

# KOMMUNALA MYNDIGHETERS HANTERING OCH KUNSKAP OM LOGISTIKTERMINALERS LOKALISERING

---

En jämförande studie mellan Göteborg och Härryda,  
Västra Götaland

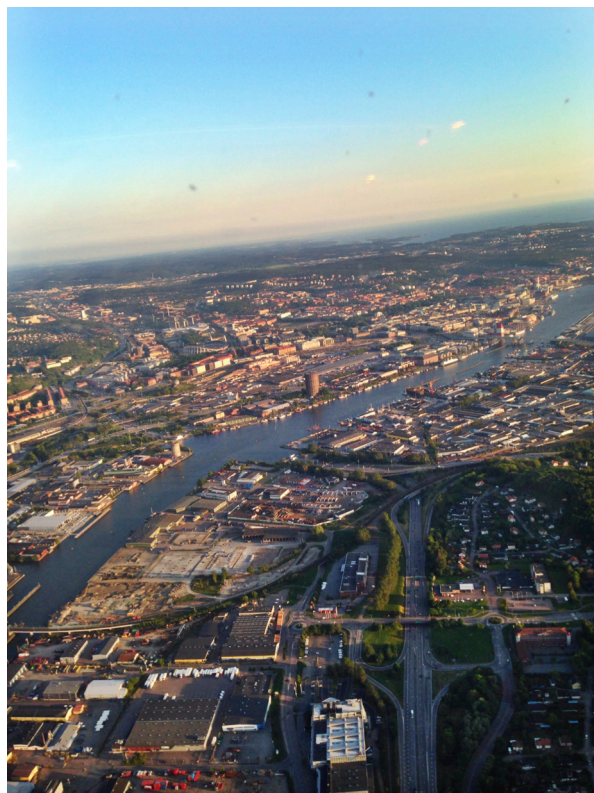


Bild: Johanna Gustin 2014

Kandidatuppsats i Logistik

Handelshögskolan vid Göteborgs Universitet

Vårterminen 2014

Författare:

Johanna Gustin            900930-

Mathilda Lund            890303-

Handledare: Jerry Olsson



# SAMMANFATTNING

---

## Bakgrund

Den starka urbaniseringstrenden har gjort att konkurrensen om mark i städerna ökar. Detta gör att ytkrävande aktiviteter som logistikterminaler tvingas flytta ut ur stadskärnorna och lokalisera sig i kranskommuner (Stadsbyggnadskontoret 2009). I Göteborgs fall har flera terminaler flyttat utåt och några av dem har lokaliserat sig i Härryda. De två kommunerna har olika förutsättningar vad gäller resurser och kompetens vilket gör att det blir intressant att undersöka om deras planeringsprocesser skiljer sig åt.

## Problemdiskussion

Studier inom området tar ofta näringslivets perspektiv, men eftersom de lokala myndigheterna har stort mandat i frågan är det viktigt att studera deras del i processen. Det är intressant att undersöka hur myndigheterna hanterar att terminaler flyttar ut ur städerna på grund av markkonkurrens, samt att studera om beslutsfattare har kunskapen som behövs för att hantera trenden. Även om det finns många teorier kring lokalisering finns det anledning att tro att verkligheten inte fungerar som i litteraturen (Lindholm 2012).

## Syfte

Uppsatsen syftar till att undersöka kommunernas myndigheters planeringsprocesser i frågan om lokalisering av logistikterminaler samt att kartlägga hur kunskapsläget inom logistik ser ut.

## Frågeställning

Varför är logistikterminaler i Göteborg respektive Härryda lokaliserade där de är idag?

Hur väl fungerar nuvarande lokalisering?

Hur ser kunskapsläget inom logistik ut hos beslutsfattare?

Finns det samarbete respektive konkurrens mellan kommuner och/eller regioner i fråga om logistikterminaler?

## Teoretisk referensram

Den teoretiska referensramen inleds med att beskriva hur samhällsplanering fungerar idag, vilka verktyg myndigheter har att använda sig av samt vilka intressenter de bör ta hänsyn till vid planering. Därefter beskrivs studier om den bristande logistiska kunskapen som identifierats på

myndigheter och slutligen presenteras olika lokaliseringsteorier. I ett mellankapitel presenterar vi sedan våra utvalda myndigheter samt information från kommunernas Översiktsplaner.

## **Metod**

Vår sekundärdata består av en litteraturstudie samt en granskning av lagar, rapporter och Översiktsplaner. Den primära datan är insamlad genom kvalitativa intervjuer med 8 noggrant utvalda representanter från lokala myndigheter i Göteborg och Härryda samt 2 representanter från den statliga myndigheten Trafikverket. Vi analyserade respondenternas svar utifrån olika nyckelbegrepp och mönster och sammanställde dem i en intervjumatrix och en intervjusammanfattning.

## **Slutsats**

I vår undersökning har vi kommit fram till att det finns skillnader i planeringsprocessen mellan Härryda och Göteborg. Detta beror på att kommunerna har olika resurser och förutsättningar, samt att de har olika kompetens inom logistik. De slutsatser som dragits är att nuvarande lokalisering för terminaler beror på olika faktorer, såsom tillgång till infrastruktur och mark, vilket styrks av teorin (Anonymous 2001). Det finns också ett arv som formar hur lokaliseringen ser ut idag. Både teorin och resultatet tyder på att en bedömning av hur väl nuvarande lokalisering fungerar är komplex. Noggranna analyser och prognoser behöver göras (Lindholm och Blinge 2014) för varje specifik logistikterminal. Lokaliseringsteorier och modeller (Ekenstedt 2004) används inte inom myndigheterna och kunskapen inom logistik är generellt låg och bör höjas, samtidigt som Trafikkontorets och Trafikverkets logistikkunskap bör utnyttjas bättre. Det finns väldigt lite som tyder på att det finns kommunal konkurrens om logistikterminaler, däremot finns vissa tecken på regional konkurrens. Detta gör att majoriteten av respondenterna förespråkar ett bättre regionalt samarbete inom logistikfrågor, vilket också ligger i linje med respektive kommuns Översiktsplan (Stadsbyggnadskontoret 2009; Kommunstyrelsen 2012).

# FÖRORD

---

Vi vill först och främst tacka vår handledare Jerry Olsson som varit till stor hjälp under uppsatsens gång. Vidare vill vi tacka våra intervjurespondenter, vår opponeringsgrupp samt vår kontaktperson Magnus Jäderberg.

Göteborg 2014-05-27

*Johanna Gustin & Mathilda Lund*



# CENTRALA BEGREPP

---

## Logistik

Logistik handlar om att kontrollera och planera det fysiska flödet av varor genom hela värdekedjan, från produktion till distribution, konsumtion och återvinning (Liu och Savy 2012).

## Logistikföretag

I uppsatsen refererar vi till logistikföretag som företag som utför godstransporter med lastbil.

## Path Dependency

Enligt Investopedia innebär path dependency att det ofta är enklare och ibland billigare att fortsätta i samma spår som man gjort tidigare (Investopedia 2014).

## Samhällsplanering

Samhällsplanering handlar om att genom riktlinjer för bebyggelse, service, miljö och kommunikationer skapa och utforma det framtida samhället. Detta görs under demokratiska former (Nationalencyklopedin 2014b).

## Terminal/logistikterminal

Terminaler möjliggör omlastning, samlastning och samordning av varor. Terminaler används även till sortering och i vissa fall lagring av gods. Vissa terminaler fungerar som en brytpunkt i godsflödet (Transek 2004). När vi i den här uppsatsen nämner terminaler menar vi terminaler som hanterar gods med lastbil, såsom Schenker, DHL och PostNord.

## Översiktsplan

Översiktsplanen ska enligt lag tas fram av varje kommun och innefatta mark- och vattenanvändning, infrastruktur samt lokalisering av bebyggelse (Nyström och Tonnell 2012).





# INNEHÅLLSFÖRTECKNING

---

<b>1. INLEDNING</b>	2
<b>1.1 INTRODUKTION</b>	2
<i>GÖTEBORGS KOMMUN</i>	2
<i>HÄRRYDA KOMMUN</i>	3
<b>1.2 PROBLEMDISKUSSION</b>	4
<b>1.3 SYFTE OCH FRÅGESTÄLLNINGAR</b>	5
<b>1.4 DISPOSITION</b>	
<b>2. TEORETISK REFERENSRAM</b>	8
<b>2.1 SAMHÄLLSPANERING</b>	8
<i>HISTORIA</i>	8
<i>KOMMUNAL PLANERING</i>	8
<i>INSTRUMENT FÖR PLANERING</i>	9
<i>INTRESSENER I PLANERINGSPROCESSEN</i>	11
<i>GODSPANERINGENS UTVECKLING</i>	12
<i>UNDERSÖKNING AV LOGISTIKKUNSKAP</i>	13
<b>2.2 LOKALISERINGSTEORIER</b>	14
<i>HISTORISKA LOKALISERINGSMODELLER</i>	14
<i>LOKALISERINGSTEORIERNAS UTVECKLING</i>	14
<i>LOKALISERING AV EN LOGISTIKTERMINAL</i>	14
<i>LOKALISERINGSTRENDER</i>	15
<i>AGGLOMERATION</i>	16
<b>3. MYNDIGHETSBEKRIVNING OCH KOMMUNERNAS ÖVERSIKTSPLANER</b>	18
<b>3.1 BEKRIVNING AV MYNDIGHETERNA OCH BUSINESS REGION GÖTEBORG</b>	18
<b>3.2 VAD SÄGER GÖTEBORGS ÖP?</b>	18
<i>ÖP OM LOGISTIKVERKSAMHETER</i>	19
<b>3.3 VAD SÄGER HÄRRYDAS ÖP?</b>	20
<b>4. METOD OCH DATA</b>	22
<b>4.1 VETENSKAPLIGT SYNSÄTT</b>	22
<b>4.2 DATAINSAMLING</b>	22
<i>LITTERATURSTUDIE</i>	22
<i>INTERVJUER</i>	23
<b>4.3 ALTERNATIVA METODER</b>	26
<b>5. RESULTAT -HANTERING OCH KUNSKAP OM LOGISTIKTERMINALER</b>	28

<b>5.1 PLANERINGSPROCESSEN VID NYETABLERING AV LOGISTIKTERMINALER</b>	<b>28</b>
<b>5.2 SAMARBETE INOM KOMMUNEN</b>	<b>29</b>
<b>5.3 DAGENS LOKALISERINGSTRENDER</b>	<b>31</b>
<b>5.4 LÄMPLIG LOKALISERING AV FRAMTIDA GODSTERMINALER</b>	<b>33</b>
<b>5.5 ANVÄNDANDE AV TEORIER OCH MODELLER I PLANERINGSPROCESSEN</b>	<b>34</b>
<b>5.6 DAGENS KUNSKAPSLÄGE INOM LOGISTIK</b>	<b>35</b>
<b>5.7 SAMARBETE ÖVER KOMMUNGRÄNSERNA</b>	<b>36</b>
<b>6. ANALYS</b>	<b>38</b>
<b>6.1 SKILLNADER I BESLUTSPROCESSEN</b>	<b>38</b>
<b>6.2 VARFÖR ÄR LOGISTIKTERMINALER I GÖTEBORG RESPEKTIVE HÄRRYDA LOKALISERADE DÄR DE ÄR IDAG?</b>	<b>39</b>
<b>6.3 HUR VÄL FUNGERAR NUVARANDE LOKALISERING?</b>	<b>39</b>
<b>6.4 HUR SER KUNSKAPSLÄGET INOM LOGISTIK UT HOS BESLUTFATTARE?</b>	<b>41</b>
<b>6.5 SAMARBETE OCH/ELLER KONKURRENS MELLAN KOMMUNER/REGIONER I FRÅGA OM LOGISTIKTERMINALER</b>	<b>43</b>
<b>7. SLUTSATSER</b>	<b>46</b>
<b>7.1 VARFÖR ÄR LOGISTIKTERMINALER I GÖTEBORG RESPEKTIVE HÄRRYDA LOKALISERADE DÄR DE ÄR IDAG?</b>	<b>46</b>
<b>7.2 HUR VÄL FUNGERAR NUVARANDE LOKALISERING?</b>	<b>46</b>
<b>7.3 HUR SER KUNSKAPSLÄGET INOM LOGISTIK UT HOS BESLUTFATTARE?</b>	<b>47</b>
<b>7.4 FINNS DET SAMARBETE RESPEKTIVE KONKURRENS MELLAN KOMMUNER/REGIONER I FRÅGA OM LOGISTIKTERMINALER?</b>	<b>47</b>
<b>KÄLLOR</b>	<b>48</b>

<b>BILAGA 1. INTERVJUFRÅGOR</b>	
<b>BILAGA 2. INTERVJUMATRIS GÖTEBORG</b>	
<b>BILAGA 3. INTERVJUMATRIS HÄRRYDA</b>	
<b>BILAGA 4. INTERVJUMATRIS TRAFIKVERKET</b>	

# 1. INLEDNING

---

## 1.1 Introduktion

Ökad befolkning och ekonomisk tillväxt i urbana områden har resulterat i en ökad efterfrågan på varor och tjänster. Den starka urbaniseringstrenden, vilken pågår i hela världen, har lett till att ca 80 % av Europas befolkning bor i urbana områden (European Commission 2007). Då fler människor bor i städer behöver mark frigöras på annat håll än i centrum för ytkrävande anläggningar såsom lager och logistikterminaler. Förflyttningen sker i många fall till kranskommuner som ofta har större markytor tillgängliga (Stadsbyggnadskontoret 2009).

Samhällsplanering är enligt Ramirez en rationell och tillbakasyftande aktivitet om hur aktiviteter och den gemensamma miljön ska formas och göras om för att nå ett specifikt syfte. Syftet kan ibland vara att tillfredsställa människans välbefinnande eller goda liv. Dagens samhällsplanering präglas av ideologi, politik och byråkrati (Nyström och Tonell 2012). Det är kommunens Trafikkontor som är ansvariga för att styra och planera godsflödet för att möta de behov som finns i samhället. Planeringsresurser och god information behövs för att kunna ta rätt beslut (Lindholm 2012).

Den här uppsatsen kommer att undersöka hur kunskapsläget inom logistik ser ut samt hur godsterminalers lokalisering planeras från kommunala myndigheters perspektiv i Göteborg och Härryda kommun. De kommunala myndigheter vi undersöker är Fastighetskontoret, Stadsbyggnadskontoret, Trafikkontoret och Miljöförvaltningen. Då planering av godstransporter och logistikaktiviteter samtidigt är av nationellt intresse, inkluderas även Trafikverket, vilket är en statlig myndighet. Hädanefter benämner vi dessa "myndigheter".

### *Göteborgs kommun*

Med drygt en halv miljon invånare är Göteborg Sveriges näst största stad. Göteborg ses som Nordens logistikcentrum och är på god väg att utvecklas från en småstad till en storstad (Trafikkontoret 2013). Staden befinner sig i en expansiv fas där arbetsmarknad och befolkning växer, vilket leder till ökad inducerad efterfrågan på transporter (Stadsbyggnadskontoret 2009).

Målen för Göteborg, är enligt Trafikstrategin, att vara ledande inom godstransporter och att vara internationellt känd för sin innovativa inställning till logistik (Trafikkontoret 2013). Göteborgs kommun vill utveckla godstransporterna och dessutom jobba för att öka kompetensen inom området för olika aktörer i branschen. För att nå målen bör man jobba för att integrera trafikstyrning och fysisk planering (Wedel och WSP 2013), eftersom det är livsviktigt för samhällets fortsatta utveckling att godsflödet flyter på bra (Reg. Prop. 2012).

Genom sitt utmärkta läge och sin utbredda handel, har Göteborg lyckats attrahera många stora logistikaktörer (Wedel och WSP 2013). Göteborgs godsintensivaste aktiviteter är lokaliserade likt ett kluster på södra och sydöstra Hisingen (Trafikkontoret 2013). Många av de vägbaserade företagen har valt att förlägga sina verksamheter i Bäckeboområdet. Detta skapar stora påfrestningar på Tingstadstunneln (Wedel och WSP 2013). För att undvika flaskhalsar bör godset som hanteras i det området undvika att passera innerstaden (Trafikkontoret 2013).

Göteborg var den första kommunen i Sverige som anställde en person som på heltid jobbar med godstransportfrågor. Syftet var att utveckla och samordna Göteborgs godstransportsystem samt att vara ett gott föredöme för andra städer. I Malmö har en liknande tjänst inrättats och många andra städer diskuterar en eventuell anställning (SKL och Trafikverket 2011).

### ***Härryda Kommun***

Härryda kommun ligger cirka 20 kilometer öster om Göteborg. Kommunen har en befolkning på drygt 35 000 personer. I kommunens mitt ligger Göteborg Landvetter Airport och det finns goda förbindelser till kommunen genom närliggande järnväg, hamn och Riksväg 40 (Härryda Kommun 2014). Dessutom planeras en ny järnväg mellan Mölnlycke och Rävlanda/Bollebygd via flygplatsen i Landvetter (Kommunstyrelsen 2012). De goda förutsättningarna för förbindelser lockar många företag att lokalisera sig i närheten (Härryda Kommun 2014). PostNord och Schenker är exempel på logistikföretag som relativt nyligen flyttat sina terminaler från Göteborg till Härryda.

Sammanfattningsvis vill båda kommunerna utveckla sin hantering av godstransporter och terminaler, men det finns anledning att tro att det finns brist på kunskap hos beslutsfattarna. Göteborg har visserligen en anställd logistiker, men det kan ifrågasättas om det är tillräckligt

givet Göteborgs roll som Nordens största godstransportnod. Det krävs en förändring för att klara av att hantera utbygget av infrastrukturen samt lokalisering och utnyttjande av befintliga och framtida logistikaktiviteter.

## 1.2 Problemdiskussion

Urbaniseringen gör att det uppstår en konflikt om markanvändning mellan samhället och näringslivet. Det läggs ner mycket tid och resurser på att optimera persontrafiken men godstrafiken kommer ofta i skymundan, eftersom den klassiska stadsplaneringen inte inkluderar godstransporter (Lindholm 2012). Ett strategiskt tänkande gällande lokalisering av terminaler på kommunnivå tros kunna leda till effektivare markanvändning samt optimering av godstrafiken.

