KUNSKAPSUNDERLAG GODSTRANSPORTER

KRONOBERGS LÄN

2024-09-16

KUNSKAPSUNDERLAG GODSTRANSPORTER

Kronobergs län

Uppdragsnamn	Kunskapsunderlag Godstransporter, Kronoberg
Uppdragsnummer	10365189
Författare	Ylva Brunnander, Linn Haglund, Dag Hersle och Elodie Papin
Datum	2024-09-16

KUND

Region Kronoberg

KONSULT

WSP
WSP Sverige AB
Org nr: 556057-4880
wsp.com

KONTAKTPERSONER

Region Kronoberg, Agneta Carlsson, agneta.a.carlsson@kronoberg.se

WSP, Ylva Brunnander, ylva.brunnander@wsp.com

INNEHÅLL

1 Inledning 5

1.1 Bakgrund 5

1.1.1 Syfte 5

1.2 Metod och avgränsningar 5

1.3 Ordlista – Gods- och logistiktermer 7

1.3.1 Olika typer av järnvägstrafik 7

2 Mål och strategier 8

2.1 Gröna Kronoberg – Regional utvecklingsstrategi 8

2.2 Strategi för smart specialisering i Kronoberg 2021-2027 9

2.2.1 Maskinindustri (tillverkningsindustri) 9

2.2.2 Skog och trä (skogsindustri) 10

2.2.3 IT och relaterade branscher 11

3 Infrastruktur 12

3.1 Järnvägar 12

3.1.1 Planerade järnvägsprojekt 17

3.2 Vägar 19

3.2.1 Planerade vägprojekt 21

3.3 Hamnar och flygplatser 23

3.3.1 Sjöfart 23

3.3.2 Flygfrakt 24

3.4 Logistikområden och terminaler 25

3.4.1 Bangårdar och lastplatser 26

3.4.2 Kombiterminaler 30

3.4.3 Övriga logistikområden och terminaler 31

3.4.4 Planerade etableringar 32

4 Godstågtrafik – trafikformer 34

4.1 Vagnslasttrafik 35

4.2 Kombitransporter 37

4.3 Systemtåg 38

5 Näringslivsstruktur 39

5.1 Funktionella samband 39

5.2 Arbetsställen 42

5.2.1 Växjö 43

5.2.2 Ljungby 43

5.2.3 Alvesta 44

5.2.4 Älmhult 45

5.2.5 Tingsryd 45

5.2.6 Markaryd 46
5.2.7 Uppvidinge 46
5.2.8 Lessebo 47

6 Gods- och varuflöden 48
6.1 Noder och stråk 48
6.2 TEN-T i Kronoberg 49
6.3 Intermodala transporter 50
6.4 Gods- och varuflöden 50
6.5 Godsflödenas huvuddrag 52

7 Utvecklingspotential 53
7.1 Prognoser och trender 53
7.1.1 Prognoser 53
7.1.2 Trender 55
7.2 Infrastruktur- och näringslivsutveckling 57
7.2.1 Näringslivets specialiseringsgrad 57
7.2.2 Väg och järnväg 58
7.2.3 Sjöfart och hamnar 61
7.3 Förutsättningar för verksamhetsetableringar 62
7.3.1 Summering – Kronobergs förutsättningar 64

8 Regionala effekter av Fehmarn Bält-förbindelsen 65
8.1 Fehmarn Bält-förbindelsen 65
8.1.1 Järnvägstransporter 66
8.1.2 Lastbilstransporter 66
8.1.3 Konkurrens med färjelinjer 66
8.2 Möjliga effekter för Kronoberg 68
8.2.1 Kort sikt 68
8.2.2 Lång sikt 69
8.2.3 Infrastrukturella begränsningar 69

9 Summering och diskussion 72
9.1 Förslag till vidare arbete 75

10 Referenser 77

1 INLEDNING

Bakgrund, syfte och metod för framtagande av detta kunskapsunderlag beskrivs kortfattat i nedan kapitel som avslutas med en ordlista med gods- och logistiktermer. Rapporten är framtagen för regionens interna användning i första hand, och som underlag för regional planering.

1.1 BAKGRUND

Kronoberg är en av Sveriges minsta regioner, sett till befolkning och antal anställda inom näringslivet. Ändå ligger Kronoberg på andra plats, efter Västra Götaland, i Tillväxtverkets regionala internationaliseringsindex. Indexet består av tre olika delar; handel, arbetsmarknad och näringsliv samt turism, och ger en översiktlig bild av hur regioner presterarar i förhållande till andra regioner. För Kronobergs del är det handel som är drivande för dess goda placering då regionen har en hög export av både varor och tjänster i förhållande till befolkningsmängden.

Enligt tidigare utredningar utmärker sig Kronoberg jämfört med grannregionerna som det län där endast 46 procent av det lastade godset har samma län som slutdestination. I Kronoberg består drygt 50 procent av lastad och lossad godsmängd (ton) av rundvirke vilket kan vara en förklaring (WSP, 2019).

En Kunskapssammanställning för godstransporter inom Regionsamverkan Sydsverige (WSP, 2019) finns också framtaget ur ett storregionalt perspektiv, men på regional länsnivå saknas en motsvarande lägesbild för Kronobergs län och dess näringsliv.

Fehmarn Bält-förbindelsen

I juni 2022 startade bygget av en kombinerad motorvägs- och spårtunnel mellan Fehmarn och Bält, i stort i samma sträckning som dagens båtförbindelse mellan Rödby och Puttgarden. Bygget beräknas vara klart år 2029. Ett antal utredningar och analyser har tagits fram tidigare om Fehmarn Bält-förbindelsen, men det saknas kunskap om vilka effekter och konsekvenser den kan ha för Kronoberg.

1.1.1 Syfte

Syftet med studien är att sammanställa ett brett kunskapsunderlag om godstransporter i Kronoberg. Rapporten fokuserar på beskrivning av förutsättningar för godsflöden till, från och inom Kronoberg län (exempelvis till hamnar, omlastningsterminaler, flygplatser) samt vilka terminaler (väg och järnväg) som finns i närområdet och deras funktion, samverkan och betydelse Kronoberg.

Vidare utreds den regionala effekten av Fehmarn Bält för Kronoberg, i syfte att förstå Kronobergs perspektiv i den pågående planeringen av infrastruktur.

1.2 METOD OCH AVGRÄNSNINGAR

Nedan ges en beskrivning av uppdragets genomförande för de ingående huvudmomenten i denna rapport.

Inom detta uppdrag har även en så kallad Storymap tagits fram, det vill säga en interaktiv webbplattform och kartverktyg som gör det enklare att tillgängliggöra och visualisera kartor och data. Storymapen ”Kunskapsunderlag Godstransporter” finns publicerad på Region Kronobergs hemsida.

Desktop study

I rapportens nulägesbeskrivning beskrivs Kronobergs logistikläge och näringslivsstruktur med utgångspunkt i regionens utvecklingsstrategi. Genom desktop study utreds Kronobergs noder och stråk, väg- och järnvägsinfrastruktur samt kopplingar till terminaler och hamnar i Kronoberg och dess närområde.

Vidare utreds Kronobergs utvecklingspotential och framtida behov genom omvärldsbevakning av prognos och trender samt kartläggning samt behov och möjligheter.

Statistik och data som presenteras i denna rapport har bland annat hämtats från följande officiella källors senaste publikationer:

- Region Kronoberg – Regional data över arbetsställen, omsättning, antal anställda i Kronoberg (uttaget 2024)
- SCB-data bearbetat av Region Kronoberg – Brutto regional produkt (BRP)
- SCB-data bearbetat av WSP – Information om funktionella tätorter
- Trafikanalys – Varuflödesundersökningen 2021
- Trafikverket – Kapacitet på järnväg 2022 och trafikflöden på väg 2022/2023 (uttaget 2024)
- Trafikverket – Laslo, data om omlastningsplatser (uttaget 2024)

Intressenter

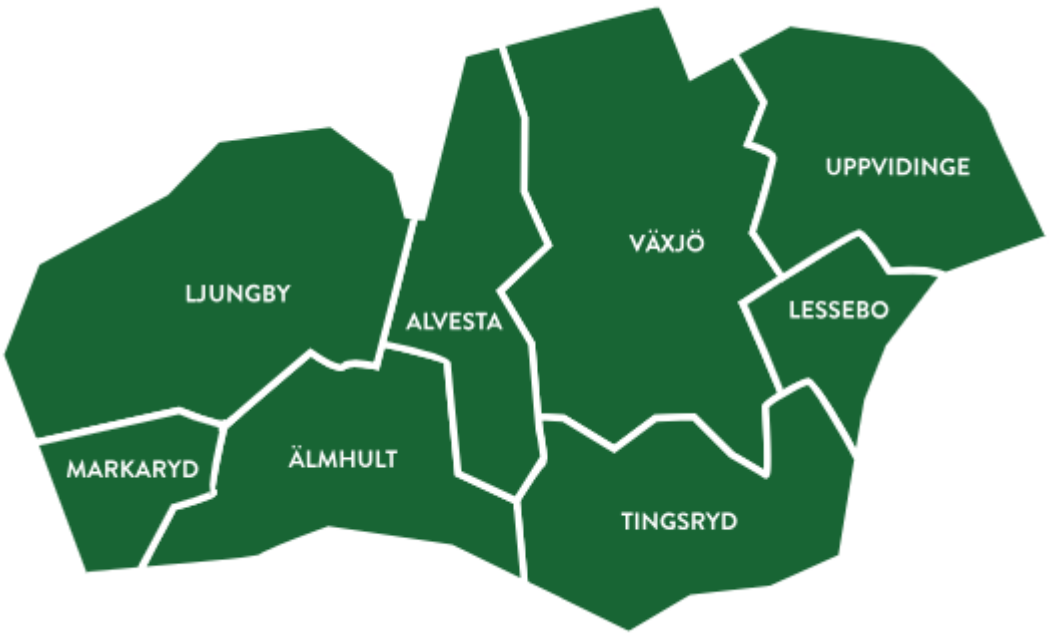
Region Kronoberg har agerat stöd i genomförande, och tillhandahållit kontakt med intressenter i Kronoberg.

Ett platsbesök genomfördes i april 2024, med besök vid terminal och anläggningar i Alvesta och Räppe (Alwex) samt i Ljungby (PostNord), samt dialog med näringslivsrepresentanter med logistik- och infrastrukturfokus, med fokus på befintliga förutsättningar för godstransporter, logistiska utmaningar och framtida utveckling.

Avgränsningar

Kronoberg utgör den sydvästra delen av landskapet Småland, och består av åtta kommuner med Växjö som residensstad, se Figur 1 nedan. Denna utredning fokuserar på Kronobergs större logistiknoder och stråk för väg- och järnväg, med fokus på de större kommunerna Växjö, Ljungby, Alvesta och Älmhult.

Utredningens ambition är att ta fram ett kunskapsunderlag som beskriver förutsättningar för godstransporter och möjlig utveckling, på övergripande nivå. I utredningen studeras transportlösningar för lite större försändelser och huvudsakligen långväga transporter, inte exempelvis distributionstrafik eller kapillära leveranser med drönare.



Figur 1. Kronobergs åtta kommuner[1].

[1] Business Region Kronoberg - Åtta kommuner med ett gemensamt mål (www.businessregionkronoberg.se)

1.3 ORDLISTA – GODS- OCH LOGISTIKTERMER

Intermodala transporter

Intermodalitet är ett vanligt begrepp inom transportsektorn och betyder ”mellan enheter”, och innebär ett byte av transportslag för frakt från en plats till en annan. Den vanligaste användningen av begreppet är för godstransport av containrar, växelflak, semitrailrar eller kassetter som omlastas mellan järnväg och väg.

