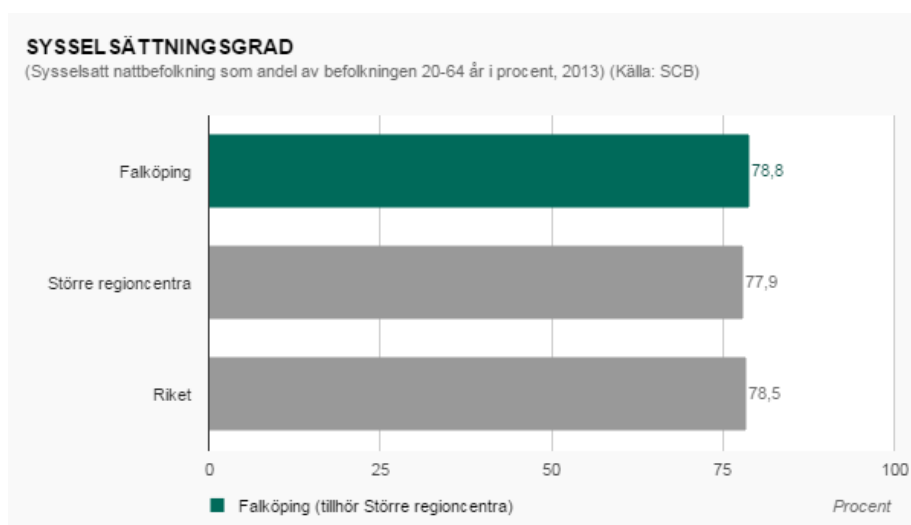
Figur 2. Utsläpp av CO<sub>2</sub> för olika sektorer. Källa: Europeiska kommissionen

I fokus för Skaraborg Logistic Center är tanken på utvecklingen av ett starkt logistikcentra. Genom industriell symbios och ett starkt kluster kring järnvägsrelaterade transporter och tjänster sprunget ur Falköpings långa järnvägshistorik skapas förutsättningar för ett starkt logistikcentra. Logistikcentra kan genom samverkan och konsolidering också skapa logistiska skalfördelar för regionens företag. Dessa fördelar har potential att fördelas mellan alla lokala och regionala företag. Större varuägare är ofta initiativtagare och risktagare i utvecklingen av nya logistik- och transportlösningar då skalfördelarna är som störst för stora godsflöden. Samtidigt har mindre företag, genom samverkan och samarbete, potential att få tillgång till resurser och kompetenser som annars bara stora företag kan utnyttja. Nämda skalfördelar gör, tillsammans med lämplig lokalisering, att transportmedel kan utnyttjas bättre och att mer energieffektiva transportslag såsom järnväg kan användas i intermodala transportkedjor. Sammantaget skapas mer miljöeffektiva och hållbara lösningar. Samtidigt skapas ökad kostnadseffektivitet och logistik kvalitet och därmed ökad konkurrenskraft

för företagen. Detta bör ge en regions transportköpande företag incitament att använda dessa logistiklösningar. Den allmänt ökande fokuseringen på logistik för att öka sin konkurrenskraft gör att lokaliseringen av företags verksamhet och logistiska strategi blir av ökad vikt. Att kunna erbjuda regionens företag infrastruktur som möjliggör konkurrenskraftiga logistik- och transportlösningar blir därmed allt viktigare för att behålla och utveckla befintliga företag och attrahera nya företag. I centrum för Skaraborg Logistic Center är tron på att hållbarhet kommer få en än större betydelse i framtiden och genom att ständigt utveckla dessa aspekter tror vi att det skapas uthålliga logistiska fördelar på såväl kort som på lång sikt.

Verksamheten i Skaraborg Logistic Center kan sammanfattas med att det är den logistiska länken mellan näringslivet i Skaraborg och övriga världen. Skaraborg Logistic Center är ett konceptnamn för alla satsningar (privata likväl som offentliga) som sker inom logistikområdet i Falköping och då med särskilt fokus på järnväg, infrastruktur, järnvägsrelaterade tjänster, utbildning och intermodalitet. Det är därför naturligt att den delregionala godstransportstrategin innefattas i konceptnamnet Skaraborg Logistic Center. Fortsättningsvis förkortas Skaraborg Logistic Center, SLC.

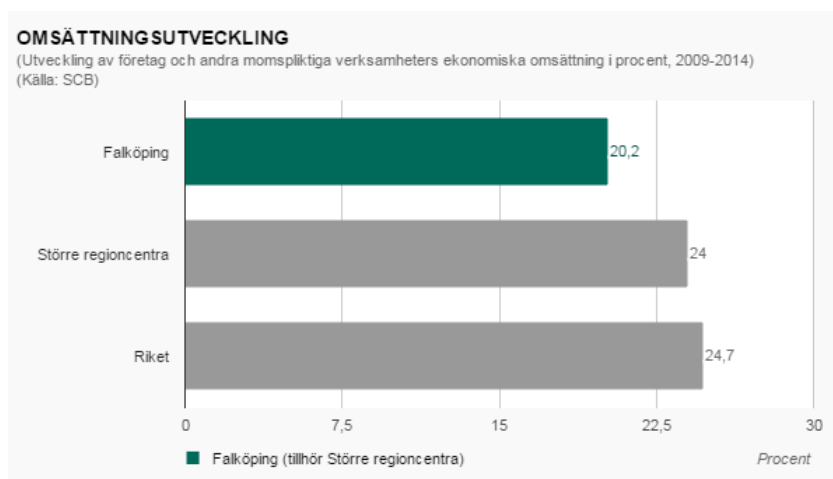
Genom att framgångsrikt utveckla SLC i samverkan med det regionala näringslivet torde ett antal positiva och mätbara effekter kunna observeras. Då SLC hitintills varit under uppbyggnads- och utvecklingsfas är det högst troligen för tidigt att mäta och se tydliga effekter i termer av sysselsättning och omsättningen relaterat till det regionala och lokala näringslivet. Denna strategi har dock som syfte att skapa förutsättningar för fortsatt utveckling samt uppföljning varför det är viktigt att skapa sig en bild över dagens situation och nuläget. Ytterst bör SLC bidra positivt till sysselsättningen och omsättningen för det regionala näringslivet. Nedan visas övergripande statistik för Falköpings kommuns sysselsättning och näringslivets omsättning.



Figur 3. Sysselsättningsgrad Falköpings kommun 2013. Källa: SCB



Utifrån sysselsättningsgrad kan man konstatera att Falköpings kommun har en situation som är jämförbar med liknande större regioncentra men också att situationen är marginellt bättre än för riket som helhet.