Tidigare forskning visar att det finns tydliga metoder och modeller att använda för att hantera lokaliseringsfrågor, både generellt och för logistikterminaler specifikt. Trots att forskning visar att strategisk lokalisering av ytkrävande aktiviteter kan vara fördelaktigt, både för intressenter och för samhället (Wagner 2010; Cherrett et. al. 2012), präglas dagens situation av konkurrens om marken. Detta skapar konflikt, både mellan intressenter och på olika geografiska nivåer, till exempel mellan kommuner. Tidigare forskning tyder på att trenden i USA och Europa går mot att flytta ut terminaler från städerna till mer strategiska positioner (Dablanc och Ross 2012; Hesse 2008). Terminaler bör, ur ett företagsperspektiv, förläggas vid sådana brytpunkter i transportkedjan där största möjliga resursutnyttjande uppnås (Transek 2004).

Mycket av den tidigare forskningen har studerat lokaliseringsfrågor ur näringslivets perspektiv, men det saknas forskning som undersöker myndigheternas roll och ansvar i frågan. Banister (2005) anser att både privata och offentliga intressenter måste involveras för att uppnå hållbara transporter. Det finns också skäl att anta att verkligheten inte fungerar som i litteraturen. Dessa antaganden grundar sig bland annat i det Lindholm (2012) diskuterar gällande beslutsfattarens bristande kunskap och medvetenhet i beslutssituationer. Lindholm förklarar att kommunala beslutsfattare inte alltid har kunskap om vilka effekter och konsekvenser deras beslut har på logistikaktörer och deras intressenter. Även Hesse (2003) framhåller att markanvändningens roll inom logistik ofta hamnar i skuggan av flödesrelaterade frågor. Dagens urbana planering ifrågasätts av Malecki (2014), som argumenterar för att den är kortsiktig och därför inte kan hantera långsiktiga urbana utmaningar.

Är det så att det finns brist på logistisk kunskap inom kommunens myndigheter som gör att terminalers lokalisering inte är grundad i teorier och undersökningar? Kan logistikaktörernas placering ha en historisk förklaring, beror den på ”path dependency” eller är placeringen slumpmässig?

Det är intressant att jämföra Göteborg och Härryda eftersom kommunerna är heterogena. En stor och en mindre kommun skiljer sig åt på många sätt. Storlek, attraktivitet, markanvändning, tillgång till kompetens och resurser är några exempel på detta (Härryda Kommun 2014; Göteborgs Stad 2014b). De har olika förutsättningar och maktstrukturen skiljer sig åt, vilket gör att kommuner tacklar utmaningar på olika vis. Då planering, enligt geografen Gunnar Olsson, är en maktutövning som sker över tid och rum (Nyström och Tonell 2012) är det samtidigt intressant att undersöka hur planeringsprocessen förändras över tid.

### **1.3 Syfte och Frågeställningar**

Syftet är, att utifrån Göteborg och Härryda kommun, undersöka de kommunala myndigheternas och Trafikverkets planeringsprocesser i frågan om lokalisering av ytkrävande logistikterminaler. Vidare syftar uppsatsen till att undersöka hur kunskapssituationen inom logistik ser ut. Arbetet avgränsas till att enbart studera godsterminaler för vägtransporter.

Syftet utmynnar i följande frågeställningar som vi undersöker ur ett myndighetsperspektiv:

- Varför är logistikterminaler i Göteborg respektive Härryda lokaliserade där de är idag?
- Hur väl fungerar nuvarande lokalisering?
- Hur ser kunskapsläget inom logistik ut hos beslutsfattare?
- Finns det samarbete respektive konkurrens mellan kommuner och/eller regioner i fråga om logistikterminaler?

### **1.4 Disposition**

Vår uppsats är uppbyggd av sju kapitel. I det första kapitlet ger vi en bakgrund till ämnet samt diskuterar problemet, vilket till sist utmynnar i syfte och frågeställningar. Teorikapitlet som kommer efter är uppdelat i två huvuddelar. Det första avsnittet behandlar samhällsplanering och vilka instrument och intressenter som finns för detta. Den andra delen presenterar olika lokaliseringsteorier. Efterföljande kapitel är ett mellankapitel och här presenteras de olika

myndigheterna vi undersöker samt vad respektive kommuns Översiktsplan tar upp. Kapitel fyra är ett metodkapitel där vi berättar hur vi gått tillväga för att genomföra vår undersökning samt hur vi ställt oss kritiska till datan. Empirin presenteras i kapitel fem och är uppdelad efter våra frågeställningar. Sedan kommer ett analyskapitel där vi diskuterar empirin utifrån den teoretiska referensramen. I kapitel sju presenterar vi till sist våra slutsatser.





## 2. TEORETISK REFERENSRAM

---

*Följande kapitel presenterar forskning och teorier kring frågor som berör fysisk stadsplanering. Vi börjar med att presentera samhällsplaneringens historiska bakgrund för att sedan komma in på nutida planering. Vidare redogör vi för vilka instrument som finns att tillgå vid planering samt vilka intressenter som finns att ta hänsyn till. Denna teori bygger på en svensk kontext och är således inte generaliserbar för andra länder. Avslutningsvis presenterar vi tidigare undersökningar som gjorts på kunskapsläget inom logistik och till sist presenteras studier kring lokaliseringsteorier.*

### 2.1 Samhällsplanering

#### *Historia*

Fysisk planering grundar sig till stor del i historien. Då krig och allmänna oroligheter ägde rum gällde det att organisera försvaret och skydda städer från inkräktare och plundring. Därför lokaliserades befästningsanläggningar på platser där de strategiskt kunde fungera som skydd för städerna. Dessutom utformades gatorna på ett sätt som skulle underlätta vid behov av snabba förflyttningar. Under den svenska stormaktstiden på 1600-talet grundades dagens stadsbildningar. Dessa utformades efter Romarrikets militära områden som i sin tur präglades av rutnätsplanen. Med tiden uppstod problem i städerna vilket väckte ett behov av reglering. År 1874 utfärdades brandstadga samt hälsovårds- och byggnadsstadgor för hela landet. Dessa reglerade höjd på hus, bredd på gator samt krav på öppna torg. Drygt 30 år senare, år 1907, instiftades en stadsplanelag som skapade möjligheter att förhindra sådant som ur samhällets synpunkt var en oönskad stadsutveckling. Det blev då betydligt svårare att styra markanvändningen utanför städernas administrativa gränser. Fastighetsägarna hade ensamrätt att bestämma över markanvändningen. Städer utformades i ett tidigt skede av planerare som hämtade sina kunskaper från den militära organisationen. Detta ledde till att städer snarare utformades med raka, regelbundna gator och kvadratiska eller rektangulära kvarter än med en strategisk lokalisering av olika verksamheter. Det rådte högst begränsade kunskaper om stadsplanering och hänsyn till befintliga förhållanden underprioriterades (Nyström och Tonell 2012).

#### *Kommunal planering*

Idag har man insett att planeringen av markanvändning är oerhört viktig. Anledningen till detta är bland annat för att kunna utnyttja marken så effektivt som möjligt, med så få negativa

konsekvenser som möjligt (Nyström och Tonell 2012). Sverige har varit uppdelat i kommuner sedan 1862 (Finansdepartementet 2008) och det är i största mån kommunerna som står för den fysiska planeringen i Sverige, vilken ofta utgår från politiska mål (Nyström och Tonell 2012). Allmänhetens delaktighet i trafikplanering är sällsynt men det finns en positiv attityd hos trafikplanerare till att engagera allmänheten i trafikbeslut (Wahl 2013). Regeringen och riksdagen utfärdar riktlinjer om den fysiska planeringen i Sverige som bland annat grundar sig i en hållbar bebyggelsestruktur, hänsyn till miljökrav samt att skapa en bra levnadsmiljö för invånarna (Nyström och Tonell 2012).

Kommunerna har ett så kallat planmonopol. Planmonopolet är en grundpelare för det kommunala självstyret i Sverige och hanterar kommunens bebyggelse och användning av mark och vatten (Länsstyrelsen Gävleborg 2014). År 1987 stärktes kommunernas inflytande i och med den nya Plan- och bygglagen (Nationalencyklopedin 2014a). Markägaren har rätt att bestämma över sin mark men allmänna intressen bör tillgodoses och markanvändningen bör anpassas så mycket som möjligt till kommunstrukturen (Nyström och Tonell 2012).

För att effektivt kunna planera markanvändning och transportsystem krävs bra underlag. Det är ofta tjänstemän inom kommunerna som gör utredningar och ibland hyrs konsulter in. Det är viktigt att göra omvärldsanalyser, prognoser och konsekvensanalyser (Lindholm och Blinge 2014). Enligt professorn och ekonomen North (1990) fattas dock beslut ofta baserat på imperfekt information.

### ***Instrument för planering***

Kommunens planering sker med hjälp av Översiktsplaner (även benämnd ÖP) och Detaljplaner (även benämnd DP) (Länsstyrelsen Gävleborg 2014). Vid beslut måste de också ta hänsyn till lagar såsom Plan-och Bygglagen och Miljöbalken.

### **ÖP**

Då Sveriges städer växte snabbt uppstod ett behov för översiktlig planering. En ÖP fungerar som beslutsunderlag för kommunerna och varje kommun ska enligt lag skriva en sådan med jämna mellanrum. Den innefattar mark- och

**3 Kap 2 §** Översiktsplanen ska ange inriktningen för den långsiktiga utvecklingen av den fysiska miljön. Planen ska ge vägledning för beslut om hur mark- och vattenområden ska användas och hur den byggda miljön ska användas, utvecklas och bevaras (SFS 2010:900).

vattenanvändning, planering och service av infrastruktur samt lokalisering av bebyggelse (Nyström och Tonell 2012). Planen fungerar som riktlinje och är inget som binder kommunen till att agera på ett visst sätt. ÖP ska vara av strategisk karaktär och ange vilka frågor som är viktigast att beakta och i vilken takt man vill att staden ska växa (Stadsbyggnadskontoret 2009). Planen ska utgå från kommunfullmäktiges budget och vision och målen som sätts ska möta tre dimensioner av behov; ekologiska, ekonomiska och sociala. Översiktsplaner tar ofta fram kartor över sin kommun för att visa vilka områden som finns tillgängliga för nyetableringar av olika slag (Nyström och Tonell 2012).

## DP

För att reglera och bestämma kring användningen av begränsade mark- och vattenområden upprättar kommunerna detaljplaner. I processen tas hänsyn till allmänna intressen och planerna innefattar de olika parternas rättigheter och skyldigheter. Till skillnad från ÖP är DP juridiskt bindande "vid prövning av lov" (Boverket 2014).

## Vad säger lagen?

De viktigaste anvisningarna för översiktsplanering finns i Plan- och bygglagen och i Miljöbalken. Plan- och bygglagen (PBL) innehåller lagstiftning kring den fysiska planeringen samt statens och kommunens roll i frågan (Nyström och Tonell 2012). I PBL finns bestämmelser som aktörerna måste förhålla sig till då de planerar och utför byggnationer. I denna lag finns bland annat bestämmelser kring Översiktsplaner, detaljplaner, regionplanering, marklov, allmänna platser och krav på byggnadsverk (SFS 2010:900).

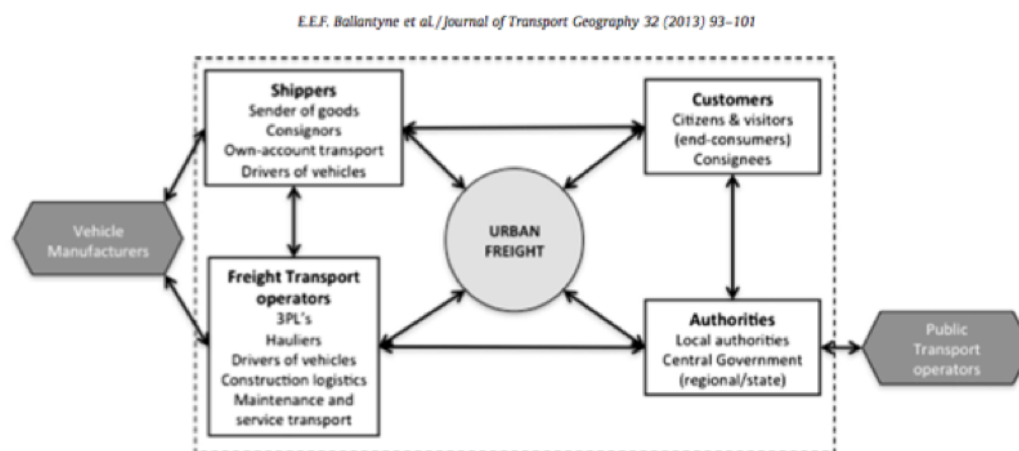
**2 Kap 6 §** För en verksamhet eller åtgärd som tar i anspråk ett mark- eller vattenområde ska det väljas en plats som är lämplig med hänsyn till att ändamålet ska kunna uppnås med minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön (SFS 1998:808).

Miljöbalken finns för att försäkra om att samhället uppnår en hållbar utveckling, vilket betyder att efterföljande generationer ska få en god och hälsosam miljö att leva i. Lagen behandlar bland annat hur mark och vatten får användas och påverkar således planering av markanvändning (SFS 1998:808).

**2 Kap 2 §** Planläggning och prövningen i ärenden om lov eller förhandsbesked enligt denna lag ska syfta till att mark- och vattenområden används för det eller de ändamål som områdena är mest lämpade för med hänsyn till beskaffenhet, läge och behov(...) (SFS 2010:900).

### *Intressenter i planeringsprocessen*

Det finns olika intressenter i frågan om godstransportplanering. Alla intressenter måste involveras för att uppnå hållbara transporter, både privata och offentliga (Banister 2005). Kommunen har som sagt ansvar att leda och styra arbetet åt rätt håll (Ballantyne, Lindholm och Whiteing 2013). De fungerar som medlare mellan olika intressenter och objektiv såsom ekonomisk utveckling, miljömässig hållbarhet, människors hälsa och social jämställdhet. Därtill måste hänsyn tas till teknisk innovation, kvalitetsstandarder, vanor, levnadsstandard och ideologiska visioner (Ramjerdi och Fearnley 2014). Dessutom beskriver Banister (2005) att det finns flera val och möjligheter till förändring inom landets transportsystem. Han delar in dem i tre grupper; tekniska val, val och planering av markanvändning samt transportval. Förändringar i dessa tre grupper kan ske med hjälp av ekonomiska åtgärder, regler och information. Han framhåller också att det krävs en ny struktur inom myndigheterna för att kunna hantera de olika verktygen som finns för att styra planeringen.



Figur 1. Transportlogistikens intressenter.  
Källa: Ballantyne, Lindholm och Whiteing 2013.

Det faktiska ansvaret för att sköta logistikaktiviteter ligger hos aktörerna, det vill säga hos leverantörerna, transportföretagen och lagerhållningsföretagen (OECD 1996). Fastighetsägare är ansvariga för att tillhandahålla plats för logistikaktiviteter samt att erbjuda bra lastnings och lossningsmöjligheter. Näringsidkare påverkar genom att vara flexibla med till exempel leveranstider och beställningsrutiner (Ballantyne, Lindholm och Whiteing 2013). Slutkunden är också en viktig intressent, som vill erhålla sina varor i tid men störas så lite som möjligt av transporterna, till exempel i form av buller och utsläpp (Lindholm 2012).

Aktörerna har olika tidsperspektiv vad gäller planering. Kommunen har längre tidshorisont och det privata näringslivet kortare (SKL och Trafikverket 2011). Alla parter som berörs av godstransporter vill att dessa ska planeras för att matcha just deras behov, men det finns väldigt lite samarbete mellan olika intressenter i dagsläget (Ballantyne, Lindholm och Whiteing 2013). I beslutsprocessen är det viktigt för myndigheterna att så tidigt som möjligt involvera så många intressenter som möjligt (Lindholm 2012). Det är ytterst viktigt att samarbetet mellan kommun och näringsliv är välutvecklat då de är ömsesidigt beroende av varandra. Transportföretagen är beroende av att kommunen utvecklar infrastrukturen på ett bra sätt samtidigt som kommunen har ett intresse i att det går bra för logistikföretagen, då detta påverkar arbetstillfällena och regionens ekonomiska tillväxt (OECD 1996).

Företag, i det här fallet logistikrelaterade företag, har dock ofta en negativ inställning till myndigheternas regler då kontroller och inspektioner ofta tar mycket tid och förhindrar företagen att leverera sina varor i tid. För att nå en förändring i inställningen krävs en utveckling av samarbetet mellan myndigheter och näringslivet samt att rätt informationsteknologi används (OECD 1996). Sammanfattningsvis krävs, som Banister nämner (2005) en ny struktur inom myndigheterna för att kunna använda dessa verktyg på rätt sätt.

### ***Godsplaneringens utveckling***

Policys och regler för godstransport har genom historien inte blivit lika välutvecklade som de för persontransport, vilket faller sig naturligt då de godsrelaterade urbantransporterna endast utgörs av 10-18% av det totala antalet fordon (Stantchev och Whiting 2006). På senare tid har dock myndigheter börjat fokusera mer på att effektivisera och skapa ett hållbart godstransportsystem, då man insett dess ekonomiska betydelse (Cherrett et al. 2012).

Mycket tid och energi har tidigare lagts på flödesrelaterade aspekter inom logistik. Fastigheter och markanvändning har ofta hamnat i skymundan, men Hesse anser att detta är något man måste satsa på. Han skriver att det nya utbud- och efterfrågemönstret påverkar regioner på två sätt; Det första är att nya aktörer dyker upp på marknaden och satsar på att ta mark och hitta bra fastigheter, snarare än att bry sig om stadsplanering och integrationsproblem. Det andra är att tillhandahållandet av infrastruktur förut enbart var en offentlig uppgift. Numera ligger det mer i

privata näringslivets beslutstagande, med till exempel privat finansierade vägar. Det verkar också som att policy och planering av infrastruktur går från att vara helt dominerat av myndigheter till att de privata aktörerna har mer makt (Hesse 2003).