Kapillär infrastruktur

Infrastrukturen utanför huvudsakligt väg, på knutpunkterna (exempelvis växlingsbangårdar), ut till industrispår och terminaler.

Kombiterminal

En kombiterminal (intermodal terminal) är en terminal där godsmoduler omlastas från ett transportslag till ett annat, ofta mellan väg och järnväg vilket kräver god anslutning till både väg- och järnvägsnätet.

Lastbil

Ett fordon som kan förses med en fast påbyggnad som innefattar ett lastutrymme, eller kan bära en lös lastbärare (såsom container eller växelflak) med last. Lastbilar kan utrustas med draganordning för att kunna dra släpvagnar, kärror och dollys.

Lastbärare

En enhet som gods kan placeras på under transport och lagring, kan vara container eller trailer. Lastbärare flyttas av något fordon och förenklar hanteringen av godset.

Taxepunkt

Taxepunkt är den mest kapillära, småskaliga enheten längts ut i vagnslastnätverket på järnväg som trafikeras. Taxepunkt är den komponent i vagnlastnätverket som fysiskt är allra närmast transportköparna, det vill säga marknaden, en plats där vagnar hämtas och lämnas vilket kan omfatta en eller flera slutkunder.

Trafik- och transportarbete

Ett vanligt sätt att mäta vägnätets användning är genom trafikarbetet - antal kilometer som körs per år. Transportarbetet beskriver aktiviteten i transportsystemet och redovisas för persontransporter i måttet personkilometer och för godstransporter i måttet tonkilometer. En tonkilometer innebär en förflyttning av ett ton gods en kilometer.

1.3.1 Olika typer av järnvägstrafik

Tågpendel - Godståg i linjetrafik som körs enligt en fast tidtabell.

Kombitåg - Godståg med containerlast som i huvudsak transporteras mellan terminaler där omlastning sker till/från lastbil eller sjöfart.

Systemtåg - Godståg med större volymer direkt till kunder med egen spåranslutning till järnvägsnätet, exempelvis malmtåg.

Vagnslasttåg - Övriga järnvägstransporter, ofta i kombination med matartåg till/från hubbar/noder för vidare transport med fjärrtåg. Transporter sker oregelbundet efter beställning.

En beskrivning av godstågtrafiken, och dess trafikformer, återfinns i kapitel 4, inklusive beskrivning av taxepunkts, växlings- och rangerbangårds roll i vagnslastsystemet.

2 MÅL OCH STRATEGIER

Från högsta europeiska nivå, till nationella och regionala styrdokument, finns det tydliga ambitioner att bidra till ett hållbart transportsystem genom:

- Utveckling ett hållbart, icke-fossilberoende och effektivt transportsystem
- Överflyttning av gods från väg till järnväg/sjöfart inom befintligt system
- Ökad standardisering av infrastruktur, kommunikation och informationshantering

Trafikverket har tagit fram en nationell godstransportstrategi från 2018 som tydliggör riktningen för godstransportsystemets utveckling. Strategin tar sikte på framtidens effektiva och smarta godstransporter som nyttjar järnvägen och sjöfartens kapacitet.

I följande kapitel beskrivs Kronobergs utvecklingsstrategi och dess prioriteringar samt strategi för smart specialisering. Någon utpräglad godstransportstrategi för Kronoberg finns inte framtaget i nuläget.

2.1 GRÖNA KRONOBERG – REGIONAL UTVECKLINGSSTRATEGI

I Kronoberg läns regionala utvecklingsstrategi (RUS) för år 2019-2025 är den övergripande målbilden att ”Kronoberg växer i öppna och hållbara livsmiljöer med förnyelseförmåga”[2].

I dagsläget pågår arbete med framtagande av ny regional utvecklingsstrategi för Kronoberg, vilken är ute på remiss under våren 2024.

Prioritering 1. Utveckla attraktiva livsmiljöer med god tillgänglighet

För att uppnå målet är ett insatsområde ”hållbara resor och transporter” som bland annat innefattar behov av att nya logistiklösningar utvecklas vilket omfattar allt från att stärka den digitala infrastrukturen till att förbättra omlastningar från väg till järnväg (eller sjöfart) i Kronoberg. Kronoberg ska också arbeta för ökad transportkapacitet för effektiva och klimatsmarta transporter för näringslivet vilket innebär behov av ett hållbart och robust väg- och järnvägsnät för att nå och nås av marknader utanför regionen. Speciellt viktig är förbindelser till grannregioners hamnar. I dagsläget saknas viktiga länkar mellan Kronoberg och de prioriterade TEN-T-korridorerna i Polen och baltiska länderna vilket berör hamnar i Småland, Blekinge och Skåne, samt väg- och järnvägsnätet till dessa. Vidare utgör skogsnäringen en stor del av den totala näringen som är beroende av det finmaskiga vägnätet för att nå omlastningsterminaler och export som behöver hålla god standard även i framtiden.

Prioritering 3. Utveckla en innovativ region och ett brett näringsliv

Ett annat insatsområde för att uppnå det regionala målet är ”stärk innovationsgraden i näringslivet och offentlig sektor” vilket bland annat innefattar att företag stärker uppkopplingen till de globala värdekedjorna[3]. Den ökade specialiseringen vid produktion av varor och tjänster innebär att det är många företag som är delaktiga i framtagningsprocessen innan produkten når sin slutmarknad. För att bevara konkurrenskraften behöver företag ingå i dessa globala värdekedjor vilket kräver tillgång till nödvändig kunskap. Tillgång till kunskap kan fås från lokala universitet samt nationella och internationella kunskapsnätverk genom universiteten. Det är viktigt att företag anpassar och nyttjar tekniksektorns digitalisering, robotisering och automatisering. Vidare finns behov av att stärka företags och offentlig sektors gröna omställning genom effektivt resursutnyttjande och att i produktionen sträva efter en cirkulär ekonomi.

[2] Region Kronoberg (2015) *Gröna Kronoberg - Regional utvecklingsstrategi för Kronoberg län 2019-2025. Aktualitetsprövad 2019*
[3] Region Kronoberg (2015) *Gröna Kronoberg - Regional utvecklingsstrategi för Kronoberg län 2019-2025. Aktualitetsprövad 2019*

2.2 STRATEGI FÖR SMART SPECIALISERING I KRONOBERG 2021-2027

Region Kronoberg har även tagit fram en specifik strategi för smart specialisering för år 2021-2027.

Strategin för smart specialisering syftar till att stärka regionens konkurrenskraft genom att områden med potential för tillväxt identifieras och prioriteras[4]. Målet med strategin är att produktiviteten ska öka (BRP) och fler arbetstillfällen skapas.

Följande specialiseringsområden har identifierats i strategin, och beskrivs vidare i nedan kapitel:

- Maskinindustri med relaterade branscher
- Skog, trä- och möbelindustri, hus, glas och design
- IT-mjukvara och avancerade företagstjänster

Besöksnäringen är också ett utpekat tillväxt- och utvecklingsområde.

Kronoberg är en av Sveriges minsta regioner, sett till befolkning och antal anställda inom näringslivet[5]. Störst andel av Kronobergs befolkning är bosatta i Växjö, 47 procent[6], följt av Ljungby (14 procent), Alvesta (10 procent) och Älmhult (9 procent), år 2023. De minsta kommunerna Tingsryd, Markaryd, Uppvidinge och Lessebo har haft en negativ befolkningsutveckling de senaste åren.

Region Kronoberg har Sveriges näst största varuexport per invånare och flest jobb per invånare i arbetsför ålder[7]. Näringslivet i regionen är alltså specialiserat inom främst tillverkningsindustrin och skogsindustrin samt har ett stort IT-kluster[8].

2.2.1 Maskinindustri (tillverkningsindustri)

Ett utpekat område är maskinindustri med relaterade branscher (tillverkningsindustri).

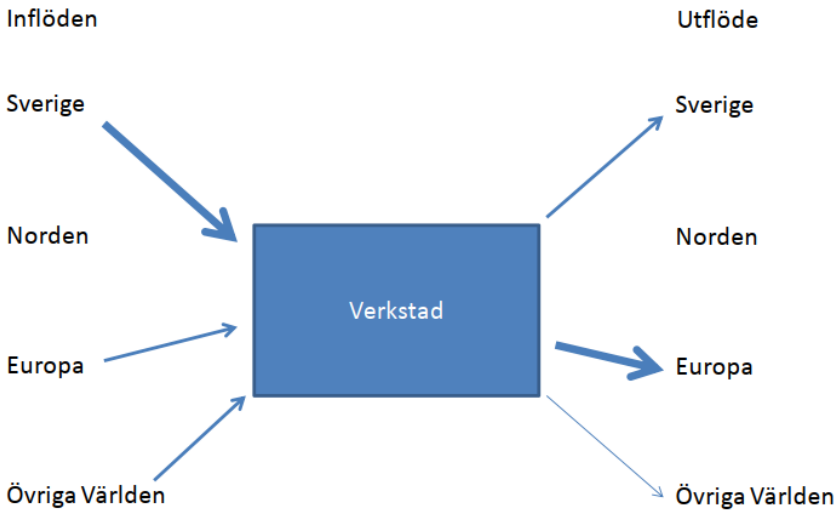
I Kronoberg är maskinindustrin regionens största bransch, som även har en relativt stor del av den nationella marknaden[9]. Det är även den bransch med flest storföretag i regionen. Några profilerade företag inom branschen är bland annat NIBE, Volvo AB, Electrolux, Wica, Konecranes, Cargotec samt IV Produkt.

Flera företag inom branschen har egna slutprodukter, och produkterna som produceras riktar sig till olika marknader, både mot verkstadsindustri och detaljhandel[10], samt en omfattande exportverksamhet. Vidare har maskinindustrin många underleverantörer inom regionen och är stor beställare inom tillverkningsindustrin, bland annat till maskin/fordons- och möbelindustrin[11].

Kluster av tillverkningsindustrier finns främst i Markaryd, Ljungby och Uppvidinge[12]. Därmed är tillverkningsindustrin också beroende av arbetspendling.

En stor del av verkstadsproduktionen sker orderstyrt[13]. Kundorderstyrd produktion ger ett oregelbundet flöde och korta ledtider. Vidare är en stor del av godset högvärdigt, och omfattar en mindre volym men högt produktvärde vilket medför höga transportkostnader och långa avstånd.

[4] Region Kronoberg (2021) *Strategi för Smart specialisering i Kronoberg 2021-2027*
[5] Region Kronoberg (2021) *Strategi för Smart specialisering i Kronoberg 2021-2027*
[6] Region Kronoberg - Bilden av Kronobergs län. 2022-04-22 (www.regionkronoberg.se)
[7] Business Region Kronoberg - Om oss (www.businessregionkronoberg.se)
[8] Business Region Kronoberg - Om oss (www.businessregionkronoberg.se)
[9] Region Kronoberg (2021) *Strategi för Smart specialisering i Kronoberg 2021-2027*
[10] Vectura (2012) *Kronobergs län – analys av sambandet mellan regionens näringslivsstruktur och dess infrastrukturbehov*
[11] Region Kronoberg (2021) *Strategi för Smart specialisering i Kronoberg 2021-2027*
[12] Vectura (2012) *Kronobergs län – analys av sambandet mellan regionens näringslivsstruktur och dess infrastrukturbehov*
[13] Vectura (2012) *Kronobergs län – analys av sambandet mellan regionens näringslivsstruktur och dess infrastrukturbehov*



Figur 2. Geografiskt godsflöde inom bransch verkstad och tillverkning.