Figur 4. Omsättningsutveckling Falköpings kommun 2009-2014. Källa: SCB

Även om sysselsättningsgraden ser relativt god ut har inte omsättningsutvecklingen hos det lokala näringslivet utvecklats lika väl som andra jämförbara regioncentra eller som riket som helhet även om utvecklingen varit positiv. Det är som alltid svårt att särskilja vilka effekter just SLC har bidragit med och senare i strategin görs ett försök att identifiera andra nyckeltal som kanske bättre kan isolera och mäta effekterna av utvecklingen av SLC.

## Relaterade strategier och policys

Detta avsnitt belyser och beskriver andra relaterade strategier och policys som finns på övergripande nivåer och hur dessa relaterar till föreliggande strategi, t.ex. överflyttningsmål hos EU och nationellt men också den regionala godstransportstrategi som utvecklats inom Västra Götalandsregionen. Syftet är att säkerställa att den utvecklade strategin går i samklang med mer övergripande strategier.

En övergripande strävan på EU-nivå efter en hållbar ekologisk utveckling ställer krav på ökad miljö och energieffektivitet hos logistiksystemen. EU-kommissionen (cf. White paper, COM(2001) 370) ser överflyttning av gods från väg till järnväg och användandet av intermodala transportsystem som en viktig lösning på europeiska transportproblem. Järnvägstransporter inom EU har en betydligt lägre marknadsandel än andra större marknad som t.ex. USA (cf. European Commission, 2014)<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> European Commission, 2014. EU Transport in Figures, Statistical Pocketbook. Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2014

På regional nivå har Västra Götalandsregionen under 2015-2016 utvecklat en regional godstransportstrategi för Västra Götalandsregionen. Denna strategi fastställer bland annat att Västra Götalandsregionen skall vara en ledande logistikregionen där starka delregioner har en viktig roll. SLC fyller därmed en viktig funktion som utvecklare av en stark delregion i allmänhet men i synnerhet ett delregionalt logistikcentra. SLC betydelse för den regionala dimensionen förstärks också genom att SLC relaterar till ett av de allra viktigaste och utpekade godsstråken, Västra Stambanan (utpekade som core i EU's TEN-T nätverk), på såväl regional som nationell nivå. SLC bidrar även direkt till att avhjälpa en av de utpekade bristerna: "Bristande förutsättningar för intermodalitet (terminaler och anslutningar)". Förutom områdena "ledande logistikregion" och "infrastruktur av världsklass" innehåller Västra Götalandsregionens strategi området "kunskap och kompetens i framkant". Även inom detta område har SLC omfattande verksamhet och aktiviteter dels genom Lärcenter i Falköping och dels genom samarbete med de regionala högskolorna (Göteborgs universitet, Chalmers, Högskolan i Skövde) och deltagande i olika projekt antingen direkt som partner eller indirekt som studieobjekt/samarbetspartner. På lokal nivå finns en tydlig koppling mot kunskap och kompetens genom de yrkesförberedande utbildningar som där erbjuds relaterat till logistik och transport, järnvägsteknik och regionala företag inom logistik och transportklustret som är uppbyggt via Lärcenter i Falköping.

Beträffande effektiva noder fastställer Västra Götalandsregionens godstransportstrategi följande:

Effektiva noder förutsätter

- Regional samverkan för ökat resursutnyttjande av befintliga hamnresurser
- Effektiv, tillförlitlig och hållbar försörjning till Göteborgs hamn
- En komplementär terminalstruktur, till exempel utifrån specialisering eller geografi
- Terminaler som medger en effektiv logistik och ökad intermodalitet

Samtliga fyra punkter har varit viktiga aspekter i utvecklingen av SLC och kommer så att fortsatt att vara. Särskilt intressant är att Västra Götalandsregionens strategi definierar att ökad intermodalitet kräver förändrade mönster för lokaliseringar av logistikverksamhet:

Goda förutsättningar för intermodalitet förutsätter att:

- Lokalisering av logistikverksamhet sker med beaktande av trafikstrategi med avseende på trafikförsörjning och möjlighet till intermodalitet.
- Omlastningsmöjligheter och anslutningar som möjliggör intermodalitet
- Regionalt systemperspektiv vid lokalisering av intermodala noder.

Sammantaget kommer SLC ha ett positivt bidrag till samtliga relaterade strategier och associerade mål, inte minst de på regional och lokal nivå:  
*Vision Västra Götaland – Det goda Livet, Klimatstrategin för Västra*

*Götaland, Västra Götalandsregionen 2020, Västra Götalandsregionens godsstrategi.*

## Skaraborg Logistic Center

SLC fokuserar på samtida utmaningar och möjligheter relaterat till logistik och transporter. SLC bygger dock på en mycket lång järnvägstradition och historik där det finns många företag och kompetenser som kan härledas långt bak i tiden. Som exempel kan nämnas att det första stationshuset påbörjades redan 1857. Järnvägens etablerande skapade under många decennier en stark utveckling. I Nordisk Familjebok, 1a upplagan, s.984 står det bland annat om Falköping ”*Under de senaste årtiondena synes staden hafva vunnit en icke obetydlig utveckling, framkallad deraf att statens jernvägar från Stockholm, Göteborg och Jönköping erhållit en viktig mötesstation ca 1,2 km från staden, dock inom detta område, vid Ranten, der ett slags förstad med icke obetydlig rörelse, några fabriker m.m. vuxit upp*”. För en mer ingående beskrivning av historien kring järnvägens betydelse för Falköping rekommenderas skriften/upsatsen *Skaraborg Logistic Center - historien bakom och framtida utvecklingsmöjligheter* skriven av Gustafson och Hultén 2012<sup>2</sup>.

Det är på denna historia och plattform SLC bygger och det är i sammanhanget viktigt att understryka betydelsen av det kluster som finns relaterat till järnvägen i Falköping. I takt med att SLC utvecklas så ökar komplexiteten i klustret med fler aktörer och intressenter. SLC har en viktig roll i att se till att klustret kan fortsätta utvecklas och ges bra förutsättningar på olika sätt att göra så. Det innebär t.ex. att det inom SLC är viktigt att förstå och se till behoven från alla delar i klustret och att inte fokusera allt för mycket på enstaka delområden. Denna bakgrund ligger till grund för SLC vision att vara det naturliga logistiknavet för järnvägsrelaterade transport och tjänster i Skaraborg och missionen att verka för det regionala näringslivet.