### ***Undersökning av logistikkunskap***

Lindholm och Blinge publicerade 2014 en undersökning som gjordes för att kartlägga kunskapssituationen kring policy och planering av godstransporter i Sverige. Undersökningen gjordes genom ett frågeformulär som alla Sveriges kommuner fick svara på samt genom en litteraturstudie. I de slutsatser som baseras på empirin, framkommer det att det finns vissa problem inom området såsom brist på samordning, tillräckligt med resurser och effektivt kunskapsutbyte bland intressenterna inom urbana godstransporter. Urbana godstransporter är komplexa för lokala myndigheter att hantera. Trots att lokala myndigheter är medvetna om de negativa konsekvenser som godstransporter för med sig, finns det inte tillräckligt med kunskap om hur man på ett effektivt sätt hanterar problemet. En anledning till den bristande kunskapen kan vara bristen på statistik som underlag för beslut. Det visade sig att endast 30 % av respondenterna i städerna har någon typ av statistik kring gods (Lindholm och Blinge 2014).

I undersökningen lades mycket tid på att hitta respondenter som var ansvariga för transporter och det visade sig att enbart 10 % av de tillfrågade hade någon slags logistisk utbildning. Detta trots att alla tillfrågade jobbade med godsrelaterade frågor. I slutsatsen säger de att det sällan finns någon som är ansvarig för godstransporter och att det inte finns tillräckligt med motivation och kunskap hos de lokala myndigheterna för att hantera problemen. Vidare skriver Lindholm och Blinge att det är brist på samordning och gemensamma långsiktiga mål, vilket ökar risken att problemen skjuts fram för långt i tiden. Det skapar då ännu mer ohållbara städer (Lindholm och Blinge 2014).

Det tycks vara självklart att nivån av kunskap kring godstrafik påverkar kvaliteten på de beslut som tas. Den bristande kunskapen gör att beslutsfattare blir omotiverade i frågan. Trots att EU rekommenderar att godstransportplanering integreras i stadsplaneringen verkar de lokala myndigheterna inte ta det på allvar (Lindholm 2010). Få kommuner har anställda logistikere och detta är, enligt Lindholm, ett problem som fler borde jobba med. Kompetensen inom logistik bör

höjas. De städer som har en anställd logistiker har högre ”success rate” än de som inte har det (Lindholm 2012).

## **2.2 Lokaliseringsteorier**

Traditionella metoder för att lokalisera terminaler och andra verksamheter har fokuserat på antingen ekonomiska, miljömässiga eller kvalitetsmässiga aspekter, ofta exkluderande av varandra (Berqvist och Tornberg 2008). Historiskt sett finns det fyra olika framträdande lokaliseringsteorier, som alla är kostnadsinriktade, nämligen Von Thunens (1875), Webers (1929), Hoovers (1948) och Greenhuts (1956) (Ekenstedt 2004).

### ***Historiska lokaliseringsmodeller***

Von Thunens modell bygger på lokalisering av bondgårdar och beräknar kostnaderna av att vara lokaliserad på ett visst ställe. Webers teorier däremot handlar om lokalisering av industrier och tar med transportkostnader, arbetskraftskostnader och agglomerationsfördelar som viktiga komponenter i uträkningen. Hoover var kritisk till det linjära samband mellan transportkostnad och lokalisering som de två tidigare männen beskriver. I sin modell tar han förutom kostnadsfaktorer även med fler faktorer, såsom efterfrågefaktorer och närhet till nödvändiga faciliteter. Greenhut fokuserar på den lokalisering som ger högst vinst, snarare än den med lägst kostnader. Alla dessa metoder må vara mer eller mindre applicerbara på dagens industrier, dock ligger metoderna till grund för mycket av dagens lokaliseringsforskning (Ekenstedt 2004).

### ***Lokaliseringsteoriernas utveckling***

Det finns många personer som har forskat vidare inom ämnet kring lokalisering. En del har byggt ut de klassiska modellerna, andra utformat nya. Bland dessa hittar vi Czamanski, Goldstein, MacCormack och Johnson för att nämna några. I deras teorier tar de inte bara hänsyn till kostnadsfaktorer utan även nya aspekter som influerar en lokalisering. De tar bland annat hänsyn till den lokala arbetskraftens kvalitet och kvantitet, myndigheternas påverkan, ny teknologi och att värdeskapande funktioner ska finnas nära (Ekenstedt 2004).

### ***Lokalisering av en logistikterminal***

Det finns många teorier kring var en logistikterminal bör lokaliseras. Den optimala platsen skiljer sig lite åt om man utgår från ett företagsperspektiv respektive ett samhällsperspektiv. Ur ett företagsperspektiv bör terminalen förläggas vid sådana brytpunkter i transportkedjan där största möjliga resursutnyttjande uppnås. För att däremot uppnå ett samhällsmål såsom att begränsa

tunga transporter på väg, bör terminalen förläggas där den sammanlagda transportsträckan med lastbil kan minimeras och de negativa externaliteterna är så små som möjligt (Transek 2004). Det har visat sig att platsen där företag först väljer att lokalisera sig sällan är långvarig. En första omlokalisering sker ofta när företaget har cirka 30 anställda (Ciaramella och Dettwiler 2011).

Tidningen Inköp & Logistik gjorde 2001 en undersökning kring vilka faktorer som påverkar logistikcentrums lokalisering i Sverige. Slutsatsen var att fysisk infrastruktur såsom vägar, järnvägar, hamnar och flygplatser påverkar allra mest. Tillgänglighet på land, arbetskraft och kundnätverk påverkar också (Anonymous 2001).

### *Optimal lokalisering av kombiterminal i Sverige*

År 2007 gjordes en undersökning på uppdrag av regeringen för att identifiera vilka hamnar och kombiterminaler i Sverige som har störst strategisk betydelse för att kunna utnyttja den befintliga infrastrukturen mer effektivt. Utifrån Sveriges åtta identifierade godsstråk pekade man ut hamnar och terminaler som var av särskild vikt för det svenska transportsystemet utifrån specifika kriterier. Dessa noder bör exempelvis ligga nära stora produktions- och konsumtionsområden, ligga i naturliga start- och slutpunkter för omlastning till andra transportslag och ligga där de stora stråken möts (SOU 2007:59).



Figur 2. Karta över godsstråk med de utpekade strategiska hamnarna och kombiterminalerna  
Källa: SOU 2007:59.

### *Lokaliseringstrender*

Historiskt sett lokaliseras lager och terminaler nära storstäder i USA. Idag kräver de mer yta och lokaliseras på platser som har god tillgänglighet till motorvägar och flygplatser (Dablanc och Ross 2012). Enligt Dablanc och Ross (2012) är det stora distributionscentra, så kallade ”mega-DCs” som idag ligger i framkant när nya lager och terminaler växer fram. Flexibilitet har blivit allt viktigare karaktäristiska för distributionscentra. Dessutom har företag idag nya mål och mer fokus på grön logistik vilket påverkar antal och lokalisering av lager med mera.



En trend man ser i USA är att logistikcentra tenderar att lokaliseras i inlandet och inte nära kusterna. På mitten av 80-talet lokaliserades logistikcentra utan någon särskild strategi. Den nuvarande ”inlandslokaliseringen” kan förklaras av möjligheten och tillgängligheten till goda nätverk mellan fastigheter inom en försörjningskedja (Dablanc och Ross 2012).

### ***Agglomeration***

Redan på 1800-talet började Marshall diskutera fördelarna med att samlokalisera företag (Marshall 1890.) Agglomeration är nu ett vedertaget begrepp och beskrivs som hög rumslig densitet av ekonomisk aktivitet och betyder i praktiken att företag med liknande verksamhet lokaliseras nära varandra (Lindqvist 2009). En drivkraft för agglomeration är ofta ekonomiska fördelar för både företagen och samhället. Andra fördelar är utbytet av tyst kunskap, utvecklandet av samarbetet med lokala producenter och tillgängligheten till specialiserad arbetskraft (Marshall 1890). Det finns dock författare som ser agglomeration från ett annat perspektiv och menar att de negativa externaliteterna från klustren tillsammans med den snabba IT-utvecklingen och globaliserade varuförsörjningskedjor gör att fördelarna med agglomeration minskar (Riveram, Sheffi och Welsch 2014).



### 3. MYNDIGHETSBESKRIVNING OCH KOMMUNERNAS ÖVERSIKTSPLANER

Nedan beskriver vi inledningsvis de olika myndigheternas och Business Region Göteborgs roll i samhället för att sedan översiktligt återge Göteborg och Härrydas senaste Översiktsplaner gällande godstransporter och markanvändning.

#### 3.1 Beskrivning av myndigheterna och Business Region Göteborg

Det finns flera myndigheter som har mer eller mindre inflytande och mandat som påverkar planeringsprocessen om lokalisering av logistikterminaler.

<p><b>Fastighetskontoret</b> Äger och förvaltar mark i staden och tar beslut om vem som ska få använda marken. De jobbar också med exploatering och boende. Deras uppgift gentemot privatpersoner är att skapa förutsättningar för bostäder och mot näringslivet att erbjuda mark för exempelvis industri och handel (Göteborgs stad 2014a).</p>	<p><b>Stadsbyggnadskontoret</b> Den myndighet som med jämna mellanrum skriver en ÖP för staden där mål och riktlinjer fastställs. De ansvarar bland annat för kartor och bygglov (Göteborgs stad 2014d).</p>
<p><b>Trafikkontoret</b> Har tillsammans med Trafiknämnden till uppgift att utifrån en helhetssyn möta transportbehoven i samhället samt att öka säkerheten och minska miljöförstöring (Göteborgs stad 2014e).</p>	<p><b>Miljöförvaltningen</b> Jobbar för att stadens invånare ska få en så bra levnadsmiljö som möjligt och att miljöpåverkan ska vara så liten som möjligt (Göteborgs stad 2014c).</p>
<p><b>Trafikverket</b> Statlig myndighet som tillhandahåller vägar för det övergripande vägnätet (Kommunstyrelsen 2012) samt har en betydande roll i samhällsplanering. De fokuserar på att integrera planeringen av bebyggelse, infrastruktur och transporter. Det är centralt för Trafikverket att delta i planeringens tidiga skeden. Det är då förutsättningar skapas för en smidig process från planering till implementering (Trafikverket 2014).</p>	<p><b>BRG</b> Nätverk med representanter från 13 kommuner i regionen. BRG ansvarar för näringslivsutvecklingen och erbjuder förutsättningar och kunskap som behövs för att etablera sitt företag i regionen (Business Region Göteborg 2014).</p>

#### 3.2 Vad säger Göteborgs ÖP?

Göteborgs senaste ÖP antogs 2009. Ett viktigt mål för Göteborg är att stadens infrastruktur ska utnyttjas effektivt och att trafikens miljöpåverkan ska vara så låg som möjligt. Man vill uppnå en stark konkurrenskraft, samtidigt som man har omsorg om det lokala livet. Alla intressenter ska få möjlighet att påverka Göteborgs framtid, inte minst medborgarna. Det är viktigt att utveckla och fördjupa samarbetet mellan de olika aktörerna.

Göteborg är Västra Götalandsregionens kärna och för att utveckla denna kärna krävs stora infrastrukturinvesteringar. 30 000 nya bostäder och 40 000 nya arbetsplatser ska etableras i staden innan år 2020. Detta kräver dock att godsterminaler omlokaliseras och att infrastrukturen byggs ut. För att kunna utveckla Västra Götaland som storstadsregion vill man skapa en regionalt hållbar struktur och kommunerna måste då samarbeta (Stadsbyggnadskontoret 2009).

ÖP -09 innehåller 13 strategiska mål. Av dessa berör främst fyra mål näringslivet och godstrafiken.

**Mål 6** *Göteborg ska ha ett expansivt näringsliv.* För att uppnå detta ska staden kunna erbjuda bra etableringsmöjligheter. Mark och fastigheter ska finnas tillgängliga.

**Mål 7** *Göteborg ska vara Nordens logistikcentrum.* Eftersom godsvolymer i området växer, krävs utveckling av befintliga logistikaktiviteter. Då många terminaler i dagsläget ligger där kommunen planerar att bygga bostäder (Till exempel Gullbergsvass), krävs det att ny mark för dessa aktiviteter hittas. Sävenäs har föreslagits som plats för ny kombiterminal.

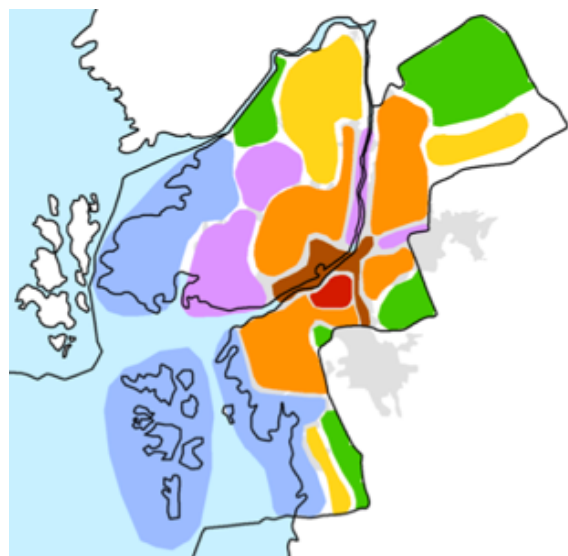
**Mål 8** *Föränderligt transportbehov.* Lastbils- och biltransporter ökar mycket vilket skapar problem med trängsel och utsläpp. Målet att skapa en trafikstruktur som möter förändringen kan förslagsvis nås genom att bland annat förbättra kollektivtrafikstrukturen och genom en utbyggnad av Västlänken.

**Mål 13** *Svårighet att hitta lokaliseringar.* Målet diskuterar komplexiteten i att hitta lokaliseringar för verksamheter som inte bör beblandas med bostäder. Målet är att skapa lämpliga lägen för den typen av verksamheter (Stadsbyggnadskontoret 2009).

### **ÖP om logistikverksamheter**

Ökade transporter och godsvolymer i Göteborg samt ökade ansvarsområden för logistikföretag leder till att mer ytor för logistikcentraler i Göteborgsregionen efterfrågas. Eftersom godsterminaler är ytkrävande och behöver goda transportförbindelser är det svårt att finna lämplig mark för dessa. Enligt ÖP pågår ett utredningsarbete mellan branschföreträdare, Trafikverket och kommunen för att hitta nya lokaliseringar för de godsterminaler som idag ligger i centrala Göteborg. En utträngningseffekt har identifierats till följd av att små industrier inte längre har råd med de höga hyrorna i centrum då dessa områden blivit allt mer attraktiva för bostäder och blandad stadsbebyggelse. De nya verksamhetsområdena hänvisas ofta till att lokaliseras i stadens ytterområden. Arbetsplatser med hög arbetskraftsintensitet förläggs gärna centralt eller där kollektivtrafikförbindelsen är god. Arbetsplatser som är mer ytkrävande och mindre arbetskraftsintensiva förläggs med fördel i utkanten av staden. Enligt ÖP finns ett stort

behov av nya områden för logistikföretag (Stadsbyggnadskontoret 2009). Nedan visas en karta över Göteborgs områdesvisa inriktningar.



Innerstaden: Levande centrum
Förynelseområden: Bygg blandat
Mellanstaden: Komplettera och blanda
Kustnära områden/Skärgården
Ytterstaden – Framtida utvecklingsområden
Storindustri, hamn, logistik: Inga bostäder
Naturområden

Figur 3. Göteborgs markanvändningskarta.  
Källa: Stadsbyggnadskontoret 2009.

### 3.3 Vad säger Härrydas ÖP?

Den senaste ÖP i Härryda antogs av kommunfullmäktige år 2012. Den redogör för den fysiska strukturen i Härryda, det vill säga hur marken skall användas. Hållbar utveckling styr i allt större grad förutsättningarna för planering och utveckling av den fysiska miljön.

I ÖP finns markerade utvecklingsområden. Det är i dessa områden som kommunens bostadsutveckling främst ska ske. På en markanvändningskarta har en indelning gjorts där kommunen delats in i olika områden som är avsatta för utbyggnad eller omvandling av bostäder eller verksamheter. I ÖP2012 finns vissa planer för omvandlingsområden på lång sikt. Dessa är översiktliga då en ny ÖP sannolikt har tagits fram innan det blir aktuellt med omvandling av dessa områden. På markanvändningskartan finns också områden utsatta där utbyggnad på kort sikt kan ske. Hit hör bland annat områdena som är närliggande till flygplatsmotet, vilket har goda förutsättningar för verksamhetsområden. Området lämpar sig för trafikintensiva och utrymmeskrävande verksamheter. Bostäder får inte lokaliseras kring flygplatsmotet, vilket bidrar

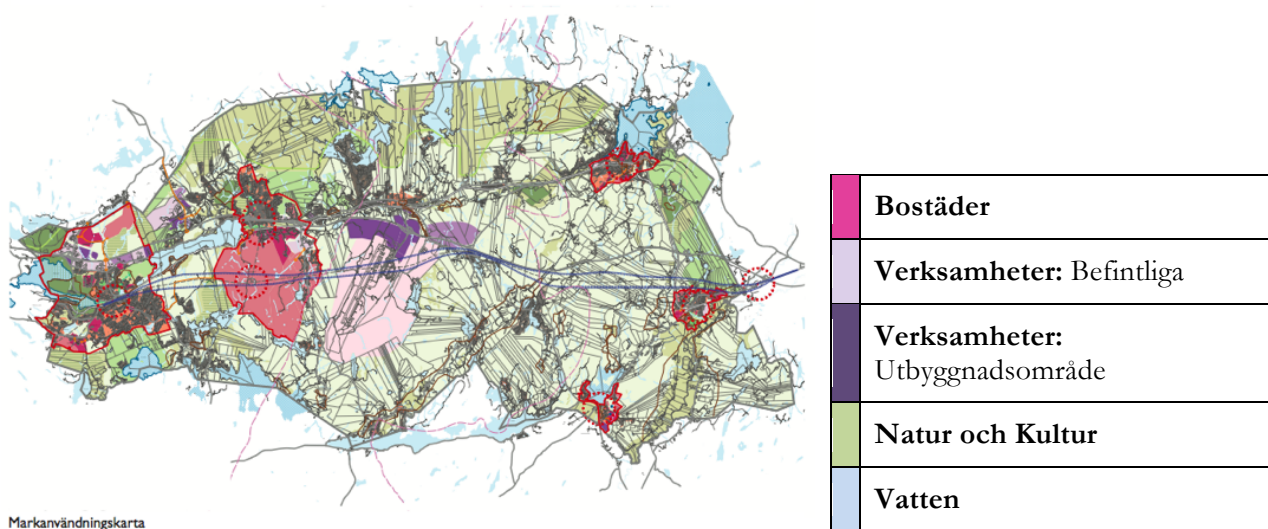
till att verksamheternas utveckling inte riskerar att störas eller begränsas till följd av att hänsyn måste tas till de bosatta i området.