2.2.2 Skog och trä (skogsindustri)

Ett annat specialiseringsområde är skog, trä, möbel, hus, glas och design (skogsindustri).

En stor del av Kronobergs landareal består av skog, 72 procent, och sjöar, 25 procent[14]. Regionen har en etablerad träindustri och stora delar av träförädlingen sker i Kronoberg[15]. Den omfattande skogsproduktionen i regionen har en lång tradition av förädling av råvaran[16]. Skogsbranschen i sig har en begränsad andel av ekonomin – men sett till hela förädlingsledet (trä- och möbelindustrin) genererar området betydande intäkter till regionen, inte minst vad det gäller exportvaror.

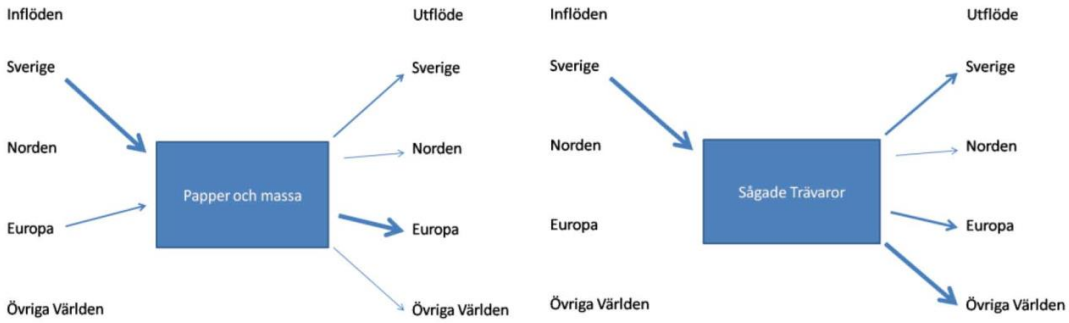
Detta specialiseringsområde är brett, bortom traditionell branschindelning, men med gemensam värdekedja[17]. Profilerade företag inom området är bland annat IKEA (flera olika bolag), Södra, Elitfönster, Vida, Balco, Anebyhusgruppen och möbelklustret i Lammhult. Företag inom branschklustret relaterar till hus och design, och gäller även för glasindustrin i regionen.

Specialiseringsområdet kan delas in i följande näringsgrenar:[18]

- Massa- och pappersindustri
- Sågverksindustri,
- Träskiveindustri
- Tillverkning av förpackningar gjorda av trä
- Papper och papp
- Snickeriindustri

Sverige är generellt en stor exportör av massa, papper och sågade trävaror[19]. Pappers-/massabruk finns exempelvis i Hylte (Sweden Timber, tidigare Stora Enso) och Lessebo (Vida). Sågverkskoncerner omfattar bland annat A.T.A Timber, Södra Timber, Vida och J.G Andersson.

[14] Region Kronoberg - Bilden av Kronobergs län. 2022-04-22 (www.regionkronoberg.se)
[15] Business Region Kronoberg - Om oss (www.businessregionkronoberg.se)
[16] Region Kronoberg (2021) *Strategi för Smart specialisering i Kronoberg 2021-2027*
[17] Region Kronoberg (2021) *Strategi för Smart specialisering i Kronoberg 2021-2027*
[18] Vectura (2012) *Kronobergs län – analys av sambandet mellan regionens näringslivsstruktur och dess infrastrukturbehov*
[19] Vectura (2012) *Kronobergs län – analys av sambandet mellan regionens näringslivsstruktur och dess infrastrukturbehov*



Figur 3. Geografiska godsflöden för papper, massa och massaved samt insatsråvaror till papper och massproduktionen (vänster). Geografiska godsflöden för sågtimmer och sågade trävaror (höger).

2.2.3 IT och relaterade branscher

IT-branschen är i hög utsträckning en ”storstadsbransch” men som haft en god utveckling i regionen det senaste decenniet[20]. God jobbtillväxt och ekonomisk tillväxt de senaste åren har gjort att den står för en större del av regionens ekonomi, även om specialiseringsgrad inte är högre än riksgenomsnittet. Däremot har produktiviteten inom regionens It-företag ökat något mer än i riket.

Företagsmixen består både av företag med egna slutprodukter och av konsultorienterade företag[21]. Profilerade företag inom branschen är bland annat Visma, Combitech, Atea, Ikea IT, Fortnox, Kontek och IST. Inom regionen är branschen specialiserade på program- och mjukvaruutveckling inom bokföring, redovisning, lönehantering och utbildning.

IT är branschövergripande och borde gynna näringslivets digitala omställningstakt[22]. Bland annat finns akademi på Linnéuniversitetet med högt internationellt erkännande[23] och satsningar inom IT och relaterade ämnen[24].

[20] Region Kronoberg (2021) *Strategi för Smart specialisering i Kronoberg 2021-2027*
[21] Region Kronoberg (2021) *Strategi för Smart specialisering i Kronoberg 2021-2027*
[22] Region Kronoberg (2021) *Strategi för Smart specialisering i Kronoberg 2021-2027*
[23] Business Region Kronoberg - Om oss (www.businessregionkronoberg.se)
[24] Region Kronoberg (2021) *Strategi för Smart specialisering i Kronoberg 2021-2027*

3 INFRASTRUKTUR

Transportsystemets vägar och järnvägar utgör de huvudsakliga stråken för transporter utanför och mellan tätorter. Systemet planeras, byggs ut och underhålls av både stat, region och kommuner.

Två av Sveriges viktigaste nationella transportstråk passerar genom Kronobergs län: E4 och Södra stambanan. Flera andra väg- och järnvägsstråk möjliggör transporter genom länet och är av både nationell och storregional betydelse.

I följande kapitel beskrivs länets huvudsakliga transportinfrastruktur för samtliga trafikslag; järnväg, väg, sjöfart, flyg och intermodala transporter. Den online-baserade och interaktiva Storymap som tagits fram inom detta uppdrag fungerar som ett komplement till kartor i denna rapport, för mer överblickbar och detaljerad statistik, och finns tillgänglig på Region Kronobergs hemsida.

3.1 JÄRNVÄGAR

Nedan beskrivs de järnvägar som löper genom Kronoberg, i huvudsak Södra stambanan, Kust till kust-banan och Markarydsbanan samt befintliga kortare järnvägssträckningar Älmhult – Olofström och Nässjö – Åseda.

I senare stycke beskrivs även planerade järnvägsprojekt.

Utöver dessa järnvägslänkar finns även bangårdar, kombiterminaler, omlastningsplatser och industrispår, vilka beskrivs i senare kapitel 3.4 (Logistikområden och terminaler).

Nytt signalsystem för järnväg

Trafikverket arbetar även med ett större projekt för att modernisera och digitalisera järnvägen i hela landet. Förberedelser och arbeten görs bland annat för ett nytt signalsystem, ERTMS, European Rail Traffic Management System.

I Trafikverkets plan för implementering finns inga befintliga sträckningar inom Kronoberg med för driftsättning fram till år 2037. Sydostlänken planeras dock för driftsättning år 2033, men det är beroende av hur projektet fortlöper i stort.

Södra stambanan

Södra stambanan är en av Sveriges viktigaste järnvägsförbindelser som sträcker sig från Malmö till Stockholm via Älmhult och Alvesta[25], och ingår i det större stråket Köpenhamn – Malmö – Hallsberg/Stockholm. Trafik längs sträckan utgörs både av persontåg och godståg. Spåret är elektrifierat och dubbelspårigt. Alvesta är en viktig nod för Kronoberg, där flera andra järnvägsspår ansluter[26].

Regeringen tog i december 2022 beslut om att avbryta projektet för nya stambanor i Sverige (Stockholm – Malmö) och delsträckan Hässleholm – Lund som nu istället rustas upp utanför stambaneprojektet[27]. Sträckan utgör idag en flaskhals för Kronoberg och kommer tidigast i nationell plan år 2026.

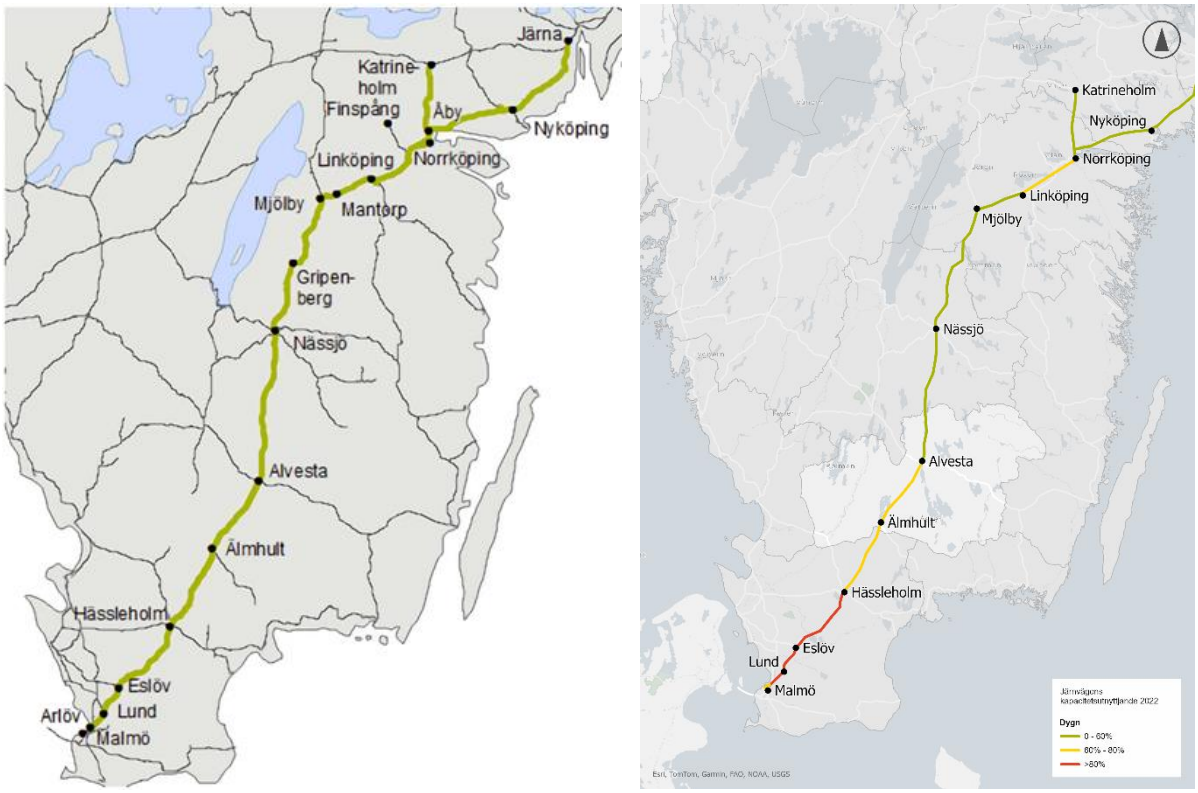
[25] Trafikverket - Södra stambanan 2022-10-26 (www.trafikverket.se)
[26] WSP (2019) *Godstransporter – Sydsvenskt kunskapsunderlag*
[27] Region Kronoberg (2023) *Uppföljning av det regionala utvecklingsarbetet 2022 och förutsättningar framåt*

Enligt Trafikverket omfattar trafiken på Södra stambanan inom Kronoberg år 2022 totalt 31–50 persontåg (varav 13 snabbtåg) samt 27–29 godståg, per riktning och dygn, fördelat på följande linjedelar:

- Nässjö central – Alvesta
- Alvesta – Älmhult
- Älmhult – Hässleholm

Godstågstrafiken på Södra stambanan är som störst på sträckan Alvesta – Älmhult (29 godståg) där ca 80 procent av spårkapaciteten används över dygnet, vilket motsvarar ett mycket högt kapacitetsutnyttjande, se Figur 4 nedan. Persontågstrafiken är också som störst på sträckorna Älmhult-Hässleholm och Alvesta-Älmhult (50 respektive 49 persontåg)

Vid ett mycket högt kapacitetsutnyttjande är känsligheten för störningar hög och trafiken är omfattande över hela dygnet i förhållande till banans tillgängliga kapacitet. Ett högt kapacitetsutnyttjande innebär också att det är mycket svårt att få tider för underhållsarbete. Då både antalet persontåg och godståg är många på sträckan finns det även risk för utökad konkurrens mellan person- och godstrafiken.