***Vision: Skaraborgs naturliga logistiknav för järnvägsrelaterade transporter och tjänster***

***Mission: Att verka för att stärka det delregionala näringslivet med effektiva logistiklösningar***

Utgångspunkten kring industriell symbios och ett tydligt klustertänk gör också att kommunens arbetssätt bygger på att i tidigt skede försöka stimulera och uppmuntra utveckling. Arbetssättet är processdrivet där kommunen gör tidiga insatser för att stimulera genom att belysa och ge förslag på möjliga transportlösningar för att därefter inta en mer passiv roll och fokusera på eventuell infrastrukturutveckling som kan behövas. Detta

---

<sup>2</sup> Gustafson, P och K. Hultén (2012) Skaraborg Logistic Center - historien bakom och framtida utvecklingsmöjligheter, C-opsats, Handelshögskolan vid Göteborgs universitet

ställer en del krav på kommunen beträffande tadjning kring när satsningar skall göras men kanske viktigare när kommunens aktiva delaktighet skall minskas och fasas ut. Detta har varit ett framgångsrikt arbetssätt så här långt och har också inneburit att kommunen inte har behövt skapa en alltför betungande administration/organisation kring SLC vilket annars kan äventyra långsiktigheten och hållbarheten i denna typ av satsningar.

Bakgrunden till den föreliggande strategin är att SLC nu har skapat tillräckliga förutsättningar för att utvecklas till ett tydligt logistiknav för det delregionala logistiksystemet i Skaraborg och att komplexiteten har ökat markant senaste åren med fler och fler intressenter som har blivit inblandade med olika behov och önskemål vilket skapar ett behov för en mer formaliserad och strukturerad strategi och handlingsplan för det fortsatta arbetet.

## **Nulägesbeskrivning**

SLC har en lång historia men arbetet fick en mer tydlig inriktning och profil i och med etableringen av dagens moderna järnvägsanläggning. Genom utvecklandet av en överlämningsbangård och elektrifiering med start 2007 skapades helt nya förutsättningar för effektiva tåglösningar till terminalområdena på Brogårdet och Marjarp. Elektrifieringen innebär att det inte är nödvändigt med separat växlingstjänst vilket kraftigt förbättrar tågproduktionen och effektiviteten. Genom överlämningsbangårdens direkta anslutning till stationsområdet och västra stambanan erhålls en mycket snabb och effektiv tågproduktion där det tar ca 30min från ankomst Falköping till klargörande för terminalhantering. Det tar dessutom bara ca 10min från klargörning från trafikledning och avgång terminal tills tågsättet rullar på västra stambanan.

SLC var en av de första terminalägarna i Sverige att upphandla en terminaloperatör. Stor vikt lades vid utvecklandet av upphandlingsprocessen och dagens arrendeavtal är en direkt konsekvens av den upphandling som skedde 2009. Upphandlingen skapade tydliga gränsdragningar mellan rollerna terminalägare och terminaloperatör. Viktiga kriterier fastställdes också beträffande prisneutralitet, servicenivåer, etc.

Utvecklingsarbetet har skett på bred front och engagerat bland annat Västra Götalandsregionen, Trafikverket, Göteborgs Hamn, Chalmers och Handelshögskolan i Göteborg, samt ett stort antal företag i regionen.

Dagens logistikanläggning har växt betydligt och innefattar idag totalt 4 terminaler varav Falköpings kommun äger 1 och 4:

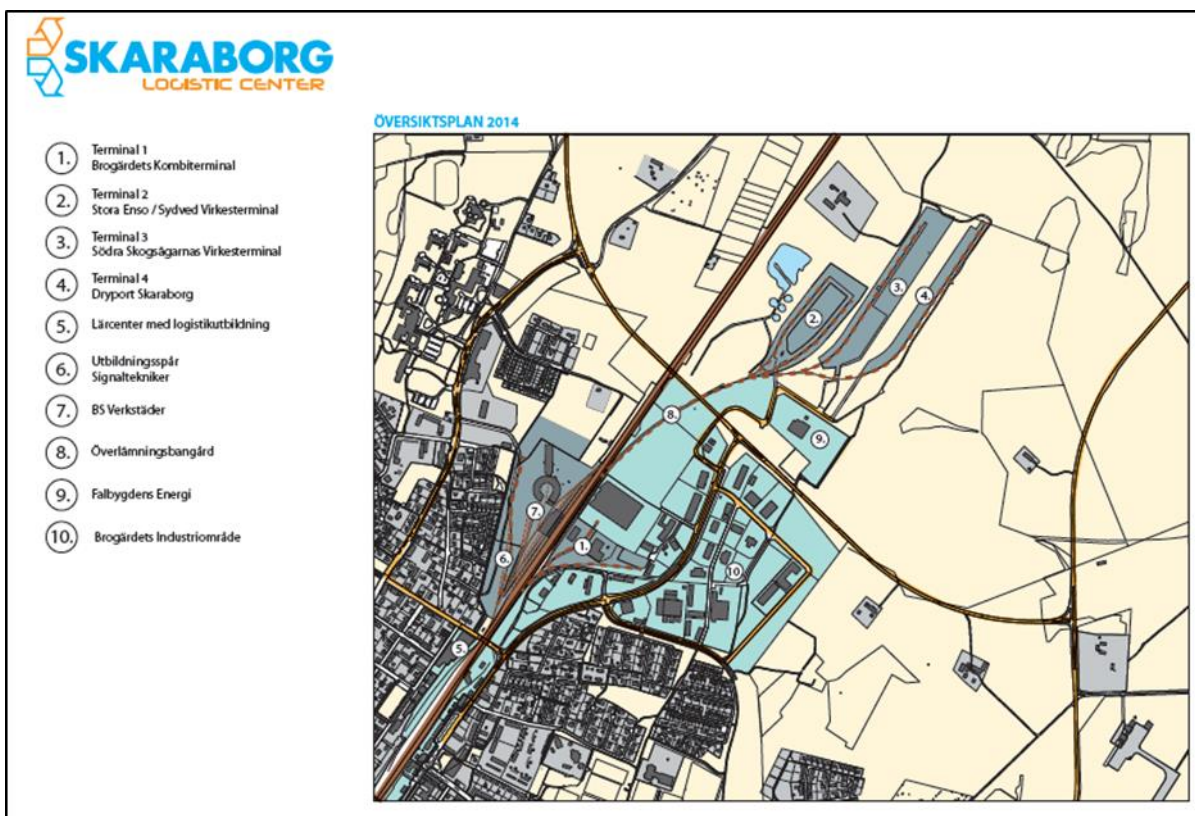
1. Brogårdet. Terminal för diverse ändamål, främst vagnlast. Hanteringsyta ca 20.000m<sup>2</sup>. Spårlängd totalt ca 700m.
2. StoraEnso/Sydved. Virkesterminal
3. Södra Skogsägarna. Virkesterminal

4. Dryport Marjarp. Huvudsakligen containerterminal. Hanteringsyta ca 30.000m<sup>2</sup> (hårdgjord och plattsatt). Spårlängd totalt ca 650m (ett hanteringsspår).