Markförvärvsplanen är baserad på ÖP och redogör för vilka områden som kommunen vill köpa. Kommunen kan efter den planera för den inköpta marken och bestämma vilken typ av bebyggelse som lämpar sig för området. Därefter samarbetar man med byggföretag. I DP prövas lämpligheten av all bebyggelse som ska ske. Under planeringen av ny bebyggelse upprättas DP och en tidsplan anges. Enligt ÖP2012 kommer fler företag att etablera sig i kommunen, vilket skapar fler arbetstillfällen.

I slutet av ÖP redovisas en konsekvensbeskrivning. Här beskrivs vilka miljömässiga, ekonomiska och sociala konsekvenser som ÖP2012 kan orsaka. Bland dessa finns till exempel större påverkan på vattendragen i kommunen, att oexploaterad mark tas i anspråk samt ökad trafik som bland annat leder till ökade växthusgasutsläpp (Kommunstyrelsen 2012).

### Regionalt samarbete

Härryda har, tillsammans med de andra kommunerna i Göteborgsregionen lagt fram en plan för hur regionen ska utvecklas. Man vill utveckla ett regionalt samarbete så att kommunerna i regionen tillsammans kan jobba för hållbar utveckling (Kommunstyrelsen 2012). Nedan visas Härrydans markanvändningskarta.



Figur 4. Härrydans markanvändningskarta  
Källa: Kommunstyrelsen 2012.

## 4. METOD OCH DATA

---

*I det här kapitlet redogör och argumenterar vi för val av metod. Vi förklarar vårt vetenskapliga synsätt, vår litteraturinsamling och vår intervjuprocess. Vidare redogör vi för hur datan analyserats för att tills sist nämna alternativa metoder.*

### 4.1 Vetenskapligt synsätt

I denna studie har vi valt att arbeta utifrån ett hermeneutiskt synsätt då vi inte får fram några statistiska och exakta svar, utan mer analyserar och tolkar olika kommunala myndigheters roll i frågan. Det empiriska materialet är av kvalitativ karaktär och insamlat genom intervjuer med representanter från myndigheter samt från offentliga rapporter (Patel och Davidsson 2011). Våra slutsatser dras utifrån ett induktivt synsätt då vi förutsätter att våra intervjupersoner är bra representanter för sin myndighet och till viss mån kan generalisera deras svar.

För att besvara våra frågeställningar har vi valt att använda oss av både primär och sekundär data. Den sekundära datan bygger upp vår teoridel och beskrivs nedan som litteraturstudie. Den primära datan insamlades främst genom intervjuer med personer i beslutsfattande ställning hos de olika kommunala myndigheterna. För att komplettera den insamlade datan analyserade vi kommunala Översiktsplaner. Vi beskriver mer om datainsamlingen nedan.

### 4.2 Datainsamling

#### *Litteraturstudie*

För att skapa oss en grundläggande förståelse av forskningen inom området gjordes en litteraturstudie av tidigare forskning. Vi gjorde detta för att få en bild av vad som gjorts tidigare och undersöka om det fanns kompetensluckor att fylla (Svenning 2003). Rapporter och handlingsplaner som baserades på uppdrag från myndigheter synades liksom vetenskapliga artiklar från olika välkända magasin med hög ”impact factor”. På så vis fick vi en inblick i olika perspektiv på lokalisering, både från offentligt och privat håll. Vi använde oss av så kallad kvalitativ textanalys, vilket innebär att vi försökte fånga upp helheten i texten genom att i textens olika delar söka efter det väsentliga innehållet (Esaiasson et al. 2012). Dessutom sökte vi reda på rapporter och artiklar som handlar om Göteborg och Härryda för att se det lokala sammanhanget. För att få en inblick i kommunernas planeringsarbete studerade vi ÖP och lämpliga lagar, såsom Plan- och bygglagen och Miljöbalken.

För att hitta texterna använde vi oss av välkända databaser såsom Emerald och Business source premier och vi använde sökord såsom godstransport, terminal, samhällsplanering, lokaliseringsteorier, path dependency och terminallokalisering på både svenska och engelska. Dessutom fann vi litteratur genom att studera källhänvisningar på de böcker och artiklar som vi redan hade (Svenning 2003). För att finna ytterligare lämplig litteratur vände vi oss till vår handledare Jerry Olsson som är väl insatt i ämnet och som hänvisade oss till bra litteratur. Då en bra förståelse kring ämnet är en förutsättning för en lyckad intervjuprocess inom hermeneutiken lade vi ner mycket tid på insamling av teori innan vi gick vidare till intervjuerna (Patel och Davidsson 2011).

### **Intervjuer**

Genom att studera ÖP och rapporter fick vi reda på hur beslutsprocessen ska gå till i kommunerna, men för att uppnå validitet i vår undersökning och skapa oss en uppfattning om hur det fungerar i verkligheten utförde vi personliga intervjuer (Esaiasson et al. 2012). För att undvika framtida komplikationer lades mycket tid ned på att tänka igenom undersökningens utformning. Intervjuer är en undersökningsmetod som strävar efter validitet och som exemplifierar. Med hjälp av exemplen kan slutsatser dras (Svenning 2003).

Syftet med intervjuerna var att få en bra uppfattning om hur beslutsprocessen angående terminalers lokalisering i kommunerna går till idag och hur framtiden ser ut samt att kartlägga det logistiska kunskapsläget. Samtalsintervjuer lämnar rum för oväntade svar och diskussion, vilket en enkät inte kan göra. Det finns också möjlighet till följdfrågor vilket gör att intervjun når djupare nivåer (Esaiasson et al. 2012).

### **Intervjuernas struktur**

I en intervju är det avgörande att ställa rätt frågor på rätt sätt. Därför valde vi noga ut frågorna innan intervjuerna och kunde på så vis undvika otydlighet och att påverka intervjupersonerna med våra egna värderingar. Alla respondenter fick samma frågor som ställdes i samma följd, vilket är ett sätt att säkerställa reliabilitet i undersökningen. Detta gav oss information som var jämförbar och lätt att analysera (Larsen 2009).



## Val av respondenter

För att uppnå inre validitet i intervjuerna valde vi med omsorg ut respondenter (Svenning 2003). Detta gjordes delvis med hjälp av Magnus Jäderberg. Jäderberg arbetar som godstransportstrateg på Göteborgs Trafikkontor och är Sveriges första kommunalt anställda logistiker. Han är inte vår uppdragsgivare utan fungerar som kontaktperson. För att få en så bred bild som möjligt av planeringsprocessen kring logistikterminaler valde vi att intervjua personer från fyra myndigheter i Göteborg; Fastighetskontoret, Stadsbyggnadskontoret, Trafikkontoret och Miljöförvaltningen. Alla dessa har mer eller mindre inflytande på planeringsfrågor och påverkar besluten som tas. Härryda är en mindre kommun som inte har samma utformning på de lokala myndigheterna som Göteborg. Vi letade därför efter personer med motsvarande position. Vi blev hänvisade att ta kontakt med personer som skulle vara representativa och landade tillslut i de fyra personer som intervjuades. För att komplettera de kommunala myndigheternas svar och få ytterligare ett perspektiv i frågan intervjuade vi även den statliga myndigheten Trafikverket. De har stort intresse i frågan då terminaler påverkar trafiken i allra högsta grad. Eftersom det inte är en kommunal myndighet svarade de bara på de frågor som berör deras verksamhet.

Vi ringde upp våra respondenter och berättade om innehållet och syftet med vår undersökning och bestämde datum för när intervjun skulle äga rum. För att stärka reliabiliteten i undersökningen mejlade vi i förväg ut frågorna till respondenterna för att ge dem en chans att läsa igenom dem samt förbereda sina svar. Innan intervjun startade förklarade vi ännu en gång vad vår undersökning gick ut på. För att intervjupersonerna skulle känna sig bekväma valde vi att inte spela in samtalen. Därför var vi extra noga med att försäkra oss om att vi uppfattat deras svar rätt om det uppstod oklarheter kring respondenternas svar.

Fyra av respondenterna intervjuades personligen på deras respektive kontor. De andra intervjuerna hölls via telefon då respondenterna befann sig på annan ort. Under samtliga intervjuer ställde en av oss frågorna och den andra antecknade. Eftersom vi använder citat i resultatet finns risk att vi citerat fel eller tagit ett citat ur sitt sammanhang, detta är något vi är medvetna om och försökt undvika. Vi reserverar oss också för att respondenternas svar antingen kan spegla deras personliga åsikter eller att de modifierade svaren utefter vad som låter bra. Vi utgår dock från att respondenterna som ställer upp på intervju kan representera sin myndighets åsikter.

**Tabell 4.1 Respondentlista**

<i>Namn</i>	<i>Myndighet</i>	<i>Uppgift i planerandet</i>	<i>Intervjudetaljer</i>
<b><i>Göteborg</i></b>			
Sofie Bårdén	Fastighetskontoret	Utvecklingsledare, med och erbjuder mark till aktörer.	Personlig intervju, 15/5-14, kl. 9.00
Anna Noring	Näringslivsplanerare, Stadsbyggnadskontoret	Jobbar med strategisk planering, ofta genom ÖP.	Personlig intervju 8/5-14, kl. 15.00
Magnus Jäderberg	Godstransportstrateg, Trafikkontoret	Har god kunskap kring godsflödet men blir inte tillfrågad i planeringsprocessen.	Personlig intervju 9/5-14, kl. 13.00
Maria Jacobsson	Chef för enheten för miljötillsyn, Miljöförvaltningen	Jobbar med tillsyn av företag, ibland inblandad i större etableringar.	Personlig intervju 9/5-14, kl. 11.00
<b><i>Härryda</i></b>			
Jessica Waller	Näringslivschef	Jobbar för att företag som finns och ska etableras trivs och växer.	Telefonintervju 24/4-14, kl. 14.30
Bertil Widén	Samhällsbyggnadschef	Erbjuder mark till kunder som vill etablera företag i kommunen.	Telefonintervju 25/4-14, kl. 10.00
Lennart Dahlberg	Stadsarkitekt	Jobbar med planering och samhällsbyggnad och har första kontakten med företag som vill etablera sig.	Telefonintervju 24/4 -14, kl. 16.45
Anders Bruce	Miljöskyddsinspektör	När lämplig mark tagits fram frågas Miljöskyddsinspektionen om åsikter kring miljö.	Telefonintervju 8/5 -14, kl. 13.30
<b><i>Trafikverket</i></b>			
Ulf Knape	Regional strateg för godstransporter, Trafikverket Göteborg	Kopplas in om sammanlänkande väg behövs.	Telefonintervju 29/4 -14, kl. 9.00. Benämns i resultat som R1 (Respondent 1).
Magnus Gustafsson	Utredare kring godstransporter, Trafikverket Malmö		Telefonintervju 24/4 -14, kl. 14.30. Benämns i resultat som R2 (Respondent 2).

### **Bearbetning och analys av intervjuerna**

Ett viktigt och tidskrävande steg i processen är att behandla datan på bra sätt genom att bearbeta den så att den blir analyserbar och lätt att tolka (Larsen 2009). Datat vi samlat in genom intervjuerna sammanställdes och systematiserades i en matris. Detta gjorde det möjligt för oss att på ett översiktligt sätt leta efter mönster och avvikelser i respondenternas svar. I de fullständiga intervjuvaren letade vi efter centrala nyckelbudskap för att kunna återge vad respondenten ville få fram i sin intervju.

Vi är medvetna om att intervjuer är svåra att analysera och att det är lätt att feltolka materialet, till exempel genom att lägga in egna värderingar i tolkningen. En betydande fara kan vara att den egna analysen bortfaller och att man utgår ifrån att sina respondenter får stå för den enda och den mest tillförlitliga skildringen av verkligheten. Det är också viktigt att vara medveten om att det finns risk för att materialet förvanskas och återkopplas på fel sätt till teorin (Svenning 2003). Vi ifrågasatte därför den insamlade informationen när vi gjorde vår analys.

### **4.3 Alternativa metoder**

Då metoden påverkar resultatet, förbehåller vi oss för att resultatet kunnat se annorlunda ut om vi lagt upp vår undersökning på ett annat sätt. Det hade till exempel varit intressant att se om svaren blivit annorlunda om vi hade gjort en fokusgrupp där respondenterna hade kunnat diskutera och argumentera för sin myndighet. En kvantitativ enkätundersökning hade också kunnat ge oss andra resultat då de ger mer lättolkade svar. Vi hade dessutom kunnat nå fler respondenter, från fler kommuner. En sådan undersökning hade gett oss mer statistiskt säkerställd information, men det hade inte gett oss lika djupgående svar. Då Lindholm och Blinge redan utfört en enkätundersökning kring alla Sveriges kommunala myndigheter i frågan (Lindholm och Blinge 2014) ansåg vi att djupgående intervjuer blir mer intressant för vår frågeställning.

För vidare forskning lämnar vi en undersökning utifrån de privata aktörernas perspektiv. Tillsammans med denna studie skulle en sådan undersökning kunna ge en tydlig bild av hur planeringsprocessen kring lokalisering av logistikterminaler går till, både från offentligt och privat håll. Den skulle också visa hur kunskapssituationen ser ut i logistikfrågor.



## 5. RESULTAT

### HANTERING OCH KUNSKAP OM LOGISTIKTERMINALER

---

Nedan följer en sammanställning av våra intervjuer med representanter från de olika kommunala myndigheterna i Göteborg respektive Härryda. Intervjuszvaren från Trafikverkets respondenter sammanfattas också och benämns som R1 och R2. (Se intervjumatris Bilaga 2, 3 och 4). Först beskriver vi planeringsprocessen kring nyetableringar för att sedan komma in på respondenternas tankar om logistikterminalers lokalisering och kunskapsläget inom logistik. Därefter undersöker vi om det finns samarbete eller konkurrens mellan kommunerna.

#### 5.1 Planeringsprocessen vid nyetablering av logistikterminaler

##### *Göteborg*

När en aktör vill etablera sig i Göteborg tar den kontakt med Fastighetskontoret som har hand om markförsäljningen i staden. Ur sin ”markbank” tar de fram ett eller flera alternativ på planlagd mark och stämmer av att aktören uppfyller kraven som ställs. Det vore optimalt om DP var gjorda i förväg men Stadsbyggnadskontoret beskriver att planen ibland börjar skrivas först när någon visat intresse för marken. Tillsammans med representanter från andra myndigheter utformar Stadsbyggnadskontoret en DP för marken och om den passar ihop med ÖP antas den. Det sker hela tiden en avvägning om vilka detaljplaner som ska prioriteras i kommunen. Bygglov för marken skickas in till stadsmiljökontoret som undersöker om etableringen uppfyller Miljöbalkens krav. Bland respondenterna rådde det delade meningar om Trafikkontorets involvering. Fastighetskontoret berättade att Trafikkontoret är involverade redan vid framtagandet av planerna, men enligt Trafikkontorets respondent har de inte tillräckligt mycket inflytande.

Respondenterna uppgav att planeringsprocessen sett relativt lik ut under de senaste 10 åren, då ÖP sedan länge legat som grund för beslut. Förändringar som har skett är att processen blivit lite snabbare och att Business Region Göteborg har börjat involverats. Trafikkontoret framhöll dock att de nu står inför ett vägskäl och att processen bör utvecklas.

##### *Härryda*

En logistikaktör som vill etablera sig i Härryda kommun tar först kontakt med en stadsarkitekt eller en tjänsteman på Samhällsbyggnadskontoret. Kommunen har i ÖP tagit fram vissa

markområden som är eller ska detaljplaneläggas och som är lämpliga för olika typer av aktiviteter. Aktören får titta på lämpliga placeringar och se över var deras behov bäst kan matchas. Parterna prissförhandlar inte utan marken har ett förutbestämt pris. När aktören väl bestämt sig skrivs ett avtalsförslag som läggs fram inför kommunstyrelsen, som tar det slutgiltiga beslutet. All mark som säljs ska vara detaljplanelagd i förväg men så är inte alltid fallet. Enligt Samhällsbyggnadschefen är det en okomplicerad och simpel process. Miljökontoret är inte med i planeringsprocessen, utan kopplas eventuellt in när lämplig mark tagits fram. De är också med och kommenterar detaljplanerna.

Processen kring beslutsfattandet har varit sig lik under det senaste årtiondet enligt respondenterna, men den har påverkats av att Härryda blivit en mer och mer intressant kommun för företag att etablera sig i.

### ***Trafikverket***

Trafikverkets respondenter beskrev processen lite olika. R1 förklarade det som att när en aktör efterfrågat mark hos kommunen vänder sig kommunen till Trafikverket och då förs en dialog om lämpliga platser för terminalen. Trafikverket kan inte värdera olika aktörers behov, utan bara se till trafiksituationen. Det måste exempelvis finnas möjligheter att bygga avfarter och anslutande vägar till den nya terminalen, annars invänder Trafikverket. R2 ansåg att kommunen vänder sig till Trafikverket först efter att aktören och kommunen kommit överens om en lämplig plats för terminalen. Respondenten sa dock att de kanske skulle kunna hitta bättre lokaliseringar om Trafikverket blev inblandade tidigare.

## **5.2 Samarbete inom kommunen**

### ***Göteborg***

Miljöförvaltningen diskuterade att eftersom Göteborg är en stor kommun blir beslutsprocesser och samarbete mellan myndigheterna komplext, eftersom många människor vill ha sin vilja igenom. Det är ett trögt och byråkratiskt system, vilket flera av respondenterna vill se förändring i. Enligt dem måste ett samarbete utvecklas, så att varje enhet kan bidra med den kunskap de har. Trafikkontoret pratade om att kommunen måste sluta tillåta att saker bara sker och att de måste ta kommando över situationen för att kunna styra hur staden utvecklas. Samarbetet har blivit bättre den senaste tiden, men det är en lång väg kvar att gå.

