



JÖNKÖPING UNIVERSITY

*School of Engineering*

# **RAPPORT FRÅN NÄRINGSLIVSFÖRLAGD KURS PÅ SÖDRA MUNKSJÖN UTVECKLINGS AB**

## **EN STUDIE OM GODSFLÖDET TILL OCH FRÅN OMRÅDET LOGPOINT SOUTH SWEDEN**

Detta arbete är utfört av två studenter på Tekniska Högskolan i Jönköping inom Industriell organisation och ekonomi med inriktning mot logistik och ledning. Författarna svarar själva för framförda åsikter, slutsatser och resultat.

Handledare: Caisa Björndal, affärsutvecklare, SMUAB  
Sven Rydell, näringslivschef, Jönköpings Kommun

Författare: Veronica Gabriella Björklund  
Martin Myrberg

Kontaktperson på JTH: Peter Hugosson

Utskriftsdatum: 2017-05-23

## **Förord**

Denna studien har gjorts i samband med Näringslivsförlagd kurs som Tekniska Högskolan infört vid Jönköping University och som ska ge studenterna en tydlig koppling mellan teori och praktik redan under utbildningens gång.

Vi vill börja med att rikta ett stort tack till Caisa Björndal, affärsutvecklare på Södra Munksjön Utvecklings AB och Sven Rydell, näringslivschef på Näringslivsavdelningen i Jönköping Kommun, som gjort det möjligt för oss att utföra detta uppdrag och givit oss de resurser, den tid och hjälp som krävts för att genomföra arbetet. Även ett tack till Peter Hugoson, ansvarig handledare från Tekniska Högskolan i Jönköping som funnits tillgänglig som stöd under hela kursens gång.

Vi vill även passa på att tacka alla som deltagit i vår studie och hjälpt oss få fram den empiriska data som ligger till grund för hela vårt arbete, utan er hade detta inte varit möjligt.

Tack till våra intervjudeltagare; Jönköpings Energi, IKEA, Bubs, GB Grossisten, Cabinet Service, MOBIS, QPT, The Luxury Kids Group, PetCare, Pappersgrossisten, El-Giganten, Rosenlunds Åkeri, Bring Linehaul, och Electrolux Distriparts.

Även tack till de som besvarat våra enkäter.

Sist men inte minst vill vi även rikta ett tack till Michael Grennard, som med sina många års erfarenhet i branschen bidragit med kunskap och vägledning.

*Vi önskar dig en trevlig läsning!*

*Veronica Gabriella Björklund & Martin Myrberg*

*2017-05-23*

## **Sammanfattning**

Denna rapport syftar till att skapa en generell överblick på godsflödet till och från området LogPoint South Sweden. Rapporten är skriven för att ligga till grund för att förtydliga LogPoint:s roll som logistiknav men även som ett underlag till SMUAB (Södra Munksjön Utvecklings AB) i sin fortgående utveckling och marknadsföring av området, samt även för att underlätta för liknande framtida forskning.

Rapporten beskriver bl.a. att det finns fler möjligheter att flytta över mer av det totala godset på järnväg men att vissa hinder fortfarande kvarstår och måste studeras vidare. Det behövs nya innovativa lösningar för att få järnvägen mer flexibel och tillgänglig framförallt för mindre aktörer på området och säkerställa fler tillförlitliga leveranser. Rapporten tar även upp hur mycket gods som är i omlopp till och från området LogPoint, både i antal enheter per år och i antal kubikmeter per år, baserat på de 26 företag som medverkat i studien. Vidare analyseras företagens framtidstro och förslag ges på hur man bör tackla den utveckling av flödet som komma skall.

# Innehållsförteckning

|                                                      |           |
|------------------------------------------------------|-----------|
| <b>Inledning .....</b>                               | <b>4</b>  |
| 1.1 Bakgrund & Problembeskrivning.....               | 4         |
| 1.2 Syfte & Frågeställningar .....                   | 4         |
| 1.3 Avgränsningar .....                              | 5         |
| <b>2 Metod och genomförande .....</b>                | <b>6</b>  |
| 2.1 Koppling mellan frågeställningar och metod ..... | 6         |
| 2.2 Datainsamling.....                               | 7         |
| 2.2.1 Intervjuer .....                               | 7         |
| 2.2.2 Enkäter .....                                  | 8         |
| <b>3 Resultat.....</b>                               | <b>9</b>  |
| <b>4 Diskussion och Slutsatser.....</b>              | <b>18</b> |
| 4.1 Diskussion om resultat .....                     | 18        |
| 4.2 Slutsatser och rekommendationer .....            | 23        |
| 4.3 Vidare forskning.....                            | 24        |
| <b>5 Referenser .....</b>                            | <b>25</b> |
| <b>6 Bilagor .....</b>                               | <b>26</b> |

## Tabell- och Figurförteckning

|                                                           |    |
|-----------------------------------------------------------|----|
| Figur 1 - Koppling mellan frågeställningar och metod..... | 6  |
| Figur 2 - Kategorier.....                                 | 7  |
| Figur 3 - Destinationer .....                             | 13 |
| Figur 4 - Transportsätt.....                              | 19 |
| Tabell 1 - Intervjuade företag.....                       | 8  |
| Tabell 2 - Volymer .....                                  | 12 |

# Inledning

*Kapitlet ger en bakgrund till studien och det problemområde som studien byggts upp kring. Vidare presenteras studiens syfte och dess frågeställningar. Därtill beskrivs studiens omfång och avgränsningar. Kapitlet avslutas med rapportens disposition.*

## 1.1 Bakgrund & Problembeskrivning

LogPoint South Sweden är idag ett ca 480 hektar stort område och består av bland annat delområdena Torsvik, Momarken och Stigamo. Området ligger 11 kilometer rakt söder om Jönköping city direkt intill E4 och med närhet till riksväg 40, vilket gör det lätt att ta sig till landets storstäder samt övriga Sverige och Norden. På området huserar i dagsläget 114 företag av alla möjliga slag, allt från restauranger till distributionscentraler och lager. Det är ett expansivt område som stadigt växer både genom befintlig verksamhet och nyetableringar.

Trots LogPoint:s goda rykte som logistikområde och alla dess förutsättningar för fortsatt tillväxt, har ännu ingen velat ta utvecklingspotentialen av området ett steg längre och försöka skapa en övergripande flödesbild på området i syfte att göra varumärket LogPoint ännu starkare. Vidare är det även nödvändigt att tillhandahålla relevant information för huruvida området har kapacitet att klara av denna snabba tillväxt på sikt och även ge en informativ vägledning för framtida marknadsföring och planering av området. Alla dessa problemkomplex är något som denna studie ska försöka klargöra för dig som läsare och samtidigt ge dig en överordnad uppfattning om ett av Sveriges största logistikområden.

## 1.2 Syfte & Frågeställningar

Syftet med denna undersökning är att skapa en generell överblick på godsflödet till och från området LogPoint South Sweden. Genom att samla in data från berörda företag och på så sätt skapa förutsättning för vidare analys av nuläget, vill vi i första hand hitta svar på frågor som rör godsets färdväg, vilka volymer som fraktas och val av transportsätt. Denna studie kommer sedan ligga till grund för det övergripande målet att kunna förtydliga LogPoint:s roll som logistiknav men även ge underlag för SMUAB i sin fortgående marknadsföring av området och underlätta för liknande framtida forskning.

De tre övergripande frågeställningarna blev därmed följande:

- Hur ser det övergripande in- och utflödet av godstransporter och material ut för LogPoint South Sweden?
- I vilken utsträckning använder företagen i området Järnväg, kombiterminalen och Axamo flygplats för sina godstransporter?
- Hur ser företagen på framtiden när det gäller den logistikverksamhet de har etablerad vid LogPoint South Sweden?

### **1.3 Avgränsningar**

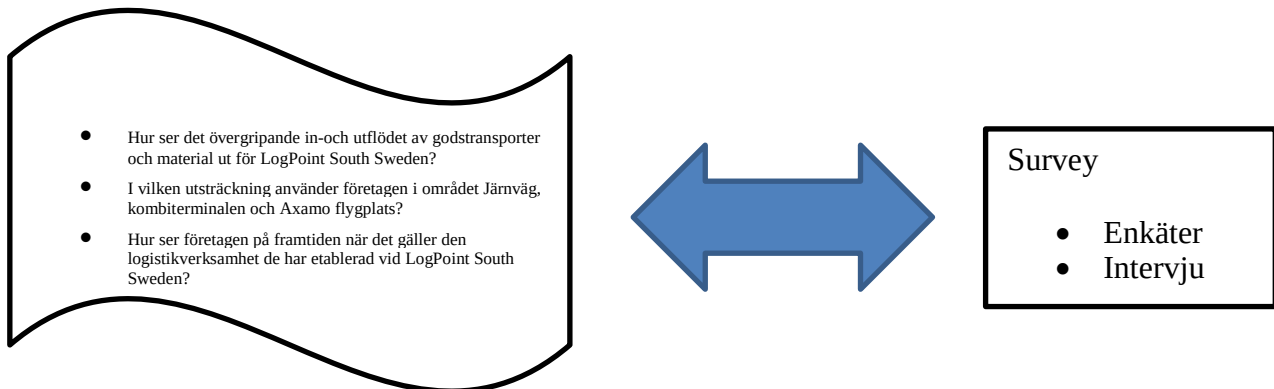
Denna studie begränsas av flertalet faktorer som påverkar undersökningens omfång, validitet och transparens. Först och främst är denna undersökning utförd under en begränsad tid, endast 7 veckor, och sett till de komplexa frågeställningar som denna studie försöker besvara har detta lett till att stora avgränsningar i studiens omfattning varit nödvändig för att kunna genomföra projektet inom den satta tidsramen. I vår begränsning av studiens omfattning, har det framför allt gjorts en reducering av andelen företag som ingår i studien. Som tidigare beskrivet, i bakgrund och problembeskrivning, finns 114 företag belägna på området LogPoint South Sweden. Alla dessa företag har dock inte logistik och förflyttning av gods som sitt huvudsakliga verksamhetsändamål, vilket innebär att dessa inte påverkar det övergripande flödet i någon nämnvärd utsträckning. För att då bespara oss både tid och arbete, har vi valt att avgränsa oss från dessa företag och främst rikta in oss på de stora logistikaktörerna på området men även ett antal mindre företag för att skapa en god variation i undersökningen.

