



GÖTEBORGS UNIVERSITET
HANDELSHÖGSKOLAN

Vem vill ha ett logistikcentrum?

En studie av kringtjänster till en ny kombiterminal i Göteborg

Seminariearbete på kandidatnivå i logistik
Handelshögskolan vid Göteborgs Universitet
Vårterminen 2011

Handledare: Jonas Flodén

Författare:
Malin Forsberg 860421
Maja Wallin 840530

Förord

Detta är en kandidatuppsats som avslutar vår utbildning på Logistikprogrammet på Handelshögskolan i Göteborg. Den hade inte varit möjlig att genomföra utan hjälp av några personer som vi här vill tacka.

Vi vill börja med att tacka alla våra respondenter som genom att bidra med sitt engagemang och sin tid har gett oss värdefullt material till vår undersökning. Vi vill även tacka vår handledare Jonas Flodén som har funnits tillgänglig och tagit sig tid att vägleda oss i skrivprocessen. Ett stort tack riktas också till Robert Sommar på Vectura för ett intressant förslag till uppsatsämne.

Maja Wallin och Malin Forsberg

Göteborg 2011-05-30

Sammanfattning

Titel: Vem vill ha ett logistikcentrum?

Kurs: Kandidatuppsats Logistik VT11

Författare: Malin Forsberg och Maja Wallin

Handledare: Jonas Flodén

Nyckelord: Logistikcentrum, kombiterminal, definition, aktörer, Gullbergsvass, Göteborg, aktörers intressen.

Bakgrund: Transportsektorns miljöpåverkan är stor och ett trafikslagsskifte är önskvärt för att få en mer hållbar lösning. Ett sätt att flytta över gods till järnvägen är genom intermodala transporter. Det kräver dock ett effektivt byte av transportslag på en kombiterminal. I dagsläget ligger en kombiterminal i Gullbergsvassområdet i Göteborg, men planer finns på att den ska flyttas. I en tidigare studie har möjliga nya placeringar för en terminal undersökts.

Syfte: Att undersöka hur intresset bland de berörda aktörerna ser ut för ett logistikcentrum i anslutning till den nya kombiterminalen i Göteborg och koppla det till tidigare föreslagna platser.

Metod: Studien är av kvalitativ karaktär och vi har använt oss av halvstrukturerade intervjuer för att göra vår undersökning. Sju intervjuer har genomförts med representanter från de olika kategorierna av aktörer som har identifierats.

Teori: Den teoretiska referensramen innehåller litteratur kring definitioner av logistikcentrum, några exempel på andra kombiterminaler och vad de har för kringtjänster, vilka som är de berörda aktörerna kring en kombiterminal och vilka intressen aktörerna har.

Resultat och analys: Vi kom fram till en definition av logistikcentrum där grunden är en kombiterminal som kan omges av antingen en företagspark, fordonsrelaterade tjänster, godsrelaterade tjänster eller administrativa tjänster, alternativt en kombination av dessa. Aktörerna kan delas in i transportköpare, transportproducenter och infrastrukturhållare och de aktörer vi har valt att fokusera på är åkeri, speditör, tågoperatör, terminaloperatör, terminalägare och hamn, som alla ingår i kategorin transportproducenter. Vår undersökning visar att det bland de som driver och äger kombiterminalen finns ett större intresse för att anlägga ett logistikcentrum än bland de som använder den. Intresset var överlag svagt, men ett visst intresse fanns för utkörning och reparationer i anslutning till kombiterminalen och även för en företagspark. Av de fem föreslagna platserna tycker vi att Halvorsäng passar bäst för etablering av en ny kombiterminal eftersom flera aktörer visade intresse för denna plats och den är mest lämplig framförallt utifrån expansionsmöjligheterna och hur omgivningen ser ut.

Slutsats: Vi föreslår att terminalhuvudmännen riktar in sig på att få en väl fungerande kombiterminal innan de satsar på kringtjänster.

Innehållsförteckning

1.	Inledning.....	1
1.1.	Bakgrund	1
1.2.	En ny kombiterminal i Göteborg	2
1.3.	Problemformulering och syfte	4
1.4.	Avgränsningar.....	5
1.5.	Disposition.....	5
2.	Metod.....	6
2.1.	Angreppssätt och forskningsmetod	6
2.2.	Tillvägagångssätt	6
2.2.1.	Intervjuer	6
2.2.2.	Analys av logistikcentrum och aktörer	7
2.3.	Datainsamling.....	7
2.3.1.	Primärdata.....	7
2.3.2.	Sekundärdata	9
2.4.	Validitet och reliabilitet	9
3.	Teoretisk referensram.....	11
3.1.	Definition av kombiterminal.....	11
3.2.	Vad är ett logistikcentrum?.....	11
3.2.1.	Nordic Logistic Center	12
3.2.2.	Eskilstuna kombiterminal och logistikpark.....	12
3.2.3.	Vaggeryd Logistic Center	13
3.3.	Vilka är aktörerna?	13
3.4.	Aktörernas intressen	14
3.5.	Varför man väljer ett visst transportslag.....	16
4.	Logistikcentrum och aktörer – vår tolkning	17
4.1.	Hur logistikcentrum definieras i denna studie	17
4.2.	Egen tolkning av aktörer.....	18
5.	Resultat och analys.....	20
5.1.	Presentation av intervjuerna.....	20
5.2.	Vad aktörerna har för intressen	20
5.2.1.	Företagspark.....	20

5.2.2. Fordonsrelaterade tjänster	21
5.2.3. Godsrelaterade tjänster	22
5.2.4. Administrativa tjänster	23
5.2.5. Övriga tjänster som har efterfrågats	23
5.2.6. Vad gör kombiterminalen attraktiv?	24
5.2.7. Intresset - aktör för aktör	25
5.2.8. Matris över aktörernas intressen	27
5.3. Ny placering av kombiterminalen	28
5.3.1. Halvorsäng (1).....	28
5.3.2. Stora Holm (2)	29
5.3.3. Fjällbo (3).....	30
5.3.4. Sävenäs godsbangård (4).....	30
5.3.5. Sabema (5).....	31
5.3.6. Övriga åsikter om kombiterminalens placering	31
5.3.7. Vilken plats är lämpligast för den nya kombiterminalen?	31
6. Slutsats	33
7. Referenser	34
7.1. Litteratur.....	34
7.2. Intervjuer	36
Bilaga 1: Intervjuguide Jernhusen/Baneservice	37
Bilaga 2: Intervjuguide Transportledet/Transfargo/Cargonet/Milles Åkeri /Hamnen.....	38
Bilaga 3: Karta som använts vid intervjuerna.....	39

1. Inledning

Denna uppsats behandlar intresset för ett logistikcentrum i anslutning till den nya kombiterminalen i Göteborg och skrivs på uppdrag av konsultföretaget Vectura. Förutom att ta reda på hur intresset för kringliggande tjänster till den nya kombiterminalen ser ut bland de berörda aktörerna så kommer vi även att reda ut begreppet logistikcentrum och undersöka vilka som är de berörda aktörerna. När vi har undersökt vilka tjänster det finns intresse för kommer vi att applicera resultatet på fem tidigare föreslagna platser för nyetablering av kombiterminalen.

1.1. Bakgrund

Att godstransporterna ökar stadigt runtom i världen är allmänt känt. Effektiva transporter är en förutsättning för att samhälle och näringsliv ska fungera och för att den ekonomiska tillväxten ska gynnas. Men i takt med att transporterna ökar blir också den negativa påverkan på vår miljö större. I Sverige ökar vägtransporterna mest av transportslagen (Trafikanalys, 2010) och påverkar också miljön mest genom sina utsläpp. Det behövs därför en överföring av transportarbete från vägen till järnvägen som är ett mer hållbart transportslag.

Inom EU har man enats om att minska sina utsläpp av växthusgaser med 20 % till år 2020 jämfört med 1990 års utsläppsnivåer. Detta är ett mål som också Sverige måste bidra till att uppfylla. Eftersom ungefär en tredjedel av Sveriges utsläpp av växthusgaser kommer från transportsektorn och det dessutom är så att utsläppen inom detta segment ökar (Näringsdepartementet, 2008), så tänker vi oss att det inom detta område finns en stor förbättringspotential.

För att klara av att uppnå klimatmålen inom transportsektorn kan en lösning vara att anpassa infrastrukturen så att det blir lättare att kombinera olika transportslag och välja det mest miljövänliga alternativet för den aktuella transporten (Näringsdepartementet, 2008). Istället för att använda lastbil hela vägen kan man använda sig av en intermodal transport med tåg en längre sträcka och lastbil endast i början och slutet av transporten för att få godset från dörr till dörr. En sådan transport skulle ge en mindre miljöpåverkan.

Även från politiskt håll finns det ett intresse för intermodala transporter. Näringsdepartementet (2006) skriver i sin proposition 2005/06:160 (s. 291):

En strategisk utmaning för transportpolitiken är att bidra till att det sker en frikoppling mellan trafik tillväxt och trafikens negativa effekter. Viktiga led i detta är att främja miljövänliga och trafiksäkra transportlösningar. Intermodala transportlösningar, där järnväg och sjöfart utnyttjas fullt ut bör därför understödjas.

En intermodal transport definieras vanligen som en godstransport där godset färdas i en lastbärare (trailer/växelflak/container) från avsändarorten till mottagarorten. Lastbäraren ska under transporten byta från ett transportmedel till ett annat minst en gång (Jensen, 1987). En intermodal transport innebär således att godset stannas upp under vägen och att ett transportbyte görs till det mest fördelaktiga transportslaget för vidare transport. Denna överföring görs på en kombiterminal. Kombiterminalen är därmed en grundläggande del i de intermodala transporterna (Sjögren, 1996).

Enligt Lindell (2010) sker en stadig ökning av antalet kombiterminaler runtom i Sverige. Grunden till det är att Sveriges kommuner ser en effektiv kombiterminal som mycket värdefull eftersom den kan bidra till att företag vill etablera sig i kommunen för att ta del av logistikmöjligheterna.

Vidare skriver Lindell (2010) att en kombiterminal kan vara väldigt enkel med endast på- och avlastning som inrymda aktiviteter, men den kan också vara del i en större logistikanläggning. Fördelarna med att samla logistikverksamhet på ett ställe är många, bland annat kan det locka till sig ytterligare verksamhet inom både logistik och tillverkningsindustri. Det ger också bättre förutsättningar för effektiva transporter av hög kvalitet och underlättar planering av infrastrukturen (Bergqvist & Woxenius, 2009 se Sandberg, Sommar & Fridlund, 2010).

En samling av olika typer av logistikverksamhet på en plats går ofta under namnet logistikcentrum¹. Begreppet är dock väldigt brett och innebörden av det varierar mycket, exakt vad som menas med det beror på vem man frågar. Genom en enkel sökning på logistikcentrum på Google ges direkt bilden av hur varierat begreppet är. Några exempel på de sökträffar vi fick var Katrineholms logistikcentrum som innefattar terminaler för lastning och lossning av gods, lagringsmöjligheter, fyllning/tömning av containers och service av containers och järnvägsvagnar (Katrineholms logistikcentrum, 2009). Stockholm Nord är däremot ett logistikcentrum som främst fungerar som en företagspark där företag exempelvis lägger sina centrallager (Stockholm Nord, 2011). Strängnäs kommun motiverar på sin hemsida att de är ett logistikcentrum för att de ligger i centrum av Sverige och är Sveriges mest expansiva kommun (Strängnäs kommun, 2011) medan Ahlsell logistikcentrum är ett stort lager (Ahlsell, 2011). Betydelsen av begreppet är alltså väldigt varierande och vi får känslan av att det är lite trendigt att kalla sig logistikcentrum.

I den här studien är utgångspunkten för ett logistikcentrum en kombiterminal och det är sedan tillkommande logistikverksamhet som gör den till en sorts logistikcentrum. Då tidigare studier visar på att en kombiterminal kan bli mer attraktiv om den ligger i anslutning till annan logistisk verksamhet (Sandberg, Sommar & Fridlund, 2010) skulle det kunna vara ett argument för att investera i ett logistikcentrum i anslutning till en kombiterminal. Frågan är då om det hos de berörda aktörerna finns tillräckligt stort intresse för att ansluta ytterligare aktiviteter till en kombiterminal? Vilka aktiviteter skulle det i sådana fall vara?

1.2. En ny kombiterminal i Göteborg

I dagsläget ligger det en kombiterminal i Gullbergsvassområdet i centrala Göteborg. Eftersom kommunen vill använda denna yta för andra ändamål (bostäder och annan verksamhet) finns planer på att flytta terminalen (Stadsbyggnadskontoret, 2009). Innan en flytt är aktuell måste man dock hitta en ny lämplig placering. I en idéstudie av Banverket och Vägverket (2006) undersöktes nya möjliga lägen för kombiterminalen och vi kommer här att presentera valda delar från denna studie.

Vid tiden för studien drevs kombiterminalen i Gullbergsvass av CargoNet och låg intill en

¹ Det finns många synonymer till logistikcentrum men i den här studien kommer för enkelhetens skull försöka hålla oss till att endast kalla det logistikcentrum.

lastbilsterminal tillhörande DHL som också till viss del behandlas i studien. Sedan dess har Baneservice tagit över driften av kombiterminalen, 2010, (Jernhusen, 2011) och DHL:s lastbilsterminal har flyttat till Hisingen. Detta påverkar dock inte utvärderingen av de undersökta platserna för den nya kombiterminalen eftersom studien inte har tagit hänsyn till vem som driver terminalen.

I studien utvärderades 40 möjliga lägen i Göteborgstrakten utifrån fem olika kriterier. Dessa kriterier var:

- Fysiska kriterier: hur stor yta som fanns, vem som ägde marken, om det fanns andra planer för området.
- Infrastrukturella kriterier: om anslutning till järnväg och vägnät (och då gärna stambana och huvudvägnät) fanns, hur hög kapacitet och kvalitet infrastrukturen i området hade.
- Funktionskriterier: om det fanns möjlighet att bedriva den verksamhet som krävs på platsen, om det fanns möjlighet att expandera med ytterligare logistisk verksamhet, hur tillgängligheten för de som ska arbeta där såg ut.
- Trafikkriterier: att de nya godsflödena inte skulle ge en onödigt stor negativ miljöpåverkan och förvärra trängseln.
- Övriga effektmässiga kriterier: olika typer av påverkan på närmiljön som placeringen av terminalen skulle kunna orsaka.