Fastighetskontoret ansåg att samarbetet med de andra kontoren fungerar bra, då Trafikkontoret och Stadsbyggnadskontoret främst är med i detaljplaneprocessen och där får bidra med sin kompetens. Stadsbyggnadskontoret ansåg att det är viktigt att komma igång med arbetet i tidiga skeden av processen och ha en tydlig strategi för stadens utbyggnad. Trafikkontoret önskar dock att Stadsbyggnadskontoret och Fastighetskontoret vänder sig till dem i planeringsprocessen eftersom de kan godsflödet bäst, de tycker sig inte vara tillräckligt involverade.

Förutom ett mer konstruktivt samarbete inom kommunen nämnde Fastighetskontoret att ett tätare samarbete med näringslivet, Trafikverket och Länsstyrelsen vore bra. I nuläget görs ofta DP innan aktören kommit med i bilden, men det vore fördelaktigt om näringslivet var med tidigare i planeringsprocessen.

*”Det hade varit bra att föra en dialog med näringslivet själva, för att få bättre koll på deras behov.”* (Bårdén, Fastighetskontoret, 2014)

### **Härryda**

Vid planering kring lokalisering av en ny logistikterminal framgick det att alla kommunens berörda enheter samarbetar på ett eller annat sätt. I Härryda kommun är det enkelt att samarbeta då många enheter sitter i samma hus och har regelbundna möten där de träffas och diskuterar aktuella projekt.

*”Samarbetet funkar mycket bra. Det är väldigt fördelaktigt att sitta fysiskt nära, då beslut kan tas snabbt.”* (Waller, Näringslivschef Härryda, 2014)

Även Trafikverket, Länsstyrelsen och Business Region Göteborg kopplas ofta in när beslut ska tas. Alla respondenter var eniga om att samarbetet fungerar bra, men Miljöförvaltningen kunde ibland önska att de blev tillfrågade lite tidigare i processen.

### **Trafikverket**

Trafikverket samarbetar med kommunen och inte direkt med aktörerna. Eftersom all nyetablering genererar trafik önskade respondenterna att Trafikverket blir inkopplade tidigare i planeringsprocessen.

*”Många gånger hamnar vi i ett skede när vi borde ha varit med i dialogen tidigare. Trafikverket har såklart bäst kunskap om kapacitetsutnyttjandet av vägarna och vart en terminal skulle lokaliseras bäst utefter det.”* (Gustafsson, Trafikverket Malmö, 2014)

## 5.3 Dagens lokaliseringstrender

### Göteborg

Både Stadsbyggnadskontoret och Fastighetskontoret kunde se en tanke med logistikterminalers nuvarande lokalisering, att de ligger nära viktiga leder och där markförutsättningar finns. Fastighetskontoret ansåg att hamnen varit betydelsefull och Stadsbyggnadskontoret sa att det finns ett arv, exempelvis att terminalerna vid Gullbergsvass legat där länge och att det var ett optimalt läge då de etablerade sig där. Enligt Miljöförvaltningen finns det två anledningar till att terminaler ligger där de ligger. Ibland läggs de nära företag, som till exempel Volvo, och ibland läggs de nära knutpunkter, såsom Nils Ericsson-terminalen eller Bäckebo. Trafikkontoret svarade att de inte vet varför terminalerna ligger där de gör men framhöll att information om detta skulle vara värdefullt, så att planeringsprocessen kan förbättras.

Respondenterna kunde inte se någon direkt trend i att terminaler flyttar, men de höll alla med om att ju fler bostäder som byggs centralt, desto mer trängs terminalerna ut ur stadskärnan.

Fastighetskontoret nämnde att det finns en intressekonflikt mellan bostäder och industrier/logistikaktiviteter, då båda vill komma åt samma mark. Stadsbyggnadskontoret höll med och ansåg att urbaniseringen gör att nya områden för logistik måste identifieras, då mark försvinner inne i staden.

Både Trafikkontoret och Fastighetskontoret har fått indikationer på att terminalernas nuvarande lokalisering inte är optimal och ansåg att flödet borde jämnas ut i staden. Om terminalerna ligger rätt eller inte beror helt på var godset kommer ifrån och vart det ska. Fastighetskontoret påpekade att det är viktigt att inte sätta sig i en situation där det blir för mycket transporter vid specifika punkter så att man låser flödena, vilket Trafikkontoret höll med om.

*”Från vårt perspektiv måste man sprida ut flödet för att minimera belastningen på befintlig infrastruktur.”* (Jäderberg, Trafikkontoret, 2014)

Stadsbyggnadskontoret ansåg att nuvarande lokalisering fungerar bra men de är medvetna om att de vid planering behöver mer kunskap inom logistik. Ur miljöperspektivet verkar inte terminaler vara felaktigt lokaliserade då ytterst få klagomål från allmänheten kommit in, vilket hade varit en indikation på att något måste göras.



Angående faktumet att många terminaler är samlade i Bäckebo var de flesta respondenterna eniga om att det inte är helt optimalt. Stadsbyggnadskontoret var osäker på varför många terminaler hamnat just där men trodde att det beror på en kombination av visat intresse från aktörerna och att förutsättningar såsom tillgänglig mark och närhet till infrastruktur funnits. Förr ansågs det vara ett bra läge men hon insåg varför det har blivit problematiskt nu med tanke på flödena. I Bäckebo finns tuff konkurrens mellan handel och logistik. Både Trafikkontoret och Fastighetskontoret menade att några terminaler kanske bör ligga i Bäckebo men inte alla.

### **Härryda**

Samtliga respondenter var eniga om att flygplatsen haft en central roll när de frågar om kommunens håll tagit fram lämpliga områden för logistikterminaler. Kring flygplatsen finns mycket mark och goda förbindelser till RV 40 som skapar en länk mot Borås, Jönköping och Stockholm. De har alla märkt av att logistikterminaler tenderar att flyttas ut från Göteborg, för att lägga sig i exempelvis Härryda. Detta beror till stor del på urbaniseringen och den allt större konkurrensen om mark i centrala Göteborg. Då logistikterminaler är ytkrävande finns det helt enkelt inte plats för dem inne i staden. Stadsarkitekten ansåg att Härryda har ett så pass attraktivt läge att marken säljer sig själv utan att kommunen behöver locka till sig företag aktivt.

*”Vi gör ingen aktiv marknadsföring för att locka till oss företag till vår kommun, marken säljer sig självt.” (Dahlberg, Stadsarkitekt Härryda, 2014)*

Angående logistikterminalernas nuvarande lokalisering i kommunen rådde delade meningar. Näringslivschefen, Stadsarkitekten och Samhällsbyggnadschefen tyckte alla att nuvarande lokalisering fungerar bra och att ÖP noga följs vid nyetableringar. Samhällsbyggnadschefen berättade om PostNord som nyligen etablerat en terminal i kommunen. Den ligger helt rätt mot Riksväg 40 och har även tillgång till E20.

*”PostNord är ett bra exempel på en stor logistikanläggning där vi var aktiva i etablering, och som blev lokaliserad helt rätt.” (Widén, Samhällsbyggnadschef Härryda, 2014)*

I nuläget har inte Härryda någon järnväg i kommunen vilket gör att all frakt sker med lastbil. Miljöinspektören kritiserade logistikterminalernas nuvarande lokalisering på grund av att nästan alla saknar möjligheter till framtida anslutning till järnväg då de ligger på höjder. Han framhöll

att järnväg är ett miljövänligare fraktalternativ och tycker det är synd att företagen inte tänker på framtida möjligheter att använda det färdssättet.

### **Trafikverket**

R1 ansåg att terminaler ligger där de ligger på grund av en kombination av att företagen visar intresse och att kommunen kunnat anvisa mark där. R2 tryckte dock på att om kommunen själv vill etablera en terminal måste befintliga kunder finnas innan den byggs. Annars finns risk för att terminalen inte används, vilket han nämnde exempel på sedan tidigare. Ingen av respondenterna såg någon trend i att terminaler flyttar ut från städerna, snarare tvärtom. Terminaler lokaliseras sig ofta inne i städerna eller nära sina kunder, såsom nära Göteborgs Hamn eller Volvo. R1 höll med om att markkonkurrensen i centrum blir större då urbaniseringen gör att fler människor vill bo inne i städerna.

Båda respondenterna var bekymrade över hur terminaler är lokaliserade idag. De ansåg att ingen tar tag i frågan och R2 ifrågasatte varför terminaler väljer att lokalisera sig så pass centralt som de gör i dagsläget. R1 sa att både marknaden och kommunen måste ta sitt ansvar i frågan. R1 såg inga större trafikproblem kring terminalagglomerationen i Bäckebo men sa att Göteborg skulle må bra av ett mer differentierat terminalutbud, så att godset kan komma från alla riktningar.

## **5.4 Lämplig lokalisering av framtida godsterminaler**

### **Göteborg**

Stadsbyggnadskontoret medgav att de inte kan logistikflödet tillräckligt bra för att kunna bedöma var optimal lokalisering för terminaler skulle kunna vara, men de tryckte på att områdena i ÖP är de som lämpar sig bäst för nyetableringar.

*”De områden vi tagit fram i ÖP är de som passar bäst och det är dumt att gå utanför de ramarna.”* (Noring, Stadsbyggnadskontoret, 2014)

Trafikkontoret däremot var skeptiska till ÖP markanvändningsplan och hävdade att det är omöjligt att säga var den bästa lokaliseringen är utan att göra en förundersökning för just det företaget. Man bör ta reda på godsflödets egenskaper och vilka förutsättningar en terminal kräver. Även Miljöförvaltningen önskade att man gör någon slags förundersökning och tänker till hur terminalen ska användas innan beslut tas. De tyckte också att man bör flytta så mycket gods som möjligt från väg till järnväg och således se till att transportsätten samverkar bättre.

Fastighetskontoret önskade att kranskommunerna undersöker vilka förutsättningar de har för logistikaktiviteter. De ansåg att Göteborg har många intressen, och för att staden som regionens kärna ska kunna växa, tvingas aktiviteter flytta utåt.

### **Härryda**

När respondenterna själva fick välja var de skulle vilja lokalisera en framtida terminal var det återigen miljöinspektören som hade ett avvikande svar. De övriga tyckte att flygplatsområdet var optimalt då man i ÖP tagit fram mark där. Miljöinspektören däremot förklarade att en terminal inte bör ligga vid flygplatsen utan istället ligga där den kan sammankopplas med järnväg. Att ha möjlighet att flyga gods är inget miljövänligt resonemang.

*”Det skulle gå att lokalisera en terminal en kilometer norr om flygplatsen, där järnvägen redan går och där mark finns.”* (Bruce, Miljöskyddsinspektör Härryda, 2014)

### **Trafikverket**

Båda respondenterna på Trafikverket var eniga om att en ny terminal bör lokaliseras där den passar in i trafikflödet. Den måste både passa in med marknadens behov och med infrastrukturens utformning.

*”Det är viktigt att de ligger på rätt ställe ur kapacitetssynpunkt. Där det är smidigt att godstrafiken flyter på som den bör på både järnväg och väg och där den inte stör persontrafik och kollektivtrafik.”* (Gustafsson, Trafikverket Malmö, 2014)

R1 ansåg att godsflödet bör analyseras innan optimal lokalisering kan bestämmas. En närmare godsflödesanalys borde utföras för att undersöka vilket gods som strömmar längs vägarna och hur det färdas.

## **5.5 Användande av teorier och modeller i planeringsprocessen**

### **Göteborg**

På Stadsbyggnadskontoret och Fastighetskontoret följer de vid nyetableringar inte några speciella teorier eller modeller utan utgår från ÖP, Miljöbalken, lagar och politiska mål. Även Miljöförvaltningen nämnde att miljöfrågorna enbart grundar sig i Miljöbalken. Göteborgs stad har även tagit fram rapporten ”Planera för Verksamheter” som fungerar som vägledning och stöd vid planering och etablering av verksamheter, vilken både Stadsbyggnadskontoret och Trafikkontoret nämnde att de använder. På trafikkontoret använder de sig till viss del av teorier,

modeller och simuleringar. Om inte rätt underlag samlas in ansåg de att det finns risk att felaktiga beslut fattas. De har även gjort djupintervjuer med branschrepresentanter för att se vilka behov som finns.

### **Härryda**

Ingen av respondenter ansåg att de använder några särskilda modeller eller teorier vid val av lokalisering. I ÖP finns områden som är framtagna för olika typer av verksamheter och denna följs. De olika respondenterna tar hänsyn till olika aspekter när de lägger fram sin åsikt; Miljöförvaltningen tittar till miljöförutsättningarna, Näringslivschefen tittar på om det är en stor eller liten industri, personalintensiv eller inte, och Stadsarkitekten ser till att terminalerna hamnar nära Riksväg 40.

### **Trafikverket**

Trafikverket använder sig inte av några speciella teorier eller modeller vid beslut om lokalisering utan utgår från den aktuella trafiksituationen samt lagar och DP.

## **5.6 Dagens kunskapsläge inom logistik**

### **Göteborg**

Varken Miljöförvaltningen, Stadsbyggnadskontoret eller Fastighetskontoret har någon logistiker anställd. Trafikkontoret däremot har två anställda logistikere, vilket är unikt inom den offentliga sektorn.

Alla respondenter höll med om att logistikkunskapen är låg inom myndigheterna och även om kommunen såklart behöver logistikkunskap ansåg Stadsbyggnadskontoret att logistikaktörerna får stå för den största delen av kunskapen. Fastighetskontoret nämnde att de samarbetar med Trafikkontoret eller hyr in konsulter när logistikkunskapen väl behövs. Trafikkontoret däremot bedömde att kommunen själva behöver inneha mer logistikkunskap och att det inte är bra att ta in konsulter när kunskapen behövs.

*”Vi har mycket kunskap och då kan vi som myndighet matcha det privata näringslivet. Vi vet vad det handlar om och kan styra hur städerna ska planeras på ett annat sätt.”*  
(Jäderberg, Trafikkontoret, 2014)

Respondenterna var eniga om att logistikkunskapen inom kommunen behöver förbättras. Alla myndigheter kanske inte behöver ha en egen anställd logistiker men det behövs tillgång till

logistikern i projekt. Miljöförvaltningen önskar att det finns bättre miljölagstiftning kring transporter, så att de lättare kan jobba med frågorna.

### **Härryda**

Ingen av de tillfrågade myndigheterna har någon logistiker anställd och det var bara stadsarkitekten som tyckte sig ha erfarenhetsbaserad logistikkunskap. Respondenterna var överens om att kunskapsläget om logistik är lågt inom kommunen. Dock ansåg Näringslivschefen och Stadsarkitekten att de har kunskap om trafiksituationen och markanvändning, vilket är det enda som behövs från kommunens håll. Miljöinspektören nämnde att det är företagen som behöver den kompetensen, inte kommunen. Ingen av respondenterna tyckte att kunskapsläget behöver förändras då konsulter enkelt kan hyras in vid behov.

### **Trafikverket**

Trafikverket har både logistikern och personer med logistisk erfarenhet anställda. Båda respondenterna ansåg att logistikkunskapen inom Trafikverket är relativt god men att den alltid kan bli bättre. Logistik måste integreras i samhällsplaneringen och R2 önskade att också kommunerna tog logistik på allvar, att varje kommun har minst en anställd logistiker. R1 diskuterade hur komplexa godstransporter är att prognostisera och planera kring, då det sker snabba växlingar i flödet. Det är enligt honom svårt att använda samma modeller för godstransporter som för persontransporter. Han förklarade att det är lätt att se hur många lastbilar som körs på en väg men att ingen har koll på vad som finns i dem, och flödet blir således svårdefinierat. Detta måste undersökas djupare för att kunna utföra god planering.

## **5.7 Samarbete över kommungränserna**

### **Göteborg**

Det finns inget uttalat samarbete över kommungränserna i logistikfrågor. Stadsbyggnadskontoret berättade att Business Region Göteborg har en markdatabas för att man utifrån näringslivets håll ska kunna hitta bästa lokalisering. Det är ett försök till samarbete. Fastighetskontoret sa att det alltid finns konkurrens om näringslivsverksamhet, i form av arbetstillfällen och skatteintäkter. Varken Stadsbyggnadskontoret eller Trafikkontoret har dock märkt av någon kommunal konkurrens men de ser gärna att etableringar hamnar inom regionen. Det kan till och med vara så att myndigheterna blir glada om en terminal väljer att flytta från kommunen.

*”Det är inte hela världen om industrier och logistikterminaler väljer att flytta till en kranskommun. Vi vill satsa på kärnan och kunskapsintensiva företag.”*(Noring, Stadsbyggnadskontoret, 2014)

Respondenterna var alla eniga om att det för regionens skull finns ett värde i att samverka över kommungränserna och att planering på översiktlig nivå är viktigt. Fastighetskontoret tryckte dock på att det är viktigt att jobba i funktionella regioner, snarare än geografiska regioner.

### **Härryda**

Utifrån respondenternas svar verkar det inte finnas något specifikt samarbete över kommungränserna för logistikterminaler. Näringslivschefen berättade att de genom Business Region Göteborg samarbetar mycket med andra kommuner, men inte i logistikfrågor specifikt. Det finns också samhällsbyggnadsprocesser och handelsgrupper där samarbete och diskussioner sker. Respondenterna var eniga om att det inte finns någon konkurrens från Härrydas håll i frågan om att locka till sig företag från grannkommuner, men att viss konkurrens finns inom regionen.

*”Vår filosofi: vi konkurrerar aldrig med någon grannkommun, varken med pris eller något annat.”* (Widén, Samhällsbyggnadschef Härryda, 2014)

Miljöskyddsinspektören berättade att man inom miljöfrågor varken ser samarbete eller konkurrens mellan kommunerna, eftersom varje kommun har bäst koll på sin egen miljösituation.

Alla respondenter var rungande överens om att ett välutvecklat samarbete inom regionen är önskvärt. För arbetstillfällens skull är det viktigt att etableringar hamnar inom regionen och genom ett samarbete kommunerna emellan kan de hamna på rätt plats.