Figur 4. Södra stambanans sträckning[28] och kapacitetsutnyttjandet på järnvägen (dygn)[29].

[28] Trafikverket - Södra stambanan 2022-10-26 (www.trafikverket.se)
[29] Trafikverket - Kapacitet. 2024-04-12 (www.bransch.trafikverket.se)

Kust till kust-banan

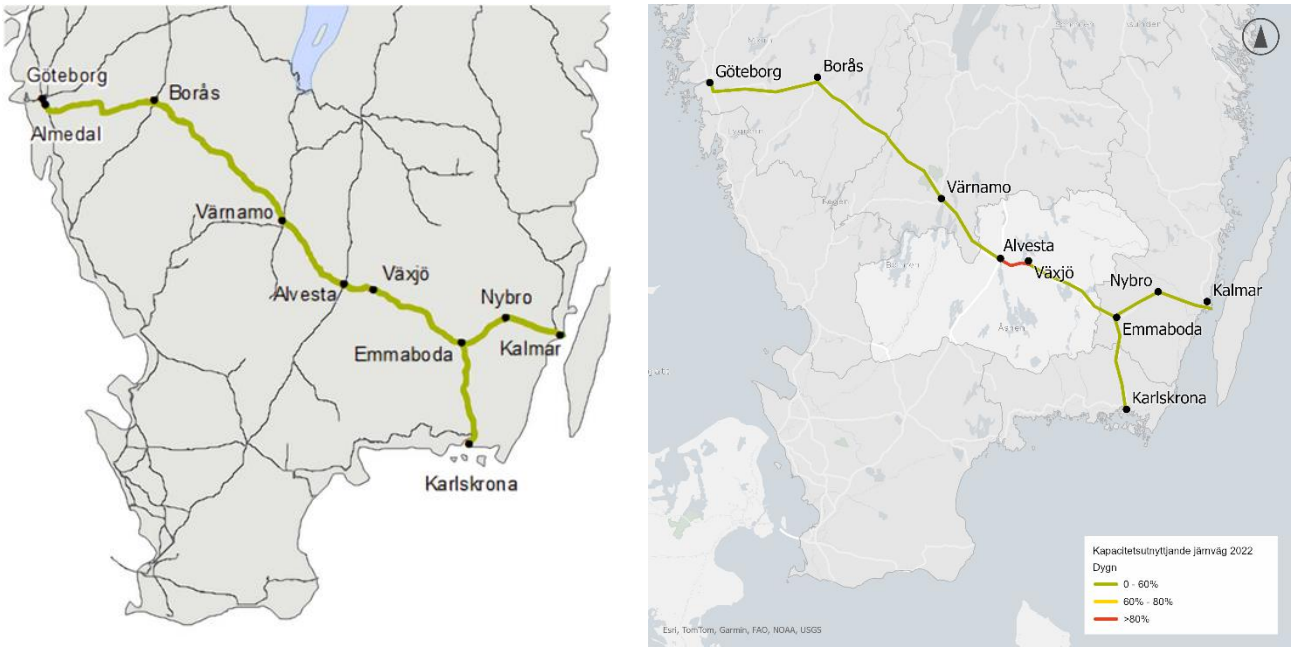
Kust till kust-banan sträcker från Göteborg till Kalmar och Karlskrona via Alvesta[30]. Trafik längs sträckan utgörs både av persontåg och godståg. Spåret är elektrifierat men inte dubbelspårigt. Även för Kust till kust-banan har Alvesta en central roll samt del i godstågstråk från Göteborg till Jönköping[31].

Enligt Trafikverket omfattar trafiken på Kust till kust-banan inom Kronoberg år 2022 totalt 21–92 persontåg samt 1–5 godståg, per riktning och dygn, fördelat på följande linjedelar:

- Värnamo – Alvesta
- Alvesta – Växjö
- Växjö – Emmaboda

Godstågstrafiken på Kust till kust-banan är som störst på sträckan Värnamo – Alvesta med 5 godståg, per riktning och dygn, och på övriga linjedelar i Kronoberg omfattas trafiken av 1 godståg. Persontågstrafiken är störst på sträckan Alvesta – Växjö, med 92 persontåg, i jämförelse med övriga linjedelar där trafiken omfattas av 21 respektive 34 persontåg.

På den mest trafikerade sträckan, Alvesta – Växjö, används ca 86 procent av spårkapaciteten över dygnet, vilket också motsvarar ett mycket högt kapacitetsutnyttjande och hög känslighet för störningar och svårigheter för underhållsarbete (se Figur 5). I och med att Kust till kust-banan är enkelspårig innebär det att enkelspår med få mötesstationer kan nå ett högt kapacitetsutnyttjande även med relativt få tåg, och är därmed mycket mer störningskänsligt.



Figur 5. Kust till kust-banans sträckning[32] och kapacitetsutnyttjandet på järnvägen (dygn)[33].

[30] Trafikverket - Kust till kust-banan 2022-10-26 (www.trafikverket.se)
[31] WSP (2019) *Godstransporter – Sydsvenskt kunskapsunderlag*
[32] Trafikverket - Kust till kust-banan 2022-10-26 (www.trafikverket.se)
[33] Trafikverket - Kapacitet. 2024-04-12 (www.bransch.trafikverket.se)

Markarydsbanan

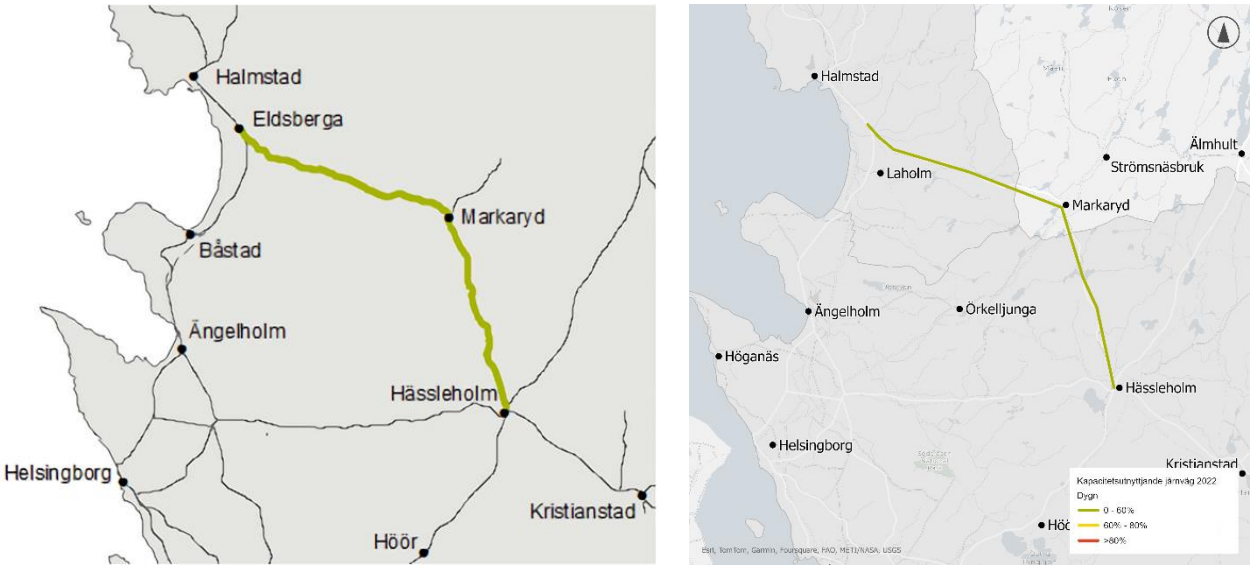
Markarydsbanan sträcker sig från Eldsberga (på Västkustbanan) till Hässleholm (på Södra stambanan) via Markaryd[34], och är en viktig länk i järnvägssystemet i södra Sverige. Trafik längs sträckan utgörs både av persontåg och godståg. Spåret är elektrifierat men inte dubbelspårigt. I nuläget brukas sträckan mellan Halmstad och Markaryd huvudsakligen för gods- och omledningstrafik. Lokal ordinarie persontrafik finns endast längs delen Hässleholm-Markaryd i form av Pågatåg med uppehåll i Bjärnum och Vittsjö.

Enligt Trafikverket omfattar trafiken på Markarydsbanan år 2022 totalt 2–24 persontåg samt 4 godståg, per riktning och dygn, fördelat på följande två linjedelar:

- Eldsberga – Markaryd
- Markaryd – Hässleholm

Godstågstrafiken omfattas av 4 godståg, per riktning och dygn, på båda linjedelarna. När det gäller persontågstrafiken är den som störst på sträckan Markaryd – Hässleholm med 24 persontåg, i jämförelse med 2 persontåg på sträckan Eldsberga – Markaryd, per riktning och dygn.

Mindre än 50 procent av spårkapaciteten används över dygnet, vilket motsvarar ett mycket lågt kapacitetsutnyttjande (se Figur 6).



Figur 6. Sträckning för Markarydsbanan[35] och kapacitetsutnyttjandet på järnvägen (dygn)[36].

Sydostlänken (Älmhult-Olofström)

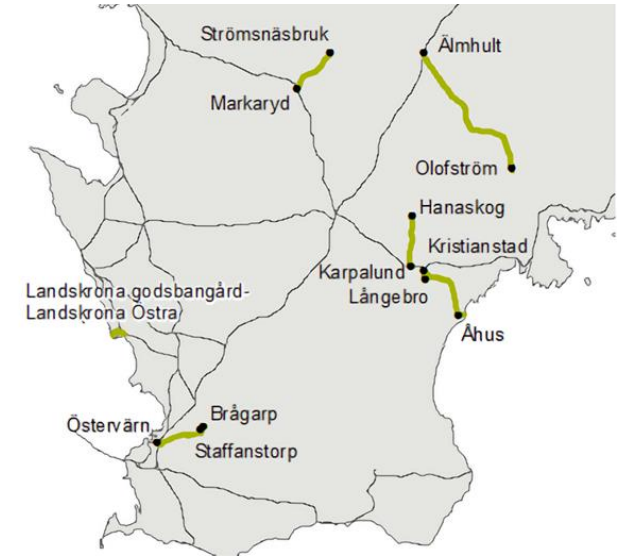
Vidare sker godstransporter väster om Alvesta i form av systemtåg för Volvo Personvagnar med destination Olofström via Alvesta[37] och på banan Älmhult – Olofström[38]. Spåret mellan Älmhult och Olofström är oelektrifierat idag.

Enligt Trafikverket omfattar trafiken på sträckan Älmhult – Olofström år 2020 ett persontåg samt 10 godståg, per riktning och dygn. Cirka 50 procent av spårkapaciteten används över dygnet, vilket motsvarar ett lågt kapacitetsutnyttjande.