De platser som övervägdes som nya placeringar för kombiterminalen var dels centrala lägen, dels lägen på 2-8 mils avstånd från Göteborg. Då de mindre centrala lägena inte ansågs kunna tillfredsställa behovet av en nationell kombiterminal fokuserades resterande del av studien på de centrala lägena. Vid utgallringen vägde de fysiska och infrastrukturella kriterierna tyngre än de övriga.

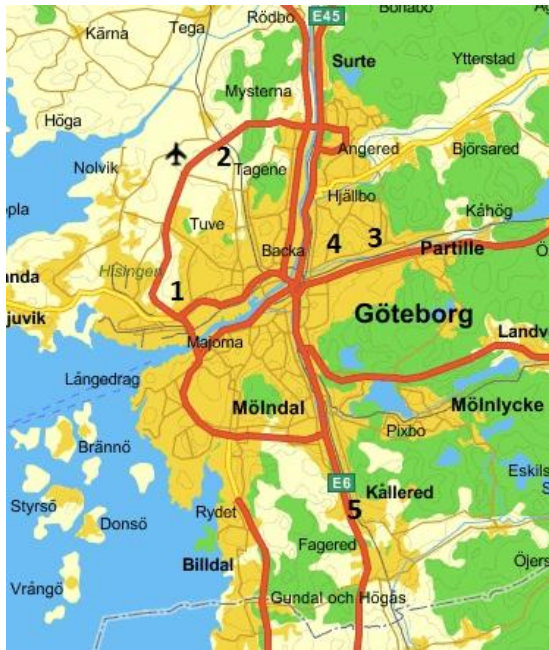
Ingen av placeringarna uppfyllde alla krav för en ny kombiterminal, men de fem lägen som ansågs mest lämpliga valdes ut och dessa studerades vidare i en fördjupad analys. Dessa fem områden var Halvorsäng (1), Stora Holm (2), Fjällbo (3), Sävenäs godsbangård (4) och Sabema (5) (se figur 1).

I fortsättningen av studien undersöktes närmare platsernas utrymme, vägförbindelser, omgivning, järnvägens kapacitet i anslutning till platsen, markutnyttjande och kostnaderna för att anlägga en kombiterminal på platsen. Sammanfattningsvis kan de fem lägena beskrivas såhär:

Halvorsäng (1) - Berg behöver tas bort för att få en tillräckligt lång bangård, expansionsmöjligheter finns, omgivningen består av industrier och hamnverksamhet, investeringar för att öka järnvägens och kringliggande vägars kapacitet krävs, innebär den minsta ökningen i fordonskilometer jämfört med dagens nivåer, det finns planer på att marken ska användas för hamnens verksamhet.

Stora Holm (2) - Expansionsmöjlighet för lastbilsterminal kan vara möjlig, men känslig omgivning i

form av jordbrukslandskap och bostäder kan vara ett hinder, ökning av järnvägens kapacitet krävs, men vägkapaciteten är bra.



Figur 1 Karta över de fem föreslagna platserna.

Fjällbo (3) - Det krävs rivning av befintliga verksamheter för att få tillräckligt lång bangård, bostäder i närheten begränsar möjligheter till expansion, marken ägs av Jernhusen AB, nära Västra stambanan, bra järnvägsförbindelser, mindre bra vägförbindelser.

Sävenäs godsbangård (4) - Det finns inga ytor för expansion (såvida inte befintliga verksamheter kan flyttas), innebär de lägsta beräknade kostnaderna av de fem alternativen, nära Västra stambanan, bra järnvägsförbindelser, mindre bra vägförbindelser.

Sabema (5) - Bra förbindelser och möjligheter till viss expansion kan finnas, kommunen är positiv till anläggning av terminaler på platsen, viss

kapacitetsökning av järnvägen krävs, innebär de högsta beräknade kostnaderna och den högsta ökningen i fordonskilometer jämfört med idag.

Idéstudien tar även upp en eventuell samlokalisering av kombiterminalen med en lastbilsterminal och beskriver att detta skulle vara intressant eftersom det kan medföra synergieffekter som effektivare transporter till och från terminalen, gemensamt utnyttjande av servicefunktioner och förenklad planering. Man uttrycker också att det finns behov av vidare studier av de utvalda lägena (Banverket & Vägverket, 2006).

1.3. Problemformulering och syfte

Flytten av kombiterminalen i Gullbergsvass kommer att innebära en stor investering och valet av placering kommer sannolikt att påverka både närområdet och godsflödena mer eller mindre. Eftersom kombiterminalen i Gullbergsvass är av nationellt intresse (Stadsbyggnadskontoret, 2009) är det viktigt att den nya terminalen fungerar på ett effektivt sätt och tillgodoser det transportbehov som finns. Det är då också viktigt att veta vad man ska investera i för att få en attraktiv kombiterminal. I dagsläget vet man inte hur intresset ser ut för att ha någon typ av logistikcentrum gentemot att endast ha en kombiterminal och det är därför en viktig fråga att utreda innan ett investeringsbeslut tas.

På uppdrag av Vectura, som är ett konsultföretag inom transportinfrastrukturbranschen, ska vi undersöka hur intresset för kringliggande tjänster till den nya kombiterminalen ser ut och vilka av de föreslagna platserna som kan vara lämpliga för dessa tjänster.

Ett grundläggande problem att ta itu med innan vi ger oss på att försöka besvara om intresse finns för ett logistikcentrum i anslutning till den nya kombiterminalen är att reda ut begreppet logistikcentrum. Begreppet används som tidigare nämnts i mycket skilda bemärkelser och vi kommer därför att göra en utredning av det och ett förtydligande av vad vi i denna studie menar med ett logistikcentrum. En utredning och identifiering av vilka som är de berörda aktörerna för ett eventuellt logistikcentrum är också nödvändigt att göra för att kunna besvara frågeställningarna.

Syftet med denna studie är således:

Att undersöka hur intresset bland de berörda aktörerna ser ut för ett logistikcentrum i anslutning till den nya kombiterminalen i Göteborg och koppla det till de föreslagna platserna i idéstudien.

För att utreda detta kommer vi att besvara följande frågeställningar:

- Vilka typer av kringtjänster kan ingå i ett logistikcentrum och vilka är de berörda aktörerna?
- Hur ser intresset ut bland de berörda aktörerna för kringtjänster i anslutning till den nya kombiterminalen i Göteborg?
- Utifrån aktörernas intressen, vilken av de i idéstudien föreslagna platserna anser vi vara lämpligast för en ny kombiterminal med eventuella kringtjänster?

1.4. Avgränsningar

Vid studier av de föreslagna platserna kommer vi endast att utgå ifrån den information som vi hämtat från Banverket och Vägverkets idéstudie (2006). Vi anser att deras studie täcker in de delar som vi är intresserade av att ha med i vår undersökning och väljer därför, på grund av tidsbrist, att inte fördjupa oss vidare i de olika platserna.

De aktörer som kommer att ingå i vår empiriska studie är terminalägare, terminaloperatör, tågoperatör, speditör, åkeri och hamn. Se redogörelse för detta val i kapitel 3.3. Vilka är aktörerna? och 4.2. Egen tolkning av aktörer.

1.5. Disposition

- Kap 1. Inledning: Ger en bakgrund till ämnet och problemet samt ger en redogörelse för studien som uppsatsen bygger vidare på. Innehåller även syfte och frågeställningar.
- Kap 2. Metod: Beskriver hur vi har gått tillväga för att utföra undersökningen.
- Kap 3. Teoretisk referensram: Går igenom vad en kombiterminal är, olika definitioner på logistikcentrum, vilka de berörda aktörerna är, aktörers intressen och varför man väljer ett visst transportslag.
- Kap 4. Logistikcentrum och aktörer – vår tolkning: Beskriver vad vi i denna studie menar med logistikcentrum och vilka aktörer vi ska undersöka.
- Kap 5. Resultat och analys: Presenterar resultat från intervjuerna och våra analyser av dessa. Kapitlet är uppdelat på frågeställningarna om vad aktörerna har för intressen för kringtjänster och de föreslagna platsernas lämplighet.
- Kap 6. Slutsats: Besvarar våra frågeställningar.
- Kap 7. Referenser

2. Metod

2.1. Angreppssätt och forskningsmetod

Vi har valt att använda oss av ett abduktivt angreppssätt i vår studie. Abduktion är en blandning av induktion, som innebär att en teori formuleras utifrån en empirisk undersökning, och deduktion, som innebär att författaren utgår ifrån befintliga teorier och utifrån dessa formulerar hypoteser som sedan testas på verkligheten (Patel & Davidson, 2003). Det abduktiva angreppssättet passar vår studie bra eftersom det inom det område som vi studerar finns viss teori som vi bygger vidare på med hjälp av en empirisk undersökning.

För att kunna besvara våra forskningsfrågor har vi valt att använda oss av en kvalitativ forskningsmetod. Med en kvalitativ undersökning används mjuka data för att kunna besvara frågor som "varför?". Det är alltså ord som analyseras och inte siffror som vid kvantitativa studier där fokus ligger på att besvara frågor som "hur många?" (Svenning, 2003). Vid kvantitativa metoder använder man sig av statistiska analyser medan man vid kvalitativa metoder förlitar sig på forskarens egna tolkningar av datan (Holme & Solvang, 1997). Eftersom vårt syfte är att undersöka *hur* berörda aktörers intresse för ett logistikcentrum ser ut och vi inte har för avsikt att utföra några statistiska analyser, så är det alltså mest lämpligt att utgå från ett kvalitativt synsätt.

2.2. Tillvägagångssätt

2.2.1. Intervjuer

Vid kvalitativa studier är intervjuer en vanlig undersökningsmetod. Intervjuer kan ha olika grad av standardisering och strukturering. När man talar om helt standardiserade intervjuer så är alla frågor och förhållanden kring intervjusituationen exakt samma för alla respondenter. Och tvärtom vid ostandardiserade intervjuer så skiljer sig intervjusituationerna åt och intervjuaren kan anpassa språkbruket, ordningen på frågorna och följdfrågor efter respondenten (Trost, 2005). Våra intervjuer hade en ganska låg standardiseringsgrad eftersom våra respondenter representerade olika aktörsgrupper. Vi hade snarlika intervjuguider men det gavs utrymme för följdfrågor och mer öppna svar på frågorna vilket gjorde att en intervju inte blev den andra lik. Kringförhållandena vid intervjuerna skiljde också en del. De flesta av intervjuerna ägde rum på respondenternas arbetsplatser och i de fall då respondenten fanns på annan ort gjordes intervjuerna över telefon.

När det gäller struktureringsgraden har vi valt att göra halvstrukturerade intervjuer. I en halvstrukturerad intervju frågas efter respondentens uppfattning om förutbestämda och definierade fenomen. Den innehåller konkreta frågor om de begrepp som studeras, till skillnad från en öppen intervju där man ställer öppna frågor för att få en subjektiv bild av hur respondenten definierar ett fenomen. Det finns även en intervjuform som är mer strukturerad än den halvstrukturerade där man har svarsalternativ till frågorna. Sådana strukturerade intervjuer ger en större möjlighet att jämföra olika respondenters svar och göra en mer kvantitativ analys (Lantz, 2007). Eftersom vi har ett redan definierat fenomen som vi undersöker så utesluter vi att göra öppna intervjuer. För att vara mer fria och kunna ställa följdfrågor och eftersom vi inte ville göra någon kvantitativ analys så uteslöt vi också den mest strukturerade intervjuformen.

Vid utformandet av intervjuguiden (se bilaga 1, 2 och 3) har vi fokuserat på våra forskningsfrågor och försökt formulera frågor som ger uttömmande svar om dem. Enligt Dalen (2007) är det bra att inleda med frågor som inte är laddade och som får respondenten att känna sig trygg. Detta har vi försökt efterleva genom att vi först kommer låta respondenten berätta om sig själva och deras verksamhet. Det är också bra att ställa frågor som inte är otydliga eller ledande (Dalen, 2007) vilket vi också har försökt åstadkomma. Genom att först låta respondenten berätta fritt om vilka kringtjänster de är intresserade av undviker vi att vara ledande och genom att sedan försöka få dem att precisera vilka tjänster som är viktiga undviker vi att få svaret att "de är intresserade av allt". För att ändå få med deras åsikter kring alla de tjänster som vi har identifierat ställer vi följdfrågor kring de tjänster som de inte själva har nämnt.

Enligt Dalen (2007) är det bra att spela in intervjuerna för att få med respondentens egna ord. Vi spelade in alla våra intervjuer för att inte missa något och för att underlätta användandet av citat i resultatet. Utifrån inspelningarna transkriberade vi materialet i sin helhet. Detta gav en bra möjlighet att få en tydligare bild av den insamlade datan (Dalen, 2007) och minskade risken för att missa något.

2.2.2. Analys av logistikcentrum och aktörer

För att bestämma vad vi i vår fortsatta undersökning menar med logistikcentrum har vi använt oss av litteratur som behandlar området. Utifrån den har vi sedan försökt utläsa vilka kringtjänster som förekommer i texten och delat in dessa tjänster i olika kategorier. Vid analysen av vilka som är de berörda aktörerna har vi utgått ifrån en transportnätverksmodell och ifrån litteratur inom ämnet för att se vilka aktörer som nämns. Med hjälp av detta har vi sedan kunnat välja ut de aktörer som vi vill ha med i vår undersökning.

2.3. Datainsamling

2.3.1. Primärdata

Utifrån den undersökning vi har gjort där vi har definierat vilka de berörda aktörerna är har vi kommit fram till sex olika kategorier av intressenter som vi använder oss av i undersökningen. Dessa kategorier är terminalägare, terminaloperatör, järnvägsoperatör, speditör, åkeri och hamn. Se mer om hur vi har kommit fram till dessa i kapitel 3.3 Vilka är aktörerna? och 4.2. Egen tolkning av aktörerna.