Det fortsatta utvecklingsarbetet inom godstrafik och logistik inom SLC är framförallt fokuserat på Marjarpområdet. Här finns upp till 70 hektar tillgänglig mark för logistikrelaterade etableringar. Parallellt med utvecklingen av godstrafik har även en mycket starkt utvecklingen skett kring underhållsrelaterade tjänster kring järnvägsfordon och rullande materiell i Falköping. BS Verkstäder har bland annat i samarbete med Västtrafik etablerat en underhållsdepå och BS Verkstäder ihop med Swemaint har underhållsansvar för den containerpendel som Jula/Schenker driver. I takt med att trafiken och infrastrukturen på SLC har utvecklats så har också antalet företag ökat och utvecklats. Verksamma företag med Skaraborgs anknnytning vid Skaraborg Logistic Center och dess terminalverksamhet (hösten 2015) är bland annat:

- Schenker/Jula (Falköpingspendeln till och från Göteborgs Hamn). Bland varuägare som använder sig av denna transportlösning kan nämnas: Jula AB, Gyllensvaans Möbler, Swedish Match, Parker Hannifin, A Lot of Decoration, Mr. Plant, m.fl.
- Tågfrakt (tågdragare containerpendel)
- Stora Enso/Sydved
- Södra (virkeshantering)
- TBN's Åkeri AB (terminaloperatör). Bland varuägare som använt sig av terminalen för diverse vagnslastuppdrag kan nämnas: Infranord, Gyllensvaans, Benders, m.fl. Flera varuägare använder också närliggande lagerlokaler.
- BS Verkstäder (underhåll). I samarbete med Swemaint AB erbjuds även godsvagnsunderhåll
- Lärcenter i Falköping

I bilden nedan finns en översiktskarta över dagens större verksamheter och terminaler.



Figur 5. Översiktskarta SLC 2015. Källa: Falköpings kommun

## Trafik, omsättning och sysselsättning

Dagens trafik omfattar:

	Virke Södra	Virke Stora Enso/Sydved	Container	Vagnslast/diverse
Tågtrafik	3-4 tåg/vecka	2-3 tåg/vecka	5 tåg/vecka	1-2 tåg/månad
Godsvolym per år	ca 180.000 m <sup>3</sup>	Ca 130.000 m <sup>3</sup>	Ca 20.000 TEU/år	Ca 25.000 ton/år
Miljöbesparing i CO <sub>2</sub>	ca 4.000 ton/år	ca 3.000 ton/år	ca 5.000 ton/år	ca 500-1.000 ton/år

Sammantaget avgår och angör 2-3 tåg per dag terminalerna inom SLC och omräknat i tonnage hanteras ca 600.000 ton per år vid SLC. Bland de planerade trafikökningarna kan nämnas att Södra planerar öka sin trafik till

250.000-300.000 m<sup>3</sup> under 2016-2017. En viktig aspekt kring etableringen av SLC är dess bidrag till mer hållbara transporter och transportsystem. Uppskattningsvis har den järnvägsbaserade trafiken vid SLC bidragit till en minskning av CO<sub>2</sub> utsläpp om ca 10.000-12.000 ton årligen. Utöver detta har en rad andra positiva miljöeffekter uppnåtts genom en generell minskning av långväga godstransporter på väg vilket är en viktig miljöeffekt då det bidrar till bättre säkerhet och mindre minskad trafik på hårt trafikerade vägar.

En annan viktig aspekt relaterat till verksamheterna inom SLC är deras bidrag till sysselsättning såväl direkt som indirekt. Nedanstående tabell är en uppskattning av sysselsättningen för verksamheterna vid SLC.

Sysselsättning relaterat till de olika terminalerna/aktörerna inom SLC:

	Stora Enso/Sydved	Södra	Brogården/Dryport	Tågfrakt	BS Verkstaden	Lärcentern
Antal direkt sysselsatta	Ca 2-3	Ca 2-3	Ca 2-3	Ca 8-10	Ca 50-55	Ca 2
Indirekt sysselsatta (lokförare, chaufförer, etc.)	Ca 1 virkesmätare  Ca 8-10 (lokförare, chaufförer, etc.)	Ca 1 virkesmätare  Ca 8-10 (lokförare, chaufförer, etc.)	Ca 5-10 (lokförare, chaufförer, etc.)			Ca 2

Efter diskussion med tågoperatörer uppskattas varje tågomlopp sysselsätta ca 1,5-2 personer/omlopp (lokförare, signalgivare, operativ arbetsledning/planering). Förutom lokförare uppskattas varje tågomlopp sysselsätta ca 7-8 lastbilschaufförer.

Verksamheterna som innefattas i SLC sysselsätter cirka 65-75 personer direkt och ca 30-40 personer indirekt. Förutom sysselsättning relaterad till de operativa verksamheterna har infrastrukturutveckling kring SLC genererat grovt uppskattat ca 20 helårsarbeten hitintills. Totalt sysselsätter därmed verksamheterna inom SLC (indirekt och direkt) ca 100-120 personer. Verksamheterna vid just terminalerna uppskattas idag omsätta ca 4-5 miljoner årligen. Den direkta sysselsättningen vid terminalerna i relation till trafik kan uppskattas till ca 3-4 helårsarbeten per 100.000 ton gods transporterat och den indirekta till ca 4-6 helårsarbeten per 100.000 ton gods transporterat.

Utöver denna sysselsättning skapas förutsättningar för mer sysselsättning bland varuägare i regionen som en följd av mer effektiv och hållbar logistik och bättre konkurrenskraft. I relation till virke- och timmerterminalerna är det också viktigt att poängtera hur dessa har kraftigt bidragit till mer effektiva och hållbara transporter för regionens skogsbrukare vilket också innebär att förutsättningarna för skogsbruket i Skaraborg har förbättras. En direkt effekt av detta är att skogsbrukarna får ett mindre avdrag för transportkostnaden till bruk/såg då transporterna blivit mer effektiva.

Den bästa övergripande måttet för SLC och dess utveckling anser vi vara antal arbetsställen i kommunen och sysselsättningen inom näringslivet generellt men i synnerhet relaterat till logistik och transport. Genom att framgångsrikt utveckla SLC bidrar vi till konkurrenskraften indirekt för hela näringslivet i regionen och för logistik och transportrelaterad verksamhet direkt. Kombinationen av antal arbetsställen och antal sysselsatta anses därför vara bra indikatorer på hur SLC utvecklas och bidrag till det regionala och lokala näringslivet. Ett exempel som illustrerar denna koppling är företaget Partnerlogistik's etablering där man tydligt motiverat sin etablering i Falköping med tillgången och utvecklingen kring SLC.