[34] Trafikverket - Södra stambanan 2022-10-26 (www.trafikverket.se)
[35] Trafikverket - Markarydsbanan. 2022-10-26 (www.trafikverket.se)
[36] Trafikverket - Kapacitet. 2024-04-12 (www.bransch.trafikverket.se)
[37] WSP (2019) *Godstransporter – Sydsvenskt kunskapsunderlag*
[38] Trafikverket - Övriga banor i södra Götaland. 2022-10-26 (www.trafikverket.se)

I Sydsverige är järnvägen mot Olofström, som utgår från Älmhult, av stor betydelse för Volvobolagen och deras produktion[39]. Via denna går ett Volvo-systemtåg, vilket är ett slutet system som enbart omfattar Volvos gods, och innehåller karossplåt till både Volvo Trucks och Volvo Cars, från Olofström ut till Älmhults godsbangård. I Älmhult växlas varje Olofströms-tåg om med ett systemtåg från Volvo Trucks i Umeå med lastbilshytter. Ut från Älmhult går därmed två blandade Volvo-systemtåg med karossplåt till person- och lastbilsbyggnation samt med kompletta lastbilshytter: ett till Göteborg och ett till Gent i Belgien. I båda dessa orter ligger såväl personbils- som lastbilsproduktion (Volvo Cars respektive Volvo Trucks).

I Figur 7 finns även en järnvägskoppling mellan Markaryd och Strömnäsbruk inom Kronoberg enligt Trafikverkets järnvägsnätsbeskrivning. Delar av järnvägen används idag enbart för museitrafik/dressincykling.



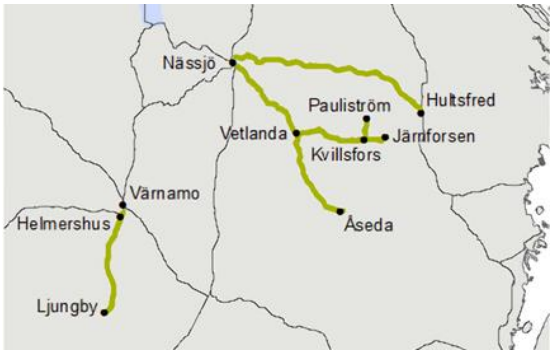
Figur 7. Sträckning Älmhult-Olofström och Markaryd-Strömnäsbruk inom Kronoberg[40].

Nässjö-Åseda

Det finns även ytterligare kort länk mellan Nässjö och Åseda, inom Kronoberg[41]. Trafik längs sträckan har utgjorts av både persontåg och godståg. Spåret är varken elektrifierat eller dubbelspårigt.

På delsträckan Nässjö – Vetlanda går idag persontåg och godståg med Green Cargo som operatör.

I Figur 8 nedan finns även länk mellan Värnamo – Ljungby som är nedlagd.



Figur 8. Sträckning Nässjö-Åseda och Värnamo-Ljungby inom Kronoberg[42].

[39] WSP (2019) *Godstransporter – Sydsvenskt kunskapsunderlag*
[40] Trafikverket - Övriga banor i södra Götaland. 2022-10-26 (www.trafikverket.se)
[41] Trafikverket - Övriga banor i östra Götaland. 2022-10-26 (www.trafikverket.se)
[42] Trafikverket - Övriga banor i östra Götaland. 2022-10-26 (www.trafikverket.se)

3.1.1 Planerade järnvägsprojekt

I länet och dess närområde pågår flera större infrastrukturåtgärder, vilket påverkar transportnätens övergripande struktur. Nedan beskrivs, av Trafikverket officiella, järnvägsprojekt som planeras inom Kronoberg. De största projekten bedöms vara satsningar på Sydostlänken, Markarydsbanan och Södra stambanan.

I antagen Nationell plan för perioden 2022-2033 ingår även dubbelspårsutbyggnad på sträckan Växjö – Räppe, som är en första etapp av dubbelspår till Alvesta på Kust till kust-banan.

Kronoberg kan även påverkas av projekt inom andra län. Exempelvis pågår arbete med ny järnväg och elektrifiering av järnvägen på sträckan Värnamo – Jönköping/Nässjö (kallad ”Y:et”), i Jönköpings län vilket behandlas i kapitel 7 Utvecklingspotential. Den internationella Fehmarn bält-förbindelsen och dess effekter för Kronoberg beskrivs och analyseras även i separat kapitel 8 i denna rapport.

Sydostlänken

Just nu pågår arbete med att ta fram järnvägsplaner för Sydostlänken, Älmhult-Olofström-Blekinge kustbana, för framtida tågtrafik längs sträckan[43], även om tidplan och genomförande är osäkert i nuläget. Sydostlänken har betydelse för näringslivet i regionen och järnvägsförbindelsen syftar till att förbättra villkor för godstrafik till och från Blekinges hamnar. Även persontrafik längs sträckan Småland-Skåne-Blekinge möjliggörs.

Befintlig järnväg mellan Älmhult och Olofström ska då också elektrifieras och rustas upp. Mellan Olofström och Blekinge kustbana mot Karlshamn ska även ny järnväg byggas. Utöver befintliga stationer i Älmhult och Karlshamn utreds tre nya stationer längs sträckan; Olofström, Lönsboda och Vilshult. Nya järnvägen är tänkt att kunna avlasta de befintliga stråken Blekinge kustbana, Skånebanan och Södra stambanan.

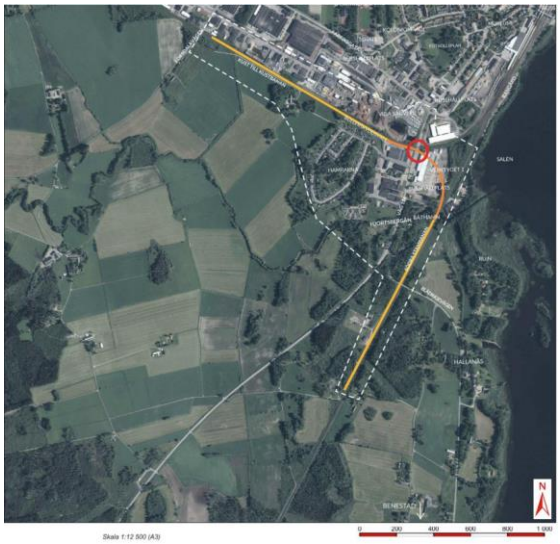
Beslut är tidigare fattat om möjlig byggstart för Sydostlänken år 2029-2033. Detta förutsätter dock en lagakraftvunnen järnvägsplan vilket i nuläget inte finns framtaget. År 2024 meddelade även regeringen att projektet behöver redovisa en ny kostnadskalkyl, till följd av stora kostnadsökningar inom projektet, vilket genomförts av Trafikverket. I nuläget inväntas beslut om hur projekt Sydostlänken ska fortlöpa. I avvaktan på detta beslut har man även pausat arbetet med nysträckningen Olofström-Blekinge kustbana.

Figur 9. Projekt Sydostlänkens planerade sträckningar [44].

[43] Trafikverket - Sydostlänken. 2024-04-26 (www.trafikverket.se)
[44] Trafikverket - Sydostlänken. 2024-04-26 (www.trafikverket.se)

Alvesta, triangelspår och mötesspår

Det planeras också för en ny järnväg i Alvesta mellan Södra stambanan och Kust till kust-banan i syfte att skapa bättre koppling mellan Värnamo-Alvesta-Älmhult samt en effektivare järnvägsanläggning[45]. I dagsläget finns ingen direkt förbindelse för sträckan Värnamo-Alvesta-Älmhult och tåg som färdas däremellan behöver göra en lokrundgång på Alvesta bangård. Nya järnvägen planeras som ett triangelspår och utgör en direkt tågförbindelse längs sträckan samt även avlastar och frigör kapacitet på Alvesta bangård. Projektet var pausat under perioden 2023-2024 i avvaktan på beslut om fortsatt finansiering. Under våren 2024 gavs besked om att projektet gör ett omtag och nya samrådshandlingar ska tas fram.



Figur 10. Planerat tringelspår och mötesspår i Alvesta[46]

Markarydsbanan

Det planeras att byggas ett nytt mötesspår och plattformar i Knäred, en ny hållplats med plattformar i Veinge samt signalåtgärder[47], se Figur 11 nedan. I dagsläget trafikeras sträckan mellan Halmstad och Markaryd av godstrafik och omledningstrafik. Då Markarydsbanan utgör en viktig länk i järnvägssystemet för södra Sverige är syftet att även kunna starta persontrafik längs sträckan. Åtgärderna för persontrafik på Markarydsbanan ska med- och samfinansieras av Trafikverket, Region Halland och Laholms kommun enligt tecknat avtal. Projektet är i granskningsskede av järnvägsplan för ny mötesstation i Knäred.

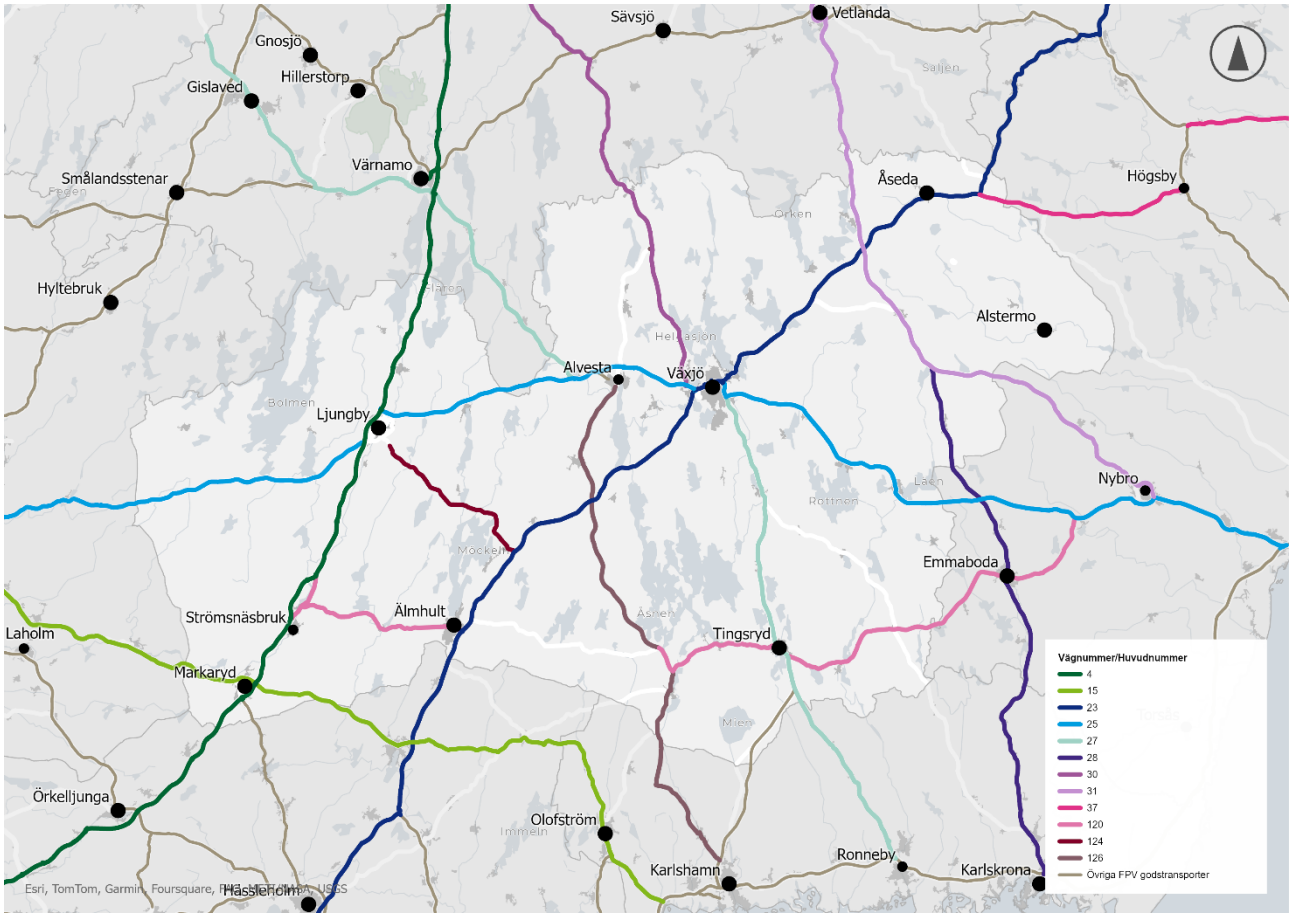
Figur 11. Översiktlig bild av Markarydsbanan och dess stationer[48].