Från början hade vi tänkt intervjua en representant från varje kategori av aktörer, vilket vi också gjorde, men när det visade sig att varken vårt åkeri eller vår speditör var speciellt flitiga användare av kombiterminalen ville vi ha med en aktör som utnyttjade den mycket. Genom terminaloperatören fick vi ett namn på ett åkeri (Milles Åkeri) som är en stor användare av kombiterminalen och bokade in en intervju med dem. Eftersom vi har riktat in oss på att undersöka kombiterminalen i Gullbergsvass finns det endast en terminalägare och en terminaloperatör som är aktuella nämligen Jernhusen och Baneservice. Det finns två tågoperatörer som trafikerar kombiterminalen och en av dem står för de flesta tågpendlarna, nämligen CargoNet, vilket motiverar att vi har valt att intervjua dem. Eftersom det i Göteborg finns en stor nationell hamn, Göteborgs Hamn, så blev även valet av

hamn givet. När det gäller val av speditör försökte vi hitta en representant som i huvudsak var just speditör (och inte åkeri) och som gick att finna i Göteborgstrakten. Genom en sökning på internet hittade vi Transfargo som var villiga att ställa upp på en intervju. Även vår första representant från åkerikategorin, Transportledet, hittade vi genom en sökning på internet. I inledningskedet var vi även i kontakt med ett stort, internationellt expeditions- och åkeriföretag som inte ansåg sig ha något intresse av kringtjänster och därför inte ville delta i undersökningen.

Vid samtliga intervjuer var vi båda närvarande, men Malin agerade huvudintervjuare. Vi valde att ha samma person som ledare för alla intervjuer för att få bästa möjliga kvalitet eftersom vi tror att man blir bättre och mer van när man har gjort några intervjuer. Alla intervjuer spelades också in och transkriberades av någon av oss så snart som möjligt efteråt. Samtliga respondenter blev i förväg informerade om det övergripande innehållet i intervjun. Så långt det var möjligt försökte vi träffa våra respondenter för att utföra intervjuerna, men i två fall var ett möte inte möjligt och då gjordes istället telefonintervjuer. Vissa saker skilde sig åt mellan intervjuerna, vilket vi redogör för här nedan.

Vår första intervju var med Hans Bolin som är affärsutvecklare på Jernhusen. Eftersom vi inte hade möjlighet att mötas upp i Göteborg så gjordes en telefonintervju. Precis innan intervjun mailade vi den karta som används som underlag till en av intervjufrågorna. Ljudet i telefonen var en aning bristfälligt och det var därför svårt att höra vad respondenten sade ibland vilket också medförde svårigheter att ställa följdfrågor. Intervjun tog ca 45 minuter. Ljudkvaliteten på inspelningen var bättre än i telefonen vilket underlättade transkriberingen.

Andra intervjun gjordes med Stig-Göran Thorén som jobbar med affärsutveckling på Göteborgs Hamn. Den ägde rum i ett konferensrum på Stig-Görans kontor. Större delen av intervjun spelades in, men efter 20 minuter var vi tvungna att byta rum och inspelningen avbröts då. Vi fortsatte dock att föra noggranna anteckningar. Intervjun tog ca 40 minuter och transkriberades utifrån inspelning och anteckningar direkt efteråt. Den intervjuguide som fanns frångicks till stor del eftersom respondenten upplevde frågorna som ganska laddade vilket vi inte riktigt hade väntat oss.

Den tredje intervjun var med Mats Zachrisson, regionchef på Transportledet i Göteborg. Intervjun genomfördes på deras kontor som ligger i anslutning till deras lastbilsterminal i centrala Göteborg. Intervjun tog ca 25 minuter.

Intervju nummer fyra var med Anders Wingmalm som är terminalchef i Sverige för CargoNet. Eftersom Wingmalm inte befann sig i Göteborg gjordes en telefonintervju. Han hade inte tillgång till någon dator vid intervjutillfället och kunde därför inte ta del av den karta som ingår i en av intervjufrågorna. Han kände dock någorlunda till de fem platserna när vi namngav dem för honom. Intervjun tog ca 25 minuter.

Den femte intervjun genomfördes med Per Jacobson som är platschef på Transfargo i Göteborg. Intervjun ägde rum på deras kontor på Hisingen och varade i ca 20 minuter.

Sjätte intervjun var med Baneservice terminalchef Claes Mårdstrand. Den utfördes på Claes kontor på kombiterminalen i Gullbergsvass vilket även gav oss en möjlighet att få se hur terminalen fungerar i praktiken. Intervjun tog ca 30 minuter.

Vår sista intervju var med Jimmy Jansson som är platschef på Milles åkeri i Göteborg. Den ägde rum på hans kontor vid Schenkers område på Hisingen och tog ca 20 minuter.

I våra intervjuguider hade vi med fem typer av logistikcentrum som stöd för våra frågor (se bilaga 1, 2 och 3). När vi senare ändrade i vårt teorikapitel blev följderna att de personalrelaterade tjänsterna inte nämndes i någon av definitionerna i litteraturen och togs därför bort. I resultaten av våra intervjuer kommer vi därför att utesluta kommentarer kring personalrelaterade tjänster såvida respondenten inte själv nämner detta som en viktig kategori av kringtjänster.

2.3.2. Sekundärdata

För att ta reda på vad ett logistikcentrum kan innehålla för tjänster och vilka de berörda aktörerna är har vi använt oss av sekundärdata. Vi har gjort sökningar efter böcker, artiklar och rapporter på universitetsbiblioteket, i databaser och på Google Scholar och vi har även tagit en del information från företags hemsidor. De sökord vi har använt är framförallt "logistics centre" och "intermodal terminal", deras svenska motsvarigheter och även ord som till exempel "actors" och "definition". Vi har också fått litteraturtips från vår handledare som vi har använt oss av.

Vår första frågeställning besvaras med den primärdata som framkom vid intervjuerna, men även med hjälp av litteratur kring olika transportaktörers intressen, varför aktörer väljer ett visst transportslag och exempel på kombiterminaler/logistikcentrum på andra platser. Information om detta har vi sökt efter på VTI:s bibliotekskatalog (Statens väg- och transportforskningsinstitut), Google Scholar, olika kombiterminalers hemsidor och Transportnet. Vi har även använt källor som vår handledare tipsat om.

För att utreda vilken av de föreslagna platserna som är lämplig för olika typer av logistikcentrum har vi använt oss av sekundärdata i form av Banverket och Vägverkets idéstudie (2006). Idéstudien är en konsultrapport som utförts på uppdrag av Banverket och Vägverket i syfte att undersöka möjliga lokaliseringar för en ny kombiterminal i Göteborg.

Den övriga litteratur som använts i studien är framförallt vetenskapliga artiklar, rapporter, statliga publikationer och företags hemsidor. När det gäller vetenskapliga artiklar är deras trovärdighet hög eftersom de har blivit granskade. Information som hämtas från företags hemsidor kan vara vinklad eller "förskönande", men vi har här försökt hålla oss till att bara ta del av fakta som det inte direkt ligger någon värdering i. De rapporter som har använts är framförallt skrivna av forskare inom området vilket gör att vi anser att deras trovärdighet är hög.

2.4. Validitet och reliabilitet

Enligt Ejvegård (2009) visar reliabiliteten hur lämpligt det mätinstrument forskaren använder är medan validiteten har att göra med hur väl man lyckas mäta det man avser att mäta. Inom kvalitativa undersökningar är validitet och reliabilitet nära besläktade begrepp och kvalitativa forskare använder sig oftast av validitet för att mäta trovärdigheten. Vid datainsamlingen handlar det om att forskaren ska kunna samla in den data som behövs för att göra en tolkning. Till skillnad från kvantitativa studier

så är validiteten högre om forskaren har mångfald i sin datainsamling (Patel & Davidson, 2003).

När det gäller vår undersökning så anser vi att intervjuer var det lämpligaste sättet att utreda våra forskningsfrågor eftersom de var av kvalitativ karaktär. Det hade eventuellt varit lämpligt att komplettera intervjuerna med en kvantitativ enkätundersökning eller liknande för att få med ett större urval av respondenter och kunna dra mer generella slutsatser, men med vår tidsbegränsning ansåg vi att detta inte skulle vara möjligt att genomföra. Det hade även kunnat vara lämpligt att ha en mer strukturerad del av intervjuerna för att få mer "direkta" svar.

Resultatet av vår studie är mycket beroende av vilka intervjupersoner vi har valt vilket har till följd att om någon annan skulle göra samma undersökning skulle de kanske inte komma fram till samma sak. Vad gäller terminalägaren, terminaloperatören och hamnen finns det inga alternativa intervjuobjekt att välja eftersom vi ville undersöka aktörerna kring kombiterminalen i Gullbergsvass. Däremot finns det flera alternativ när det kommer till speditörer, åkerier och tågoperatörer. Vi har endast intervjuat en speditör och en tågoperatör och därmed har vi inte täckt in att det kan finnas olika åsikter hos samma typ av aktör. När det kommer till åkerier har vi intervjuat två stycken vilket gör att vi åtminstone fått två perspektiv men för att få en helt korrekt bild av hur intresset för kringtjänster i anslutning till kombiterminalen ser ut hade det varit en fördel att intervjua fler företag i varje kategori.

Våra respondenter har varit väldigt lämpliga eftersom de alla har varit väl insatta i ämnet och även relevanta för just Gullbergsvassterminalen som vi har haft för avsikt att studera.

3. Teoretisk referensram

3.1. Definition av kombiterminal

En grundläggande del i produktionen av intermodala transporter är att lastbäraren ska byta transportmedel och detta sker på en kombiterminal. Vid överföringen mellan transportslag stannar transporten upp och försenas vilket innebär att någon form av värdeökning måste tillföras på terminalen för att det ska jämnas ut kostnaden för att man stannar transporten. Denna värdeökning är hos en kombiterminal att godset flyttas över till det transportslag som är mest fördelaktigt för vidare transport, exempelvis järnväg för långväga transporter och lastbil för kortare körningar (Sjögren, 1996). En kombiterminal inrymmer normalt järnvägsspår, plats för lastbilar samt hanteringsutrustning som exempelvis kranar och truckar för att lyfta lastbärare, men innehållet och tjänsterna hos terminaler kan variera (Woxenius, Sommar, Roso, Bärthel & Lumsden 2003).

Standardtjänsterna på många av kombiterminalerna i Sverige är lastning och lossning av gods, växling, depå, besiktning och hantering av farligt gods. Andra kringtjänster som förekommer är bromsprov, lagring av gods, lagring av kylcontainer och lagning, målning och tvättning av containers. På vissa av Jernhusens terminaler erbjuds även lastsäkring, tullagring, ompackning av gods och enklare vagnsunderhåll. (Jernhusen, 2011)

3.2. Vad är ett logistikcentrum?

Rimieni och Grundey (2007) skriver att termen logistikcentrum har många synonymer som exempelvis logistikplattform, transportterminal och "freight village". Meidute (2005) menar att det används olika begrepp i olika länder men att det mest lämpliga sättet att benämna fenomenet är just logistikcentrum.

I ett försök att reda ut begreppet och få en mer entydig definition gjorde Rimieni och Grundey (2007) en litteraturstudie där de tog upp olika författare och praktikers syn på logistikcentrum och andra liknande begrepp såsom "freight village" och distributionscenter. De kom fram till en definition där de utgår från en knutpunkt i transportsystemet där flera transportslag finns representerade och där enskilda aktörer erbjuder transport-, logistik- och distributionsrelaterade tjänster.

Meidute (2005) delar in ett logistikcentrums funktion i två olika synsätt. Det kan antingen ses som en del i infrastrukturen eller som ett sätt att stimulera handel och locka företag till regionen. Den infrastrukturella inriktningen fokuserar på att det ska finnas en väl fungerande terminal som stödjer flera transportslag och att transportrelaterade aktiviteter samlas på ett ställe. Att se logistikcentrumet som ett sätt att stimulera handel och generera ekonomisk tillväxt lägger mer fokus på att utveckla logistiklösningar och erbjuda kunderna mervärde. En faktor som regionen kring ett logistikcentrum kan gynnas av är att företag som erbjuder transportrelaterade tjänster etablerar sig i området. Bland de tjänster som kan finnas på ett logistikcentrum nämns bland annat depå, vägning, packning, förberedande av olika sorters certifikat och transport- och tulldokument samt försäkring.

Europlatforms (2011) beskriver logistikcentrum som ett begränsat område där alla aktiviteter som har med nationell eller internationell transport, logistik och distribution av varor att göra finns

samlade. Även tjänster som lagerhållning, reparationer, ompackning och parkering ska kunna tillhandahållas. Fri konkurrens måste råda på området och flera transportslag ska helst vara representerade (väg, järnväg och båt). Det krävs också att logistikcentrumet drivs av en enda aktör, antingen offentlig eller privat.

Enligt Woxenius et al (2003) kan ett logistikcentrum beskrivas som en kombiterminal som omges av diverse transportrelaterade företag. Det kan vara till exempel speditörers godsterminaler, bensinstationer och reparationsverkstäder för lastbilar.

Det har också gjorts en definition av vad ett logistikcentrum är på internationell nivå. United Nations, Economic Commission for Europe (2001) beskriver det såhär:

Geographical grouping of independent companies and bodies which are dealing with freight transport (for example, freight forwarders, shippers, transport operators, customs) and with accompanying services (for example, storage, maintenance and repair), including at least a terminal.

I många kommuner väljer man att försöka samla logistikverksamhet och transportrelaterade tjänster till en plats där det är lämpligt utifrån trafik- och stadsplanering. Att kunna erbjuda tillgång till flera transportslag genom en kombiterminal gör att ett logistikcentrum blir mer attraktivt (Bergqvist, Falkemark & Woxenius 2007).

Nedan presenteras exempel på tre svenska logistikcentrum kopplade till en kombiterminal som ofta nämns i dessa sammanhang.

3.2.1. Nordic Logistic Center

Nordic Logistic Center (NLC) är en stor satsning på en kombiterminal med logistikcentrum i Umeå. Satsningen drivs av Umeå kommun i samarbete med Banverket och näringslivet i regionen och tanken är att NLC ska stärka Umeås position som en viktig logistiknod i norra Skandinavien (Transportnet, 2008). En del i NLC är kombiterminalen som drivs av en neutral terminaloperatör och erbjuder tjänster som lastning/lossning av gods, uppställningsplats och serviceanläggning för lastbärare. NLC inrymmer också en logistikpark med byggnader anpassade för handel och industri, lagringsmöjligheter, tredjepartslogistiktjänster, distribution med mera. Även hamnen med färjeförbindelse till Finland ligger i nära anslutning till området (Nordic Logistic Center, 2011).