## 6. ANALYS

---

*I nedanstående avsnitt analyserar vi resultatet med den teoretiska referensramen som bas. Vi utgår från våra fyra frågeställningar och berör logistikterminalers lokalisering, kunskapsläget inom logistik och samarbete över kommun/regiongränser.*

### 6.1 Skillnader i beslutsprocessen

Lindholm och Blinge kommer i sin studie fram till att det inom svenska myndigheter finns brist på samordning och kunskap inom logistik. Utifrån vårt resultat verkar detta till viss del stämma i våra två kommuner. Det är tydligt att Göteborg och Härryda är två kommuner med olika förutsättningar och resurser, vilket påverkar deras sätt att arbeta på och deras attityder till beslutsfattande och logistikkunskap. Planeringsprocessen går till på olika vis i kommunerna. Härryda är en liten kommun, med färre personer involverade i besluten och det blir på många sätt en mindre komplex process. Däremot har de begränsad kunskap inom logistik. I Göteborg däremot beskrivs processen som byråkratisk och komplicerad då många olika människor och myndigheter vill ha sin åsikt beaktad. Göteborg har dock logistikkunskap i form av anställda logistikter på Trafikkontoret men kunskapen utnyttjas inte maximalt enligt Trafikkontoret själva. Det verkar som att samarbetet mellan myndigheterna kan bli bättre och om Göteborg vill vara internationellt ledande inom logistik (Trafikkontoret 2013) krävs bättre samordning.

Det kan vara så att det generellt är lättare att ha en snabb beslutsprocess i små kommuner, då både färre personer är involverade i processen och färre personer berörs av besluten eftersom kommunens befolkning är mindre. Dock finns inte tillräckligt med resurser för att ha spetskunskap inom många områden och besluten kan således inte alltid grundas i teoretiska resonemang. I en stor kommun finns mer resurser och därmed ofta mer kompetens. Emellertid kan de komplexa beslutsprocesserna och de många inblandade viljorna bli hinder emot effektivt resurs- och kunskapsutnyttjande.

Gunnar Olsson förklarar att planering är en form av makt som utövas över tid och rum (Nyström och Tonell 2012). Enligt majoriteten av respondenterna tycks det finnas en förståelse om att det är viktigt att förändra beslutsprocessen utefter rådande omständigheter. Trots detta svarar de flesta att man arbetat på samma sätt under lång tid. Det kan tänkas att myndigheterna behöver utveckla sin beslutsprocess över tiden för att kunna utnyttja sin makt på ett bra sätt.

Trafikverket är en statlig myndighet, som precis som Trafikkontoret har logistikkunskap. I nuläget tycks det vara så att Trafikverket är med när ÖP tas fram, men de önskar att även vara med i beslutsprocessen som sker när en aktör söker mark. På det sättet skulle de kunna bidra med sin kunskap och hitta lämpligare platser för terminaler. Detta stämmer överens med Trafikverkets roll i samhällsplanering som kan studeras på deras hemsida. Där framgår det tydligt att de lägger tyngd på att delta i planeringens tidiga skeden (Trafikverket 2014). Göteborgs Fastighetskontor förklarade att ett bättre samarbete med Trafikverket vore önskvärt.

## **6.2 Varför är logistikterminaler i Göteborg respektive Härryda lokaliserade där de är idag?**

Bland Göteborgs respondenter verkar det finnas många olika tankar om varför terminalerna ligger där de ligger i staden. Det finns ett visst arv och terminalernas lokalisering kanske var optimal när de grundades. Den expanderande stadskärnan gör nu att lokaliseringen måste ses över och att aktiviteter trängs ut ur staden. Respondenterna anser dock att närheten till viktiga leder, hamnen och företag varit de mest betydelsefulla faktorerna när terminallokalisering bestämts. Dessa faktorer ligger i linje med tidigare forskning som visar att fysisk infrastruktur påverkar lokalisering allra mest (Anonymous 2001). Resonemanget stämmer även överens med Härryda kommun vars terminaler är lokaliserade nära flygplatsen och motorvägförbindelser.

Respondenterna i Härryda märker av att logistikterminaler flyttar ut ur Göteborg på grund av urbaniseringen och den ökande konkurrensen om mark i centrum. Mark är något de har gott om i Härryda, vilket påverkar logistikaktivitetens lokalisering (Anonymous 2001).

## **6.3 Hur väl fungerar nuvarande lokalisering?**

Trafikverkets respondenter var bekymrade över nuvarande lokalisering av terminaler och förespråkade att kommunerna och marknaden tar tag i frågan. En av respondenterna ifrågasatte varför terminaler ligger så pass centralt och ansåg att de borde vilja flytta utåt. Både i USA och Europa går trenden mot att flytta ut terminalerna från städerna för att lokalisera sig nära flygplatser och motorvägar (Dablanc och Ross 2012; Hesse 2008). Detta kanske borde ske i Sverige också, men det är något vi lämnar till vidare forskning att undersöka.



## Göteborg

I Göteborg inser många av respondenterna att nuvarande lokalisering inte är optimal. Idag är många terminaler lokaliserade nära varandra i Bäckeboområdet och nästan alla terminaler finns på Hisingen (Stadsbyggnadskontoret 2009). Både Trafikkontoret och Fastighetskontoret framhöll att Göteborg behöver ett mer differentierat terminalutbud, några terminaler skulle till exempel behöva ligga söder om staden. Det kan vara så, som flera författare diskuterar, att fördelarna med agglomeration minskar (Riveram, Sheffi och Welsch 2014) och att terminaler skulle tjäna på att vara mer utspridda. Detta skulle kunna möta Göteborgs godsflödesbehov bättre då godset kommer från olika håll och därmed skulle kunna hanteras på olika terminaler. Om en flödesanalys gjordes, som en av Trafikverkets respondenter efterfrågade, skulle man säkerligen komma fram till att några terminaler måste ligga på Hisingen. Mycket av Göteborgs gods kommer ifrån hamnen och mycket gods ska norrut via E6:an. Då passar Hisingens terminaler bra.

Däremot finns det gods som inte skulle behöva passera Hisingen. Låt oss ge ett exempel på varför en spridning av terminalerna skulle vara bra. Pondera att det kommer ett stadigt flöde med gods söderifrån, som ska omlastas i Göteborgsområdet för att sedan färdas nordost, mot Stockholm. I nuläget måste godset åka igenom Göteborgs stad för att sedan via Tingstadstunneln ta sig till en terminal i Bäckebo. Godset hanteras där och måste sedan ännu en gång åka genom Tingstadstunneln för att komma ut på väg E20 eller RV40 mot Stockholm. Detta skapar mycket trafik i Tingstadstunneln, vilket är en påfrestande trafikplats (Wedel och WSP 2013). Det krävs inte en logistiker för att förstå att det inte är optimalt. Om en terminal istället hade varit lokaliserad söder om stadskärnan, exempelvis i Mölndalsområdet, skulle godset slippa färdas genom Tingstadstunneln och direkt kunna åka ut på E20 eller RV40. I teorin talar Transek (2004) om den optimala platsen för lokalisering, dels ur ett företagsperspektiv och dels ur ett samhällsperspektiv. Det tycks vara så att man i vårt exempel varken uppnår företagsperspektivet eller samhällsperspektivets krav. Godstransporterna tvingas köra fram och tillbaka genom Tingstadstunneln vilket minskar resursutnyttjandet och ökar den sammanlagda transportsträckan samt de negativa externaliteterna.

## Härryda

I Härryda däremot ansåg alla respondenter utom en att nuvarande lokalisering fungerar bra och att de noga följer ÖP vid nyetableringar. Miljöskyddsinspektören var den enda som var emot och tyckte att man borde tänka över framtida möjligheter till järnvägsanslutning när man planerar för terminaler. Detta stärks av teorin som säger att terminaler ska ligga i naturliga omlastningsställen till andra transportslag (SOU 2007:59).

Härrydass situation kan tolkas på två sätt: Det kan vara så att terminalerna verkligen är lokaliserade på bra ställen. Kommunen har ett tacksamt läge med nära anslutning till Riksväg 40 mot Borås och Jönköping (Härryda Kommun 2014). Detta i kombination med mycket mark skapar ett attraktivt alternativ för de logistikterminaler som vill flytta ut från Göteborg. Våra intervjuer visade dock på att logistikkunskapen är ytterst låg i kommunen och det kan vara så att man från kommunalt håll inte förstår att terminalerna skulle kunna lokaliseras bättre. Det kanske är som det gamla ordspråket lyder “Det man inte vet tar man inte skada av” (Holm 1975). Det krävs dock en djupare godsflödesanalys för att avgöra vilken tolkning som stämmer bäst. Detta är något som Lindholm och Blinge (2014) uppmuntrar till vid utvärdering av logistikterminalers lokalisering.

### 6.4 Hur ser kunskapsläget inom logistik ut hos beslutsfattare?

Det finns en mängd teorier om var olika typer av aktiviteter ska lokaliseras optimalt. De klassiska lokaliseringsteorierna fokuserar mycket på kostnader och moderna lokaliseringsteorier tar hänsyn till ytterligare aspekter såsom arbetskraft och närhet till värdeskapande aktiviteter (Ekenstedt 2004). Vid val av lokalisering måste hänsyn tas till samhällsmål, såsom minskade utsläpp, och företagsmål, såsom högsta möjliga resursutnyttjande (Transek 2004). På större delen av de granskade myndigheterna utgår man dock inte från någon av dessa teorier eller modeller när man bestämmer lokalisering av en terminal. Det blir således svårt för beslutsfattare att förstå de logistiska förutsättningar samt näringslivets preferenser i frågan. Terminaler verkar mest hamna där mark finns och där de inte stör bebyggelsen. En sammanfattande analys blir därför att beslutsfattare inte har den logistiska grundkunskapen som krävs för att ta rätt beslut där bästa möjliga resursutnyttjande och mest effektiva godsflöden kan uppnås.

Lindholm och Blinge (2014) förklarar att en av de viktigaste komponenterna för att fatta bra beslut är goda underlag, och vi ser att detta är något som måste utvecklas inom myndigheterna. Vare sig en kommun har mycket resurser och snabba beslutsprocesser eller inte, är det viktigt att göra omvärldsanalyser, prognoser och konsekvensanalyser (Lindholm och Blinge 2014). Då nästan ingen myndighet ansåg sig ha logistikkunskap och därmed inte heller underlag i frågan, blir det svårt att fatta teoretiskt hållbara beslut. I Göteborg inser respondenterna att logistikkunskap är viktigt och alla respondenter vill att kommunen ska få mer sådan kompetens, men att det inte behövs en logistiker på varje myndighet. Det kanske viktigaste för Göteborg vore att alla myndigheter samarbetar tättare med Trafikkontoret, som är den enda myndigheten som har logistiker i dagsläget. I Härryda verkar dock inte respondenterna eftersöka mer logistikkunskap, då de menar att de kan hyra in konsulter vid behov. Att anlita konsulter till offentliga uppgifter kan dock vara problematiskt enligt Göteborgs Trafikkontor då de inte är helt insatta i hur den offentliga verksamheten fungerar. De menar att kommunen själv bör ha logistikkunskap då det är ett viktigt område. De städer som har en egen anställd logistiker har också visat sig vara mer framgångsrika inom logistik (Lindholm 2012).

En anledning till att logistikkunskapen är bristande tycks kunna vara att den inte prioriteras eller anses vara värd att lägga resurser på. Det är vanligt att persontransporter prioriteras högre än godstransporter (European Commission 2006), vilket verkar vara fallet i våra kommuner. De av våra respondenter som besitter logistikkunskap tycker dock att logistik är en viktig kompetens att ha i kommunen och inget som bör försummas. I Härryda nämnde också respondenterna att de tycker att näringslivet får stå för kunskapen kring optimal lokalisering och logistik. Enligt lag är det kommunen som tar fram markanvändningskartor i sina Översiktsplaner (SFS 2010:900) och om de områden som tas fram inte passar ihop med företagens preferenser måste företagen kompromissa. Då kanske terminaler hamnar på ställen som inte är lämpliga. Därför kan det som slutsats anses att kommunen behöver bättre koll på logistikflödet för att kunna erbjuda mark som matchar företagens krav. Samtidigt får inte lokaliseringen vara negativ för samhället och kommunens invånare.

### **ÖP**

Förutom lagar och riktlinjer från regeringen styrs mycket av städernas markanvändning i ÖP, vilket blir tydligt både i teorin och i intervjuerna. De flesta respondenterna hänvisade sina beslut

till ÖP och ansåg att de områden som tagits fram i den är de som passar bäst för nyetableringar. Dock var både representanterna från Trafikkontoret och Trafikverket (som var våra enda logistiskt kunniga respondenter) skeptiska till att man i förväg kan välja ut områden till logistikaktiviteter. De framhöll att man bör göra förundersökningar för varje specifik aktör för att se hur just deras godsflöde och terminalkrav kommer att se ut. Kanske är det så att processen kring ÖP och DP bör förändras. Då DP är juridiskt bindande (Boverket 2014) vore det kanske bättre ur ett flödesperspektiv att inte skriva DP utan att ha en aktör med i processen. Enligt teorin bör både offentliga och privata aktörer vara med i planeringen (Banister 2005), eftersom de är beroende av varandra (OECD 1996). När man utvärderar en lokaliserings lämplighet utifrån en specifik aktör är det lättare att göra en korrekt bedömning av situationen. Trafikkontoret och Trafikverket bör också ha en tydligare roll i detaljplaneprocessen så att deras kunskap tas till vara på.

### **6.5 Samarbete och/eller konkurrens mellan kommuner/regioner i fråga om logistikterminaler**

Det finns teori som redogör för att dagens situation, både för intressenter och för samhället, präglas av markkonkurrens. Detta skapar konflikt, bland annat på olika geografiska nivåer, till exempel mellan kommuner (Wagner 2010; Cherrett et. al. 2012). Det finns dock väldigt lite i vår undersökning som tyder på att det finns konkurrens mellan kommunerna i frågan om nyetableringar. Några av Göteborgs respondenter var till och med positiva till en förflyttning av logistikaktiviteter till kranskommunerna, då Göteborgs mark är hårt konkurrensutsatt. Däremot uppgav flera respondenter att det finns viss konkurrens mellan regionerna och alla var överens om att de gärna ser ett bättre samarbete inom regionen i lokaliseringsfrågor. Då urbaniseringen gör att fler människor flyttar in till Göteborg tvingas terminaler och andra ytkrävande aktiviteter flytta utåt och då vore det bra om kommunerna i regionen kunde samarbeta för att hitta optimal lokalisering. Att samverka inom regionen ligger också i linje med ÖP och Trafikstrategin (Kommunstyrelsen 2012; Stadsbyggnadskontoret 2009; Trafikkontoret 2013). Att Sverige är uppdelat i kommuner (Finansdepartementet 2008) kanske är ett förlegat sätt att arbeta på och mycket i vår undersökning tyder på att det inte är bra att jobba med ensidigt fokus på just sin kommun. Det kanske krävs en ny struktur för att hantera den urbana utvecklingen, vilket är något som Banister (2005) diskuterar. Då man lyfter blicken och tittar bortom sina egna

kommungränser vid val av lokalisering blir det lättare att hitta lokaliseringar som både uppfyller aktörens önskemål och som fungerar för samhället.

Fastighetskontoret framhöll vikten av att jobba inom funktionella regioner snarare än geografiska. Detta är något som bör beaktas och det är viktigt att se vilka kommuner som påverkar varandra inom logistik och samarbete där emellan. I dagsläget verkar det dock inte finnas något specifikt samarbete kommunerna emellan i fråga om logistik. Business Region Göteborg är ett forum som växt fram på senare år och det är en bra start, men ett mer välutvecklat samarbete krävs för att nå de regionala målen. Eftersom flera respondenter inte tyckte att nuvarande lokalisering fungerar speciellt bra skulle detta kunna vara ett sätt att hitta bättre lösningar.

Trots att våra teorier bygger på vetenskap kan det ifrågasättas om teorin verkligen är det bästa angreppssättet till planering och beslutsfattanden gällande godsterminalers lokalisering. Ibland kan det vara klokare att se till den unika situationen och anpassa sina beslut efter verklighetens behov och efterfrågan snarare än efter vad som är korrekt utifrån teorin.



## 7. SLUTSATSER

---

*I uppsatsens sista kapitel besvarar vi våra frågeställningar utifrån den teoretiska referensramen, resultatet och analysen.*

I vår undersökning har vi kommit fram till att det finns skillnader i planeringsprocessen mellan Härryda och Göteborg. Detta beror bland annat på att kommunerna har olika resurser och förutsättningar, samt att de har olika kompetens inom logistik. Härrydans myndigheter har ett bra samarbete och en välfungerande process, men begränsad logistikkunskap. Göteborg däremot har en mer komplex process men kunskap finns, även om den inte alltid utnyttjas optimalt.

### **7.1 Varför är logistikterminaler i Göteborg respektive Härryda lokaliserade där de är idag?**

Teorin säger att lokalisering främst påverkas av fysisk infrastruktur och tillgång till mark (Anonymous 2001), vilket bekräftades i vår undersökning i båda kommunerna.

Ytterligare en anledning till nuvarande lokalisering av logistikterminaler i Göteborg är det bakomliggande arvet. Lokaliseringen var optimal när terminalen byggdes, men omständigheterna har förändrats.

### **7.2 Hur väl fungerar nuvarande lokalisering?**

Trafikverket var bekymrade över logistikterminalers lokalisering och tycker att marknaden och kommunerna måste ta tag i frågan. Både teorin (Banister 2005) och resultatet visar att många privata och offentliga aktörer är inblandade, vilket gör det till en komplex fråga. I Göteborg har de svar vi fått gett indikationer på att terminalernas nuvarande lokalisering är problematisk och kan förbättras. Om kommunen vill vara Nordens logistikcentrum anser vi att det är klokt att ta frågan på allvar.

I Härryda däremot tycker respondenterna att logistikterminalernas lokalisering fungerar väl. Det finns två möjliga slutsatser som kan dras kring detta; antingen stämmer det att lokaliseringen är bra, eller så har respondenterna för begränsad logistisk kunskap för att kunna avgöra att terminalerna är fellokaliserade. Vi lämnar till vidare forskning att undersöka detta närmare.