[45] Trafikverket - Alvesta, triangelspår och mötesspår. 2024-05-14 (www.trafikverket.se)
[46] Trafikverket (2021) Samrådsunderlag, Alvesta triangelspår. TRV 2021/88866
[47] Trafikverket - Markarydsbanan, Knäred och Veinge. 2024-06-12 (www.trafikverket.se)
[48] Trafikverket (2023) *SAMRÅDSUNDERLAG – Ny mötesstation i Knäred, Markarydsbanan*. TRV 2022/135432

3.2 VÄGAR

Funktionellt prioriterat vägnät (FPV) är vägar som pekats ut av Trafikverket som viktigast för nationell och regional tillgänglighet[49]. Bedömningen utgår ifrån att vägen är viktig för godstransporter, långväga personresor med bil, dagliga personresor med bil och/eller kollektivtrafik med buss.

Funktionellt prioriterade vägar för godstransporter inom Kronoberg visas i Figur 12 nedan. E4 och väg 25 är utpekade som internationellt och nationellt viktiga vägar[50]. Vidare finns flertalet vägar som är viktiga för godstransporter ur ett regionalt perspektiv, vilka är väg 15, 23, 27, 28, 30, 31, 37, 120, 124 och 126.



Figur 12. NVDB FPV godstransporter.

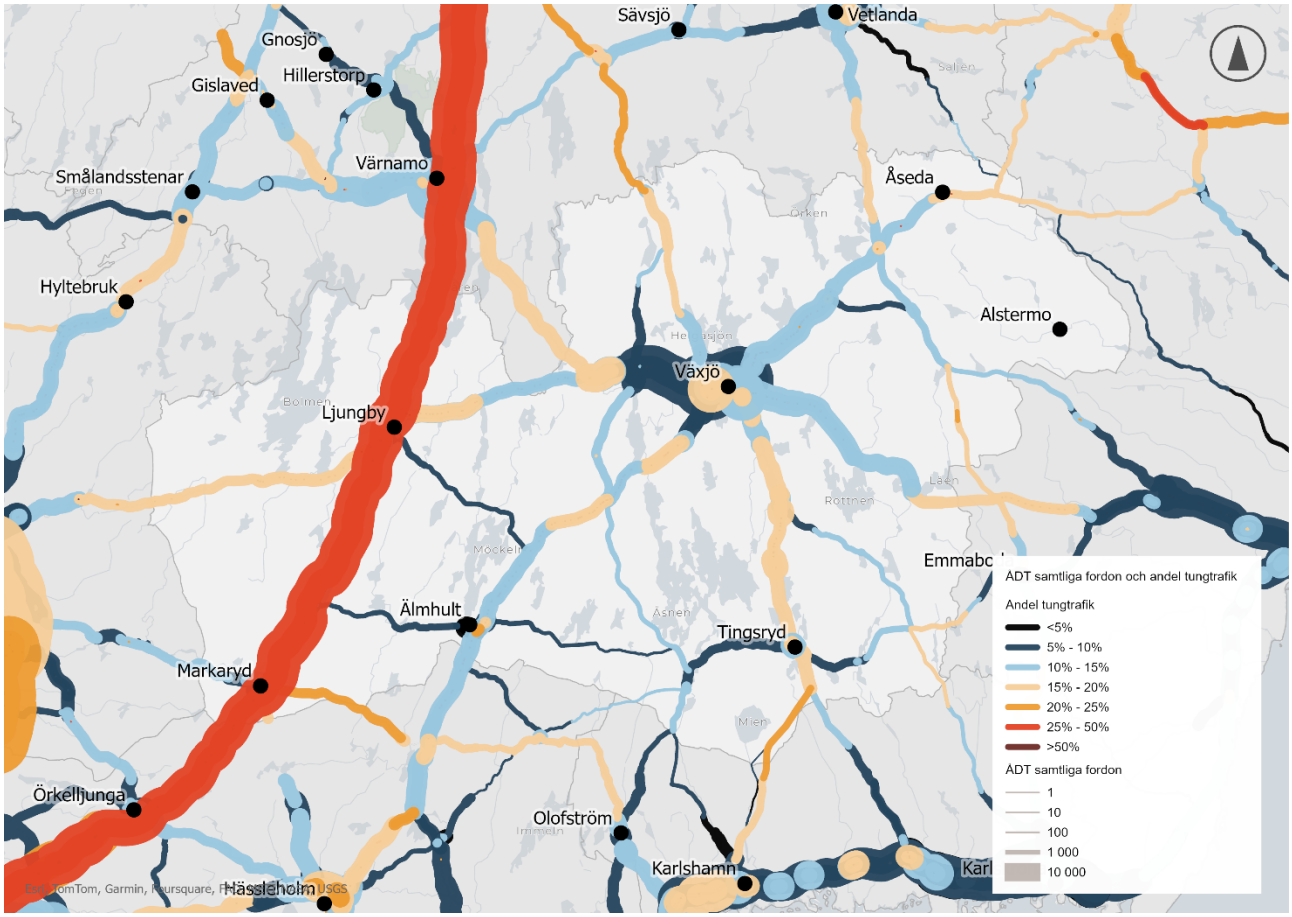
E4 används i stor omfattning för transittrafik och långväga godstransporter. Vägen är viktig för de nord-syd-gående fordonen som önskar nå kontinenten via E6 och Öresundsbron samt hamnarna i Helsingborg och Malmö, och för de fordon som ska färdas norrut inom Sverige från samma område. E4an passerar genom både Markaryd och Ljungby i Kronoberg.

Riksväg 25 mellan Halmstad och Kalmar klassas som ett funktionellt viktigt stråk för gods för transporter i väst-östlig riktning samt med koppling till E4an i höjd med Ljungby. Väg 25 passerar genom Alvesta, Växjö och Lessebo i Kronoberg. Vidare finns koppling till Tingsryd via väg 27 och Uppvidinge (Åseda) via väg 37. Älmhult kopplar både till E4an via väg 120 och till väg 25 via väg 23.

[49] Trafikverket - Funktionellt prioriterat vägnät. 2020-01-20 (www.bransch.trafikverket.se)
[50] Enligt Trafikverkets NVDB klassificering

Majoriteten av sträckorna har hastighetsgräns 80-90 km/h, förutom E4 som tillåter 120 km/h. Gällande bärighetsklass har de flesta vägar i Kronoberg den högsta klassificeringen, BK4, med undantag för E4 norr om Ljungby och väg 120 öster om Delary, där BK1 råder. Trafikverkets vision är att upplåta hela BK1-nätet, som har en bruttovikt på max 64 ton, för BK4 som tillåter 74 tons bruttovikt. Trafikverkets arbete med implementeringsplanen för BK4 pågår för perioden 2023-2025, utifrån målet att upplåta BK4 för 70-80 procent av det strategiska vägnätet för tyngre transporter.

Trafikflöden för samtliga fordon och tung trafik på de viktigaste vägarna i Kronoberg[51] redovisas i Figur 13 nedan. Trafikflödet är redovisat som ÅDT (årsdygnstrafik) vilket är ett genomsnittligt trafikflöde per dygn i ett vägsnitt. Av figuren nedan framgår att stor andel av den tunga trafiken passerar Kronoberg längs E4:an. Vidare är Växjö och anslutande vägar en viktig nod för samtliga fordon, både personbilar och tung trafik.



Figur 13. Trafikflöden samtliga fordon, antal fordon per årsmedeldygn. Färgen visar andelen tung trafik (fordon med totalvikt över 3.5 ton) (källa: Trafikverket, bearbetning WSP).

[51] Funktionell vägklass mellan 0 och 3 enligt Trafikverkets klassificering. Se också:
Trafikverket (2020) *Dataproduktspecifikation - Funktionell vägklass*. Version 9.0

3.2.1 Planerade vägprojekt

Trafikverket upprättar förslag till nationell plan för perioden 2022-2033 som antogs av regeringen i juni 2022[52]. Regionen upprättar och beslutar om prioriteringar i länsplaner för regional infrastruktur i samverkan med länets kommuner samt i dialog med organisationer och näringsliv. I länstranportplanen som fastställs av regionfullmäktige för samma period finns särskilt utpekande satsningar på primära och övriga länsvägar.

De större väginfrastruktursatsningar som är på gång i Kronoberg, av Trafikverkets officiella projekt, är framförallt standardhöjning av E4 förbi Ljungby. Därtill planeras en rad mindre satsningar, i form av nya trafikplatser, vilka också beskrivs nedan.

E4, Kånna – Ljungby – Toftanäs, byggs ut till motorväg

E4 mellan Kånna – Ljungby -Toftanäs ska byggas ut till motorväg för att öka kapaciteten på sträckan och minska känsligheten för störningar[53]. Motorvägen omfattar 3,2 mil och ska byggas i befintlig stäckning. Byggnationen görs i två etapper där den första delen mellan Ljungby – Toftanäs som omfattar 2,5 mil är färdigbyggd. Etapp två mellan Kånna – Ljungby planeras pågå från 2023 till 2025 och omfattar 7 km, inklusive trafikplats Ljungby södra.

Figur 14. Planerad utbyggnad E4, Kånna – Ljungby - Toftanäs[54]

[52] Region Kronoberg - Utveckling av vägar och järnvägar. 2023-11-13 (www.regionkronoberg.se)
[53] Trafikverket - E4, Kånna - Ljungby - Toftanäs byggs ut till motorväg. 2024-04-24 (www.trafikverket.se)
[54] Trafikverket - E4, Kånna - Ljungby - Toftanäs byggs ut till motorväg. 2024-04-24 (www.trafikverket.se)

Väg 25, Österleden i Växjö, ny trafikplats vid Fagrabäck

Väg 25, Österleden i Växjö, planeras byggas om med mittseparering och en ny trafikplats vid Fagrabäck[55]. Syftet är att öka trafiksäkerheten och framkomligheten genom att den genomgående trafiken från väg 25 och 27 skiljs från lokala trafiken vilket ska minska köer. För närvarande pågår arbete med breddning av Österleden norr om Lillestadsvägen till två körfält i vardera riktning. När byggnationen är klar planeras hastigheten för genomgående trafik på väg 25 höjas till 100 km/h.

Figur 15. Planerad ny trafikplats, väg 25[56].

Väg 23, trafikplats Räppe

Ny trafikplats planeras längs väg 23 i höjd med Räppe, inklusive mötesseparering längs väg 23[57]. I dagsläget utgörs korsningen mellan väg 23 och 715 av en signalreglerad plankorsning som bedöms bristfällig för framtidens behov. Därför föreslås korsningen göras om till en planskild korsning där på- och avfartsramper anpassas till det kommunala vägnätet. Syftet är att förbättra kapacitet, framkomlighet och trafiksäkerhet med hänseende till både genomgående trafik längs väg 23 och lokal trafik. Den nya trafikplatsen avses uppföras ovanför befintlig väg 23 medan befintlig väg 23 finns kvar i plan. För närvarande görs en översyn av trafikplats Räppe och en teknisk utredning ska tillsättas i och med att sjukhusbygget i Räppe stoppats.