3.2.2. Eskilstuna kombiterminal och logistikpark

Eskilstuna Logistik har investerat i en av de största kombiterminalerna i Norden, satsningen på kombiterminalen har gjorts i samarbete med Trafikverket. Samtidigt har det satsats på att utveckla en logistikpark och flera företag är inblandade i utvecklingen av Eskilstuna som ett logistiknav (Transportnet, 2010). Eskilstuna kombiterminal ingår i Göteborgs hamns tågpendelsystem vilket innebär att de sköter tjänster som tullhantering och lagring. Eskilstuna logistikpark binder idag samman väg, järnväg och flyg och det finns planer på att bygga bland annat lagerhus och industriterminal (Eskilstuna-Strängnäs logistik, 2011). Det finns även en 8000kvm stor uppställningsplats för lastbilar och en servicebyggnad med dusch och WC (Eskilstuna kommun, 2011).

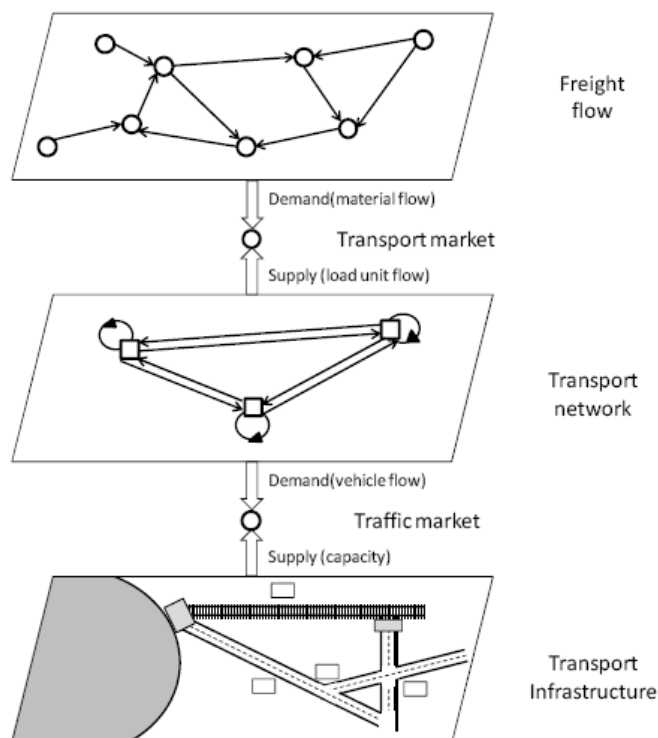
3.2.3. Vaggeryd Logistic Center

Vaggeryd är liksom Eskilstuna en del av Göteborgs hamns tågpendelsystem vilket innebär att de sköter en del tjänster som tidigare har gjorts av hamnen som exempelvis tulldeklarering av gods (Transportnet, 2010). Kombiterminalen är den centrala delen av Vaggeryd Logistic Center (VLC), den är konkurrensneutral och terminalytan används bland annat för containerhantering, lagring och lastning av lastbärare. På VLC:s område finns även ett lagerhotell med totalt 10 500kvm lageryta (Vaggeryd Logistic Center, 2011).

3.3. Vilka är aktörerna?

I syfte att klargöra hur nätverket för en kombiterminal kan se ut och vilka aktörer som är inblandade har vi valt att ta upp en trelagersmodell för godstransporternas nätverk av Behrends (2009) samt ett urval av vad som tidigare skrivits om vilka som är de berörda aktörerna för intermodala transporter och kombiterminaler.

Det översta lagret i modellen visar flödet av gods i en försörjningskedja. Detta flöde bestämmer hur efterfrågan på transporter kommer se ut utifrån exempelvis ledtid och behov av flexibilitet. I det andra lagret omvandlas sedan denna efterfrågan till transporttjänster och därmed uppstår ett behov av infrastruktur att utföra dessa transporttjänster på. Det tredje lagret består av den efterfrågade infrastrukturen i form av till exempel väg- och järnvägsnät (Behrends, 2009).



Figur 2 Trelagersmodell för godstransporter (Behrends, 2009, s. 9)

Enligt Jensen (1987) är kombitransporternas intressenter transportköparna, samhället och kombitransportproducenterna. Bland producenterna finns transportförmedlare, åkerier och järnvägen. Samhället definieras som den politiska makten som representerar medborgarnas intresse.

Woxenius (1994) skriver att de inblandade aktörerna i intermodala transporter främst är relaterade till väg- och järnväg och menar att varuägare, även om de är en aktör, spelar en passiv roll där de anlitar en speditör som mellanhand i det intermodala transportsystemet. De aktörer som tas upp är således varuägare, speditörer, åkerier (både unimodala och intermodala), nationella containerföretag, terminalföretag, ansvariga för järnvägen och färjelinjer. Även företag som hyr ut utrustning som de andra företagen eventuellt saknar nämns som en aktör.

I en rapport från WSP Analys & Strategi (2008) har de berörda aktörerna för en kombiterminal identifierats som speditörer, åkerier, järnvägen, varuägare, transportköpare, kombioperatörer och terminaloperatörer.

Bergqvist, Falkemark och Woxenius (2007) identifierar de viktigaste aktörerna vid en etablering av en kombiterminal som infrastrukturhållare, hamnar och terminaler, terminaloperatörer och järnvägsoperatörer. När det gäller infrastrukturhållare tar de upp de som ansvarar för nationella vägar och järnvägar, alltså Banverket och Vägverket (numera sammanslaget till Trafikverket). Kommunen ansvarar för lokala vägar och lokala anslutande järnvägsspår och är således också en infrastrukturhållare.

I idéstudien om kombiterminalen i Gullbergsvass nämns de berörda aktörerna vid en flytt av terminalen som terminaloperatören, speditörer, åkerier och Göteborgs Hamn. De verksamheter som utgör godsflödena, till exempel tillverkare, lagerhållare och hamnar, samt de som indirekt påverkas av omlokaliseringen tas också upp som aktörer att beakta (Banverket & Vägverket, 2006).

3.4. Aktörernas intressen

WSP Analys & Strategi (2008) undersökte i en studie vad det fanns för intresse för kringtjänster till en kombiterminal och hur kombitransporter skulle kunna göras mer attraktiva. För att ta reda på detta anordnades en workshop kombinerad med en enkätundersökning med ett flertal representanter för olika aktörer med intresse i kombiterminaler. Under workshopen diskuterades bland annat hur utvecklingen av kombiterminaler skulle kunna se ut. Det uttrycktes intresse för att utveckla synen på kombiterminalen till att vara mer som ett "servicecenter" där chaufförer kan äta och duscha och även tvätta, tanka och serva sina fordon. Det sades också att de terminaler som erbjuder kringtjänster är mer attraktiva än de som inte gör det. I en fråga i enkätstudien (som visserligen hade ett litet antal deltagare) om hur potentialen för intermodala godstransporter skulle kunna ökas, rankades "Utveckling av terminalen till Freight village" högst. Det var framförallt infrastrukturerepresentanterna som ansåg det viktigt, men även åkerierna rankade det högt.

I en undersökning av funktioner och aktörer kring inlandshamnar² uttrycktes att komplexiteten kring sådana terminaler är hög och att det finns flera inblandade aktörer vars intressen både kan skilja mycket och vara gemensamma. Rederiernas intresse i inlandshamnar ligger i att de vill erbjuda sina kunder bra service och kunna öka sin konkurrenskraft. Speditörer har intresse av att kunna lagra och hantera godset på terminalen och de kan också ha intresse av att kunna utföra ompackning och

² Vi tänker oss att intresset bland inlandshamnars aktörer och kombiterminalers aktörer är likvärdigt eftersom verksamheterna påminner mycket om varandra.

andra för godset värdeadderande aktiviteter. Tullager tas upp som ett sätt att kunna minska kostnaderna genom att det blir lättare att hantera import- och exportgods, vilket kan gynna rederier, åkerier och speditörer. Oavsett om ägandet och driften av terminalen är privat eller offentligt eller en kombination så är målet att generera intäkter genom bland annat hyror och skatter. Även tågoperatören har som huvudsyfte med terminalen att kunna generera intäkter till sin verksamhet. När det gäller transportoperatörer så kan deras lönsamhet förbättras av stordriftsfördelar och av samlokalisering av terminaler och logistikverksamhet. Regionala myndigheters intresse för inlandsterminaler är kopplat dels till deras mål om att kunna gynna den lokala ekonomin och dels till miljömål som kan uppnås genom att trafik flyttas från vägarna (Rodrigue, Debie, Fremont & Gouvernal, 2010).

I Banverket och Vägverkets idéstudie (2006) redogörs för vad ett antal aktörer har för intressen när det gäller placering av en ny kombiterminal i Göteborg. Där framgår att Göteborgs Stad har intresse av att en ny terminal placeras på ett ställe där den inte stör omgivningen i närområdet och att den nya placeringen inte får onödigt stor negativ påverkan på infrastrukturen och miljön. När det gäller Banverket och Vägverket så vill de bidra till att uppnå de transportpolitiska målen vilket innebär att de har ett samhällsekonomiskt perspektiv där regionen ska främjas och transporternas påverkan på miljön ska vara så liten som möjligt. De ser också gärna att terminalen är placerad nära där produktion och konsumtion sker och nära viktiga transportlänkar. För kombiterminalens huvudmän är det viktigt att finnas på en plats där terminalens funktionalitet gynnas genom att det finns tillräckligt med utrymme. De önskar också att terminalen placeras nära en stambana och där tillgängligheten för deras kunder blir hög. I transportföretagens intresse ligger det att få så korta körsträckor som möjligt och att framkomligheten och vägnätets pålitlighet är hög. För dem som har lastbilsterminaler är det viktigt att ha möjlighet att kunna expandera och de vill gärna vara lokaliserade i närheten av annan logistisk verksamhet, men de har däremot inget större behov av att vara nära järnvägen.

Svenska kommuner har fått upp ögonen för fördelarna med att koncentrera logistik- och transportrelaterade verksamheter på en och samma plats. En bidragande orsak till detta är att utvecklingen under en längre tid gått mot en centralisering av lager och därmed större lageranläggningar. Det kan då vara viktigt för en kommuns konkurrenskraft att ha en eller flera sådana stora lageranläggningar eller annan storskalig logistikverksamhet eftersom det ger skalfördelar (Bergqvist, Falkemark & Woxenius, 2007).

Trots de många fördelar som samling av logistisk verksamhet på en plats kan medföra så har intresset för sådana typer av intermodala logistikcentrum varit väldigt litet bland vägtransportörerna. Det beror till stor del på att de tror att deras verksamhet kan skadas av att ligga i anslutning till en kombiterminal. Oron gäller bland annat att de kan få minskad flexibilitet, att myndigheter kan tvinga dem att använda sig av järnvägstransporter mellan kombiterminaler och att samordna sin citydistribution med andra transportörer. Operatörerna är då rädda att det skulle uppstå priskrig dem emellan eftersom tjänsterna de erbjuder i princip blir likadana (Woxenius et al, 2003).

3.5. Varför man väljer ett visst transportslag

De fyra huvudfaktorerna till varför man väljer ett visst transportslag är kostnad, kvalitet, transporttid och pålitlighet. Kvalitet och kostnad är ofta det som rankas högst när transportköparna ska välja transport. När något ska transporteras är det ganska givet att man värderar kvalitet, till exempel att det kommer fram i rätt tid och i rätt kvantitet. Att transporten håller ett lågt pris är också en viktig faktor men det får inte gå ut över kvaliteten på transporten. När de grundläggande kvalitetskraven är uppfyllda är det således priset som bestämmer vilken typ av transport man väljer. Transporttid anses också viktigt men betydelsen av den minskar ju längre den förväntade transporttiden är. Även pålitlighet värderas högt men hur stor betydelse det har beror på vilken bransch det handlar om, det är till exempel väldigt betydelsefullt inom livsmedelsbranschen där man har begränsade tidsfönster. Pålitlighet är mindre viktigt vid järnvägstransporter än vid vägtransporter vilket kan bero på att järnvägen oftast används för lågvärdigt gods med långa transporttider (Flodén, Bärthel & Sorkina, 2010).

Varuägarna har traditionellt sett använt sig till stor del av vägtransporter och det gör de även idag. Anledningen till detta är att vägtransporterna är lättillgängliga och snabba. En förklaring till att varuägarna inte byter transportslag i första taget kan vara att transportkostnaden bara utgör en liten del av deras totala kostnader och att den därför inte spelar så stor roll. Missnöje med leverantören, ett billigare alternativ eller påtryckningar från myndigheter är exempel på vad som kan orsaka ett byte av transportleverantör (Flodén, Bärthel & Sorkina, 2010).

4. Logistikcentrum och aktörer – vår tolkning

Utifrån litteraturen kommer vi här fram till vad vi i denna studie menar med logistikcentrum och vilka aktörer som vår undersökning fokuserar på.

4.1. Hur logistikcentrum definieras i denna studie

Logistikcentrum är som tidigare diskuterats något som företag och kommuner gärna kallar sin verksamhet eftersom det låter bra. Det skulle nog kunna sägas att termen logistikcentrum är lite "inne" just nu. Det faktum att det sedan kan innebära vitt skilda typer av verksamheter kan vara något förvirrande. Det finns ett stort antal definitioner av logistikcentrum varför det inte varit möjligt att gå igenom alla. I teoriavsnittet gick vi dock igenom ett antal och utifrån de aktiviteter/aktörer som tas upp i dem har vi försökt bilda oss en uppfattning om begreppet och kommit fram till hur vi i den här studien definierar logistikcentrum. I vår definition har vi delat in de aktiviteter som nämns i definitionerna i fyra olika områden för att man lättare ska kunna se vilken typ av tjänsteområde som kan vara intressant. Utifrån områdesindelningen har vi skapat fyra typer av logistikcentrum, alla med en kombiterminal som grund eftersom vår frågeställning utgår från en ny kombiterminal i Göteborg. De fyra typerna av logistikcentrum vi har definierat är:

1. Kombiterminal + företagspark (speditör, transportör, distributions- och logistikföretag, bensinstation)
2. Kombiterminal + fordonsrelaterade tjänster (reparationer och underhåll, parkering)
3. Kombiterminal + godsrelaterade tjänster (lagerhållning, ompackning, vägning)
4. Kombiterminal + administrativa tjänster (försäkring, certifikat, transport- och tulldokument)

Naturligtvis utesluter inte en typ en annan, ett logistikcentrum med alla fyra typerna av kringtjänster är precis lika möjligt som ett logistikcentrum med endast en av typerna. Indelningen är endast gjord för att underlätta arbetet med att utreda vilka typer av tjänster/aktiviteter det finns intresse för. Dessutom kan en typ av kringtjänst innebära att någon eller några andra kommer med "på köpet". Till exempel skulle en placering av en speditör i anslutning till kombiterminalen även kunna medföra att den transportör de använder sig av lägger sig på området. Det kan även vara så att speditören erbjuder administrativa tjänster som till exempel tull. Hänsyn kommer därför att tas till detta när vi senare analyserar vilka tjänster som är aktuella. Även om typerna kan blandas ihop tycker vi att den här indelningen är bra eftersom den visar vilket område av kringtjänster som är intressant, exempelvis om det är det administrativa eller det fordonsrelaterade området.