Vidare har vi även gjort en avgränsning i sättet att mäta flödet på området. Eftersom alla företag mäter sitt eget flöde på olika sätt leder detta till en stor utmaning att försöka hitta den enhet som beskriver flödet på det mest gripbara och förståeliga sättet. Vissa företag mäter i antal pall de skickar, andra i antal ton, paket eller kollin. För att definiera flödet och skapa en enhetlig och tydlig bild, kom vi fram till att det bästa sättet att mäta godset var i antalet kubikmeter. Detta är ett rumsmått som beskriver mängden och storleken i andelen gods som förflyttas på ett rättvist sätt, samtidigt som det är ett universellt mått som alla kan relatera till och någonstans skapa sig en uppfattning om.

## 2 Metod och genomförande

*Kapitlet ger en översiktlig beskrivning av studiens arbetsprocess. Vidare beskrivs kopplingen mellan studiens metodik och dess frågeställningar. Därtill beskrivs studiens datainsamling och dataanalys. Kapitlet avslutas med en diskussion kring studiens trovärdighet.*

### 2.1 Koppling mellan frågeställningar och metod



Figur 1 - Koppling mellan frågeställningar och metod.

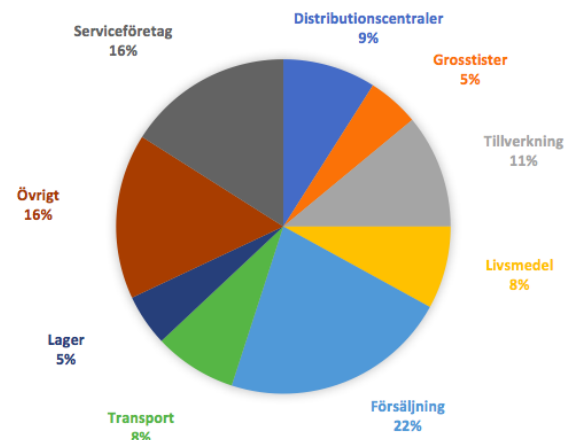
För att kunna besvara frågeställningarna undersöktes problemområdet med hjälp av två surveyundersökningar varav en kvalitativ och en kvantitativ undersökning. Eftersom vi sökte generaliserbara svar lämpar sig surveymetoden väl för att kunna göra en flödeskartläggning av området. I denna typ av undersökning söker man efter ett begränsat antal variabler, men försöker skapa sig en stor mängd information kring just dessa (Patel & Davidson, 2011). Metoden lämpar sig väl när det kommer till denna typ av datainsamling eftersom man bör fråga en stor grupp inom ett litet område, exempelvis som i detta fall flertalet aktörer på ett och samma geografiska område. På så sätt får man omfattande svar på ett begränsat antal frågeställningar (Williamson, 2002). Frågor som vad, när, var och varför kommer vara centrala för att kunna besvara samtliga föreställningar och därmed även syftet.

Med tanke på att det finns brister och knappt någon tidigare kunskap på detta område genomfördes en utforskande undersökning. Undersökningen var alltså explorativ där det främsta syftet är att inhämta så mycket kunskap som möjligt inom ett bestämt problemområde (Patel & Davidson, 2011). En explorativ undersökning är att föredra då det gäller att skapa sig en grundläggande kunskap över ett visst område.

## 2.2 Datainsamling

För denna undersökning samlades information in via enkäter och intervjuer. Innan all insamling påbörjades, genomfördes en bakgrundsresearch på alla de företag som finns etablerade på området i syfte att kunna skapa en kategorisering utifrån företagens verksamheter. Denna kategorisering gav oss en klar överblick över vilka företag som bäst skulle passa in i vår studie då vi främst försökt inrikta oss mot företag som har logistikverksamhet som sin huvudsyssla.

KATEGORISERING AV FÖRETAG PÅ LOGPOINT



Figur 2 – Kategorier

De enkäter som genomfördes var av det kvantitativa slaget, det vill säga att de hade en hög grad av standardisering och strukturnivå. Intervjuerna var däremot kvalitativa med en högre grad av öppna frågor och ett djupare samtal. Med tanke på att vi inte kunnat finna tidigare forskning på detta område har det inte gått att jämföra den data vi funnit med tidigare kända fakta i syfte att kunna dra lärdom och identifiera kunskapsluckor. Detta innebär att denna undersökning blir en så kallad grundforskning, vilket är ett systematiskt och metodiskt sökande efter ny kunskap.

Empirin i denna studie är, trots en stor andel standardiserade frågor, också tolkningsbar på grund av en del öppett ställda frågor under de intervjuade de samtalen. Detta innebär att utrymmet för missförstånd och felaktiga tolkningar är något man måste ta i beaktning med avseende på studien validitet. Det går alltså inte att statistiskt säkerställa denna studie i enlighet med statistisk teori då risken för feltolkade intervjufrågor alltid är närvarande men också p.g.a. att långt ifrån alla aktörer (totalt 57 av 114) på området var planerade på förhand att ingå i studien. Samtidigt finns det även ett bortfall i antalet respondenter bland de medtagna, vilket också påverkar validiteten. Nedan beskrivs intervju- och enkätundersökningarna mer djupgående, var för sig.

### 2.2.1 Intervjuer

I den kvalitativa delen av empirin, har vi använt oss av en viss typ av standardisering på själva frågorna men låtit respondenterna i frågan svara fritt och öppet i syfte att få en öppen dialog. Då vi inte alltid hade möjlighet att träffa respondenterna i verkligheten, fick vi i vissa fall även använda oss av intervjufrågorna via mail och telefon.



Vid kvalitativa intervjuer bör man vara medveten om två olika synvinklar som kan påverka studien. Den ena synvinkeln är hur öppna frågorna ska vara och hur mycket personen i fråga skall kunna svara fritt, och det andra är hur frågorna ska vara formulerade. Detta är en fråga om standardisering och struktur (Patel & Davidson, 2011).

De deltagarna vi valde att intervjua var utifrån stickprov ur vår kategorisering av alla 114 företag på området för att få så valida resultat som möjligt. Värt att nämna är att alla deltagare i studien har blivit meddelade om studiens syfte samt att alla intervju deltagare som blivit inspelade har blivit upplysta om att inspelningarna endast kommer användas vid transkribering samt att alla svar kommer användas konfidentiellt i studiesyfte.

Till intervjuerna formulerades frågeställningar vars syfte var att få fram väsentlig information kring problemområdet. Vi sökte svar på frågor som, till exempel, hur stora in- och utflöden i antal kubikmeter skickas- och tas emot av företagen? Hur de tror deras verksamhet kommer utveckla sig logistikmässigt de närmsta 5 åren? och i vilken utsträckning företagen använder områdets kombiterminal?

| Datum      | Företag                | Roll                    | Hur     | Metod              | Tid    |
|------------|------------------------|-------------------------|---------|--------------------|--------|
| 2017-04-11 | Electrolux Distriparts | Lagerchef               | Telefon | Semi-strukturerad  | 20 min |
| 2017-04-18 | IKEA                   | IWL specialist          | Fysisk  | Öppet strukturerad | 60 min |
| 2017-04-19 | GB grossisten          | Styrelseordförande      | Fysisk  | Öppet strukturerad | 45 min |
| 2017-04-19 | Pappersgrossisten      | Kundservicechef         | Fysisk  | Öppet strukturerad | 25 min |
| 2017-04-19 | El-Giganten            | Senior Logistic Manager | Mail    | Strukturerad       | -      |
| 2017-04-20 | MOBIS                  | Transport Controller    | Fysisk  | Öppet strukturerad | 50 min |
| 2017-04-20 | Jönköpings Energi      | Bränslechef             | Fysisk  | Öppet strukturerad | 60 min |
| 2017-04-20 | Danish Crown           | Platschef               | Fysisk  | Öppet strukturerad | 30 min |
| 2017-04-21 | PetCare                | Platschef               | Fysisk  | Öppet strukturerad | 36 min |
| 2017-04-21 | Bubs godis             | Order                   | Mail    | Strukturerad       | -      |
| 2017-04-25 | Bring Linehaul         | Operation Manager       | Fysisk  | Öppet strukturerad | 40 min |
| 2017-05-05 | Rosenlunds Åkeri       | Utbildningsansvarig     | Fysisk  | Öppet strukturerad | 45 min |
| 2017-05-05 | Luxury Kids Group      | Warehouse Manager       | Telefon | Semi-strukturerad  | 15 min |
| 2017-05-10 | QPT AB                 | VD                      | Telefon | Semi-strukturerad  | 15 min |

De intervjuer som utfördes har varit själva grunden i detta arbete och har bidragit till att ge en mer ingående information och djupare förståelse kring problemområdet.

Tabell 1 - Intervjuade företag

## 2.2.2 Enkäter

Den kvantitativa delen av empiri insamlingen bestod i vårt fall av två webbaserade enkäter. För att lyckas med dessa enkäter använde vi oss utav verktyget "SurveyMonkey" som är en världsledande leverantör av webbaserade enkäter (surveymonkey, 2017).

Frågorna i enkäterna var till största del baserade på fasta svarsalternativ eftersom det främsta syftet med dem var att få fram mätbar information. De frågor som inte gick att formulera med svarsalternativ, lämnades med öppna svarsfält. Med enkäter blir informationen även direkt och därmed relevant för vår forskning.