Väg 23, trafikplats Helgevärma

Trafikplats Helgevärma planeras byggas om i en första etapp med en ny avfart på väg 23, för trafik söderifrån mot Alvesta och Ljungby, på väg 25[58]. Syftet är att förbättra framkomlighet och öka trafiksäkerhet. Åtgärden innebär att befintliga vänstersvängkörfält rivs. Projektet är i projekteringsstadiet med preliminär byggstart år 2026.

[55] Trafikverket - Väg 25, Österleden i Växjö, ny trafikplats vid Fagrabäck. 2024-03-25 (www.trafikverket.se)
[56] Trafikverket - E4, Kånna - Ljungby - Toftanäs byggs ut till motorväg. 2024-04-24 (www.trafikverket.se)
[57] Trafikverket - Väg 23, trafikplats Räppe. 2023-11-14 (www.trafikverket.se)
[58] Trafikverket - Väg 23, trafikplats Helgevärma. 2023-06-14 (www.trafikverket.se)

3.3 HAMNAR OCH FLYGPLATSER

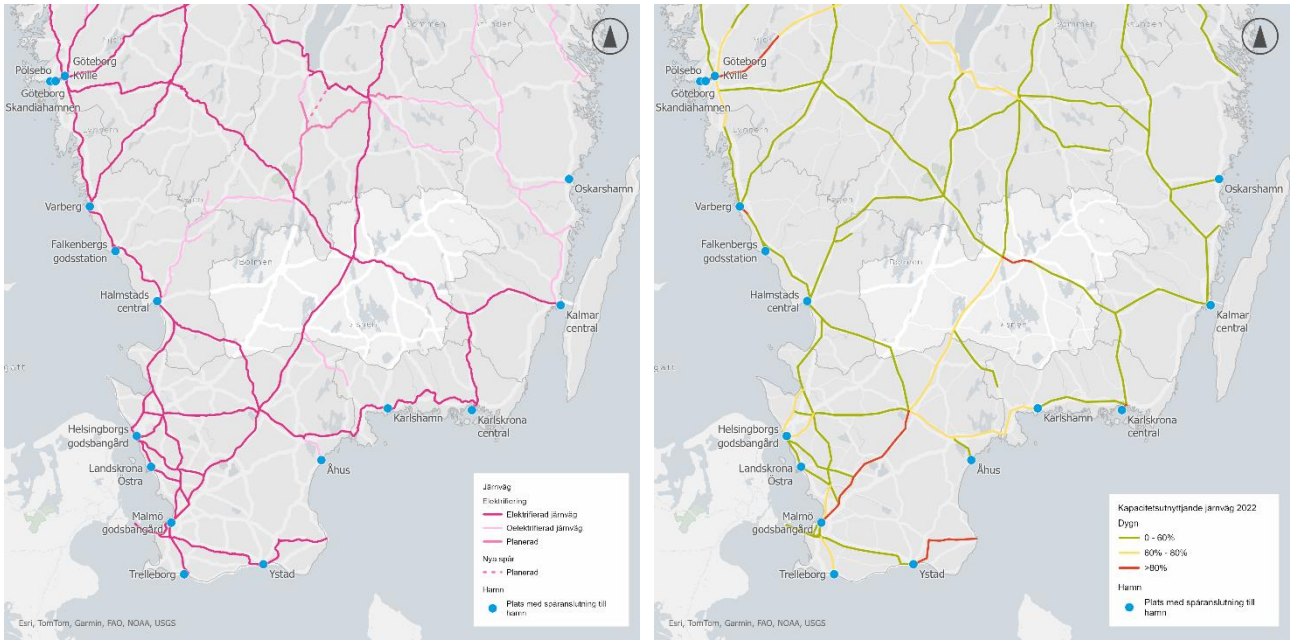
De befintliga hamnar och flygplatser som bedömds ha betydelse för Kronobergs län redogörs för i korthet nedan, med fokus på godstrafik.

3.3.1 Sjöfart

Kronobergs län saknar egna hamnar, men har flera hamnar i sitt närområde som de är beroende av. Utrikeshandeln sker främst genom hamnar vilka utgör viktiga noder för godsflöden, där Göteborgs hamn är den största i Sydsverige och därmed särskilt viktig både regionalt och nationellt. Därefter är Trelleborg, Helsingborg och Malmö de hamnar som hanterar störst godsmängd totalt i Sydsverige. Vid dessa stora hamnar finns kombiterminal, och här hanteras främst enhetsgods och containers samt trailertrafik till och från europeiska kontinenten.

Från Kronoberg finns järnvägsanslutning med elektrifierat spår till Kalmar, Karlskrona, Karlshamn och Ystad (som även hanterar bulkgods) samt hamnarna längs västkusten i Sydsverige. Norr om Kalmar finns även en hamn i Oskarshamn som hanterar enhetsgods i närhet till Kronoberg, men dit saknas elektrifierad järnvägsanslutning. Strax söder om Oskarshamn finns även en privat industrihamn i Mönsterås som ägs av Södra och främst hanterar företagets egna skogsprodukter.

Graden av järnvägsanslutning till hamnar är hög, men nyttjandet av hamnar via järnväg är generellt sett fortfarande lågt. Figur 16 nedan visar allmänna hamnar i närområdet samt koppling till järnvägsnätet och dess kapacitetsutnyttjande. Det finns även planer på att elektrifiera befintlig järnväg mellan Älmhult och Olofström, inom projekt Sydostlänken.



Figur 16. Platser med spåranslutning till hamn och elektrifiering-status samt kapacitetsutnyttjandet på järnväg (dygn) (Källa: Trafikverket)

I nedan tabell redovisas tekniska uppgifter om ovan nämnda hamnar, enligt Trafikverkets data i Laslo som omfattar hamnar och hamnavsnitt som kan ta emot fartyg med djupgående av minst 3 meter och har en längd av minst 50 meter. Av dessa hamnar framgår att Göteborg, Trelleborg och Malmö ingår i stomnätet inom TEN-T (core network) medan de flesta övriga hamnar ingår i det övergripande TEN-T-nätet (comprehensive network). Hamnarna i Kalmar och Mönsterås ingår ej i TEN-T.

Tabell 1. Information om hamnar för sjöfart enligt Trafikverkets data[59]. Djupgående för respektive hamntyp anges i meter.

Hamn	Riksintresse, TEN-T	Bulk/General Cargo	Tank	Container	Färja/roro
Oskarshamn	Riksintresse hamn, TEN-T övergripande nät	10,3	10	Nej	6,4
Mönsterås (Jättersön)	Nej	7,5	7,5	7,5	Nej
Kalmar	Riksintresse hamn,	7,7	7,9	7,7	6,3
Karlskrona	Riksintresse hamn, TEN-T övergripande nät	9,4	Nej	9,4	8,9
Karlshamn	Riksintresse hamn, TEN-T övergripande nät	8,8	14	10,9	7,9
Ystad	Riksintresse hamn, TEN-T övergripande nät	6,7	Nej	Nej	6,7
Trelleborg	Riksintresse hamn,	7,8	7,8	Nej	7,8
Malmö	Riksintresse hamn,	8,4	12,5	8,4	9,3
Helsingborg	Riksintresse hamn, TEN-T övergripande nät	12,3	10,5	11,7	11,7
Halmstad	Riksintresse hamn, TEN-T övergripande nät	11,3	9,8	11,3	9
Varberg	Riksintresse hamn, TEN-T övergripande nät	10	10	10	8
Göteborg	Riksintresse hamn,	13,5	18,9	13,5	13,5

3.3.2 Flygfrakt

Flygfrakt som funktion i Sverige hanterar behovet av varor som kräver snabb leverans (exempelvis reservdelar till tillverkningsindustrin) och högvärdigt gods (exempelvis mediciner eller forskningsmaterial). En stor del av godset via flyg går på lastbilar anslutande sträckor.

I Kronoberg finns Växjö Småland airport som ingår i det nationella basutbudet av flygplatser och är en beredskapsflygplats[60]. Flygplatsen ägs till 55 procent av Region Kronoberg, 42 procent av Växjö kommun och 3 procent av Alvestas kommun[61]. Trafikering på flygplatsen utgörs till allra största del av passagerarflyg med linjetrafik och charterresor inrikes och utrikes (inom Europa).

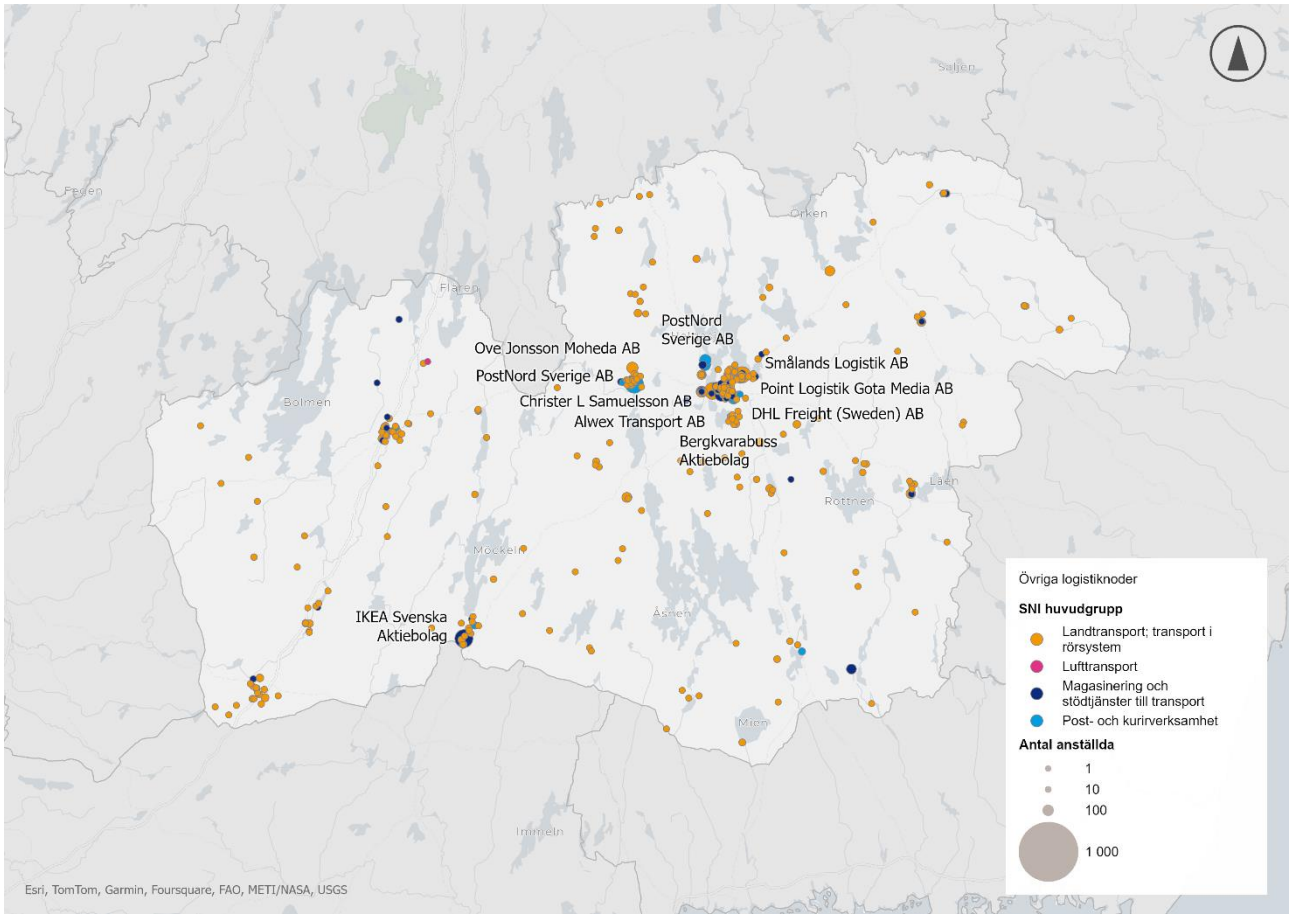
Flygtrafik är viktigt för att tillverkningsindustrin ska kunna skicka och ta emot servicegods, t.ex. reservdelar. Dock sker majoriteten av frakt- och posttransporterna med lastbil eller tåg och omlastning till flyg sker främst vid de större flygplatserna. För Kronoberg är då Copenhagen airport det mest tillgängliga alternativet.