Slutsatsen blir att det tycks vara svårt att avgöra om en lokalisering är välfungerande utan att göra noggranna och individuella analyser, mätningar och undersökningar, vilket stöts i teorin där Lindholm och Blinge (2014) påpekar vikten av analyser och prognoser. Att basera beslut på imperfekt information (North 1990) kan genom detta begränsas.

### **7.3 Hur ser kunskapsläget inom logistik ut hos beslutsfattare?**

En generell slutsats kring det logistiska kunskapsläget inom myndigheterna är att kunskapen är låg och bör höjas, vilket bekräftas i Lindholm och Blinges studie om logistikkunskapen i Sveriges kommuner (2014). De få myndigheter som har logistikkunskap, det vill säga Trafikkontoret och Trafikverket, bör således involveras mer i beslutsprocessen för att kunna utnyttja deras kunskap bättre. Detta krävs för att kunna möta marknadens behov samtidigt som samhällsmål kan uppnås.

Trots att det finns teorier för var verksamheter bör lokaliseras (Ekenstedt 2004) är det ingen av de tillfrågade myndigheterna som använder sig av dem. Även om ett fåtal av myndigheterna uppgav att de har erfarenhetsbaserad logistikkunskap är Trafikkontoret i Göteborg den enda kommunala myndigheten med både akademisk och erfarenhetsbaserad logistikkunskap. I Härryda finns ingen önskan om att utveckla logistikkunskapen, vilket vi anser vara en oroväckande inställning då teorin understryker att logistikkompetens är viktigt och något som bör prioriteras (Lindholm 2012).

### **7.4 Finns det samarbete respektive konkurrens mellan kommuner/regioner i fråga om logistikterminaler?**

Det finns väldigt lite i vår undersökning som tyder på att det råder kommunal konkurrens i fråga om logistikterminaler. Däremot ser respondenterna gärna att nyetableringar hamnar inom regionen och förespråkar ett regionalt samarbete inom logistikfrågor, vilket inte är speciellt välutvecklat i dagsläget. Slutsatsen blir att kommunerna borde samarbeta mer, eftersom detta är ett mål i respektive kommuns ÖP (Stadsbyggnadskontoret 2009; Kommunstyrelsen 2012) samt att myndigheterna är positivt inställda till ett regionalt samarbete. Det kan vara så att det krävs en ny struktur inom kommunerna för att hantera den urbana utvecklingen, vilket är något som Banister (2005) diskuterar.



## KÄLLOR

---

- Anonymous. 2001. Sveriges 12-i-topp för logistiketablering. *Inköp & Logistik* 3:26. Sweden.
- Ballantyne, E., Lindholm, M. och Whiteing, A. 2013. A comparative study of urban freight transport planning: addressing stakeholder needs. *Journal of Transport Geography*, 32:93–101.
- Banister, D. 2005. *Unsustainable transport: city transport in the new century*. London: Routledge.
- Bergqvist, R. och Tornberg, J. 2008. Evaluating Locations for Intermodal Transport Terminals. *Transportation Planning and Technology*, 31:4, 465–485.
- Boverket. 2014. *Vad är en detaljplan*. <http://www.boverket.se/Vagledning/PBL-kunskapsbanken/Detaljplanering/Detaljplaneinstrumentet/Vad-ar-detaljplan1/> (Hämtad 2014-05-08).
- Business Region Göteborg. 2014. *Om oss*. <http://www.businessregion.se/huvudmeny/omoss.4.42d895c410678a3d6138000340.html> (Hämtad 2014-05-15).
- Cherrett, T., Allen, J., McLeod, F., Maynard, S., Hickford, A. och Browne, M. 2012. Understanding urban freight activity – key issues for freight planning. *Journal of Transport Geography*. 24: 22-32.
- Ciamarella A. och Dettwiler P. 2011. A relocation model of European manufacturing firms: cases from Italy and Sweden. *Journal of Corporate Real Estate*, 13(4):233-246.
- Dablanc, L. och Ross, C. 2012. Atlanta: a mega logistics center in the Piedmont Atlantic Megaregion (PAM): *Journal of Transport Geography*, 24: 432–442.
- Ekenstedt, Li Li. 2004. *Decision Processes and Determinants of Logistics Facility Locations*. Göteborg. Bokförlaget BAS.
- Esaiasson, P., Gilljam, M., Oscarsson, H. och Wängnerud, L. 2012. *Metodpraktikan*. Stockholm: Norstedts Juridik.
- European Commission. 2007. *Preparation of the green paper on urban transport: Background paper, January 2007*. European Commission, Brussels. [http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/studies/doc/2007\\_urban\\_transport\\_europe.pdf](http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/studies/doc/2007_urban_transport_europe.pdf) (Hämtad 2014-05-20).
- Finansdepartementet. 2008. *Kommuner och landsting – organisation, verksamhet och ekonomi*. Stockholm: Finansdepartementet.

Government Bill 2012. *Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem*. 2012/13:25.

Göteborgs stad. 2014a. *Fastighetskontoret. Göteborgs stad*.

[http://goteborg.se/wps/portal/enheter/fackforvaltning/trafikkontoret!/ut/p/b1/hZFJsqJAAETP4gE IihmXxSCClooUYLEx4IuMMqoFnP7Tq151dO4y8m0yk41YIouCIm0VUWBvbNTE3yKL30X bxPUfH8l3Xjq4Gu8l4LxzDcDjHQwu-KhJvsCG7M0hnGa2KDPH9UmXcPSKKlXpvPX1MTObMCfORchBf0YL97C5VAo\\_R5Rz1Mz RlfFmX-3LNDVGHrt26SE7kXwi7Y9JGwIiSTnkjPrS7V0C0eeDngtGXpdqMxcd0EHngrkQL5LoCmf\\_zj UJGizLVZapUNXFt5jCT5qAWtlOioywC5dMipMJoJBPH9a9m5rDwxG-A3eHthX0ym4tS9ay4B-C4H9bkBVQ\\_gLWHnOAF-zt0XJswF8lFrM3IN69cu7spVqu5eLyyICzlxCKjibw\\_Ip\\_D5qNSpfi0kG4qqZTaS\\_j4gqcuuWCn WtCWM6PmWxY](http://goteborg.se/wps/portal/enheter/fackforvaltning/trafikkontoret!/ut/p/b1/hZFJsqJAAETP4gE IihmXxSCClooUYLEx4IuMMqoFnP7Tq151dO4y8m0yk41YIouCIm0VUWBvbNTE3yKL30X bxPUfH8l3Xjq4Gu8l4LxzDcDjHQwu-KhJvsCG7M0hnGa2KDPH9UmXcPSKKlXpvPX1MTObMCfORchBf0YL97C5VAo_R5Rz1Mz RlfFmX-3LNDVGHrt26SE7kXwi7Y9JGwIiSTnkjPrS7V0C0eeDngtGXpdqMxcd0EHngrkQL5LoCmf_zj UJGizLVZapUNXFt5jCT5qAWtlOioywC5dMipMJoJBPH9a9m5rDwxG-A3eHthX0ym4tS9ay4B-C4H9bkBVQ_gLWHnOAF-zt0XJswF8lFrM3IN69cu7spVqu5eLyyICzlxCKjibw_Ip_D5qNSpfi0kG4qqZTaS_j4gqcuuWCn WtCWM6PmWxY) (Hämtad 2014-04-29).

Göteborgs stad. 2014b.

[http://goteborg.se/wps/portal/invanare!/ut/p/b1/04\\_SjzQ0NTM1tgBi\\_Qj9qLzEssz0xJLM\\_LzEH BA\\_yiw-wNAr0MLJ0NHA393SzcAxDvAzc\\_bx93U1RSoIBKowAAHcDQgpN\\_Piz83VT83KscCAD8f Ksk!/dl4/d5/L2dBISevZ0FBIS9nQSEh/](http://goteborg.se/wps/portal/invanare!/ut/p/b1/04_SjzQ0NTM1tgBi_Qj9qLzEssz0xJLM_LzEH BA_yiw-wNAr0MLJ0NHA393SzcAxDvAzc_bx93U1RSoIBKowAAHcDQgpN_Piz83VT83KscCAD8f Ksk!/dl4/d5/L2dBISevZ0FBIS9nQSEh/) (Hämtad 2014-04-08).

Göteborgs stad. 2013c. *Miljöförvaltningen. Göteborgs stad*.

[http://goteborg.se/wps/portal/enheter/fackforvaltning/miljoforvaltningen!/ut/p/b1/04\\_SjzQzMTY 3tTQ3MdaP0I\\_KSyZL TE8syczPS8wB8aPM4o1MvQOdjLyMDfzdA10MjELcHMMCQnycTH0 NgQoigQoMcABHA0L6\\_Tzyc1P1c6NyLADzxdQ/dl4/d5/L2dBISevZ0FBIS9nQSEh/](http://goteborg.se/wps/portal/enheter/fackforvaltning/miljoforvaltningen!/ut/p/b1/04_SjzQzMTY 3tTQ3MdaP0I_KSyZL TE8syczPS8wB8aPM4o1MvQOdjLyMDfzdA10MjELcHMMCQnycTH0 NgQoigQoMcABHA0L6_Tzyc1P1c6NyLADzxdQ/dl4/d5/L2dBISevZ0FBIS9nQSEh/) (Hämtad 2014-04-29).

Göteborgs stad. 2013d. *Stadsbyggnadskontoret. Göteborgs stad*.

[http://goteborg.se/wps/portal/enheter/fackforvaltning/stadsbyggnadskontoret!/ut/p/b1/04\\_SjzQz MTY3tTQ3MdaP0I\\_KSyZL TE8syczPS8wB8aPM4o1MvQOdjLyMDfzdA10MjELcHMMCQnyc TEONGAoigQoMcABHA0L6\\_Tzyc1P1c6NyLABJmz0R/dl4/d5/L2dBISevZ0FBIS9nQSEh/](http://goteborg.se/wps/portal/enheter/fackforvaltning/stadsbyggnadskontoret!/ut/p/b1/04_SjzQz MTY3tTQ3MdaP0I_KSyZL TE8syczPS8wB8aPM4o1MvQOdjLyMDfzdA10MjELcHMMCQnyc TEONGAoigQoMcABHA0L6_Tzyc1P1c6NyLABJmz0R/dl4/d5/L2dBISevZ0FBIS9nQSEh/) (Hämtad 2014-04-29).

Göteborgs stad. 2014e. *Trafikkontoret. Göteborgs stad*.

[http://goteborg.se/wps/portal/enheter/fackforvaltning/trafikkontoret!/ut/p/b1/hZFJsqJAAETP4gE IihmXxSCClooUYLEx4IuMMqoFnP7Tq151dO4y8m0yk41YIouCIm0VUWBvbNTE3yKL30X bxPUfH8l3Xjq4Gu8l4LxzDcDjHQwu-KhJvsCG7M0hnGa2KDPH9UmXcPSKKlXpvPX1MTObMCfORchBf0YL97C5VAo\\_R5Rz1Mz RlfFmX-3LNDVGHrt26SE7kXwi7Y9JGwIiSTnkjPrS7V0C0eeDngtGXpdqMxcd0EHngrkQL5LoCmf\\_zj UJGizLVZapUNXFt5jCT5qAWtlOioywC5dMipMJoJBPH9a9m5rDwxG-A3eHthX0ym4tS9ay4B-C4H9bkBVQ\\_gLWHnOAF-zt0XJswF8lFrM3IN69cu7spVqu5eLyyICzlxCKjibw\\_Ip\\_D5qNSpfi0kG4qqZTaS\\_j4gqcuuWCn WtCWM6PmWxY](http://goteborg.se/wps/portal/enheter/fackforvaltning/trafikkontoret!/ut/p/b1/hZFJsqJAAETP4gE IihmXxSCClooUYLEx4IuMMqoFnP7Tq151dO4y8m0yk41YIouCIm0VUWBvbNTE3yKL30X bxPUfH8l3Xjq4Gu8l4LxzDcDjHQwu-KhJvsCG7M0hnGa2KDPH9UmXcPSKKlXpvPX1MTObMCfORchBf0YL97C5VAo_R5Rz1Mz RlfFmX-3LNDVGHrt26SE7kXwi7Y9JGwIiSTnkjPrS7V0C0eeDngtGXpdqMxcd0EHngrkQL5LoCmf_zj UJGizLVZapUNXFt5jCT5qAWtlOioywC5dMipMJoJBPH9a9m5rDwxG-A3eHthX0ym4tS9ay4B-C4H9bkBVQ_gLWHnOAF-zt0XJswF8lFrM3IN69cu7spVqu5eLyyICzlxCKjibw_Ip_D5qNSpfi0kG4qqZTaS_j4gqcuuWCn WtCWM6PmWxY) (Hämtad 2014-04-29).

Hesse, M. 2003. Land for logistics: Locational dynamics, real estate markets and political

regulations of regional distribution complexes. *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 95:162–173.

Hesse, M. 2008. *The city as a terminal. The urban context of logistics and freight transport*. Farnham: Ashgate Publishing Lt.

Härryda kommun. 2014. <http://www.harryda.se> (Hämtad 2014-04-08).

Kommunstyrelsen. 2012. *Översiktsplan för Härryda kommun*. Kommunfullmäktige Härryda.

Investopedia. 2014. <http://www.investopedia.com/terms/p/path-dependency.asp> (Hämtad 2014-04-03).

Larsen, A. K. 2009. *Metod helt enkelt : en introduktion till samhällsvetenskaplig metod*. Malmö: Gleerup.

Lindholm, M. 2010. A sustainable perspective on urban freight transport: Factors and incentives affecting local authorities in the planning procedure. *Procedia Social and Behavioral Sciences*, 2:6205-6216.

Lindholm, M. 2012. *Enabling sustainable development of urban freight from a local authority perspective*. 3470. Göteborg. Chalmers Reproservice.

Lindholm, M. och Blinge, M. 2014. Assessing knowledge and awareness of the sustainable urban freight transport among Swedish local authority policy planners. *Transport Policy*, 32:124–131.

Lindqvist G. 2009. *Disentangling clusters: agglomeration and proximity effects*. Stockholm: Economic Research Institute, Stockholm School of Economics (EFI).

Liu, X. och Savy M. 2012. Logistics and the City: The Key Issue of Freight Villages, i Mackett R. L., May, A. D., Kii, M. och Pan, H. (Eds.) *Sustainable Transport for Chinese Cities (Transport and Sustainability, Volume 3)*, Bingley. Emerald, pp.297–318.

Länsstyrelsen Gävleborg. 2014. <http://www.lansstyrelsen.se/gavleborg/Sv/samhallsplanering-och-kulturmiljo/planfragor/Pages/fysisk-planering.aspx> (Hämtad 2014-04-16).

Marshall, A., 1890. *Principles of Economics*. New York. Macmillan.

Nationalencyklopedin. 2014a. <http://www.ne.se/planmonopol> (Hämtad 2014-04-29).

Nationalencyklopedin. 2014b. <http://www.ne.se/samhallsplanering> (Hämtad 2014-05-26).

North, D. C.1990. *Institutions, institutional change and economic performance*. Cambridge: Cambridge University Press.

Nyström, J. och Tonell, L. 2012. *Planeringens grunder: en översikt*. 3. Lund: Studentlitteratur.

OECD. 1996. *Integrated advanced logistics for freight transport*. Paris: Organisation for Economic Co-operation and Development.

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

Ramjerdi, F. och Fearnley, N. 2014. Risk and irreversibility of transport interventions. *Transportation Research Part A*, 60:31–39

Rivera, L., Sheffi, Y. och Welsch R. 2014. Logistics agglomeration in the US. *Transportation Research Part A*, 59:122–238.

SFS 2010:900. *Plan- och bygglag*. Stockholm: Socialstyrelsen.

SFS 1998:808. *Miljöbalk*. Stockholm: Socialstyrelsen.

SKL (Sveriges Kommuner och Landsting) och Trafikverket. 2011. *Handbok för godstransporter i den goda staden*. SKL Kommentus Media: Stockholm.

SOU 2007. *Strategiska godsnoder i det svenska transportsystemet – ett framtidsperspektiv: Betänkande av Hamnstrategiutredningen*. Statlig offentlig utredning 2007:59. Stockholm: Fritze.

Stadsbyggnadskontoret. 2009. *Översiktsplan för Göteborg*. Kommunfullmäktige Göteborg.

Stantchev, D. och Whitening, T. 2006. *Urban freight transport and logistics - An overview of the European research and policy*. Bryssel: European comission.

Svenning, C. 2003. *Metodboken*. Eslöv: Lorentz Förlag.

Trafikkontoret. 2013. *Göteborg 2035 trafikstrategi för en nära storstad*. Kommunstyrelsen, Göteborgs Stad.

Trafikverket. 2014. *Samhällsplanering*. Trafikverket.

<http://www.trafikverket.se/foretag/planera-och-utreda/Samhallsplanering/> (Hämtad 2014-04-29).

Transek 2004. *Stockholmsregionens terminalstruktur*. Undersökning utförd av Transek AB på uppdrag av Regionplane- och Trafikkontoret. Nr. 6.

Wagner, T. 2010. Regional traffic impacts of logistics-related land use. *Transport Policy*, 17:224–229.

Wahl, C. 2013. Swedish municipalities and public participation in the traffic planning process – Where do we stand? *Transportation Research Part A*, 50:105–112.

Wedel, J. och WSP. 2013. *Trafikstrategi för Göteborg underlagsrapport godstransporter – målbild 2035*. Göteborg. Trafikkontoret

## **Bilaga 1**

### **Intervjufrågor**

Namn:

Myndighet:

Position:

Arbetsuppgifter:

### **Lokalisering**

- Varför är logistikterminaler i Göteborg/Härryda lokaliserade där de är idag?
- Ser ni en trend att terminaler flyttar?
- Sverige har under de senaste årtiondena drabbats av stark urbanisering då många människor lämnat landsbygden för att flytta in till städerna. Hur tacklar ni det?
- Hur tycker din myndighet att nuvarande lokalisering fungerar?
- Säg att en ny logistikaktör vill etablera sig i Göteborg/ Härryda. Hur går planerings- och beslutsprocessen till, d.v.s. vad har ni för roll i beslutet och vilka aktörer är ni tvungna att ta hänsyn till i ert beslutsfattande?
- Vilka aktörer/ myndigheter samarbetar ni med?
  - Önskar ni att samarbetet såg annorlunda ut och isåfall hur eller med vilka?
- Utifrån din myndighets perspektiv, vart skulle en terminal vara lokaliserad i framtiden om ni fick välja helt fritt?
  - Varför?
  - Vilka problem ser ni med att lokalisera er där?