Vårt att ha i baktanke är att ett vanligt förekommande problem brukar vara att få de utvalda deltagarna att känna en tillförlitlighet till oss och vår studie även att få en hög svarsfrekvens på resultatet. Därför ansåg vi det viktigt att ge en tydlig och bemötande presentation av oss själva, vårt uppdrag och syftet med studien. Detta gjorde vi genom att först skicka ut ett personligt brev via ett mailutskick till var och en av de 43 deltagarna där vi berättar att vi inom den kommande veckan kommer skicka ut två enkäter som vi skulle uppskatta att dem tog sig tid att besvara. Därefter har vi skickat påminnelse för att få upp svarsfrekvensen men då detta inte hjälpte i så stor utsträckning som önskat, valde vi att ringa upp företagen i listan och be om antingen en telefonintervju eller svara på enkäterna via nytt mail.

Alla deltagare i studien har blivit meddelade om studiens syfte samt att svaren på frågorna kommer användas konfidentiellt.

Den stora svårigheten med enkäten blev dock att kunna slå fast generaliserbara svar. Antalet besvarade enkäter sett till antalet tillfrågade var betydligt sämre än väntat och därmed kan opponenter utan problem ställa sig negativt gentemot kommande slutsatser. Eftersom intervjuerna själva inte kan ge en undersökningen tillräcklig trovärdighet, fungerade enkäterna som ett komplement.

### **3 Resultat**

*Kapitlet ger en översiktlig beskrivning av resultatet från undersökningen. Vidare beskrivs empirin som samlats in för att ge svar på studiens frågeställningar.*

#### **TRANSPORTMEDEL**

Efter att ha genomfört vår undersökning kan vi konstatera att majoriteten av alla företagen på området transporterar sitt gods via väg. Detta sker oftast med olika typer av lastbilsekipage, som i huvudsak fraktar styckegods. Transporter till och från närområdet, dvs inom länet, sker oftast med singel-bil (lastbil utan släp), medan långväga transporter ofta består av större ekipage som lastbil+släpvagn eller trailer. Den huvudsakliga anledningen till att företagen väljer att transportera sitt gods på väg är på grund av den oöverträffliga flexibiliteten som transporter på väg erbjuder. Vidare har även flertalet av de tillfrågade hävdade att Järnväg och inte minst flyget är betydligt dyrare transportmedel att bruka. Dessa orsaker, tillsammans med målsättningen att försöka hålla nere ledtider och komma närmare sina kunder, skapar en avgörande faktor till att valet av väg blir ett naturligt beslut. De stora aktörerna på området som tex. IKEA, El-Giganten och Jönköpings Energi utnyttjar i dagsläget järnvägen betydligt bättre än medelstora och mindre företag på området. De har bland annat de ekonomiska förutsättningar som krävs och samtidigt tydliga visioner om att gå över mer på miljövänliga och hållbara transporter. Här lyser järnvägen med dess miljö- och lastmängdsfördelar starkt, samt att järnvägen även är ett pålitligt transportmedel på så vis att det är en lägre olycksrisk vid långväga transporter.

Främst har fokus varit på att ta reda på hur fördelningen i nyttjande mellan väg och järnväg ser ut. Som ett tillägg till detta har vi även tittat på i vilken grad företagen på området använder sig av flyg och i synnerhet då Axamo flygplats. Det visade sig här att 75 % av enkärdeltagarna svarade att dem inte använder sig för någon form av flygtransport. Resterande

25% svarade att de använder sig av flygtransporter men då endast från andra flygplatser runtom i landet. Enligt våra intervjudeltagare var det blott 14 % som var tydliga med att dem använder sig av flyg men då bara från Sturup eller Landvetter flygplats. Endast ett företag använder sig av Axamo flygplats vid utgående leveranser till Finland och Baltikum.

## **ENHETER**

Eftersom grunden till vår undersökning utgörs i att försöka kartlägga mängden gods som skickas till- och från området, var det självklart för oss att börja titta på hur många in- och utleveranser i form av antal "enheter" som företagen tar emot respektive skickar iväg från sina anläggningar. Detta för att sedan kunna jämföra med total transporterad volym och hitta en medelfyllnadsgrad i varje sändning.

I denna studie innefattar en "enhet" antingen en container, trailer eller lastbil. Genom att slå ihop dessa lastbärare (container, trailer, lastbil) till en gemensam nämnare (antal enheter), kunde vi även avgränsa oss och underlätta datainsamlingsarbetet.

När det gäller containrarna i frågan, räknar vi på 40 fots containrar som har en lastkapacitet som

motsvarar ungefär lika mycket som en trailer, dvs. ca 80m<sup>3</sup> om inte företaget i frågan påstått något annat.

## **INFLÖDE enheter**

När vi räknade ihop det antal enheter våra respondenter angav att de tar emot vid sin anläggning på LogPoint, visade det sig att det givna årsinflödet totalt ligger på **159 392 st enheter/år**. Värt att ha i åtanke är att denna siffra endast motsvarar vad 26 av totalt 114 företag, dvs ca 23 %, på området angett att de får in per år. Visserligen finns det ett antal stora logistikaktörer (som naturligtvis står för den största andelen godsförflyttningar) med bland de tillfrågade men det är ändå fullt rimligt att anta att denna siffra blir betydligt högre vid en liknande studie som erhåller en högre svarsfrekvens.

## **UTFLÖDE enheter**

När det gäller flödet av det antal utgående enheter som företagen i fråga skickar iväg från sina anläggningar, visar sig detta vara något färre än det antal inkommande enheter/år som företagen erhåller. Denna siffra landar på **153 703 st utgående enheter/år** och är en marginell men ändå en minskning. Anledningen till denna minskning beror i första hand på vilken verksamhet företaget bedriver. Är det till exempel en grossist, kan det bero på stora partier som köps in för att sedan spridas ut och kan på så sätt även packas till lägre volym, vilket i sin tur leder till att andelen utgående transporter inte behöver bli lika stor.

Är det en distributionscentral eller någon annan typ av renodlad logistikverksamhet kan det tänkas att en del av godset lagerhålls över längre tid vilket bidrar till att andelen utgående transporter minskar samtidigt som ett bra packningsarbete och strävan efter maximal fyllnadsgrad i bilarna bidrar till färre utleveranser.

Vidare är även Jönköpings Energi en stark bidragande orsak till dessa siffror då de i princip nästan bara har ett inflöde av avfall och biprodukter som sedan omvandlas till energi. De har visserligen en mindre volym aska de transporterar ut men denna mängd är inte i närheten av deras totala inflöde.

## **VOLYMER**

**Ingående volym** till området uppgår till **5 662 662 m<sup>3</sup>/år**. **Utgående volym** ligger här också något lägre till följd av ett färre antal utgående enheter, och uppgår totalt till **4 793 325 m<sup>3</sup>/år**. Även här är det viktigt att komma ihåg att dessa siffror endast motsvarar 23 % av alla företag på området vilket gör det rättvist att anta betydligt större volymer går till och från området i sin helhet.

Att volymmängderna är något lägre vid utgående leveranser beror till stor del på att ompackningen av godset ofta leder till kompaktare och volymmässigt mindre partier som skickas iväg. Samtidigt spelar även den lagerhållande faktorn en stor del i differensen på detta resultat på det gods som lagerhålls över ett års tid.

Tabell 2 - Volymer

| Antal | Kategori                           | INLEVERANSER      |           | UTLEVERANSER  |           |
|-------|------------------------------------|-------------------|-----------|---------------|-----------|
|       |                                    | Enheter st/år     | m3/år     | Enheter st/år | m3/år     |
|       |                                    | Intervjudeltagare |           |               |           |
| 1.    | Distributionscentral               | 25 000            | 1 000 000 | 17 000        | 1 000 000 |
| 2.    | Distributionscentral               | 22 850            | 1 200 000 | 23 750        | 1 200 000 |
| 3.    | Försäljning                        | 1 250             | 12 500    | 1 000         | 13 000    |
| 4.    | Försäljning                        | 150               | 10 500    | 750           | 10 500    |
| 5.    | Försäljning                        | 1 020             | 81 600    | 1 020         | 100 000   |
| 6.    | Försäljning                        | 1 000             | 6 250     | 1 000         | 8 000     |
| 7.    | Grossist/Partihandel               | 666               | 37 689    | 1 650         | 26 500    |
| 8.    | Grossist/Partihandel               | 1 500             | 15 000    | 5 000         | 5 400     |
| 9.    | Livsmedelsindustrin                | 500               | 8 000     | 1 250         | 10 750    |
| 10.   | Livsmedelsindustrin                | 3 750             | 148 000   | 2 000         | 80 000    |
| 11.   | Livsmedelsindustrin & Lagerservice | 1 000             | 40 000    | 1 730         | 34 600    |
| 12.   | Transportföretag/åkeri             | 6 000             | 480 000   | 18 750        | 1 260 000 |
| 13.   | Transportföretag/åkeri             | 56 250            | 625 000   | 50 000        | 625 000   |
| 14.   | Övrigt                             | 16 006            | 938 173   | 379           | 16 905    |
|       | Total för intervjuerna:            | 136 942           | 4 602 712 | 125 279       | 4 390 655 |
| Antal | Kategori                           | INLEVERANSER      |           | UTLEVERANSER  |           |
|       |                                    | Enheter st/år     | m3/år     | Enheter st/år | m3/år     |
|       |                                    | Enkättagare       |           |               |           |
| 15.   | Grossist/Partihandel               | 7 500             | 375 000   | 3 000         | 150 000   |
| 16.   | Grossist/Partihandel               | x                 | x         | 24            | 1 020     |
| 17.   | Grossist/Partihandel               | 5 000             | 100       | x             | 150       |
| 18.   | Grossist/Partihandel               | 1 000             | 100       | 750           | 750       |
| 19.   | Grossist/Partihandel               | x                 | 175 000   | 6 250         | 17 500    |
| 20.   | Lagerservice                       | 750               | 67 500    | 7 500         | 67 500    |
| 21.   | Livsmedelsindustrin                | 500               | 750       | 500           | 750       |
| 22.   | Tillverkningsindustri              | 2 500             | 90 000    | 5 000         | 37 500    |
| 23.   | Tillverkningsindustri              | 100               | 1 000     | 150           | 1 500     |
| 24.   | Tillverkningsindustri              | 500               | 500       | 250           | 1 000     |
| 25.   | Tjänsteföretag                     | 3 000             | 250 000   | 3 000         | 250 000   |
| 26.   | Transportföretag/åkeri             | 1 600             | 100 000   | 2 000         | 125 000   |
|       | Total för enkäterna:               | 22 450            | 1 059 950 | 28 424        | 402 670   |
|       | Totalt för alla 26 deltagare:      | 159 392           | 5 662 662 | 153 703       | 4 793 325 |

Med tanke på att många företag inte har kännedom om hur stora volymer i antal kubikmeter de skickar, utan mäter sitt flöde i andra typer enheter som t.ex. i ton, pall eller kolli. Har vi gjort ett antagande för att få ut det genomsnittliga antal pall som får plats i ett lastbilsekipage för att sedan räkna om vad det motsvarar i antal kubikmeter.