En kombiterminal kan som tidigare berörts innebära ett varierande antal tjänster. När vi i vår indelning skriver kombiterminal som grundstomme menar vi en enklare typ av terminal som endast erbjuder standardtjänsterna, alltså lastning och lossning av gods, hantering av farligt gods, depå, växling och besiktning. Detta för att förenkla urskiljandet av vilka tjänster som efterfrågas utöver det grundläggande.

4.2. Egen tolkning av aktörer

För att kartlägga de berörda aktörerna har vi här gjort ett försök att tolka figur 2 från teorikapitlet. Aktörer i det översta lagret (godsflödet) av den trelagersmodell som presenterades kan vara de som vanligtvis ingår i en försörjningskedja till exempel leverantörer, tillverkare, distributörer och detaljister. Det mellersta lagret (transportnätverket) är de som står för transporttjänsterna och här kan man räkna in speditörer, transportörer, terminaler etcetera. Det understa lagrets (transportinfrastrukturens) aktörer kan tänkas vara de som tillhandahåller och ansvarar för infrastrukturen såsom Trafikverket och kommuner.

I den litteratur som togs upp i teorikapitlet nämndes ett flertal olika aktörer som vi här nedan har placerat in i trelagersmodellens olika lager. De flesta av aktörerna har sin naturliga plats, men några av dem kräver en kommentar. "Järnvägen" och "hamnar och terminaler" skulle kunna tolkas både som infrastruktur och som användare av infrastrukturen. Vi har här valt att placera dessa i mellersta lagret eftersom vi ser dem som transportproducenter. "Lagerhållare" är en annan aktör som är lite svår att placera, men eftersom den i texten som den är hämtad ifrån kategoriserades som en verksamhet som står för godsflödet så placeras den i det översta lagret. När det gäller "containerföretag" och "företag som hyr ut utrustning" så ser vi dem som leverantörer till transportproducenterna och anser att de därför hamnar utanför modellen. "Samhället" representerar i detta fallet medborgarnas intresse vilket inte riktigt överensstämmer med någon av rollerna i modellen vilket gör att också de hamnar utanför listan.

Övre lagret

- Transportköpare
- Varuägare
- Tillverkare
- Lagerhållare

Mellersta lagret

- Speditörer
- Åkerier
- Terminalföretag
- Terminaloperatörer
- Kombioperatörer
- Järnvägen
- Järnvägsoperatörer
- Hamnar och terminaler

Undre lagret

- Infrastrukturhållare (Trafikverket och kommunen)
- Ansvariga för järnvägen och färjelinjer

Utanför modellen

- Containerföretag
- Företag som hyr ut utrustning
- Samhället

Då vi i den här studien är ute efter att kartlägga intresset för ett logistikcentrum har vi valt att fokusera på de aktörer som återfinns i det andra lagret i modellen, alltså de som står för transporttjänsterna. Valet har gjorts med tanken att transportproducenterna är de som har direktkontakt med terminalen och därmed är de som påverkas mest av utbudet av tjänster i anslutning till terminalen. Därmed är det deras inställning till eventuella kringtjänster som är intressant att undersöka. De aktörer vi har definierat som intervjuobjekt är således speditörer, åkerier, terminaloperatörer, järnvägsoperatörer och hamnar. Vi har även valt att ta med terminalägaren eftersom det i Gullbergsvass fall inte är densamma som operatören. På grund av att tiden inte räcker till har vi inte möjlighet att göra en fullgod undersökning av aktörerna i alla modellens lager utan har istället valt att fokusera på enbart det mellersta lagret för att få en mer omfattande undersökning av detta.

5. Resultat och analys

Här nedan presenteras resultat och analys av den intervjuundersökning som har gjorts. Vi börjar med att presentera vilka vi har intervjuat. Sedan går vi in på vad aktörerna har för intressen för kringtjänster, först utifrån de olika typerna av logistikcentrum och sedan en vidare analys uppdelat i de olika aktörskategorierna. Sedan följer ett avsnitt om de fem platser för etablering av en ny kombiterminal som föreslagits av Banverket och Vägverket (2006) och vad aktörerna hade för intresse för dem.

5.1. Presentation av intervjuerna

Terminalägare: Vi har intervjuat Hans Bolin som är affärsutvecklare på Jernhusen som äger kombiterminalen i Gullbergsvass.

Terminaloperatör: Baneservice har drivit kombiterminalen i Gullbergsvass sedan 1:a februari 2010. Vi har intervjuat Claes Mårdstrand som är terminalchef och som även jobbade där flera år innan Baneservice tog över driften.

Tågoperatör: CargoNet är den tågoperatör som använder kombiterminalen i Gullbergsvass mest. Deras svenska terminalchef är Anders Wingmalm som vi har intervjuat. De tjänster som CargoNet använder på terminalen i dagsläget är växling in på terminalområdet och lastning och lossning av lastbärare och till viss del även elkoppling och depåttjänster.

Speditör: Vi har intervjuat Per Jacobson som är platschef i Göteborg på Transfargo. De är placerade på Hisingen och använder bara Gullbergsvassterminalen genom att skicka tomma lastbärare från Stockholm till Göteborg.

Åkerier: Transportledet skickar ungefär två ekipage om dagen fram och tillbaka till Stockholm via kombiterminalen i Gullbergsvass. Vi har intervjuat deras regionchef Mats Zachrisson. Deras kontor och terminal är placerade i Gullbergsvassområdet.

Milles Åkeri använder kombiterminalen betydligt mer. De är transportör åt Schenker och kör det mesta av sitt gods på järnväg upp till Umeå och Sundsvall. Vi har intervjuat Jimmy Jansson som är deras platschef i Göteborg. De har sin verksamhet på Schenkers område på Hisingen.

Hamnen: Vi har intervjuat Stig-Göran Thorén som är senior manager på Göteborgs Hamn. De använder inte kombiterminalen alls, men vissa av deras kunder gör det.

5.2. Vad aktörerna har för intressen

5.2.1. Företagspark

När vi frågar terminalägaren om en företagspark kring kombiterminalen skulle vara intressant får vi svaret att det är "högintressant" och att meningen med att ha kringtjänster på terminalen, vilket terminalägaren gärna vill ha, är att locka företag. Om de anlägger en terminal ser de gärna att den är öppen för alla för att gynna konkurrensen. Både terminalägaren och terminaloperatören tror också att trafiken med järnväg skulle öka om fler företag var placerade nära kombiterminalen. Speditören var till en början skeptisk till en företagspark, men sade sedan att det skulle innebära att man kunde samordna till exempel parkering och service av trailer vilket skulle kunna vara bra ekonomiskt sett. Tågoperatören sade att en företagspark inte direkt skulle påverka dem men uttryckte senare under intervjun att:

Den optimala lösningen logistiskt och ekonomiskt skulle vara att alla inblandade parter låg i direkt anslutning till varandra men den verkligheten har vi inte. (Wingmalm, CargoNet)

Detta är något som stämmer överens med litteraturen där Rodrigue et al (2010) skriver att det kan ge stordriftsfördelar om transportoperatörerna samlar sina verksamheter på en plats.

Båda åkerierna såg problem med att få till en företagspark eftersom de större transportföretagen redan är etablerade på olika platser runtom i Göteborg. Milles Åkeri uttryckte däremot att det inte skulle vara någon nackdel att flera företag låg samlade och i intervjun med åkeriet Transportledet framkom det att om transporttiden till kombiterminalen blir allt för lång så kommer de inte att kunna använda den. Milles Åkeri uttryckte också en önskan om att kombiterminalen skulle flyttas och då gärna närmare dem. Banverket och Vägverket (2006) menar att transportföretagen gärna vill vara lokaliserade i närheten av annan logistisk verksamhet men att de inte behöver vara nära järnvägen vilket stämmer bra överens med hur läget är idag då till exempel Milles Åkeri ligger i anslutning till Schenkers terminal, men ganska långt ifrån kombiterminalen. Det verkar dock ändå vara så att för de transportföretag som använder järnvägen är närheten ganska viktig med tanke på att åkeriet Transportledet ser svårigheter med att den skulle flytta för långt bort från dem och att Milles Åkeri gärna ser att den flyttar närmare dem. Hos både Milles Åkeri och speditören finns det även en tanke om att det inte finns så stora ytor som behövs för att anlägga en företagspark i anslutning till en ny kombiterminal.

Intresse för en företagspark verkar alltså finnas hos terminalägaren, terminaloperatören och speditören. Åkerierna och tågoperatören har inget direkt intresse för en företagspark men åkerierna ser fördelar med att ha kombiterminalen på nära håll och tågoperatören säger att den bästa lösningen är att alla aktörer ligger i direkt anslutning till varandra.

5.2.2. Fordonsrelaterade tjänster

I terminalägarens vision om tjänsteutbudet på kombiterminalen ingår enklare reparationer och underhåll av både lastbärare och järnvägsvagnar som något de skulle vilja ha på terminalen. De menar att det är den viktigaste kringtjänsten för dem att kunna erbjuda tågoperatörerna. Även terminaloperatören ser det som en viktig kringtjänst att kunna erbjuda sina kunder lagning av järnvägsvagnar och lastbilars kapell, men det är inte något de har kompetens för i dagsläget. När vi då frågar tågoperatören, som är de som ska använda tjänsten, blir svaret att det är viktigt att det finns tillgång till reparationer på alla de orter som de kör till. Det är dock inte nödvändigt att det finns verkstäder i direkt anslutning till terminalen, även om detta håller nere kostnaderna för tågoperatören CargoNet, utan det räcker att serviceleverantörerna har möjlighet att åka ut till de orter där det behövs.

Skulle någon ställa frågan till mig "ska vi lägga en verkstad i direkt anslutning till kombiterminalen i Göteborg?" då skulle jag ju svara ja på det givetvis "Ja gör det!" för det gynnar ju oss. Det blir ju ingen nackdel. (Wingmalm, CargoNet)

När vi nämner reparationsverkstäder som förslag på kringtjänster för speditören så tycker de att det kan vara en bra idé, men det är inte något de nämner som speciellt viktigt för dem. Hos de båda åkerierna är intresset för fordonsrelaterade tjänster också ganska svagt. Åkeriet Transportledet kan

tänka sig att det skulle vara bra att kunna laga en kapellreva och att kunna laga järnvägsvagnar på kombiterminalen, men det är inget de har behov av. Milles Åkeri använder, när det finns behov, de ambulerande verkstäder som finns och tycker det fungerar bra. Enligt WSP Strategi & Analys (2008) har åkerierna intresse av att kunna tanka och serva sina fordon vilket till viss del stämmer överens med vår undersökning. Men det verkar som att de till stor del sköter dessa saker själva och inte har behov av att sådana tjänster ska erbjudas på kombiterminalen.

Det verkar alltså finnas ett behov av att ha möjlighet att laga sina fordon i anslutning till kombiterminalen, men inte nödvändigtvis att det finns en verkstad på själva terminalen.

5.2.3. Godsrelaterade tjänster

Terminalägarens vision om vilka tjänster som ska erbjudas på deras kombiterminaler är uppdelad i tre lager där det innersta innehåller de grundläggande tjänster som finns på alla deras terminaler idag. Det andra lagret innebär bland annat att de vill kunna erbjuda lastsäkring och strip och stuff (tömma och fylla lastbärare). I det yttersta lagret finns bland annat flera typer av lagertjänster till exempel buffert-, plock-, kyl- och fryslager, ompackning, konsolidering och olika typer av förädling, men det är framförallt tjänsterna i det andra lagret som är intressanta enligt terminalägaren. Terminaloperatören är mer tveksam till att ha tjänster som lagring och ompackning på terminalen eftersom de inte har kompetensen för det. Han nämner dock att distribution skulle vara en intressant tjänst att kunna erbjuda sina kunder. Detta är också något som speditören Transfargo nämner som en tjänst de skulle vara intresserade av.

Om vi kör en enhet från till exempel Stockholm till Göteborg skulle det vara bra om man kunde få tjänsten att enheten körs ut till någon, sedan att den lossas och kanske lastas och körs tillbaka och ställs här. Alltså en typ av dragbilstjänst. (Jacobson, Transfargo)

Men speditören är inte intresserad av andra typer av godsrelaterade tjänster utan säger att det är sådant de hellre sköter själva och inte vill dela med sina konkurrenter. Detta stämmer inte speciellt bra överens med litteraturen där Rodrigue et al (2010) menar att speditörer kan ha intresse av lagring, ompackning och värdeadderande aktiviteter i anslutning till kombiterminalen. Vad gäller tågoperatören är de inte intresserade av några godsrelaterade tjänster eftersom de anser att det inte berör dem utan deras kunder, som är till exempel speditörer och logistikföretag, och i sin tur deras kunder, alltså varuägarna. Inte heller något av de båda åkerier som vi har pratat med är intresserade av godsrelaterade tjänster eftersom de sköter allt sådant själva. Distribution som nämns som intressant av både terminaloperatören och speditören är inget som tas upp i litteraturen som gåtts igenom gällande logistikcentrum och aktörers intressen, men däremot finns det på Nordic Logistic Center (2011) som vi i teorin tog upp som ett exempel på logistikcentrum.

Det finns alltså ett visst intresse för en utkörningstjänst, men i övrigt är intresset för godsrelaterade tjänster överlag svagt bland aktörerna, med undantag för ägaren som såg det som viktigt för att göra terminalen attraktiv.