### **Logistikkunskap**

- Vad baserar ni era beslut kring lokalisering på?
- Utgår ni från modeller/teorier/undersökningar/statistik när ni bestämmer plats för ny terminal?
- Hur har arbetet kring beslutsfattandet/planering förändrats under de senaste årtiondena?
- Finns det någon logistiker eller någon med logistikkunskap anställd?
- Hur tycker du att kunskapsläget inom logistik är inom din myndighet?
- Tycker du att din myndighet behöver bättre kunskap inom logistik?

### **Samarbete mellan kommuner**

- Hur fungerar samarbetet över kommungränserna? (T.ex. Göteborg/Härryda?)
- Finns konkurrens mellan kommunerna/regionerna?
- Tror ni att ett samarbete över kommungränserna skulle vara fördelaktigt?

## Bilaga 2

### Intervjumatrix Göteborg

	Trafikkontoret	Fastighetskontoret	Miljöförvaltningen	Stadsbyggnadskontoret
<b>Varför är terminaler lokaliserade där de är?</b>	Vet ej, men vore intressant att veta varför.	Hamnen bidragande faktor, ett slags godsnav. Andra terminaler ligger nära stora leder.	Två anledningar: ibland läggs de nära företag, ibland nära knutpunkter, t.ex. Bäckebo.	För att vi tagit fram strategiska lägen som har förutsättningarna för logistik, såsom viktiga leder och tillgänglig mark.
<b>Ser ni trend att de flyttas? (T.ex. ut från städerna)</b>	Ingen trend, vi har inte hunnit stoppa utvecklingen att företag lägger sig där de gör.	Nej, inte specifikt.	Ingen trend, men terminalerna trängs ut ur stadskärnan.	Vet ej, men jag märker att Bäckebo inte är optimalt och att aktörer därför flyttar.
<b>Påverkas ni av urbaniseringen?</b>	Ja, terminaler tvingas flytta ut ur staden och bör ligga i industriområden, inte där vi bygger blandstad.	Ja, aktiviteter som logistik trycks utåt på Hisingen i förmån för bostäder.	Ja, det uppstår miljöproblem när bostäder kryper närmre terminaler och industrier.	Ja, det finns strategier för hur centrum ska utvecklas och då blir det brist på mark för logistik i centrum.
<b>Hur tycker din myndighet att nuvarande lokalisering fungerar?</b>	Har indikationer på att de inte är rätt lokaliserade. Man kanske borde halvera mängden terminaler i Bäckebo.	Inte helt optimalt. Viktigt att vi inte läser flödena med för många terminaler på samma ställe. Kanske för många i Bäckebo.	Vi får knappt några klagomål, så ur det perspektivet ligger de rätt.	Det fungerar i dagsläget bra men vi är medvetna om att vi behöver omvärldsbevaka och samla mer kunskap inom fältet.
<b>Vilka aktörer/myndigheter samarbetar ni med? (I fråga om logistikterminaler)</b>	Stadsbyggnadskontoret och fastighetskontoret, mer sedan årsskiftet men inte i frågan om terminaler tyvärr.	Nära samarbete med Trafikkontoret och Stadsbyggnadskontoret, framförallt i detaljplaneprocessen. Miljöförvaltningen är referensgrupp, Stadsdelarna också.	Främst Stadsbyggnadskontoret och Stadsmiljö men Länsstyrelsen kan bli inblandad som rådgivande enhet. Transportstyrelsen är med ibland.	Fastighetskontoret, Trafikkontoret, Park- och naturförvaltningen, Stadsdelsförvaltningarna, BRG*

	Trafikkontoret	Fastighetskontoret	Miljöförvaltningen	Stadsbyggnadskontoret
<b>Önskar ni att samarbetet såg annorlunda ut?</b>	Ja, vi får inte låta saker bara ske, vi måste bli inblandade tidigare då vi sitter på logistikkunskapen. Alla myndigheter ska göra det de är bra på.	Gärna bättre samarbete med näringslivet & Trafikverket men inom kommunen funkar det bra. Mer konstruktivt samarbete är dock alltid bra.	Det är ett byråkratiskt och trögt system, önskar det gick smidigare. Jag försöker införa mer samverkan på min enhet men mer samarbete behövs.	Det ser bra ut, men är en stor process. Det är viktigt att jobba i tidiga skeden och ha en strategi för stadens utbyggnad.
<b>Utgår ni från modeller/teorier när ni bestämmer plats för ny terminal?</b>	Vi har lutat oss tillbaka på teorier hittills, men det ska stödjas av kvantitativ data, statistik & simuleringar. Annars är risken att felaktiga beslut tas. Beslut baseras även på erfarenhet och djupintervjuer i branschen.	Nej, egentligen inte. Vi utgår från ÖP**, "Planera för Verksamheter"*** och "Branschöverskridande kompetensknippen"****, vilket är en metod för att se vilka branscher som växer".	Nej, vi jobbar efter Miljöbalken som ger klara direktiv på vad som är okej och inte.	Vi jobbar efter politiska mål. Vi vet hur trafikläget ser ut idag, samt har branschrepresentanter från BRG*. ÖP** är en ram vi utgår ifrån, och vi tar hänsyn till Miljöbalken och andra lagar.
<b>Förändring i beslutsfattandet under senaste åren?</b>	Det ser likadant ut, nu står vi inför ett vägskal.	Jobbat lika ganska länge. BRG's* involvering och "Planera för Verksamheter" är nya	Besluten i sig har inte ändrats, samma krav, men vi försöker göra oss mer förstådda. Beslutsprocessen har blivit snabbare, behöver bli ännu snabbare.	Vi har jobbat med ÖP** som grund länge. Om det skulle vara så att många förfrågningar hamnar utanför ÖP** måste förändring ske.
<b>Finns det någon logistiker eller någon med logistikkunskap anställd?</b>	Ja, vi har två logistikere anställda. Jag är den enda kommunalt anställda logistikern	Nej, ingen med direkt kunskap heller.	Nej.	Ingen anställd logistiker men erfarenhetsbaserad kunskap finns.
<b>Hur är kunskapsläget inom logistik på din myndighet?</b>	Extremt lågt inom hela kommunen. Finns ingen logistisk erfarenhet heller.	Lågt	Vi har lite kunskap men skulle behöva tydligare kunskap.	Låg kunskapsnivå.
<b>Behöver din myndighet bättre kunskap inom logistik?</b>	JA!	Nej, logistiken ska komma in när vi jobbar med Trafikkontoret i tidiga skeden av processen. Vi tar också in konsulter om det behövs.	Ja, vi vill titta på transporter på väg men här finns ingen lagstiftning, gör det svårt för oss att ställa krav på företagen. Vi känner inte att vi har lagen i ryggen för att ha en logistiker.	Generellt vet jag inte om vi behöver logistikkunskap. Alla behöver kanske inte kunna det, men någon anställd hos oss borde ha det.

	Trafikkontoret	Fastighetskontoret	Miljöförvaltningen	Stadsbyggnadskontoret
<b>Finns samarbete/konkurrens mellan kommuner/regioner?</b>	Inga projekt mellan kommunerna men kunskapsutbyte sker. Alla kör sitt race och man samarbetar inte riktigt så. Det finns konkurrens mellan regioner, men inte mellan kommuner. Vi samarbetar med kranskommunerna.	Finns idé om att starta samarbete i regionen kring bland annat logistik, men i dagsläget inget samarbete.  Konkurrens finns alltid om näringslivsverksamhet i form av arbetstillfällen och skatteintäkter.	Nej i miljötillsynsdelen finns varken samarbete eller konkurrens. Vi kan bli glada om företag flyttar ut ur kommunen, då problem försvinner för oss.	BRG* tillhandahåller en markdatabas för att man ska kunna hitta bäst plats utifrån näringslivets sida. De är ett försök till samarbete, men kan såklart utvecklas. Vi vill satsa på kunskapsintensiva företag så konkurrerar ej om logistikföretag. Finns viss konkurrens mellan regioner, men inte kommuner.
<b>Lönsamt med samarbete?</b>	Ja, vi borde titta mer på hela regionen, står i Trafikstrategin.	Jag tror det hade varit bra med ett regionalt tänk, och att tänka i funktionella regioner.	Beror på, det är alltid bra att samverka men resultatet blir inte alltid bättre.	För regionens skull finns det ett värde i att samarbeta över kommungränserna.
<b>Vart vill du lokalisera en terminal?</b>	Kan inte svara utan förundersökning. Beror på storlek/flöde/typ av gods/vilken infrastruktur som behövs etc.	Jag skulle önska att Mölndal, Härryda och Partille tittar över deras förutsättningar. GBG har många intressen och i regionen har vi en överenskommelse om att kärnan ska växa, då kan terminaler flytta till kranskommunerna.	Önskar att man tänker till hur terminalen ska användas. Viktigt att samverka mellan transportsätten.	De områden vi tagit fram i ÖP** är de som passar bäst, dumt att gå utanför ramarna. Jag kan inte logistikflödet så bra att jag kan säga den optimala punkten.

\*BRG = Business Region Göteborg

\*\*ÖP = Översiktsplan

\*\*\*Planera för verksamheter är en rapport som fungerar som vägledning och stöd vid planering och etablering av verksamheter (goteborg.se)

\*\*\*\* Branschöverskådande kompetensknippen är en rapport som tagits fram av forskare vid Lunds Universitet och den studerar bland annat hur branscher är relaterade till varandra.



## Bilaga 3

### Intervjumatrix Härryda

	Näringslivschef	Stadsarkitekt	Miljöskyddsinspektör	Samhällsbyggnadschef
<b>Varför är terminaler lokaliserade där de är?</b>	Mark fanns, E40 och flygplats.	Mark fanns, E40, flygplats, markbrist i GBG.	Nära kommunikationer och kunder. Inga problem med trafikstockningar.	Mark och förutsättningar fanns där.
<b>Ser ni trend att de flyttas? (T.ex. ut från städerna)</b>	Ja.	Ja.	Ja, kanske inte skulle definiera det som trend men ser att de flyttar.	Ja, delvis.
<b>Påverkas ni av urbaniseringen?</b>	Ja, logistikterminaler läggs där färre människor bor.	Inte i Härryda, men märker att verksamheter lämnar GBG.	Inte i Härryda.	Svårt att säga, logistikaktörer är inte beroende av staden, utan av goda förbindelser.
<b>Hur tycker din myndighet att nuvarande lokalisering fungerar?</b>	Bra, väl genomtänkt. 10-årsplanerna följs noga.	Bra, goda förbindelser, dock ingen järnväg.	Mindre bra. Ingen möjlighet till järnvägsanslutning i framtiden.	Bra, t.ex. Postnord; ligger rätt vid E40, tillgång till E20.
<b>Vilka aktörer/myndigheter samarbetar ni med?</b>	Samhällsbyggnad (samma våning), Miljö och Hälsa	Samhällsbyggnadskontoret, miljökontoret, Länsstyrelsen, BRG*.	Tillsyn/samarbete med alla som berör miljö. (Vilket är i princip alla.)	Trafikverket, Lantmäteriet, Länsstyrelsen, Miljönämnden.
<b>Önskar ni att samarbetet såg annorlunda ut?</b>	Nej, det fungerar mycket bra.	Nej, det fungerar bra.	Både och. Bra att vi kommer in när konkret plan finns, men vi har mycket bra synpunkter som kanske skulle behövas tidigare.	Nej, det är en väl fungerande process.
<b>Utgår ni från modeller/teorier när ni bestämmer plats för ny terminal?</b>	Nej, vi utgår från ÖP** där tillgänglig mark finns listad.	Nej, men stora anläggningar bör ligga nära E40.	Nej, inte företagsekonomiska kalkyler. Vi tittar på omgivning och miljö.	Nej, men tar hänsyn till om det är en småindustri eller större anläggning som ska etableras.
<b>Förändring i beslutsfattandet under senaste åren?</b>	Jobbat så här i säkert 10 år.	Stor förändring då Härryda blivit mer intressant.	Ungefär samma sätt, men vi lär oss mer och mer för varje år, nya frågor kommer upp.	Ganska likt, men mer utredningar nuförtiden.
<b>Finns det någon logistiker eller någon med logistikkunskap anställd?</b>	Nej.	Nej, bara erfarenhetsbaserad kunskap.	Nej.	Nej, varken logistiker eller någon med kunskap.

	Näringslivschef	Stadsarkitekt	Miljöskyddsinspektör	Samhällsbyggnadschef
<b>Hur är kunskapsläget inom logistik inom din myndighet?</b>	Vi kan trafiksituationen, närhet till hamn och flygplats.	Det finns kunskap om att ta fram mark, enda som behövs.	Liten.	Vi behöver inte den kunskapen.
<b>Behöver din myndighet bättre kunskap inom logistik?</b>	Nej, vi hyr in kunskapen som behövs.	Nej, ingen efterfrågan, hyr in kunskapen vi inte har.	Nej, det är företagen som behöver den kunskapen.	Nej, kompetensen köps in när den behövs.
<b>Finns samarbete/konkurrens mellan kommuner/regioner?</b>	Ja, samarbete genom BRG*, Samhällsbyggnadsprocesser och Handelsgrupp. Vi priset förhandlar inte, företagen får välja.	Inget samarbete, bara genom BRG*, ingen direkt konkurrens, vår mark säljer sig självt.	Varken samarbete eller konkurrens i miljöfrågor.	Ja, samarbete, men inte specifikt inom logistik. BRG* jobbar aktivt med samarbete, men inga direkta diskussioner med andra kommuner. Vi konkurrerar aldrig med pris.
<b>Lönsamt med samarbete?</b>	Positivt att samarbeta inom regionen.	Bra med samarbete på regional nivå.	Nja, bara för att få tips på rättsfall/formuleringar. I regionalt perspektiv är det bra med samarbete!	Nej, viktigt att etableringar hamnar inom regionen.
<b>Vart vill du lokalisera en terminal?</b>	Där det passar utifrån ÖP**. Dock krävs mycket arbete med marken.	Kring flygplatsen, planläggning på gång. Bra infrastruktur, dock ingen järnväg.	Där anslutning till järnväg kan ske. Behöver inte ligga vid flygplatsen.	Vid flygplatsen, där vi satt av mark. Billig mark. Flera står på kö (Schenker redan etablerat).

\*BRG = Business Region Göteborg

\*\*ÖP = Översiktsplan

## Bilaga 4

### Intervjumatrix Trafikverket

	<b>Knape (R1)</b>	<b>Gustafsson (R2)</b>
<b>Varför är terminaler lokaliserade där de är?</b>	Företaget tycker det är bra ställe, kommun erbjuder mark.	Kommunen får förfrågningar från företag som vill etablera sig. Viktigt att kunden finns innan terminalen byggs! (Ex. Hässleholm)
<b>Ser ni trend att de flyttas? (T.ex. ut från städerna pga urbanisering)</b>	Nej. Hamnen knyter till sig terminaler.	Trenden har inte startat, terminaler drar sig in i städerna, ligger centralt. Varför undrar jag?
<b>Hur tycker din myndighet att nuvarande lokalisering fungerar?</b>	Bekymrande, ingen tar ansvar. Marknaden borde sköta det, samhällsbyggnadskontoret ansvariga. Tänk på frågan tidigare, nu är det en akut situation. Inte jättestora problem med Bäckebo, men GBG behöver mer differentierat utbud.	Svårt att säga, beror på vilken terminal man pratar om.
<b>Vilka aktörer/myndigheter samarbetar ni med?</b>	Trafikverket samarbetar med kommunen.	Kommunen, inte aktörerna.
<b>Önskar ni att samarbetet såg annorlunda ut?</b>	Fortsätta utveckla befintligt samarbete, samarbeta tätare. Vi måste bli inblandade tidigare.	Önskar att vi hade mer samarbete i tidigare skeden.
<b>Utgår ni från modeller/teorier när ni bestämmer plats för ny terminal?</b>	Aktören får presentera varför de vill ligga just där, ibland bestämmer kommunen.	Följer detaljplaner och lagar. Vi har personer som är ansvariga för en viss kommun.
<b>Förändring i beslutsfattandet under senaste åren?</b>	Samverkan kommunen/trafikverket mycket mer utvecklat idag än för 10 år sedan.	Trafikverket var mer övergripande innan.
<b>Finns det någon logistiker eller någon med logistik-kunskap anställd?</b>	Ja, både logistiker och folk med erfarenhet från branschen.	Ingen med titeln logistiker, men folk med logistikutbildning och kunskap.
<b>Hur är kunskapsläget inom logistik är inom din myndighet?</b>	Översiktligt bra, gods är dock svårt att prognostisera.	God kunskap, men behövs fler med kunskap.
<b>Behöver din myndighet bättre kunskap inom logistik?</b>	Ja, om godsflödet.	Kommunerna behöver definitivt mer kunskap. Vi har en del kunskap men fler borde ha den.

	<b>Knape (R1)</b>	<b>Gustafsson (R2)</b>
<b>Finns samarbete/konkurrens mellan kommuner/regioner?</b>	Ja, samarbete i form av att samhällsplanerare i GBG har dialog med Härryda. Viss konkurrens om arbetstillfällen. Göteborgsregionens kommunalförbund, 13 kommuner som samarbetar i bl.a. trafikfrågor.	Konkurrens mellan kommuner finns, samarbete förekommer ibland.
<b>Lönsamt med samarbete?</b>	Säkert, men de samarbetar så gott de kan. Bra att samverka för att lösa gemensamma frågor.	I många fall hade samarbete mellan kommunerna varit bättre.
<b>Vart vill du lokalisera en terminal?</b>	Viktigt att göra en godsflödesanalys för att se vad som färdas på vägarna, görs inte i nuläget. Noga att titta på kapacitet och var behoven finns.	Viktigt att de ligger på rätt ställe ur kapacitetssynpunkt.