Vi tog ett snitt på tre olika typer av lastbilsekipage för att kunna använda samma antal pall per ekipage i flera beräkningar. Dessa beräkningar är alltså baserade på vad dessa olika fordonsekipage maximalt kan lasta i antal pall:

18 pall/lastbil + 48 pall/bil- och släp + 34 pall/trailer = 100 pall. Genomsnitts ekipaget rymmer därför  $100/3 = \text{ca } 33$  pall/ekipage.

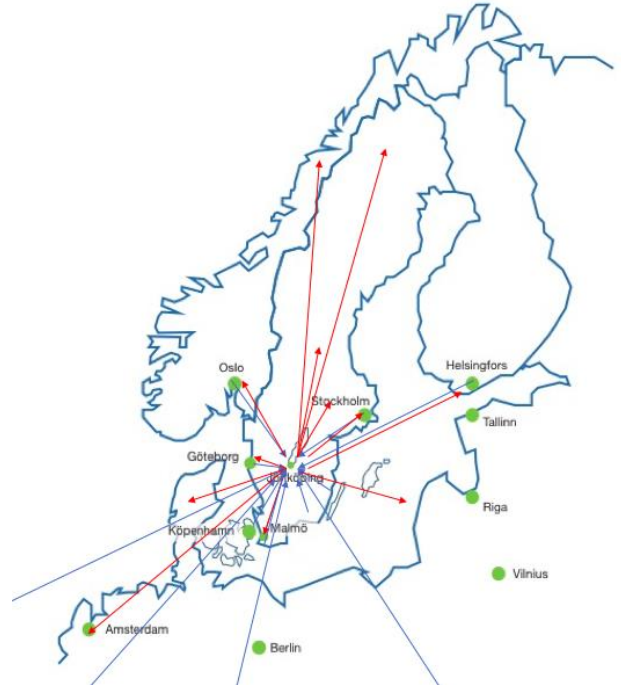
Därefter har vi räknat med en genomsnittsvolym på 1,2 m<sup>3</sup> per pall om inte företag givit oss andra direktiv. Detta innebär att ett fullastat ekipage genomsnittligt innehåller 1,2 m<sup>3</sup> \* 33 pall/ekipage = 39,6 = ca 40 m<sup>3</sup>.

Vi har härnäst utgått från dessa beräkningar och mått i vår sammanställning av data.

## KARTLÄGGNING AV DESTINATIONER

Med ett väl förankrat syfte i att försöka skapa en tydlig visuell bild av vart i Skandinavien majoriteten av LogPoint-godset kommer ifrån och vart det sedan skickas, formade vi en karta över godsflödet baserat på svaren från de intervjuade företagen.

Vid inlevererat gods till LogPoint South Sweden kommer den klart största mängden från Göteborg och i synnerhet från Göteborgs hamn. Vidare står städerna Stockholm, Helsingborg, Flen och Jönköping också för en stor del av det inkommande Sverige-godset. I samband med importerat gods från Skandinavien kommer majoriteten från Norge. Sändningar från Danmark är också vanligt men inte i samma utsträckning.



Figur 3 - Destinationer

Det mesta av godset som lämnar LogPoint går ut till orter spridda över hela Sverige men majoriteten hamnar i Göteborg, Stockholm och runt om i Småland. När det gäller exporterade varor, visar sig det även här att levereras till Norge och Danmark är vanligt förekommande samt att även Finland får en del.

Två exempel på hur deltagarna kunde svara på denna fråga:

*“Vi kör 2 turer till Norrland sen kör vi till Norge också dagligen. Sen kör vi 1–2 bilar till Borlänge varje dag, sen så är det 1–2 bilar till Västerås varje dag och 1–2 bilar till Eskilstuna. Men det utgår väl en fast basis på 20–25 bilar varje dag härifrån utöver tåget.”*

*“Vi har kunder främst i Sverige men även England, Norge och Finland som är den stora marknaden för oss men även andra delar av världen.”*

Det här är ett typexempel på hur svaren kunde se ut från de tillfrågade på denna fråga. Som svaren lyder påstår vi att det är svårt att skapa en entydig och helt korrekt bild över leverans destinationerna då svaren är så spridda. För transporter i närområdet blir bilden ännu mer komplex att kartlägga då många företag kör så kallade “mjölkrundor”. Som exempel på detta

har vi nedan ett citat från en respondent vars företag nyttjar sig av mjölkkrundor vid utgående transporter.

*“Vårt distrikt vi har hand om (räknar upp stoppen): Visingsö, Upp Gränna, Tranås, (Sommen), Österbymoå, Eksjö, Lammhult, Värnamo, Ljungby, Bredaryd, Forsheda, Gislaved, Tranemo, Svenljunga, Ulricehamn, Borås, Blidsberg (Mjölkkrundan tar en vecka då vi besöker alla våra kunder)”*

För att kunna skapa en överblick på destinationerna och underlätta datainsamlingen, valde vi att pricka ut de städer som nämnts flest gånger under alla intervjuer vilket innebär att det naturligtvis finns fler leveransdestinationer än vad som listas på vår karta.

## KOMBITERMINAL OCH JÄRNVÄG

Vår undersökning visar på att majoriteten av företagens inköpta utrikes-gods, till stor del anländer till Göteborgs hamn, för att sedan lastas om på väg eller järnväg med destination till Jönköping och LogPoint eller någon av de andra torr-hamnarna i närområdet, såsom Skillingaryd, Nässjö eller Vaggeryd. På dessa terminaler omlastas container-godset till väg eller skickas direkt in på egna spår till olika logistikanläggningar. En del av detta gods anländer till Jönköpings kombiterminal men mycket av det ingående järnvägs-godset till Torsviks området kommer in från andra kombiterminaler vid ovan nämnda torr-hamnar. De flesta respondenter hävdar att detta till stor del är en prisfråga, dvs att det skulle vara billigare att skicka det till en annan kombiterminal i närområdet. Vidare är det även en fråga om tid och flexibla lösningar. Under en av intervjuerna fick vi höra följande:

*“Vi använder inte kombiterminalen här vid Torsvik för att dem inte kan garantera att vi får våra containers i tid. Skillingaryd däremot, är väldigt flexibla och skapar en trygghet för oss att vi kan få godset i tid”*

Den nuvarande kombiterminalen nere vid LogPoint-området är i dagsläget tillfälligt byggd vilket gör det rimligt att anta att detta spelar en stor roll i de godsmängder terminalen kan hantera. Samtidigt som en flexibel och säker manövrering av containrar på terminalen också kan komma att påverkas av den tillfälliga byggnationen.

Det har framkommit att många av de tillfrågade inte har vetskap om att godsterminalen är öppen för alla företag, utan att den bara skulle vara tillgänglig för Brings egna bruk alternativt endast för de större företagen såsom Ikea och El-Giganten. Många hade också uppfattningen om att terminalen inte hade tillräcklig kapacitet för att kunna hantera mer gods från mindre företag. När vi däremot pratade med Bring Linehaul själva så framkom det att dem har möjlighet att lägga in fler tågtider om det finns en tillräckligt stor efterfrågan;

*“Vissa tror att detta är en Bring-tågterminal så det e ju lite svårt att hitta folk som vill köra med oss och det är därför som LogPoint är inblandade, för att få ut att Jönköpings Kombiterminal faktiskt är till för alla. Vi har plats för mer, så det finns ju lösningar att hitta för de mindre företagen på området att köra med oss också.”*

Något som tydligt kom fram under intervjuarbetet var att det finns fler företag som kan tänka

---

sig att lägga över mer av sitt gods på järnväg. Det som dock styr dessa beslut har varit starkt kopplade till kostnad, tid och flexibilitet för att vara långsiktigt lönsamt. följande citat kom fram i en av intervjuerna;

*“Jag vill lägga över allt gods på järnväg om möjligheten finns. Vi tittar ju mycket på kostnaden för att köra på järnväg och kan man exempelvis sänka den kostnaden med 500 kr blir det ju mycket utslaget på 100 container. “*

Ett av de större företagen på området nämnde att de använder sig av järnvägen främst på grund av miljömässiga skäl trots högre transportkostnader;

*“Finns det möjlighet till det från våra leverantörer är det absolut intressant. Den här lösningen vi har nu med järnväg, tackade vi ja till, även om det innebar högre transportkostnader för oss p.g.a. att det är ett miljövänligare alternativ. Det har tagit nått år innan vi har fått flyt på det men nu är vi nöjda, så det vill vi gärna öka om det går.”*

Många tror att terminalen redan är fullt belastad som den är idag. Citatet nedan överensstämmer med vad flertalet av de tillfrågade tror och svarar på frågan om varför man inte använder kombiterminalen;