5.2.4. Administrativa tjänster

Speditören nämner hantering av tulldokument som en av de viktigaste kringtjänsterna eftersom det är något de skulle kunna ha nytta av. De tänker sig att det skulle kunna minska deras kostnader om de kunde leja ut det och dela med andra. För tågoperatören och Milles Åkeri däremot är det inte intressant med administrativa tjänster eftersom de själva inte hanterar några transportdokument. Rodrigue et al (2010) tar upp att tullager kan underlätta hanteringen av import- och exportgods och att det därmed kan vara en fördel för hamnar, speditörer och åkerier genom minskade kostnader. Göteborgs Hamn berättar att de har ett tågpendelsystem där inlandsterminalerna som ingår, bland annat Eskilstuna och Vaggeryd som tas upp i teorin, har tullager och sköter tullhantering. Det faktum att Göteborgs Hamn inte är intresserad av några sådana tjänster här i Göteborg beror förmodligen på att det är så nära deras egna terminaler att det inte behövs. Att transportörerna (åkeri och tågoperatör) i det här fallet inte sköter någon tullhantering skulle innebära att det inte gör någon skillnad för dem om tjänster som tullager erbjöds på kombiterminalen, men för speditören däremot kan det ge minskade kostnader.

Terminalägaren nämner i intervjun tullager som en möjlig tjänst att kunna erbjuda på kombiterminalen, men säger samtidigt att det är en ganska enkel tjänst som många andra kan erbjuda, vilket talar för att de kanske inte tycker det är så intressant. Terminaloperatören ser administrativa tjänster, som tullhantering, som en möjlig tjänst och menar att det skulle vara ännu mer aktuellt om de hade mer samarbete med hamnen. I dagsläget erbjuder de en av sina kunder en administrativ tjänst där de skannar in och skickar iväg deras transportdokument. Terminaloperatören säger också att:

...vi känner väl att vi börjar få en ganska bra bas att stå på nu så då blir ju nästa fråga: Är det något mer vi kan göra? Det spontana är ju administrativa tjänster som är ganska lätt att lösa.
(Mårdstrand, Baneservice)

Ett visst intresse för administrativa tjänster, och då framförallt tullhantering, verkar finnas hos terminaloperatören och speditören som också verkar vara de enda som har med transportdokument att göra överhuvudtaget.

5.2.5. Övriga tjänster som har efterfrågats

Det första speditören sade när vi frågade vilka kringtjänster de ville ha var "Korvkiosk!". Det sades i en något skämtsamt ton men när vi senare tog upp personalrelaterade tjänster märktes det att det var något de tyckte var intressant. Speditören Transfargo tog upp Stigs Center i Göteborg som ett exempel:

Det enda som saknas där är väl en järnvägsknut då. Där finns ju allt för chaufförer. Bensin, tvätt, kaka, övernattnin, parkering och så lägger man till en järnvägsknut på det så är man ju på banan, det tror jag. (Jacobson, Transfargo)

Detta stämmer bra överens med studien av WSP Analys & Strategi (2008) som beskriver att aktörerna visar intresse för att chaufförer ska kunna äta och duscha i anslutning till terminalen. Eskilstuna kombiterminal och logistikcentrum som togs upp som exempel i teorin har den här typen

av tjänster (Eskilstuna kommun, 2011), men med tanke på att ingen av de andra respondenterna har tagit upp det kanske det inte är så viktigt ändå. Däremot kanske intresset skulle vara större om man frågade chaufförerna själva, som ju är de potentiella användarna av tjänsten.

5.2.6. Vad gör kombiterminalen attraktiv?

I teoriavsnittet nämndes att kostnad, kvalitet, transporttid och pålitlighet är de viktigaste faktorerna till varför man väljer ett visst transportslag (Flodén, Bärthel & Sorkina, 2010). Åkeriet Transportledet poängterar att pålitlighet och kvalitet är viktigt och säger att om det är något som skulle göra terminalen attraktivare så är det att tågen kommer i tid och att de blir bättre på att lösa problem. Milles Åkeri efterfrågar en mer flexibel terminal och snabbare hantering med hjälp av kamerabevakning. Även terminaloperatören själv säger att användarna av terminalen inte efterfrågar några kringtjänster idag utan att de är glada om de får sina varor oskadda. Detta visar på att det som tagits upp i teorin överensstämmer med vårt resultat och att kvaliteten på transportererna är mycket viktig. Däremot verkar det som Flodén, Bärthel och Sorkina (2010) skriver om att pålitlighet är mindre viktigt vid järnvägstransporter inte riktigt stämna överens med det som åkerierna säger. Orsaken till detta skulle kunna vara att järnvägstransporten i deras fall endast är en del av transportsträckan och att transportsträckorna, åtminstone i åkeriet Transportledets fall, inte är så långa. Det kan också bero på vilken typ av gods de kör, kanske kör de inte så mycket lågvärdigt gods som annars är typiskt för järnvägen. Speditören som inte använder sig av terminalen så mycket menar att det inte alltid är billigare att ta tåget med tanke på de kringkostnader som uppstår vilket kan tolkas som att priset är en viktig faktor för dem.

För att terminalen ska bli attraktiv behövs det enligt terminalägaren kringtjänster av olika slag men de nämner även att det är viktigt att kunna erbjuda användarna av terminalen smidig logistik. Åkerierna delar uppfattningen om vikten av smidig logistik och uttrycker att en effektiv terminal med hög kvalitet på transportererna är det viktigaste för att öka attraktiviteten. Åkeriet Transportledet säger att:

Vi vill bara att det ska gå snabbt, lätt och smidigt. Snabb besiktning och sedan lyfta. Det är ju lite det det handlar om. (Zachrisson, Transportledet)

Att attraktiviteten skulle öka om terminalen hade kringtjänster säger de dock ingenting om. Terminaloperatören Baneservice däremot säger efter en stunds funderande att:

Jag tror svaret är ja. Att det skulle kunna öka attraktiviteten på terminalen om man hade mer service runtomkring. (Mårdstrand, Baneservice)

Speditören sade att det viktigaste för dem är att det finns direktlinjer till de destinationer de kör till och att de kan använda sina vanliga trailers som inte är anpassade för järnväg, vilka kringtjänster det finns bryr de sig inte lika mycket om. Tågoperatören uttryckte till en början inget intresse för kringtjänster för egen del men vid närmare eftertanke sade de att ju attraktivare terminalområdet är desto fler kunder kan det locka att ta tåget. De tar upp Nordic Logistic Center (NLC) i Umeå som ett exempel på ett logistikcentrum med en kombiterminal. I teorin tog vi upp att NLC erbjuder tjänster som service av lastbärare, byggnader anpassade för industri och handel, lagringsmöjligheter och tredjepartslogistiktjänster (Nordic Logistic Center, 2011). Tågoperatören kör tåg till NLC och en av

deras kunder har lagt sin verksamhet på området men trots de tjänster som erbjuds har de inte märkt någon ökning i trafiken än. Tågoperatören påpekar dock att det kan bero på att terminalen är ny och att det tar tid innan företag som redan är etablerade på orten flyttar sin verksamhet dit. Tågoperatören CargoNet säger vidare att:

Så det är väl det här lite som är framtiden för de här kombiterminalerna, med ett logistikcentrum.
(Wingmalm, CargoNet)

5.2.7. Intresset - aktör för aktör

Terminalägare

Terminalägaren Jernhusen verkar vara den aktör som tror mest på kringtjänster. De tycks ha inställningen att ju fler tjänster som kan erbjudas desto attraktivare blir terminalen. Att det är terminalägaren som visar det största intresset för kringtjänster stämmer väl överens med teorin där exempelvis WSP Analys & Strategi (2008) skriver att det främst är infrastrukturentreprenörerna som tycker det är viktigt att kombiterminalerna utvecklas till logistikcentrum. Om man ser Jernhusen som infrastrukturentreprenör, med motiveringen att de tillhandahåller terminalen, så motsvarar detta alltså resultatet av intervjuerna. Enligt Rodrigue et al (2010) är huvudsyftet för de som äger och driver terminalen att generera intäkter genom exempelvis hyror. Med det i åtanke skulle man kunna tänka sig att ägaren vill ha många tjänster för att öka intäkterna, "...lite som att Ica måste ha fläskfilé och inte bara toapapper" som Bolin på Jernhusen uttryckte det. De verkar dock medvetna om att det även är av stor vikt att terminalen kan erbjuda smidig logistik. Jernhusen nämner fordonsrelaterade, godsrelaterade och administrativa tjänster självmant och när vi nämner företagspark menar de att det är mycket intressant och att målet med att ha de andra kringtjänsterna är att locka till sig företag. Administrativa tjänster nämndes som en del i Jernhusens vision men Bolin visade ändå inget större intresse för det eftersom det är många andra som kan erbjuda det. Jernhusen visar alltså intresse för alla typer av logistikcentrum som vi definierat förutom administrativa tjänster.

Terminaloperatör

Terminaloperatören ger intryck av att vara ganska positiv till kringtjänster. Mårdstrand på Baneservice menar dock att den kompetens de har idag sätter vissa begränsningar för tjänstebudet. Det som nämns som den viktigaste kringtjänsten är att kunna erbjuda reparationer. Depå är som berörts i teorin en grundläggande tjänst på en kombiterminal men att utöka den depåyta som finns idag sågs även det som mycket viktigt. Terminaloperatören är när vi nämner det positiv till en företagspark och administrativa tjänster men däremot när det gäller godsrelaterade tjänster är det inget som de är intresserade av förutom någon typ av distributionstjänst. Terminaloperatören delar ägarens åsikt om att kringtjänster gör terminalen attraktivare men påpekar att det är mycket intressant att veta vad åkerierna vill ha för tjänster, idag tror de nämligen inte att de efterfrågar något förutom att få sitt gods utan skador. Om det som Rodrigue et al (2010) skriver om att terminalägaren och terminaloperatören har som huvudsyfte att generera intäkter stämmer så borde terminaloperatören likt ägaren vilja ha mycket kringtjänster vilket inte riktigt verkar vara fallet, de vill i alla fall inte ha så mycket kringtjänster i egen regi. Däremot verkar de vilja ha mycket tjänster i närheten av terminalen men de får gärna skötas av andra företag eftersom deras egen kompetens

är begränsad. Det förefaller som att terminaloperatören är mer inriktad på att erbjuda det kunderna efterfrågar snarare än att ha ett stort urval av kringtjänster, och på det viset kanske bli mer attraktiv.

Tågoperatör

Tågoperatören CargoNet bryr sig inte speciellt mycket om kringtjänsterna till kombiterminalen eftersom de anser att det inte berör dem. De inser dock att ju mer attraktiv kombiterminalen är desto mer gods kommer att gå på järnvägen vilket är bra för dem. Den enda typen av tjänster som skulle kunna vara av intresse för tågoperatören är egentligen fordonsrelaterade tjänster. Wingmalm uttryckte att det var viktigt för dem att ha tillgång till reparationer, men att det inte var nödvändigt att det fanns just på kombiterminalen. Han uttryckte också att det inte blir någon nackdel för dem om det finns på terminalen, men det verkar lite tveksamt om de verkligen skulle använda det om det fanns där. Huruvida de berörs av en eventuell företagspark runt kombiterminalen är lite tvetydigt eftersom Wingmalm uttrycker att det inte rör dem, men att flera transportföretag har nära till kombiterminalen skulle sannolikt öka tågtrafiken, vilket ju gynnar tågoperatören.

Speditör

Det som speditören Transfargo spontant nämnde som en intressant kringtjänst var korvkiosk, i sammanhanget det sades var det något skämtsamt men Transfargo gav ändå intryck av att sådana typer av personalrelaterade tjänster är bra att ha på en terminal. Den viktigaste tjänsten för dem verkar dock vara hantering av tulldokument där de ser potential till att spara pengar. Utkörning från terminalen är också en tjänst de skulle vara intresserade av att använda om den fanns, men i övrigt är godsrelaterade tjänster inte intressant. Anledningen till att godsrelaterade tjänster inte efterfrågas är enligt speditören att de inte vill dela den typen av verksamhet med sina konkurrenter, de vill inte att konkurrenterna ska ha insyn i vilka kunder och vilket gods de har. Överlag verkade speditören positiv till de kringtjänster som vi nämnde men vi frågar oss om de verkligen skulle använda tjänsterna om de fanns.

Vad som skulle få Transfargo, som inte använder kombiterminalen särskilt mycket, att vilja använda den mer verkar inte vara att den har fler kringtjänster utan att de kan använda sina nuvarande trailers, som inte är anpassade för järnväg, och att terminalen har direktlinjer till de orter de kör till så att de inte behöver ta långa omvägar för att kunna använda järnvägen.

Åkeri

Enligt Woxenius et al (2003) är intresset för intermodala logistikcentrum litet hos vägtransportörerna vilket till stor del beror på att de inte tror att det är bra för deras verksamhet att ligga nära en kombiterminal. Detta stämmer inte överens med vad åkerierna sade i intervjuerna, de visade visserligen inget intresse för kringtjänster men däremot uttryckte de att det skulle vara bra om terminalen låg nära dem. Åkerierna verkar mest vara intresserade av att hanteringen på terminalen är effektiv och att servicenivån är hög. De uttrycker att de inte är i behov av kringtjänster eftersom de sköter allting själva. Det de möjligen ser som en bra tjänst är reparationer av lastbärare och järnvägsvagnar men eftersom de är nöjda som det är idag tror vi inte att de skulle utnyttja detta i någon större utsträckning. Vi skulle kunna tänka oss att om åkerierna låg i direkt anslutning till kombiterminalen och det till exempel blev billigare för dem att använda tjänsterna där istället för att utföra dem själva så skulle de säkert vara mer benägna att använda dem. Kombiterminalens

eventuella kringtjänster skulle nog vara mer attraktiva för mindre åkeriföretag som inte har så stora godsflöden och därför inte själva har allt de behöver och kanske även är i behov av samlastning. Att tågen kommer i tid, att det går snabbt och smidigt att hämta och lämna gods, bra öppettider, kamerabevakning, högre flexibilitet och bättre service är några saker som åkerierna själva nämner som viktiga för att förbättra kombiterminalen. Inget av åkerierna tror att deras användande av kombiterminalen skulle förändras om det fanns fler kringtjänster.

Hamn

Enligt Thorén på Göteborgs Hamn är hamnen och kombiterminalen i Gullbergsvass både konkurrenter och samarbetspartners. Göteborgs Hamn i sig använder inte Gullbergsvassterminalen (även om vissa av deras kunder gör det) vilket gör det svårt för Thorén att uttala sig om vilka kringtjänster som kan vara aktuella för terminalen. I hamnen har de egna terminaler som även skulle kunna expandera för att ta över Gullbergsvassterminalens gods, men Thorén menar att i ett långsiktigt perspektiv behövs både terminalerna i hamnen och en fullgod ersättning för Gullbergsvass för att tillfredsställa behoven. Thorén nämner också att kombiterminalen behöver ha hög säkerhet och tillgänglighet, bra öppettider och att tågen kommer i rätt tid.