I nuläget har Falköping följande sysselsättning och omfattning på arbetsställen. Data hämtat 2015-09-20 från SCBs statistikdatabas NÄRA (Företagsregistret Online - Näringslivet regionalt) och år 2014:

- Arbetsställen: 4 492 st
- Antal anställda: 12 004 st

För transport och logistikrelaterad verksamhet har Falköping i nuläget (data från SCB och år 2014), logistik och transportrelaterad verksamhet definieras utifrån följande branscher enligt 2 siffrig branschkod (SNI 2007):

- Branschkod: (30) Annan transportmedelsindustri; (49) Landstransportföretag, rörtransportföretag; (50) Rederier; (51) Flygbolag; (52) Magasin och serviceföretag till transport; (53) Post- och kurirföretag
- Arbetsställen: 88 st
  - Varav med anställda: 59 st
  - Varav med noll anställda: 29 st
- Antal anställda: 621 st

Sett i relation till totalt antal anställda i Falköping uppgick logistik och transportrelaterad verksamhet 2014 till  $621/12004=5,17\%$

Måtten ovan är utgångspunkten för de mål som sätts i kommande avsnitt och den uppföljning av målen som kommer ske framgent i relation till denna strategi och arbetet med SLC.



## Mål

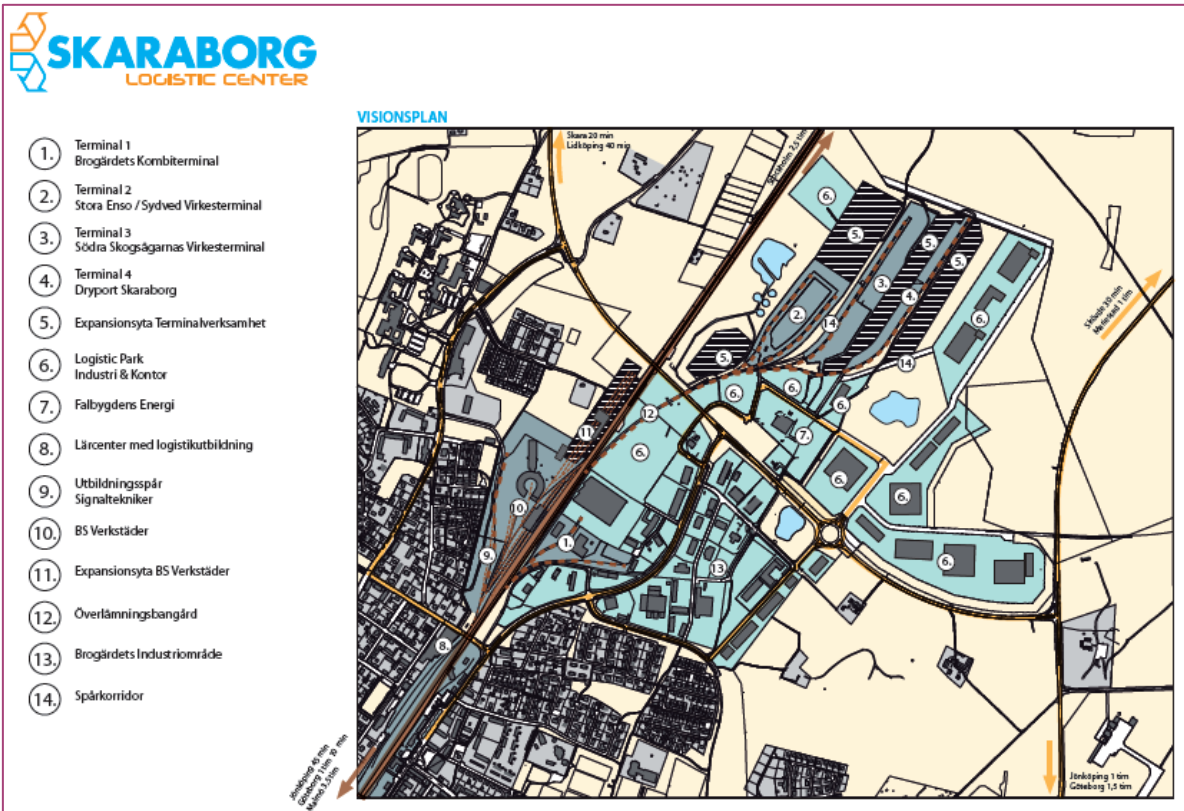
Med utgångspunkt i SLC vision och mission har här tagits fram tydliga mål som skall uppnås med arbetet kring SLC och som handlingsplanen nedan syftar till att uppnå. Visionen och missionen, som definierats tidigare, är:

***Vision: Skaraborgs naturliga logistiknav för järnvägsrelaterade transporter och tjänster***

***Mission: Att verka för att stärka det delregionala näringslivet med effektiva logistiklösningar***

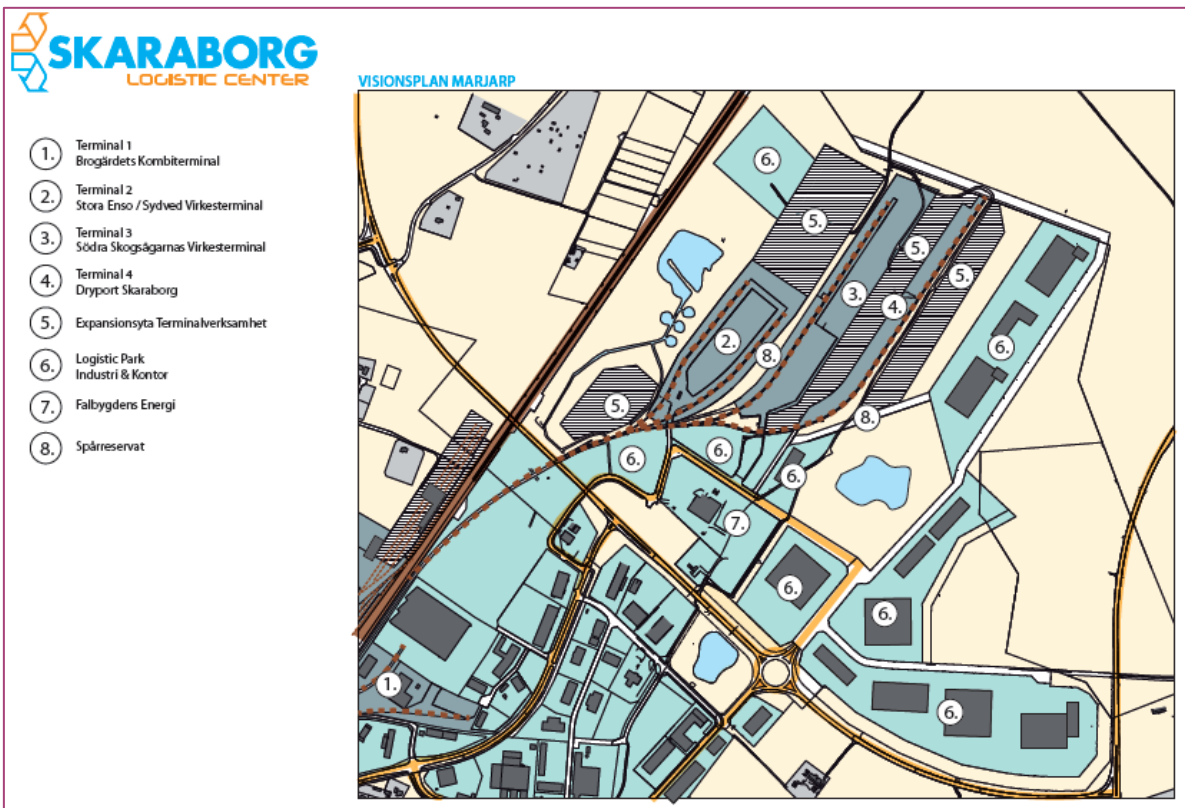
Innan vi definierar målen är det viktigt att reflektera kring vissa implikationer/avgränsningar vision och mission utgör. Med utgångspunkt i visionen är det tydligt att fokus är på järnvägsrelaterade transport och tjänster vilket innebär att andra transportsätt har en längre prioritet och fokus inom arbetet med SLC och ses främst utifrån hur dessa stödjer järnvägen genom t.ex. intermodala transportkedjor. I visionen anges också tydligt att SLC skall vara den naturliga logistiknavet i Skaraborg vilket innebär dels att SLC skall se till hela Skaraborgs logistikbehov men också att avgränsningen är just Skaraborg. Detta innebär bland annat att fokus inte är att attrahera flöden och transportlösningar som syftar till att hantera flöden utanför Skaraborg även om detta så klart välkomnas. Missionen ger också viss vägledning kring fokusområden och arbetssätt. SLC skall verka för det regionala näringslivet i kombination kring arbetssättet att försöka hitta mer effektiva logistiklösningar. Det innebär att SLC deltar som initiativtagare och facilitator i tidiga utvecklingsskeden med fokus på att stötta lokala och regionala företag och varuägare snarare än t.ex. utomregionala transportörer.

Baserat på den översiktsbild och karta som illustras i Figur 5, har följande visionsbild tagits fram för SLC:

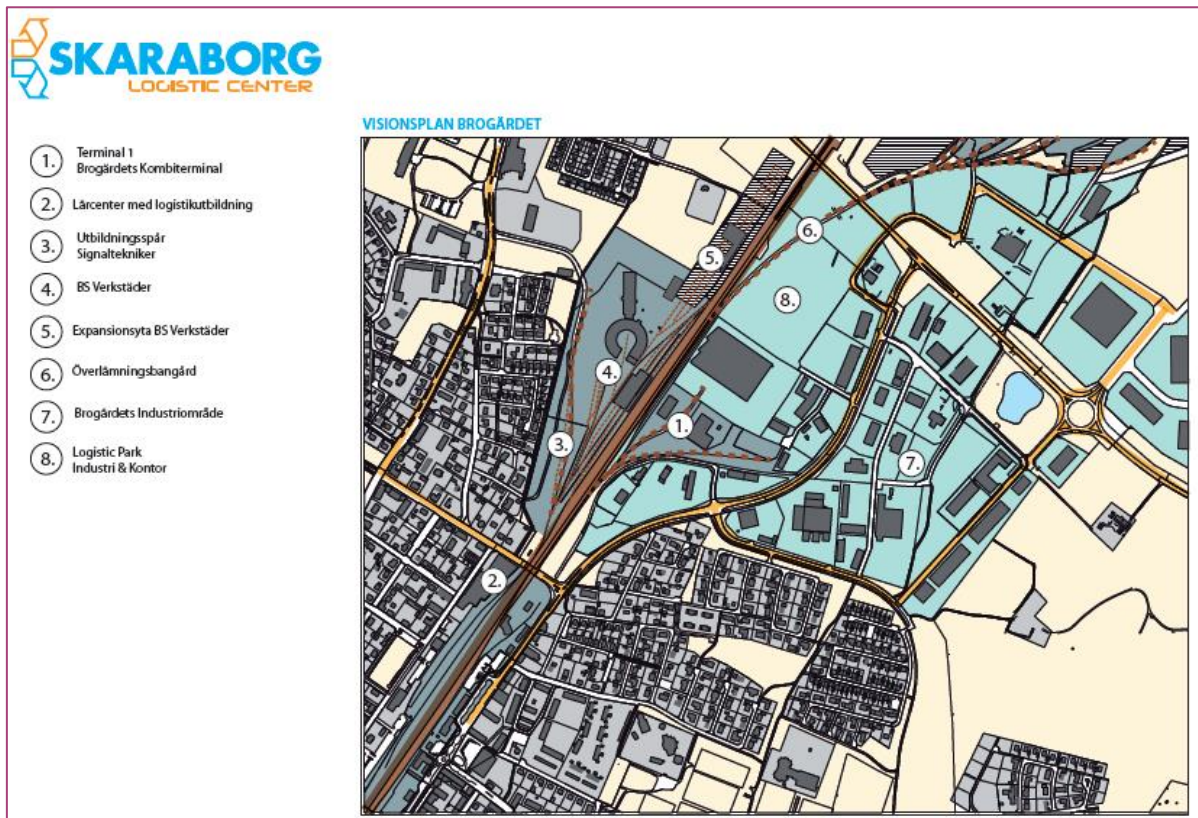


Figur 6. Visionsbild SLC. Källa: Falköpings kommun

För att bättre tydliggöra visionsbilden ovan kompletteras den med två bilder där områdena kring stationsområdet respektive Marjarp framhävs.



Figur 7. Visionsbild SLC (Marjarp). Källa: Falköpings kommun



Figur 8. Visionsbild SLC (Stationsområdet). Källa: Falköpings kommun

Utifrån visionsbilderna ovan har ett antal mål formulerats baserat på tidsperioden 2016-2020. Målen är formulerade utifrån att dem skall vara tydliga, konkreta och tidsrelaterade. Dessa mål är sedan underlag för de åtgärder som formulerats i handlingsplanen.