*“De långtgående transportererna från Europa de kunde lika gärna gått på järnväg men det hade bara funkat om det fanns en riktig terminal här på Torsvik. Den nuvarande terminalen verkar vara fullt belastad redan som det ser ut idag”*

Enligt en utredning av Statens väg- och transportforskningsinstitut (Vierth & Landergren, 2015) beskriver man att;

*“De långa ansökningsperioderna för tåglägen är dåligt anpassade för näringslivet vars produktion kan skifta med kort varsel. Det är få företag förunnat att veta sin produktion och därmed sin transportefterfrågan mer än ett år i förväg. Tågplanen är i dag allt för stelbent.”.*

Detta är något vi även kan se överensstämma med vår studie, där flertalet av våra respondenter har nämnt att den långa väntan för att få tillgängliga tågtider gör det ohållbart för att få en lönsamhet i det. Ett företag nämnde här ett exempel på detta;

*“Det krävs 1–1,5 års framförhållning för att få tillgängliga tågtider”*

Detta innebär också att med dagens krav på allt kortare ledtider i ett varierat efterfrågemönster blir det svårt att upprätthålla den servicenivå som krävs gentemot kund via tågtransporter. Med servicenivå menas allmänt sannolikheten att en lagerförd artikel kan levereras från lager och utgör ett mått på leveransberedskap, dvs. har man en servicenivå på 90 % innebär det att i 9 av 10 fall kan kunden få hela sin order levererad direkt från lagerhyllan. Transporterar man sitt



gods via järnväg kan det i detta sammanhang betyda att man, trots en hög lagerservicenivå, ändå inte klarar av att leverera i tid pga. den tidskrävande transporten.

Det finns alltså tydliga motiv för att lägga mer tid på att utveckla järnvägens flexibilitet med hjälp av den kombiterminal som finns belägen vid LogPoint. Lyckas man nå ut till företagen på området att kombiterminalen finns till för alla och kommunicera den potential som finns tillgänglig, är det möjligt att fler företag kan tänka sig börja nyttja den och på så sätt öka områdets samverkan.

## FRAMTIDSPLANER JÄRNVÄG

Som tidigare nämnts utnyttjas järnvägen inte lika mycket som väg då det inte är ett lika flexibelt, tidsparande och ekonomiskt fördelaktigt alternativ. En intressant fråga att försöka undersöka i detta arbete blev därför hur företagets framtidsplaner ser ut för användandet av järnväg och kombiterminalen på Torsvik. För att ta reda på detta lät vi våra respondenter svara på frågan; Har ni planer på att lägga över mer gods på järnväg till och från er anläggning/-ar på LogPoint i framtiden?

Det vi kunde se var att de flesta företagen vill lägga över mer på järnväg i framtiden om det finns möjlighet och om priset kan sänkas en aning så att även de små och de medelstora företagen kan använda sig av detta transportmedel i högre utsträckning. En av respondenterna svarade följande;

*“Jag ville ta allt på järnväg för ett par år sedan och då gick det men nu går det inte längre. Det tar för lång tid, dom får inte ut containrarna i tid, järnvägen är bra i många sammanhang med den är också för långsam för att det ska vara lönsamt för oss.”*

Det här svaret fick vi från ett medelstort företag på området som skickar mer än 8000m<sup>3</sup> gods per år, vilket innebär att det antal utgående enheter på väg som detta företag skickar idag hade kunnat sänkas drastiskt då järnvägen är överlägsen när det gäller transport av stora godsmängder på långa sträckor. Men som i så många andra sammanhang är det en fråga om tid och pengar. I dagsläget anser många att järnvägen tar för lång tid och är för dyr för att vara lönsam, vilket kräver att utvecklingen av järnvägsnätet för godstransporter måste ta fart innan många företag kan börja tänka sig att överväga detta alternativ för framtiden. Det kommer alltså vara nödvändigt att göra järnvägen mer ekonomiskt och tidsmässigt hållbar då miljöskälet uppenbarligen inte väger tillräckligt tungt hos många. Fram tills dess får man försöka trycka på de miljömässiga fördelar som järnvägen besitter och marknadsföra dess framtida potential.

En respondent nämnde att det kan vara aktuellt att lägga över mer gods på järnväg i framtiden om deras kunder så önskar, och endast på sträckor över 30 mil. Enligt denna respondent, krävs det dock en såpass lång framförhållning för att få tillgängliga tågtider att det inte är lönsamt.

*“Om en kund hade kommit upp till oss och sagt att ”jag vill ha 5 trailers till Umeå” hade vi sagt; jättebra idé men kom tillbaka om 1 år för då kan vi få tågtiderna för det.”*

Eftersom vi försökte skapa oss en helhetsuppfattning av området kontaktade vi även Bring Linehaul, som driver terminalen, för att få höra deras åsikter kring frågeställningarna samt att få höra mer om deras hantering av terminal-godset och hur de ser på framtiden. Det som bl.a. kom fram under denna intervju var att den nuvarande terminalen har kapacitet för att klara av ett större flöde och i den bemärkelsen även fler nyttjande företag. Vidare kom det även fram att det finns planer på att flytta terminalen och bygga en permanent som kan tillgodose områdets totala behov. De uttryckte sig på följande sätt;

*“Det finns väl även en plan för att terminalen inte kommer ligga här i framtiden, den här är ju byggd som en tillfällig kombiterminal, men så som det ser ut nu så kan vi hantera betydligt mer här på den befintliga terminalen utan att behöva ändra på så mycket, så på så sätt behöver inte vi sätta spaden i verket ännu utan kan fortsätta växa med det vi har här nu.”*

Det råder också konflikt i om terminalen är byggd på ett sådant sätt att man kan hantera godset på enkelt och smidigt sätt utan att merarbete skapas. Detta leder till ökade kostnader för företag som vill köra mer på järnväg och utnyttja kombiterminalen.

Kollar man på vad enkät respondenterna svarade i denna fråga, svarade alla (100%) att dem inte har planer på att lägga över mer av sitt godsflöde på järnväg. Ett företag i enkätundersökningen, angav att de i så fall hade velat ha ett spår direkt in till sitt lager. Ett annat företag nämnde att det beror på vad kunder och leverantörer säger.

## **FRAMTIDA UTVECKLING AV OMRÅDET**

Då en del av syftet med rapporten är att bedöma framtida utveckling av området, var det ett självklart val för oss att fråga vad aktörerna själva anser kan förbättras på området. Vi ansåg att det skulle vara relevant att titta på framtiden i ett 5 års perspektiv vilket resulterade i frågor som; Tror företagen på en utökad verksamhet om 5 år? Planerar de för en expansion? Hur kommer utvecklingen av deras godsflöden se ut de kommande 5 åren? och hur ser de generellt på framtiden gällande den verksamhet de har etablerad vid LogPoint?

Det vi kunde se var att majoriteten av alla intervjuade företag tror att det kommer ske en ökning i mängden hanterat gods, ytterst få tror deras flöden kommer stagnera. De flesta som svarat för en ökning de kommande 5 åren tror i första hand på en ökad försäljning med ca 10–20% per år, vilket gör det rimligt att anta att detta kommer generera ett ökat godsflöde. Ser man till enkättagarna trodde 90% på ett ökat godsflöde, och ca hälften av det totala antalet deltagare har även planer på att utöka sin verksamhet.

*“Globalt sett på 5 år ser vi en fördubbling av försäljningen vilket innebär att volymerna kommer fortsätta öka. Sen är vi ju begränsade här, vi kan inte hantera mer i dessa anläggningar än vad vi gör nu, vi har nått vårt tak”*

Utöver alla önskemål om utveckling och utnyttjande av kombiterminalen, fanns det även vidare begäran om förbättring på andra områden. De önskemål som uppdagades från våra respondenter var bl.a. fler tydliga vägskyltar till företagen samt förbättrade

parkeringsanvisningar. Vidare ansåg även många att förbättrade bussförbindelser med t.ex. utökade tidtabeller och stopp är ett

måste, och framförallt på helger. Det angavs också att det saknades ett postombud på området, vilket några efterfrågade för mindre sändningar. Ett exempel på hur en av de tillfrågade formulerade sig på frågan;

*“Buss kommunikationerna, det måste till en infrastruktur hit som gör att medarbetare och vi kan ta buss till arbetet. Det borde finnas en busshållplats närmare företagen då bussarna ändå kör förbi men det finns inget stopp vid oss ännu. Även skyltningen generellt är lite dålig då chaufförerna inte hittar till oss.”*

Vägen på området Stigamo, vid den inhägnade lastbilsparkeringen och macken kan behövas ses över då det på vintrarna kan bli trafikstockning p.g.a. lastbilar utan vinterdäck som inte kan ta sig upp för backen. Det finns även önskemål om en etablering av restaurang på området Stigamo. Påfarterna in till LogPoint från E4:an nämndes också under en intervju;

*“Har varit en del funderingar kring Av/på-farterna hit och hur mycket de sväljer så att säga...Vi har dåliga vägar som kopplar på österut kan man säga, både till bl.a. Växjö och Tenhult, infrastrukturen där skulle kunna stärkas. Och sen är det ju den här kombiterminalfrågan som har ältats i många år och ältas fortfarande.”*

## 4 Diskussion och Slutsatser

Kapitlet ger en sammanfattande beskrivning och diskussion kring studiens resultat. Dessutom beskrivs studiens slutsatser och rekommendationer. Kapitlet avslutas med förslag på vidare forskning.

### 4.1 Diskussion om resultat

Syftet med denna studie har varit att skapa en generell överblick för godsflödet till och från området LogPoint South Sweden. För att återkoppla till syftet och våra frågeställningar, följer nedan en diskussion om resultatet kopplat till våra frågeställningar.

#### ***F1 - Hur ser det övergripande in- och utflödet av godstransporter och material ut för LogPoint South Sweden?***

Målet med denna frågeställning var att belysa studiens huvudsyfte och få fram överblickande data på mängden gods i omlopp, med vilka transportsätt det förflyttas och vart det tar vägen. Ingen tidigare forskning på detta område hittades, förutom uppgifter på det generella trafikflödet, vilket understryker behovet av en undersökning riktad mot de verksamma aktörerna på området med fokus på att bidra med information kring själva godsflödet.