5.2.8. Matris över aktörernas intressen

Här nedan presenteras de fyra tjänsteområden vi har identifierat och vilka av aktörerna som är intresserade av dem. Vi har valt att markera intresset i tre olika grader för att få med allt, men störst vikt kommer att läggas vid det som respondenterna själva har nämnt och varit mest positiva till.

	Jernhusen Terminal- ägare	Baneservice Terminal- operatör	CargoNet Tågoperatör	Transfargo Speditör	Transport- ledet Åkeri	Milles Åkeri	Göteborgs Hamn
Företagspark	x	x	–	x	–	–	
Fordonsrelaterade tjänster	X	X	–	–	–	–	
Godsrelaterade tjänster	X	X*		X*			
Administrativa tjänster		x		x			

Tabell 1 Matris över aktörernas intressen

X = Respondenten nämnde tjänsten självmant

x = Respondenten var positiv till tjänsten när vi nämnde den

– = Respondenten är positiv till idén, men tror inte att det är aktuellt för dem

* Både terminaloperatören och speditören nämnde distribution ut från terminalen som en intressant kringtjänst. Speditören var dock inte intresserad av några andra godsrelaterade tjänster eftersom de vill sköta det själva. Terminaloperatören var inte heller intresserad av andra godsrelaterade tjänster men nämnde att det

skulle vara bra om det fanns företag i närheten som kunde erbjuda de tjänsterna.

Tabellen ovan visar att intresset för kringtjänster i anslutning till den nya kombiterminalen inte är så stort. Att intresset bland användarna av terminalen är svagt kan bero på att de redan har funnit lösningar på deras behov av tjänster som de tycker fungerar bra och därför inte ser nyttan med att ha kringtjänster på kombiterminalen. Det kan också vara så att behovet är större bland aktörer med mindre godsflöden som behöver hjälp med samlastning och andra tjänster.

De tjänster det möjligtvis skulle finnas intresse för är en distributionstjänst som nämnts av både terminaloperatören och speditören eller reparationsverkstad som både terminalägaren och terminaloperatören själva nämnde som viktigt och som flera av de övriga aktörerna anser vara en bra tjänst även om de själva inte har behov av det. Eftersom det största intresset finns bland de som ska tillhandahålla tjänsterna så anser vi att det kanske inte är så motiverat att satsa på kringtjänster i dagsläget.

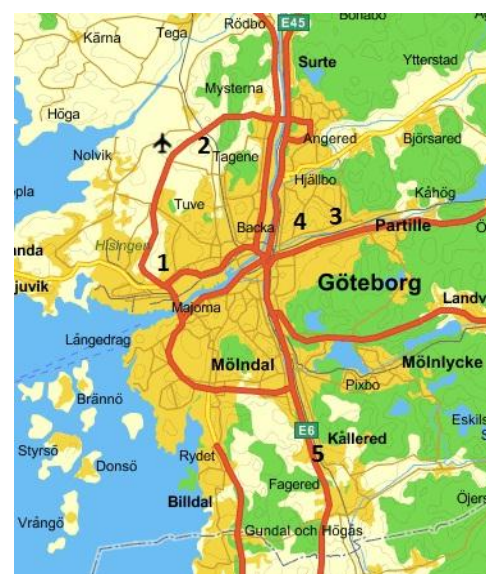
Matrisen visar också att det finns ett svagt intresse för en företagspark bland nästan alla aktörer, men det faktum att det är just svagt gör att vi inte anser att detta är en typ av logistikcentrum som det bör satsas på. Det var också flera av respondenterna som uttryckte att det kan bli svårt att få företagen att lägga sig i anslutning till kombiterminalen eftersom de redan är etablerade på olika ställen, vilket vi också håller med om. Däremot tror vi att det är viktigt att terminalen är tillgänglig och att den inte hamnar för långt bort från de som ska använda den, men detta kommer vi gå in mer på i nästa stycke.

5.3. Ny placering av kombiterminalen

Eftersom det visade sig att det inte fanns så stort intresse för kringtjänster, och de tjänster som möjligtvis var aktuella (distributionstjänst och reparation) inte tar särskilt stor plats i anspråk, anser vi att det på alla de föreslagna platserna finns tillräckligt med utrymme. Det var i och för sig flera av aktörerna som tyckte att en företagspark skulle vara en bra idé, men eftersom de flesta transportföretagen redan är etablerade på olika platser kommer detta förmodligen bli svårt att få till. Då alla platser är lika aktuella kommer vi att utgå ifrån vad aktörerna hade för åsikter om de olika lokaliseringarna samt vad som skrivits om dem i Banverket och Vägverkets idéstudie (2006), för att sedan försöka ge förslag på var den nya kombiterminalen kan ligga.

5.3.1. Halvorsäng (1)

Både speditören och terminaloperatören tror att det skulle vara bra att placera kombiterminalen nära hamnarna eftersom de flesta kommer in där med sina enheter. Terminaloperatören menar då att nära Älvsborgshamnen skulle vara allra bäst eftersom det kommer in mycket trailers där, vilket skulle kunna generera mer gods för kombiterminalen. Åkeriet Transportledet menar att om kombiterminalen placeras i



Figur 3 Karta över de föreslagna platserna

hamnen så har de en halvtimmes körtid ut dit och då skulle det inte längre fungera för dem att använda terminalen, men de kan förstå att det skulle vara bra för järnvägen om terminalen placerades nära hamnen. Milles Åkeri däremot ser Halvorsäng som en möjlig placering eftersom det blir närmare dem. Göteborgs Hamn tror att det finns underlag för etablering av en kombiterminal nära hamnen men att det då skulle vara hamnen som står för den. Terminalägaren menar att när det gäller kringtjänster kan det bli en konkurrenssituation med hamnens terminaler.

Enligt Banverket och Vägverkets studie (2006) är Halvorsäng den plats där det finns bäst möjligheter till expansion. Detta gör att det nog är det enda alternativet där man skulle kunna anlägga en företagspark om detta skulle bli aktuellt. Att omgivningen består av industrier och hamnverksamhet är något positivt eftersom en ny kombiterminal då inte kommer att störa omgivningen speciellt mycket vilket Göteborg Stad ser som viktigt vid val av ny placering. Det krävs visserligen investeringar för att öka järnvägens kapacitet och om detta inte görs på ett bra sätt kan det leda till att framkomligheten för tågen blir dålig vilket i sin tur gör att de kan få svårt att hålla tiderna och transporterarnas pålitlighet blir lidande. Vägkapaciteten är inte heller tillräcklig vilket kan ses som en nackdel då terminalens tillgänglighet är av stor vikt. Marken är idag outnyttjad men planer finns för hamnens verksamhet. Att lägga kombiterminalen i Halvorsäng innebär den minsta ökningen i fordonskilometer (och därmed koldioxid) jämfört med dagsläget.

Halvorsäng verkar vara den plats som flest är positiva till att anlägga en kombiterminal på, även om Göteborgs Hamn anser att den i så fall skulle skötas av dem. Terminalägaren är inne lite på samma spår när de säger att hamnen kan bli en konkurrent när det gäller vissa tjänster. De stora expansionsmöjligheterna och att området redan är ett industriområde är till Halvorsängs fördel, till platsens nackdel är att varken väg- eller järnvägskapaciteten är tillräcklig.

5.3.2. Stora Holm (2)

Stora Holm verkade vara den plats som var mest intressant för åkerierna eftersom det är den placering som ligger närmast många av de stora åkeriföretagen. Detta går väl ihop med Banverket och Vägverkets studie (2006) där de skriver att transportföretagen vill ha bra framkomlighet och korta avstånd till kombiterminalen. För Milles Åkeri, som ligger på Hisingen, skulle detta innebära kortare körsträckor och att de slipper korsa älven för att ta sig dit vilket är en stor fördel, men även åkeriet Transportledet som ligger intill kombiterminalen i Gullbergsvass i dagsläget såg denna placering som lämplig. Terminalägaren ser här att de stora transportföretagen kan bli konkurrenter när det gäller kringtjänster som exempelvis lagring.

I Stora Holm finns det vissa expansionsmöjligheter, men eftersom omgivningen består av bostäder och jordbruksmark kan det bli problem om man vill utöka terminalområdet med kringtjänster eller företag. Att få plats med tjänster som reparation och utkörning om det blir aktuellt borde dock inte vara något större problem eftersom det inte behöver ta speciellt stor plats. Likt Halvorsäng krävs även här en kapacitetsökning på järnvägen vilket kan påverka framkomligheten och pålitligheten på järnvägen. Vägkapaciteten i området är däremot bra (Banverket & Vägverket, 2006).

Intresset för Stora Holm verkar således vara störst hos åkerierna. Anledningen till att terminalägaren och terminaloperatören inte verkade visa något större intresse kan bero på att det är en bit ifrån

stambanan samt att terminalägaren ser transportföretagen som potentiella konkurrenter till eventuell lagringsverksamhet. Faktorer som att kapaciteten på järnvägen behöver förbättras, att området är känsligt för exploatering samt att intresset för platsen bara kommer från åkeriernas sida är till platsens nackdel.

5.3.3. Fjällbo (3)

Enligt terminaloperatören är Fjällbo en lämplig plats för den nya kombiterminalen. Även terminalägaren verkar tycka att Fjällbo är en lämplig plats och de har dessutom en fastighet där som enligt dem är mycket intressant. Där finns dock inget utrymme för att etablera lagerverksamhet vilket de ser som en nackdel. Tillgängligheten till stambanan som nämns som viktig av Banverket och Vägverket (2006) kan vara en bidragande orsak till att terminalhuvudmännen är positiva till en placering i Fjällbo. Denna placering ser även Göteborgs Hamn som lämplig för att utgöra ett möjligt komplement till deras terminaler.

I Fjällbo begränsas en eventuell expansion av att det finns bostäder i närheten. Detta gör att en eventuell företagspark inte är speciellt lämplig. Järnvägskapaciteten är bra, men vägförbindelserna mindre bra. En fördel med platsen är att marken ägs av terminalägaren Jernhusen och att den ligger nära Västra stambanan (Banverket & Vägverket, 2006).

En placering i Fjällbo förordas alltså av terminalägaren, terminaloperatören och Göteborgs Hamn. De bristande vägförbindelserna samt att ingen av användarna av terminalen verkar speciellt intresserade av detta läge talar dock emot platsen.

5.3.4. Sävenäs godsbangård (4)

Terminaloperatören tycker att Sävenäs är det bästa alternativet eftersom det finns bra anslutningar till väg och järnväg, men däremot skulle man behöva riva en hel del för att få de ytor som krävs. Att terminaloperatören är positiv till Sävenäs kan precis som i fallet med Fjällbo bero på att det ligger nära stambanan vilket enligt Banverket och Vägverket (2006) är en viktig faktor för terminalhuvudmännen. Sävenäs är också den intressantaste platsen enligt åkeriet Transportledet med motiveringen att det inte blir för långt bort för någon part, de är dock fundersamma över om det finns tillräckligt med plats. Även detta stämmer överens med det Banverket och Vägverket (2006) skriver om att korta körsträckor är viktigt för transportföretagen. Göteborgs Hamn tror att det kan finnas underlag för en kombiterminal i Sävenäs även om det verkar som att de föredrar Fjällbo.

I Sävenäs finns inga ytor för expansion om inte befintliga verksamheter kan flyttas, platsen innebär dock de lägsta beräknade kostnaderna av de fem alternativen. Precis som Fjällbo ligger Sävenäs nära Västra stambanan vilket gör att järnvägskapaciteten är bra, men däremot är vägkapaciteten något sämre (Banverket & Vägverket, 2006).

Det verkar alltså finnas ett visst intresse för en etablering i Sävenäs men eftersom en etablering kräver att många av de verksamheter som finns där idag flyttar tror vi att det kan bli komplicerat att få till på ett bra sätt.

5.3.5. Sabema (5)

Det fanns inget intresse från någon av aktörerna för denna placering och många av intervjupersonerna hade svårt att förstå varför det ens tagits upp som ett förslag. Åkeriet Transportledet sade att Sabema känns helt fel för alla inblandade aktörer eftersom alla de större transportföretagen är placerade på Hisingen. Göteborgs Hamn uttryckte även de att de hade svårt att se Sabema som ett aktuellt läge för en ny kombiterminal.

Sabema har bra förbindelser och det finns även möjligheter till viss expansion. Kommunen är positiv till anläggning av terminaler på platsen men viss kapacitetsökning av järnvägen krävs. Alternativet att lägga kombiterminalen i Sabema innebär de högsta beräknade kostnaderna och dessutom den största ökningen i fordonskilometer och därmed också koldioxidutsläpp jämfört med dagens läge (Banverket & Vägverket, 2006).

Det faktum att en etablering i Sabema har de högsta kostnaderna, innebär de största utsläppen och samtidigt det lägsta intresset från aktörerna gör att det inte känns som ett aktuellt alternativ.

5.3.6. Övriga åsikter om kombiterminalens placering

Terminalägaren tycker det är viktigt att det finns tillräckliga ytor där den nya kombiterminalen ska ligga vilket går i linje med det Banverket och Vägverket (2006) skriver om att terminalhuvudmännen tycker det är viktigt att terminalen är på en plats där det finns tillräckligt med utrymme. Terminalägaren vill gärna kunna exploatera så gott det går om det finns möjlighet på den nya platsen.

Flera av aktörerna uttrycker att det är viktigt att kombiterminalen ligger på en plats där den är lättillgänglig. Terminaloperatören menar att det är viktigt att den placeras i bra anslutning till vägar och järnväg, enligt speditören får den gärna ligga utanför stan, åkeriet Transportledet tror att det blir bäst nära de stora lederna och Milles Åkeri menar att dagens placering inte är optimal för dem eftersom det ofta är köer på vägarna till och från kombiterminalen. Banverket och Vägverket (2006) ser det också som viktigt att kombiterminalen är placerad nära viktiga transportlänkar. Både åkerierna och speditören uttryckte också att de gärna ser att kombiterminalen är placerad nära dem vilket stämmer bra överens med det som Banverket och Vägverket (2006) skriver om att transportföretagen vill ha korta körsträckor.