- 1) Mål: Mer logistikintensiv verksamhet i direkt närhet till terminalerna i SLC. Detta innebär dels utveckling av befintlig verksamhet men också etablering av ny verksamhet.
  - Målet definieras som att vi till 2020 vill ha etablerat ny lagerverksamhet om minst 20.000 m<sup>2</sup> inom logistikparken på Marjarp/Brogärdet.
- 2) Mål: Fler sysselsatta i logistikintensiv verksamhet Falköpings kommun.
  - Målet är en ökning av antal sysselsatta med 10% fram till 2020 jämfört med 2014 (621 st, se ovan).
- 3) Mål: Utveckla trafik kring enhetsbaserat gods såsom containers och semi-trailers.
  - Målet definieras som att det skall skapas regelbunden tågtrafik av trailers senast 2020.
- 4) Mål: Utveckla vagnslasttrafik. Vi vill utveckla regelbunden trafik jämfört med dagens mer sporadiska trafik av vagnslast.
  - Målet definieras som att det skall skapas regelbunden vagnslasttrafik senast 2020.
- 5) Mål: Dryporten vid Marjarp skall fortsätta utvecklas genom att fler varuägare nyttjar dagens tåglösningar samt att det kan tillkomma mer tågtrafik.
  - Målet definieras som att den årliga tillväxten i antalet lyft skall uppgå till minst 10% under perioden 2016-2020.

## Avslutande kommentarer

SLC har haft en stark utveckling de senaste 5-10 åren med ett tydligt fokus att skapa en infrastruktur för effektiva järnvägstransporter och anslutande logistik. Verksamheten har utvecklats och breddats parallellt med att verksamheterna inom SLC har växt och blivit fler. Arbetet har därmed blivit allt mer komplext och det finns ett stort behov av ett mer avgränsat och tydligt fokuserat arbete framgent. Föreliggande strategi syftar till att identifiera nyckelområden för fortsatt utveckling och strategiskt prioriterade områden närmaste 5-årsperioden. Genom denna strategi är ambitionen att fortsätta den starka och positiva utvecklingen som SLC har haft genom att utveckla och stärka konkurrenskraften för det delregionala näringslivet genom tillgång till hållbara och effektiva transporter och logistik.

Strategin definierar 5 tydliga och ambitiösa mål för arbetet och utvecklingen av SLC. För att nå dessa mål har en omfattande handlingsplan utformats där insatser och arbetsområdet tydligt beskrivits relaterat till varje enskilt mål.

Handlingsplanen skall vägleda och prägla det kommunala arbetet relaterat till SLC under perioden 2016-2020. Handlingsplanen skall inte ses som något statiskt utan kan och bör uppdateras och utvecklas kontinuerligt i relation till förändrade omväldsfaktorer och utvecklingen inom SLC.


Beträffande uppföljning kommer målen och handlingsplanen i denna strategi kommer inarbetas i den kommunala verksamhetsplanen och kommer därigenom få en årlig uppföljning som en del i den processen. Vidare kommer en årlig avrapportering ske till kommunstyrelsens arbetsutskott eller kommunstyrelsen.

## Bilaga

### Handlingsplan

I handlingsplanen identifieras intressanta strategiska fokusområden utifrån de mål som formulerats ovan. I handlingsplanen definierats också vårt arbetssätt och insatser i relation till fokusområdena. Områdena skall ses utifrån perspektivet att de utgör intressanta utvecklingsområden. Handlingsplanen beslutas av förvaltningschefen.

Fokusområde	Beskrivning åtgärd/insats/utvecklingsområde	Mål
<b>Trafik</b>		
Trailerbaserad trafik	Det finns stor potential för att utveckla den trailerbaserade trafiken. Det finns i huvudsak 2 identifierade segment: (1) Utgående godsflöden från regionen samt (2) inkommande internationella godsflöden. Inom (1) har det redan tagits initiativ av Jula och för (2) har kontakter tagits med internationella transportörer, då främst LKW Walter och Hupac. Fokus framgent kommer att vara att förbereda infrastrukturen på Marjarp så att tillräckliga förutsättningar finns för hantering av ytterligare trafik och trailers. En funktionsskiss är bland annat framtagen där trailerparkering i anlutning till dryporten är utformad för att säkerställa att sådan hantering är möjlig och kan hanteras effektivt.	3
Vagnslast	Viktiga aktörer att samarbeta med för att utveckla vagnslasttrafik är Green Cargo, Volvo Floby och Benders i Edsvära men även större möbelföretag med stora inkommande flöden av spånskivor och board. Inledande diskussioner och förstudie kring inkommande godsvolymer via vagnslast från kontinenten har gjorts i samarbete med Volvo Floby under 2015. Volvo i Floby är numera huvudman för den fortsatta projektutveckling i likhet med det arbetssätt och process som definierats sedan tidigare.	4
<b>Terminalutveckling och etableringar</b>		
Partners för terminalutveckling och fastighetsutveckling	SLC skall försöka söka fler partner kring terminalutveckling. Det kan dels vara fastighetsägare men även varuägare eller transportörer. Syftet är att stimulera utökningen av terminalytor samt byggandet av fler spår parallellt med att mer och ny trafik etableras till området.	3, 4, 5
Etableringskoncept	SLC skall försöka ta fram ett koncept kring nyetableringar tillsammans med aktörerna kring SLC för att påvisa möjligheterna med en etablering i SLC. Detta koncept är tänkt att användas i samarbete med fastighetsbolag för att attrahera nya etableringar till	1, 2

	området. Konceptet skall vara färdigt och samarbeten inledas med intressanta aktörer under 2016.	
Anknytande väginfrastruktur	<p>För att säkerställa effektiviteten och säkerheten kring de vägtransporter som sker relaterat till SLC har Falköpings kommun identifierat, initierat och finansierat ett antal väginfrastrukturprojekt. Falköping kommun kommer fortsätta utveckla infrastrukturen i takt med behoven och i samråd med berörda myndigheter såsom Trafikverk, Västra Götalandsregionen och Länsstyrelsen. Bilden nedan, framtagen i samarbete med Trafikverket, illustrerar identifierade väginstrukturprojekt som på sikt behövs.</p> 	1, 2
Ägande, finansiering och styrning	Att äga och förvalta terminalverksamhet är inget självändamål för Falköpings kommun. Finns det intressenter beträffande ägande och drift och som erbjuder rimliga och attraktiva villkor bör dessa nogt övervägas. Drift av verksamheter som ägs av kommunen skall konkurrensutsättas och upphandlas.	1, 5
Styrdokument	Revidera dagens trafiksäkerhetsinstruktion (TRI) samt järnvägsnätsbeskrivning senast 2017.	3, 4, 5
Stuffning av containers	Det överskott av tomma containers som finns i Falköping som ett resultat av obalanserna som finns mellan inkommande och utgående containers skapar en intressant möjlighet för att hitta gods för återlastning och export. Exempel på intressanta segment är papper, pappersmassa och sågade trävaror. Potentialen bedöms kunna uppgå till ca 5.000TEU årligen. En förstudie har genomförts för att se hur	1, 2