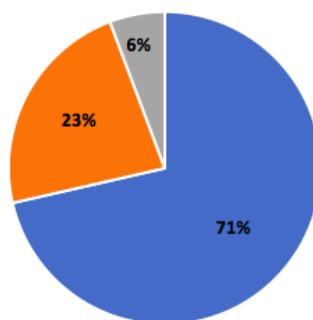
Som tidigare beskrivet i resultatdelen, är inflödet av gods större än det utflöde som årligen skickas. Med hjälp av de svar som gavs i den empiriska undersökningen kunde vi se ett tydligt samband mellan grossist-företag och minskningen i den volymmässigt totala andelen utgående gods. Eftersom grossisterna ägnar sig åt partihandel köper de in stora mängder material, som sedan kan spridas och packas i mindre portioner vilket bidrar till att sänka de utgående volymerna. Detta gör också att företagen lättare kan planera för fyllnadsgraden i deras utgående transporter, vilket också hjälper till att sänka andelen transporter. Enligt majoriteten av våra tillfrågade var detta något man också lägger stor vikt i att planera för. Med tanke på att företagen generellt ser en ökning av sin försäljning de närmsta 5 åren, tror vi att detta även kommer ha en naturlig korrelation till ett ökat godsflöde. Det innebär att inför framtida planering av infrastruktur på området kan det vara värdefullt att fortsätta följa utvecklingen av godsflödet och kommunicera detta tillsammans med verksamma aktörer.

Vidare är även Jönköpings Energi en stark bidragande orsak till dessa siffror då de i princip nästan bara har ett inflöde av avfall och biprodukter som sedan omvandlas till energi. De har visserligen en mindre volym aska de transporterar ut men denna mängd är inte i närheten av deras totala inflöde. Lagerverksamheter med en lagrande period på gods i över ett år är också en orsak till denna flödesdifferens (beroende på att vi mäter på årsbasis). På förhand trodde vi inte att långlagrat gods skulle påverka detta i någon nämnvärd utsträckning, då många aktörer på området bara cross-dockar och omlastar sitt gods för vidare direkttransport ut till kund. Det innebär att godset transporteras vidare relativt snabbt och inte hinner lagras över en längre tid och definitivt inte över ett år. För att jämma ut skillnaden mellan ingående och utgående mängd

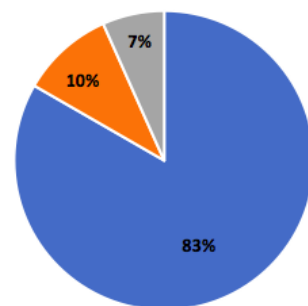
gods och få ett balanserat flöde, tror vi, det krävs en högre lageromsättningshastighet hos företagen. Detta bidrar inte bara till att jämma ut flödet, utan sänker också de stora kapitalbindande effekterna som finns med för mycket på lager. Det är rimligt att anta att det här redan är någonting som företagen själva jobbar med mycket idag, men vi anser att det ändå kan vara värt att nämna till det övergripande perspektivet.

Det vanligast förekommande transportsättet visade sig vara via väg, och detta var något som vi på förhand hade förväntat oss. Transporter på väg med lastbilskeppage är fortfarande det billigaste och mest flexibla färdssättet och gör att du kan komma nära dina kunder, vilket är svårt att uppnå med övriga typer av transportmedel. Större företag som i större utsträckning importerar och exporterar gods använder sig ofta av intermodala transportsätt, dvs sådana transporter som växlar mellan olika färdmedel under fraktens gång. Detta är framförallt vanligt vid längre utrikestransporter.

Val av transportsätt inleveranser



Val av transportsätt utleverans



■ Väg ■ Tåg ■ Flyg

■ Väg ■ Tåg ■ Flyg

Figur 4 - Transportsätt

Här är det viktigt att belysa att enligt trafikverket (Trafikverket, 2016) svarar tåget för mindre än en procent av hela transportsektorns utsläpp av koldioxid. Detta beror på att tågtransporter inom Sveriges gränser till största del drivs på el. Ett undantag är dock järnvägen vid Torsvik, som inte är elektrifierad utan trafikeras av diesellok. Enligt regeringens proposition; *En sammanhållen svensk klimat- och energipolitik – Klimat (prop. 2008/09:162)* redogörs ett mål mot att Sverige år 2030 ska ha en fossil-oberoende fordonsflotta. Detta innebär således att järnvägen blir väl värd att begrunda om man ska kunna reducera transportsektorns totala utsläppsmängder. Ett godståg klarar lika mycket last som 30 långtradare vilket innebär att 159 392 enheter (Inflöde) hade kunnat få plats på ca 5 313 godståg. Detta skulle medföra en drastisk skillnad på den totala mängd utsläpp som i dagsläget förekommer och hade i sin tur bidragit till att minska klimatpåverkan.

När det gäller inkommande gods till LogPoint från andra delar av världen är den vanligast förekommande bilden att majoriteten av detta gods anländer till Göteborgs hamn för att sedan spridas vidare till övriga delar av landet och i vårt fall LogPoint. Detta innebär att det ställs stora krav på infrastrukturen mellan Göteborg och Jönköping. Man bör även påpeka att den växande e-handeln sannolikt kommer att öka andelen returtransporter och därmed inkommande gods till LogPoint. Företagen ställs då inför utmaningen att framställa en strategisk plan för att bemöta dessa returer. Vanligtvis anses transporter som en värdeökning, men när varor returneras är det snarare motsatsen. Vi anser därför att man bör se på returflödet som en värdeåterhämtning som kan tillföra kundservice.

För att denna undersökning skulle kunna få fram relevanta svar på nästkommande frågeställningar och därmed vidare kunna beskriva en framtida bild av LogPoint, krävdes det att vi fann hur företagen idag ser på användandet av bl.a. kombiterminalen och järnväg, samt i vilken utsträckning dessa används.

### ***F2 - I vilken utsträckning använder företagen i området Järnväg, kombiterminalen och Axamo flygplats för sina godstransporter?***

Vårt resultat visar att många mindre och medelstora företag på området idag inte använder sig av järnväg i den utsträckning de egentligen hade velat. Främst beror det på höga transportkostnader och långa väntetider men också p.g.a. en okunskap som råder kring kombiterminalen vid Torsvik och dess kapacitet. Många säger att de vill lägga över mer gods på järnväg och nyttja kombiterminalen mer, men att det inte vet hur eller om det ens är möjligt. Delvis bygger denna uppfattning på att man inte vet om den egna verksamheten har de resurser som krävs, men också på att terminalen skulle vara fullt belastad som den är idag och därför inte ha kapacitet för fler nyttjande företag. Det har också kommit fram att några tror att det är en terminal enbart avsedd för Bring då de är de som sköter den och därför skyltar med det. Vi tror att det behövs en samordnad marknadsföring som kan nå ut med information kring vad som gäller för kombiterminalen och vilka villkor och krav företagen själva behöver uppfylla för att de ska få nyttja den. Ett alternativt skulle kunna vara att bjuda in mindre och medelstora aktörer på området till ett möte för att se om det finns tillräckligt med vilja och drivkraft hos företagen att kunna utnyttja den nuvarande kapacitet som finns för att fylla ett helt tåg eller en del av ett tåg. Vi tror även att en säljavdelning hos Bring Linehaul, som i dagsläget sköter kombiterminalen, skulle kunna bidra till att få in fler brukande företag

på järnvägen, både innanför LogPoint:s gränser men också i närliggande kommuner. Genom att marknadsföra den nuvarande kombiterminalens potential och försöka nå ut till LogPoint:s alla verksamma företag, öppnar man upp ett bredare fönster för fler att tillgå möjligheten att använda sig av terminalen och kan i sin tur skapa ett mer attraktivt logistikområde.

En annan aspekt vi har uppdagat under denna studie är den låga tillförlitligheten som råder till godstransporter via järnväg. Statens transport och väginstitut har redovisat en siffra på att bara 80 % av alla godstransporter som går via järnväg är i tid. På grund av denna låga tillförlitlighet går inte tidskänsligt gods via järnväg och blir därför utkonkurrerat av vägtransporter. För att detta transportsätt ska kunna konkurrera mot andra transportmedel, tror vi att en effektivare planering av tågtiderna genom t.ex. successiv justering av tågplanen under årets gång skulle kunna bidra till att frigöra ytterligare kapacitet.

Något som också bidrar till att göra godstransporter med tåget mindre lukrativt för många företag, är den konflikt som råder mellan persontåg och godståg. Persontågen får i dagsläget en betydligt högre tillgänglighet på spåren som finns och det tillåter därför inte lika mycket godstransporter att rulla. Eftersom godstransporter har ett större behov av flexibilitet än persontransporter blir det svårt att få detta att gå ihop. Därför tror vi att den planerade höghastighetsbanan mellan Stockholm, Göteborg och Malmö kommer frigöra kapacitet för godstransporter genom att släppa mycket av spåren för den nuvarande persontrafiken till godstrafik och därigenom öka tillgängligheten för företagen på LogPoint att nyttja detta.

Vi var också intresserade av att titta på i vilken utsträckning företagen på området använder sig av Axamo flygplats. Från det vi har kommit fram till, kan man konstatera att flygplatsen används i en relativt liten utsträckning. Endast 3 % av de 26 företag som ingår i denna studie

angav att de använder sig av Axamo flygplats. Detta anser vi dock vara positivt eftersom ett flygplan släpper ut stora mängder avgaser i atmosfären. Enligt svenska FN förbundets tidning världshorisont upplaga 4 (Världshorisont, 2016) beskrivs hur en flygresor mellan Stockholm och Göteborg, en sträcka på ca 397 km, släpper ut 74 000 gånger mer koldioxid än om man hade gjort samma transportval med tåg. Den nämner även hur en kort biltur på 1,3 km orsakar lika mycket utsläpp som en jordenruntresa med tåg. Detta innebär alltså att om vi kan minska godstransporter med både väg och flyg och gå över mer på järnväg, minskar vi en stor del av transportsektorns totala utsläppsmängder. Detta ger oss också vidare motiv för att utveckla järnvägen mer och elektrifiera järnvägssträckan mellan Jönköping, Vaggeryd och Nässjö.