5.3.7. Vilken plats är lämpligast för den nya kombiterminalen?

Det verkar inte vara någon av de fem platserna som är ett självklart alternativ, men Halvorsäng verkar ändå vara den plats som har delar av både operatörs- och användarsidan med sig vilket vi tror är av stor betydelse. Det är alltså terminaloperatören och några av användarna som tycker att platsen är ett bra alternativ. Där finns också stora ytor vilket efterfrågas av terminalägaren, och att det är ett industriområde går väl ihop med att Göteborgs stad vill ha kombiterminalen på en plats där den inte stör omgivningen. Vi tror också att Halvorsäng är den enda platsen där det är möjligt att uppfylla det intresse, även om det var ganska svagt, som aktörerna visade för en företagspark. Då det kan bli svårt att få redan etablerade företag att flytta sina verksamheter kan en lösning vara att lägga kombiterminalen i samma område som många andra företag för att på så sätt bilda en företagspark.

Idag ligger de flesta transportföretagen på Hisingen och en placering i Halvorsäng skulle då vara ett bra alternativ. Tanken att kombiterminalen tillsammans med befintliga verksamheter kan bilda ett logistikcentrum var också något som Göteborgs Hamn tog upp och uttryckte så här:

Man kan ju också tänka sig att kombiterminalen tillsammans med speditörer och så vidare, som finns runtomkring bildar ett sorts logistikcentrum. (Thorén, Göteborgs Hamn)

Huruvida det skulle vara en fördel eller nackdel för den nya kombiterminalen att ligga så nära terminalerna i Göteborgs Hamn är svårt att säga. Göteborgs Hamn själva var inne på att det skulle kunna vara möjligt för dem att i framtiden ta över det gods som går på Gullbergsvassterminalen, men att det bästa för staden nog är att ha två väl fungerande kombiterminaler. Om man ser det ur ett logistikcentrumperspektiv så blir det ju ett ännu större logistikcentrum om både hamnens terminaler och ersättningen för Gullbergsvassterminalen ligger i området. Om det däremot skulle vara aktuellt med fler kringtjänster som exempelvis strip och stuff kan en konkurrenssituation mellan kombiterminalerna uppstå "då blir det en fråga om vem som gör det bäst" som Bolin på terminalägaren Jernhusen uttryckte det. Men då det i dagsläget inte verkar finnas något större intresse för kringtjänster kanske konkurrenssituationen inte skulle bli så påtaglig ändå.

Skulle man välja en placering av den nya kombiterminalen i Halvorsäng måste väg- och järnvägskapaciteten förbättras för att terminalen ska vara tillgänglig som flera av aktörerna påpekar vikten av. Den bristande kapaciteten är naturligtvis en nackdel för läget men det är också något som går att lösa. Jämfört med att till exempel flytta bostäder och verksamheter, som många olika parter har åsikter om, eller att locka ner redan etablerade företag till exempelvis Sabema, som ingen av aktörerna visade något intresse för, tror vi dessutom att problem med väg- och järnvägskapacitet kan vara lättare att lösa. Även ur miljösynpunkt är Halvorsäng en lämplig plats eftersom den ger den lägsta ökningen av fordonskilometer och därmed också de lägsta koldioxidutsläppen.

6. Slutsats

Eftersom logistikcentrum inte är ett entydigt begrepp inledde vi vårt arbete med att försöka komma fram till en definition som skulle gälla i denna studie. Vi kom fram till att ett logistikcentrum ofta består av en kombiterminal med olika kringtjänster som vi delade in i fyra kategorier; företagspark, fordonsrelaterade tjänster, godsrelaterade tjänster och administrativa tjänster. De aktörskategorier som blev föremål för vår undersökning var sedan de som räknas som transportproducenter, nämligen åkeri, speditör, tågoperatör, terminaloperatör, terminalägare och hamn. En vidare undersökning av hur intresset för logistikcentrum ser ut bland de övriga aktörerna skulle kunna vara önskvärt.

Vår undersökning av hur intresset för kringtjänster till en kombiterminal ser ut visar att det största intresset finns hos de som ska tillhandahålla tjänsterna nämligen terminalägaren och terminaloperatören. Hos de som är de tänkta användarna är intresset svagare. De lägger istället stor vikt vid att kombiterminalen ska vara effektiv, tillgänglig, flexibel och serviceinriktad. I vårt fall med Gullbergsvass kombiterminal kan det vara så att användarna inte tycker att den tillfredsställer deras behov i dagsläget och därför i första hand vill att den ska fungera bra innan de bryr sig om kringtjänster. Det finns dock ett visst intresse för en distributionstjänst och reparationstjänster. Ett svagt intresse för att anlägga en företagspark finns också. Detta tror vi skulle kunna lösas genom att kombiterminalen placeras i närheten av där många av de stora transportföretagen ligger i dagsläget.

Den plats vi föreslår för en ny etablering av kombiterminalen är Halvorsäng. Det är ett industriområde med stora expansionsmöjligheter och vi tror därför att det är en lämplig plats för att anlägga ett logistikcentrum med kombiterminal och distributions- och reparationstjänster om så önskas. Det ligger nära där många av transportföretagen är lokaliserade idag, men det finns också möjlighet för företag att etablera sig i direkt anslutning till terminalen. En nackdel är att kapaciteten på väg och järnväg behöver förbättras för att uppfylla de grundläggande kraven om en effektiv och tillgänglig terminal.

Slutligen föreslår vi att terminalhuvudmännen i första hand satsar på att göra kombiterminalen tillgänglig, pålitlig och effektiv. En vidare undersökning av hur detta kan uppnås föreslås därför. När en attraktiv kombiterminal har åstadkommit kan de sedan titta mer på vilka kringtjänster som ska erbjudas.

7. Referenser

7.1. Litteratur

Ahlsell (2011), *Ett lager som aldrig sover*. Tillgänglig 2011-04-14:

<http://www.ahlsell.se/hallsberg.aspx?051212>

Banverket & Vägverket (2006), *Nytt läge för kombiterminal i Göteborgsområdet*. Idéstudie.

Behrends, S. (2009), *Sustainable freight transport from an urban perspective*. Department of Technology Management and Economics, Division of Logistics and Transportation, Chalmers University of Technology, Göteborg.

Bergqvist, R., Falkemark, G., Woxenius, J. (2007), *Etablering av kombiterminaler*. Department of Logistics and Transportation, Chalmers University of Technology, Göteborg.

Bergqvist, R. & Woxenius, J. (2009), *Några tankar kring terminalablering och terminaltäthet*. Handelshögskolan vid Göteborgs universitet.

Dalen, M. (2007), *Intervju som metod*. Gleerups Utbildning AB, Malmö.

Ejvegård, R. (2009), *Vetenskaplig metod*. Studentlitteratur, Lund.

Eskilstuna kommun (2011), *Eskilstuna kombiterminal*. Tillgänglig 2011-05-13:

<http://eskilstuna.se/sv/Trafik-och-infrastruktur/Buss-flyg-och-tag/Eskilstuna-Kombiterminal/>

Eskilstuna-Strängnäs logistik (2011), *Hemsida*. Tillgänglig 2011-05-13:

<http://www.eskilstuna.se/sv/Verksamhetssajter/ELogistik/>

Europaplatforms (2011), *Definition of a freight village*. Tillgänglig 2011-03-03: <http://www.freight-village.com/definition.php>

Flodén, J., Bärthel, F., Sorkina, E. (2010), *Factors influencing transport buyer's choice of transport service – A European literature review*. The 12th WCTR Proceedings.

Holme, I. M. & Solvang, B. K. (1997), *Forskningsmetodik - om kvalitativa och kvantitativa metoder*. Studentlitteratur, Lund.

Jensen, A. (1987), *Kombinerade transporter i Sverige - system, ekonomi och strategier*.

Transportforskningsberedningen, Stockholm.

Jernhusen (2011), *Hemsida*. Tillgänglig 2011-04-29: <http://kombiterminaler.se/>

Katrineholms logistikcentrum (2009), *En komplett godshantering*. Tillgänglig 2011-04-14: <http://www.katrineholmslogistikcentrum.se/klc/>

Lantz, A. (2007), *Intervjumetodik*. Studentlitteratur, Lund.

Lindell, N-E. (2010), Alla vill ha en kombiterminal men det finns risk för överetablering. *Transportnytt*, nr 3, s. 22-30.

Meidute, I. (2005), Comparative analysis of the definitions of logistics centres. *Transport*, vol. XX, no. 3, s. 106-110.

Nordic Logistic Center (2011), *NLC:s tre starka ben*. Tillgänglig 2011-05-13: <http://www.nlc.se/nordiclogisticcenter/detrebenaen.4.2815c08711a51ac44dc8000135.html>

Näringsdepartementet (2008), *Framtidens resor och transporter - infrastruktur för hållbar tillväxt*. Regeringens proposition 2008/09:35, Stockholm.

Näringsdepartementet (2006), *Moderna transporter*. Regeringens proposition 2005/06:160, Stockholm.

Patel, R. & Davidson, B. (2003), *Forskningsmetodikens grunder*. Studentlitteratur, Lund.

Rimiene, K. & Grundey, D. (2007), *Logistics Centre Concept through Evolution and Definition*. Engineering Economics 2007, No 4 (54), Commerce of engineering decisions.

Rodrigue, J-P., Debie, J., Fremont, A. & Gouvernal, E. (2010), Functions and actors of inland ports: European and North American dynamics. *Journal of Transport Geography*, vol. 18, issue 4, July 2010, s. 519-529.

Sandberg, M., Sommar, R., Fridlund, J. (2010), *Klart vi ska ha en kombiterminal*. SKL Kommentus och Sveriges Kommuner och Landsting, Stockholm.

Sjögren, S. (1996), *Effektiva kombiterminaler - en tillämpning av DEA*. BAS, Göteborg.

Stadsbyggnadskontoret (2009), *Översiktsplan för Göteborg. Del 1 Utgångspunkter och strategier*.

Stockholm Nord (2011), *Hemsida*. Tillgänglig 2011-04-14: <http://www.stockholmnord.se/>

Strängnäs kommun (2011), *Logistikcentrum*. Tillgänglig 2011-04-14: <http://www.strangnas.se/Vill-du-veta-mer-om/Naringsliv--foretagande/Logistikcentrum/>

Svenning, C. (2003), *Metodboken*. Lorentz Förlag, Eslöv.

Trafikanalys (2010), *Uppföljning av de transportpolitiska målen*. Rapport 2010:1.

Transportnet (2008), *DSV road först på plats i Nordic Logistic Center*. Tillgänglig 2011-05-12:
<http://www.transportnet.se/iuware.aspx?pageid=4912&ssoid=89407>

Transportnet (2010), *Eskilstuna investerar i logistik*. Tillgänglig 2011-05-13:
<http://www.transportnet.se/iuware.aspx?pageid=4912&ssoid=119509>

Transportnet (2010), *Göteborgs hamn expanderar till Vaggeryd*. Tillgänglig 2011-05-14:
<http://www.transportnet.se/iuware.aspx?pageid=4912&ssoid=127192>

Trost, J. (2005), *Kvalitativa intervjuer*. Studentlitteratur, Lund.

United Nations, Economic Commission for Europe (2001), *Terminology on combined transport*. New York och Genève.

Vaggeryd Logistic Center (2011), *Hemsida*. Tillgänglig 2011-05-14:
<http://www.vaggerydlogcenter.se/6/svenska/lagerhotell.html>

Woxenius, J. (1994), *Modelling European combined transport as an industrial system*. Department of Logistics and Transportation, Chalmers University of Technology, Göteborg.

Woxenius, J., Sommar, R., Roso, V., Bärthel, F., Lumsden, K. (2003), *Terminals as part of the Swedish transport system - an overview*. Department of Logistics and Transportation, Chalmers University of Technology, Göteborg.

WSP Analys & Strategi (2008), *Lastbilsforsling och terminalfunktioner ur åkeriets synvinkel som delar av en intermodal transportkedja*. Göteborg.

7.2. Intervjuer

Bolin, Hans. Affärsutvecklare, Jernhusen. 2011-04-28.

Jacobson, Per. Platschef Göteborg, Transfargo. 2011-05-12.

Jansson, Jimmy. Platschef Göteborg, Milles Åkeri. 2011-05-18.

Mårdstrand, Claes. Terminalchef Gullbergsvass, Baneservice. 2011-05-13.

Thorén, Stig-Göran. Senior manager, Göteborgs Hamn. 2011-05-02.

Wingmalm, Anders. Terminalchef Sverige, CargoNet. 2011-05-11.

Zachrisson, Mats. Regionchef, Transportledet. 2011-05-09.

Bilaga 1: Intervjuguide Jernhusen/Baneservice

Vilka kringtjänster finns på kombiterminalen idag?

Vilka kringtjänster utöver det som finns idag skulle ni vilja ha runt kombiterminalen?

Varför är de intressanta? Varför inte?

Vilka av de tjänster du nämnt är viktigast?

Om respondenten inte har nämnt alla de aktiviteter vi har definierat i studien tar vi upp dem och frågar om deras inställning till dem.

+ Företagspark (transportörer, speditörer, rederi, godsterminal)

+ Godsrelaterade tjänster (lagring, ompackning)

+ Administrativa tjänster (t ex tull)

+ Fordonsrelaterade tjänster (reparationsverkstäder, parkering, bensinstation)

+ Personalrelaterade tjänster (duscha, äta)

Tror du att användandet av kombiterminalen skulle förändras om det fanns fler tjänster?

Tror du att behovet av kringliggande tjänster kan variera beroende på var kombiterminalen ligger någonstans? (karta Bilaga 3)

Bilaga 2: Intervjuguide

Transportledet/Transfargo/Cargonet/Milles Åkeri /Hamnen

Hur använder ni kombiterminalen idag?

Vilka kringtjänster utöver det som finns idag skulle ni vilja ha runt kombiterminalen?
Varför är de intressanta? Varför inte?

Vilka av de tjänster du nämnt är viktigast?

Om respondenten inte har nämnt alla de aktiviteter vi har definierat i studien tar vi upp dem och frågar om deras inställning till dem.

+ Företagspark (transportörer, speditörer, rederi, godsterminal)

+ Godsrelaterade tjänster (lagring, ompackning)

+ Administrativa tjänster (t ex tull)

+ Fordonsrelaterade tjänster (reparationsverkstäder, parkering, bensinstation)

+ Personalrelaterade tjänster (duscha, äta)

Är ni beredda att betala för dessa tjänster?

Hur skulle ert användande av kombiterminalen förändras om det fanns fler tjänster?

Hur skiljer sig ert behov av kringliggande tjänster mellan de olika platserna? (karta Bilaga 3)

Bilaga 3: Karta som använts vid intervjuerna