	sådan verksamhet hade kunna organiserats på befintlig dryport och initiala diskussioner har tagits med bland annat aktörer som Schenker, Korsnäs, m.fl. Svårigheten består i att i varuägarnas perspektiv är 5.000 TEU en mindre del sätt till deras mycket större flöden. Det kommer dock fortsatt vara intressant att försöka hitta en aktör som kan finna en intressant kompletterande verksamhet i att använda sig av stufmöjligheterna vid SLC.	
750meter långa tåg	Inom ramen för SLC har det gjorts en studie kring möjligheterna att trafikera med 750 meter långa tåg. Vi tror starkt på denna potential i framtiden och varuägare som Jula har uttryckt samma tro och önskemål. I studien visas att det är möjligt att hantera 750m långa tåg med befintlig infrastruktur men och trafiken blir omfattande och regelbunden bör överlämningsbangården förlängas vilket är möjligt och även till viss del förberett genom överlämningsbangårdens ursprungliga projektering. En kostnadskalkyl har genomförts under 2015 som uppskattar kostnaden för en sådan förlängning till ca 7-8 miljoner. Finansiering för en sådan åtgärd måste självfallet byggas på en överenskommelse med berörda aktörer.	3
Bränsle-anläggning	En bränsleanläggning inom ramen för SLC skulle utgöra en viktig service för aktörerna på SLC men även för en större grupp. Falköpings kommun har samarbetat de senaste åren med olika intressenter för att se på hur en sådan lösning kan se ut. Förhoppningsvis kan denna finnas på plats senast 2017.	1, 2
Spårkapacitet	Det finns redan idag en efterfrågan på mer spårkapacitet för uppställning, reparation, m.m. och utvecklas trafiken ytterligare ökar troligen detta behov ytterligare. Möjligheterna för mer spårkapacitet bör beaktas i den generella utvecklingsplan och förprojektering som skall göras kring Marjarp.	
Förprojektering Marjarp	Vi har idag en grov skiss (visionsbild) på hur vi skulle kunna utveckla våra terminalytor inklusive nya järnvägsspår men behöver analysera utbyggnadsmöjligheterna mer i detalj. I detta läge handlar det om en teknisk förprojektering inklusive en grov kostnadskalkyl där vi mer definitivt: <ul style="list-style-type: none"> <li>• definierar terminalytor och spårlägen med utgångspunkt från visionsbilden</li> <li>• tar fram förslag till lämplig yta för eventuellt reparationspår</li> <li>• Planerar in anslutning från terminalen till eventuellt förbigångsspår för Västra stambanan</li> <li>• Möjligheten att förlänga överlämningsbangården till 750 meters hanteringslängd.</li> </ul> <p>Färdigställt under 2016.</p>	1, 2, 3, 4



<b>Underhåll och persontrafik</b>		
Underhåll	Det finns en enorm potential att vidareutveckla den verksamhet kring underhåll som finns etablerad inom SLC. BS Verkstäder utgör kärnan i detta fokusområde och SLC har ett ansvar och tydlig roll att stödja denna utveckling genom att säkerställa att stödjande infrastruktur finns tillgänglig och utvecklas i den takt som verksamheterna utvecklas. Intressanta utvecklingsområden berör bland annat yrkesutbildningar, hjulsvarv, dagligt underhåll, utökad befintlig verksamhet, mer spårkapacitet och eventuella reparationsspår i takt med att verksamheten växer. För att säkerställa denna utveckling är det viktigt med kontinuerlig dialog med berörda aktörer och då främst BS Verkstäder.	2
Lokdepå	Etablerandet av en lokdepå i Falköping skulle vara ett stöd för befintliga och nya trafikupplägg. En depå med lok skulle underlätta startandet av ny trafik men också möjliggöra bra tillgång till reservlok i händelse av störningar såsom haveri eller planerat större underhåll på ordinarie lok. BS Verkstäder har idag samarbete med företaget Nordic Re-Finance AB vilket utgör en bra bas för en lokdepå men har finns potential för att utveckla depån till att innefatta fler företag.	2, 3
<b>Utbildning och forskning</b>		
Yrkesutbildning	Genom den diversifierade verksamhet som finns inom SLC skapas goda förutsättningar till framgångsrika yrkesutbildningar där praktikinslag, LIA och anställningsbarhet är hög. Utbildningarna utgör också en viktig del i att förse logistikintensiv och transportrelaterad verksamhet med rätt kompetens. Det finns sedan tidigare ett nätverk skapat för dessa ändamål och det är SLC ansvar att i samarbete med Lärcenter i Falköping fortsätta att utveckla dessa utbildningar.	1, 2
Forskning och akademi	Sedan länge finns ett nära samarbete utvecklat med Handelshögskolan vid Göteborgs universitet och Chalmers. SLC har också ingått i flertalet EU-finansierade forskning och utvecklingsprojekt. Utöver detta har SLC också ingått i diverse forskningsprojekt som referensobjekt och studieobjekt. Dessa samarbeten som bygger på Triple Helix har erbjudit nya infallsvinklar och spännand erfarenhetsutbyten. SLC skall fortsatt initiera och delta i forsknings och utvecklingsprojekt. I huvudsak har följande utvecklingsmöjligheter identifierats: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Delta i olika nationella och regionala forum, t.ex. Västra Götalandsregionen och godstransportstrategier, infrastrukturplaner, etc.</li> <li>• Studentuppsatser</li> </ul>	5

	<ul style="list-style-type: none"><li>• 2030 sekretariatet (ger medel åt "byte av transportslag") Intressant ansökan kan vara för en ny terminal kring trailerbaserat gods men också genom uppgradering antingen av den nya terminalen för vagnslast och t.ex. volvoflöden från Tyskland eller utvecklandet av en ny terminal som kan serva även vagnslastsegmentet</li><li>• Interreg. Fokusera på att behandla och analysera inkommande förfrågningar snarare än att initiera</li></ul> <p>Aktiviteterna inom detta fokusområde har även en viktig roll utifrån perspektivet omvärldsbevakning.</p>	
--	---	--