### ***F3 - Hur ser företagen på framtiden när det gäller den logistikverksamhet de har etablerad vid LogPoint South Sweden?***

Majoriteten av de företag som deltog i denna studie ser optimistiskt på framtiden och tror att det kommer ske en tillväxt de närmsta 5 åren. Vad vi kunde se var att av många av våra respondenter ser att försäljningen kommer öka med ca 10–20 % per år vilket skulle kunna innebära närmare en fördubbling av försäljningen på 5 år. Det var ytterst få som trodde på en stagnering av marknaden och vi tror att denna tydliga optimism kan kopplas samman till den nuvarande högkonjunkturen. Vårt resonemang ligger i att många företag sannolikt tenderar att

överskatta tillväxten de närmsta åren då det i dagsläget ser så bra ut. Svensk ekonomi går för högtryck och kan detta hålla i sig 5 år framöver har våra respondenter med all rätt en ljus framtid att gå till mötes. Men det kommer alltid en vändning och kommer den inom 5 år får vi antagligen se ett distinkt skifte i den allmänna framtidstron.

Med ökad försäljning kommer också ökade godsmängder vilket ställer större krav på LogPoint som logistikområde. Detta kommer höja andelen in- och utgående transporter för området. Frågan blir då hur vi ska möta det ökade flödet. Är vi tillräckligt förberedda för denna tillväxt? Har våra vägar den kapacitet som krävs? Hur kommer detta påverka LogPoint och Jönköping i sin helhet? Vad vi kan konstatera är att det bl.a. kommer ställas högre krav på ett utbrett och bärande vägnät så man skapar goda förutsättningar för de ökande godsmängderna att transporteras säkert och smidigt. Samtidigt kommer behovet av en väl fungerande krisberedskap för transporter- och drivmedel. Hur fungerar det vid en kris? Vad händer om transporterna stannar? Vem har det samordnande ansvaret? Kommunernas arbete med samhällets krisberedskap är grunden för vår säkerhet, men också myndigheternas samarbete i krisberedskapsarbetet. Vi har alla ett ansvar för att minska riskerna och för att stå bättre förberedda om en kris inträffar. Det visade sig dock när vi föreläste om vårt arbete på ett seminarium om transporter och drivmedel ur ett krisberedskapsperspektiv att bl.a. polisen, räddningstjänsten och trafikverket inte riktigt varit medvetna om den stora tillväxtökning som många företag ser framför sig och de ökade godsmängder som följer. Slutsatsen blir här att lastbilstransporter idag är så invälda i alla verksamheter, att vi utan dem får svårt att få LogPoint och hela samhället att fungera. Lastbilstransporter är verkligen samhällets blodomlopp.

Vidare kommer även ökade kompetenskrav på medarbetare och för nyanställningar till företag på området. I dagsläget har många av företagen det svårt att rekrytera kompetent folk, vilket troligtvis blir ett måste vid denna stora tillväxtökning. Här kan vi dock se att många anser att närheten till högskolan i Jönköping fungerar som en bra rekryteringsbas för näringslivet vid LogPoint.

Man måste dessutom vara observant och förberedd på att Jönköping stadigt växer och inom snar framtid kan klassas som en mindre storstad. Något vi fått höra är hur Jönköpingsborna ser sig själva gentemot andra städer och att man har en bristande självuppfattning om hur stor staden faktiskt börjar bli. Enligt en befolkningsprognos från Jönköpings kommun (Zeidlitz, 2016) förväntas kommunens befolkning uppgå till närmare 150 000 invånare år 2025. Med denna befolkningstillväxt kommer förmodligen bostadsbristen öka och vägnätet bli allt tyngre belastat. Detta gör det därför viktigt att titta på hur stadens framtida utveckling i sin helhet kommer påverka LogPoint:s utveckling som logistikområde.

## 4.2 Slutsatser och rekommendationer

Det finns ett gammalt engelskt uttryck som säger “what gets measured gets done”, vilket i en direkt översättning till svenska blir; vad som mäts blir gjort. Detta innebär med andra ord, för att kunna optimera en verksamhet eller organisation måste man mäta sina processer för att tillgå möjligheten att uppnå önskade resultat. När du mäter någonting får du den information som behövs för att se till att du verkligen uppnår det du vill åstadkomma, dvs att mätning skapar nödvändiga förutsättningar för att kunna hantera ett visst problem eller frågeställning. Anledningen till att vi tar upp detta, är på grund av att de mindre företagen på området brister när det gäller att föra statistik och data historik över sitt godsflöde. Vår uppfattning är att de mindre företagen inte lägger lika mycket vikt i att mäta sitt godsflöde då det kanske inte har en direkt påverkan på företagets dagliga verksamhet och prioriteras därför bort. De stora aktörerna på området har betydligt bättre information och siffror på deras materialflöden vilket får oss att dra slutsatsen att försöka öka medvetenheten hos de mindre företagen och påvisa relevansen i att föra statistik över flödet. Genom att göra detta kan man delvis åstadkomma optimeringsnytta i sin egen verksamhet men också för området i sin helhet och även bidra med ett bättre underlag till liknande framtida undersökningar.

En annan aspekt vi vill uppmärksamma är krisberedskapen i samband med det ökade in och utflödet från området. Är vi väl förberedda om något allvarligt skulle ske på våra vägar, eller att drivmedel runt om i området tar slut eller att kommunikationsnätverk ligger nere. Hur driver vi samhället framåt i en sådan situation och vilka åtgärder måste man ta till. Vi tror att man behöver involvera näringslivet på LogPoint mer och planera för ett samordnat agerande vid en krisituation. Det skulle t.ex. kunna vara en standard eller ett schema för hur man kan leda om trafiken på vägarna eller en beredskapsplan för kombiterminalen och järnvägen på området. Enligt det vi hörde från ett seminarium om krisberedskap, finns inte det här tänket i speciellt många organisationer då man ofta bara ser sin egna verksamhet. Här gäller det att öka medvetenheten hos företagen och nå ut med kunskap och information om deras roll vid en kris händelse.

Med tanke på att endast ca 23 % av den totala andelen företag som finns på området deltog i vår undersökning är det svårt att klassa våra resultat som generella fullt ut. Vi har ändå kommit en god bit på vägen då vår studie innehåller siffror från några av de största logistikaktörerna på området. Men för att kunna generalisera problemet i högre utsträckning krävs en mer omfattande undersökning, vilket även efterfrågas i nästkommande kapitel.



### **4.3 Vidare forskning**

Eftersom denna studie behandlar ett relativt outforskat område, kan man mycket väl fortsätta studera ämnet vidare och försöka bredda forskningen. Det vore intressant att se en fördjupande studie inom ett specifikt branschområde på LogPoint och i en större omfattning för att skapa en högre generaliserbarhet. Vidare vore även ett annat metodval än just surveyundersökning ännu en intressant aspekt att belysa för att se hur resultaten i undersökningarna kan skilja sig åt beroende på val av studiemetod.

Man skulle också kunna tänka sig att en djupare analys av godsflödet inne på själva området, då det kan illustrera viktiga delar av LogPoint:s interna flöde. Den ökande handeln via nätet kommer troligtvis också påverka den mängd gods som fraktas till och från området vilket gör att vidare forskning som riktar fokus kring e-handels roll kan vara till nytta för områdets fortsatta utveckling.

Än viktigare är att utifrån fler analyser och studier på godsflödet till och från LogPoint South Sweden komma fram till konkreta lösningar på olika problemområden och effektiviseringsmöjligheter. Exempelvis skulle det kunna vara en studie som enbart riktar fokus mot järnvägen och kombiterminalen och hur man kan göra den mer flexibel för företagen att nyttja.

Denna studie fastslår att majoriteten av det ingående godset till LogPoint kommer från Göteborgs hamn, vilket innebär att man i framtiden också bör göra vidare studier för att ta reda på vilka vägar som behöver stärkas upp på denna sträcka för att förbereda sig för en framtida ökning av godsflödet.

Avslutningsvis vill vi nämna att en studie som tittar på hur andra kombiterminaler i närområdet fungerar kan vara nyttigt för LogPoint:s egna del då man kan dra lärdomar från hur de jobbar och tillämpa det i sitt eget arbete.

## 5 Referenser

Patel, R., & Davidson, B. (2011). *Forskningsmetodikens grunder*. Linköping: Studentlitteratur AB.

Surveymonkey. (den 10 05 2017). Hämtat från surveymonkey: [www.surveymonkey.com](http://www.surveymonkey.com)

Trafikverket. (den 18 03 2016). Hämtat från <http://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/miljo---for-dig-i-branschen/energi-och-klimat/Transportsektorns-utslapp/Jarnvagens-utslapp/>

Världshorisont. (2016). *fn förbundet*. Hämtat från <http://fn.se/wp-content/uploads/2016/02/4-16-Klimat.compressed.pdf>

Vierth, I., & Landergren, M. (2015). *VTI*. Hämtat från <http://vti.diva-portal.org/smash/get/diva2:885324/FULLTEXT01.pdf>

Williamson, K. (2002). *Research Methods for Students and Professionals*. Wagga Wagga: Centre for information studies.

Zeidlitz, A. (08 2016). *Befolkningsprognos för Jönköpings kommun 2016-2019 med utblick mot 2025*. Hämtat från: <http://www.jonkoping.se/download/18.56ac98861555437aa261faf3/1471517550384/Befolkningsprognos+2016-2019+med+utblick+mot+2025%2C+Uppgifter+om+hur+många+invånare+kommunen+förväntas+ha+i+framtiden.pdf>

## 6 Bilagor

### Bilaga 1 Intervjuer

#### Intervjufrågor till företagen på LogPoint South Sweden

##### Inflöde

1. Med vilket typ av transportsätt får ni "**in**" **den största andelen** gods till er anläggning/-ar vid LogPoint South Sweden? (Väg, Järnväg eller Flyg; Axamo flygplats)
2. Hur många "**in-leveranser**" i form av antal inkommande enheter (container, trailer, lastbil) till er anläggning/-ar vid LogPoint får ni per vecka (eller den tidsenhet du har någon uppfattning om)?
3. Varifrån i Skandinavien kommer majoriteten av era **in-leveranser**?
  - a. Hur stor procentandel av ert totala inflöde kommer från denna plats?
4. Hur stora volymer i antal **Kubikmeter (m3)** tar ni emot på er anläggning/-ar vid LogPoint på väg respektive järnväg per vecka (eller den tidsenhet du har någon uppfattning om)?
  - a. Väg:
  - b. Järnväg:

##### Utflöde

1. Med vilket typ av transportsätt skickar ni "**ut**" **den största andelen** gods från er anläggning/-ar vid LogPoint? (Väg, järnväg eller Flyg; Axamo flygplats)
2. Hur många "**ut-leveranser**" i form av antal utgående enheter (container, trailer, lastbil) från er anläggning/-ar vid LogPoint gör ni per vecka (eller den tidsenhet du har någon uppfattning om)?
3. Vart i Skandinavien skickas majoriteten av era **ut-leveranser**, dvs er vanligaste leverans destination från Logpoint?
  - a. Hur stor procentandel av ert totala utflöde kommer från denna plats?
4. Hur stora volymer i antal **kubikmeter (m3)**, **skickar ni från** er anläggning/-ar vid LogPoint med väg respektive järnväg per vecka (eller den tidsenhet du har någon uppfattning om)?
  - a. Väg:
  - b. Järnväg:

## **Kombiterminalen och Flyget**

1. Använder ni er av kombiterminalen som finns på Logpoint?  
OM nej, kommentera gärna varför.
2. Har ni planer på att lägga över mer gods på järnväg till och från er anläggning/-ar på LogPoint i framtiden? Om nej, kommentera gärna varför.
3. Använder ni er något av Axamo flygplats eller sker import/export från andra flygplatser i landet?

## **Framtiden**

1. Vad anser du vara den största fördelen för er med att ha etablerat verksamhet på området LogPoint?
2. Har du några tankar kring vad man skulle göra för att kunna förbättra LogPoint som logistikområde?
  - a. Är det något ni saknar eller efterfrågar mer av i framtiden?
3. Hur tror du att mängden godsflöde till och från er anläggning/-ar på LogPoint kommer att utvecklas de närmsta 5 åren?
4. Planerar ni att utöka er verksamhet på LogPoint de närmsta 5 åren?
5. Jobbar ni med hållbarhet i er verksamhet och på vilket sätt?
  - a. Hur planerar ni för att bli en mer hållbar organisation i framtiden?
6. Hur ser du generellt på framtiden när det gäller den logistikverksamhet ni har etablerad på LogPoint?

## Bilaga 2 Enkäter

### Enkät Godsflödet

1. Vilken typ av verksamhetsområde **stämmer bäst** in på er anläggning/-ar vid LogPoint South Sweden?

- ☐ Distributionscentral
- ☐ Grossist/Partihandel
- ☐ Tillverkningsindustri
- ☐ Livsmedelsindustri
- ☐ Detaljhandel
- ☐ Transportföretag/åkeri
- ☐ Lagerservice
- ☐ Tjänsteföretag
- ☐ Uthyrningsverksamhet
- ☐ Övrigt

2. Med vilket typ av transportsätt får ni **"in" den största andelen** gods till er anläggning/-ar vid LogPoint?

Markera den procentandel av ert totala inflöde som ligger närmast för respektive transportsätt. (T.ex. Med väg kommer 60% av vårt totala inflöde)

|                        | 0%                    | 10%                   | 20%                   | 30%                   | 40%                   | 50%                   | 60%                   | 70%                   | 80%                   | 90%                   | 100%                  |
|------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Väg                    | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Järnväg                | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Flyg (Axamo flygplats) | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

3. Rangordna på ett ungefär hur många procent av er totala andel **"in-leveranser"** som kommer från respektive stad in till er anläggning/-ar vid LogPoint.

(Om ert svar inte finns med bland nedanstående alternativ, skriv gärna in vilken stad eller plats från vart **majoriteten** av ert gods kommer ifrån i alternativet **"Annan ort"**, och ungefär hur stor andel av ert totala inflöde i procent som kommer därifrån, tex: 80% från Linköping)

|           | 0%                    | 10%                   | 20%                   | 30%                   | 40%                   | 50%                   | 60%                   | 70%                   | 80%                   | 90%                   | 100%                  |
|-----------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Stockholm | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Göteborg  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Malmö     | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Oslo      | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Köpenhamn | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

Annan ort

4. Hur många **"in-leveranser"** i form av antal inkommande enheter (container, trailer, lastbil) till er anläggning/-ar vid LogPoint får ni med respektive transportsätt per vecka?

(Om du inte har vetskap om detta, skriv det antal inkommande enheter **du tror** ligger närmast och med vilken tidsenhet det gäller för; dag/vecka/månad/ eller år. *tex: 100 enheter/vecka*)

Väg:

Järnväg:

5. Hur stora volymer i antal **Kubikmeter (m3)** tar ni emot på er anläggning/-ar vid LogPoint med respektive transportsätt per vecka?

(Om du inte har vetskap om detta, skriv det antal kubikmeter **du tror** ligger närmast och med vilken tidsenhet det gäller för; dag/vecka/månad eller år. *tex: 1000 m3/vecka*)

Väg:

Järnväg:

6. Med vilket typ av transportsätt skickar ni **"ut" den största andelen** gods från er anläggning/-ar vid LogPoint?

Markera den procentandel av ert totala utflöde som ligger närmast för respektive transportsätt. (*T.ex. 20% av vårt totala utflöde går med Järnväg*)

|                        | 0%                    | 10%                   | 20%                   | 30%                   | 40%                   | 50%                   | 60%                   | 70%                   | 80%                   | 90%                   | 100%                  |
|------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Väg                    | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Järnväg                | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Flyg (Axamo flygplats) | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

7. Rangordna på ett ungefär hur många procent av er totala andel **"ut-leveranser"** som går till respektive stad från er anläggning/-ar vid LogPoint.

(Om ert svar inte finns med bland nedanstående alternativ, skriv gärna in vilken stad eller plats dit **majoriteten** av ert utgående gods går i alternativet **"Annan ort"**, och ungefär hur stor andel av ert totala utflöde i procent som går dit, *tex: 60% till Linköping*)

|           | 0%                    | 10%                   | 20%                   | 30%                   | 40%                   | 50%                   | 60%                   | 70%                   | 80%                   | 90%                   | 100%                  |
|-----------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Stockholm | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Göteborg  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Malmö     | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Oslo      | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Köpenhamn | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

Annan ort

8. Hur många **"ut-leveranser"** i form av antal utgående enheter (container, trailer, lastbil) från er anläggning/-ar vid LogPoint gör ni med respektive transportsätt per vecka?

(Om du inte har vetskap om detta, skriv det antal utgående enheter **du tror** ligger närmast och med vilken tidsenhet det gäller för; dag/vecka/månad eller år, *tex: 100 enheter/vecka*)

väg:

Järnväg:

9. Hur stora volymer i antal **kubikmeter (m3)**, **skickar ni från** er anläggning/-ar vid LogPoint med respektive transportsätt per vecka?

(Om du inte har vetskap om detta, skriv det antal kubikmeter **du tror** ligger närmast och med vilken tidsenhet det gäller för; dag/vecka/månad eller år, *tex: 1000 m3/vecka*)

Väg:

Järnväg:

## Enkät framtid

### Framtida utveckling LogPoint South Sweden

1. Använder ni er av kombiterminalen som finns på LogPoint South Sweden?

☐ Ja

☐ Nej

Om nej, kommentera gärna varför

2. Har ni planer på att lägga över mer av era transporter på järnväg till och från er anläggning/-ar vid LogPoint i framtiden?

- ☐ Ja  
☐ Nej

Om nej, kommentera gärna varför

3. Använder ni er något av Axamo flygplats eller sker import/export från andra flygplatser i landet?

- ☐ Ja, vi använder Axamo flygplats  
☐ Nej, vi använder inte Axamo flygplats men andra flygplatser i landet  
☐ Nej, vi använder inte flyg överhuvudtaget

4. Vad anser du vara den största fördelen för er med att ha etablerat verksamhet på området LogPoint? Skriv gärna några korta rader nedan vad du tycker.

5. Har du några tankar kring vad man skulle kunna göra för att förbättra LogPoint som logistikområde? Är det något ni saknar eller efterfrågar mer av i området? Skriv gärna några korta rader nedan vad du tycker.

6. Hur tror du att mängden godsflöde till och från er anläggning/-ar på LogPoint kommer att utvecklas de närmsta 5 åren?

- ☐ Det kommer öka markant  
☐ Det kommer öka måttligt  
☐ Det kommer vara oförändrat  
☐ Det kommer minska marginellt  
☐ Det kommer minska avsevärt

7. Planerar ni att utöka er verksamhet på LogPoint de närmsta 5 åren?

- ☐ Ja  
☐ Nej  
☐ vet ej



8. Planerar ni för att bli en mer hållbar organisation i framtiden utifrån miljöaspekten? Skriv gärna några korta rader nedan i kommentarsfältet på vilket sätt ni vill uppnå förbättrad hållbarhet.

☐ Ja

☐ Nej

Kommentar

## Bilaga 3

## Projektplaneringen