[59] Trafikverkets applikation Laslo – Omlastningsplatser.
[60] Region Kronoberg (2023) *Uppföljning av det regionala utvecklingsarbetet 2022 och förutsättningar framåt*
[61] Växjö Småland Airport AB - Kontakta oss gärna (www.smalandairport.se)

3.4 LOGISTIKOMRÅDEN OCH TERMINALER

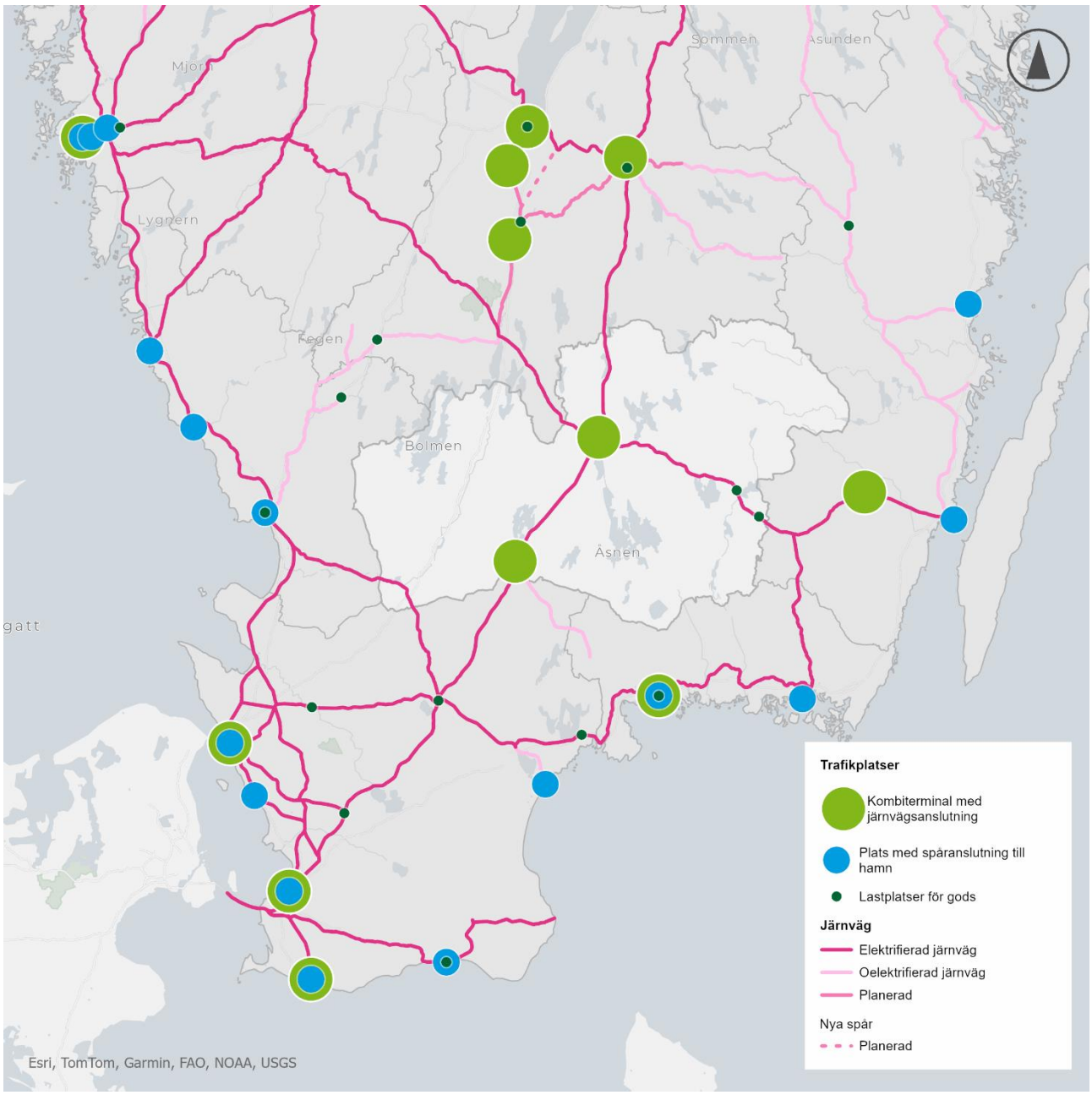
Ett logistikområde är ett område av betydelse för transportbranschen i vilket det finns terminaler av olika slag och ett varierat utbud av tjänster till transportnäringen. Vissa logistikområden som är av större betydelse är dessutom knutpunkter i infrastruktursystemet.

För att ge en övergripande bild av strukturen inom Kronoberg har företagsverksamheter inom transport och magasinering sammanställts utifrån typ av verksamhet och antal anställda, se Figur 17 nedan. I denna sammanställning synliggörs det största klustret kring Växjö samt mindre klusterbildningar i Alvesta, Ljungby, Älmhult och Markaryd. Utöver detta finns en spridning av enstaka mindre verksamheter inom transport och magasinering över hela länet.



Figur 17. Företagsverksamhet - Transport och magasinering enligt SNI klassificering (källa: Region Kronoberg, bearbetning WSP)

Kombiterminaler och lastplatser, samt dess koppling till järnvägsnätet och hamnar redovisas i nedan Figur 18. Då järnvägsanslutning bedöms särskilt viktig redovisas även i samma bild huruvida järnvägsstråken är elektrifierade eller inte.



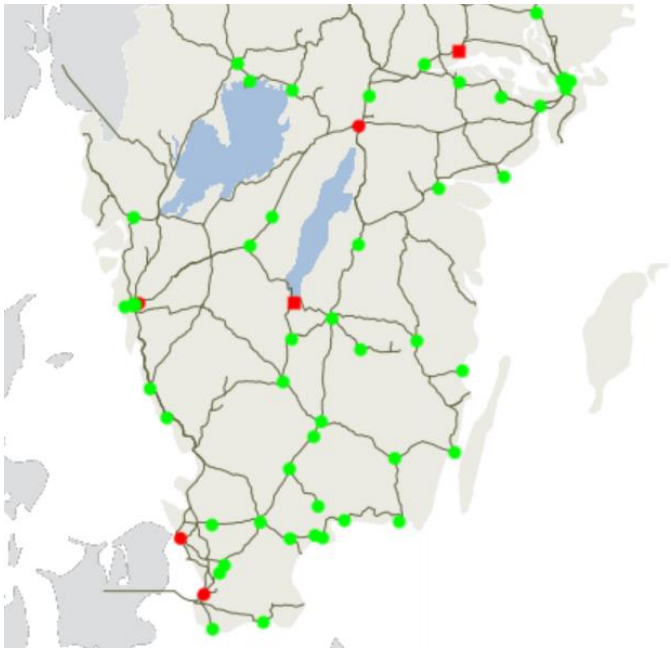
Figur 18. Kombiterminaler, hamnar och lastplatser för gods (Källa: Trafikverket, JNB)

3.4.1 Bangårdar och lastplatser

Bangårdar för godstrafiken delas in i två typer: rangerbangårdar och övriga godsbangårdar. En rangerbangård definieras utifrån funktionerna utdragsspår, växlingsautomatik, vall med infarts- och eller utfartsgrupp samt riktningsspår. Mindre och/eller mindre tekniskt kvalificerade bangårdar betecknas som övriga godsbangårdar och är drygt 50 stycken runt om i Sverige. Deras lokalisering följer i stort demografi och industristruktur.

Inom Kronoberg finns växlingsbangårdar i Alvesta och Älmhult, för vilka Trafikverket är infrastrukturhållare. Ansökan om trafikering, nyttjande av, samt uppställning på, dessa görs av tågoperatör till Trafikverket. Bangårdar i Alvesta och Älmhult beskrivs mer ingående i nedan stycke.

I angränsande län finns (större) rangerbangårdar i Nässjö, Jönköping, Malmö och Helsingborg samt mindre växlingsbangårdar i Halmstad, Hässleholm, Kalmar, Karlshamn, Oskarshamn och Varberg. De närliggande rangerbangårdarna bedöms ha störst betydelse för Kronoberg, särskilt Nässjö och Malmö, i kombination med de större rangerbangårdarna i Hallsberg och Göteborg.



Figur 19. Bangårdar i södra och mellersta Sverige. Rangerbangårdar kategori 1 (röda prickar) och kategori 2 (röda fyrkanter) samt övriga bangårdar (gröna prickar), enligt Trafikverkets järnvägsnätsbeskrivning 2023.

Utöver utpekade bangårdar finns även två omlastningsplatser för gods, i Lessebo och Vislanda, som ägs av Trafikverket. Lastplatsen i Lessebo omfattar ett lastspår samt mark- och lagringsyta lämpad för timmerhantering. Lastplatsen i Vislanda omfattar ett oelektrifierat last- och uppställningsspår samt mark- och lagringsyta. Lastkaj och lyftanordning saknas vid båda lastplatserna.

Därtill finns ett antal industrispår/stickspår till privata anläggningar, för privat bruk och som dock inte omfattas i offentlig statistik.

Figur 20. Lastplats i Lessebo med ett lastspår (till vänster) och lastplats i Visslanda med ett last- och uppställningsspår (till höger).

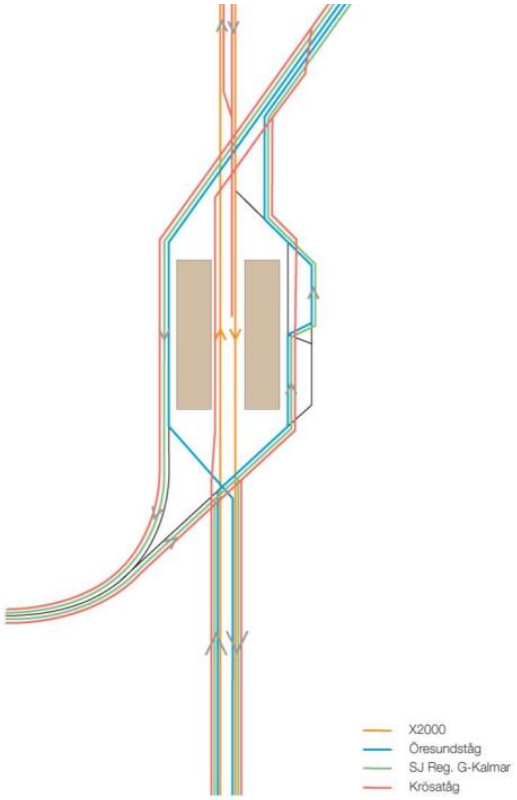
Alvesta bangård

I Alvesta korsar Kust-till-kust-banan Södra stambanan. Detta faktum har gjort Alvesta till en viktig knutpunkt både vad gäller persontransporter och godstransporter. I Alvesta finns även en kombiterminal, som beskrivs i nästa stycke, kapitel 3.4.2.

Alvesta bangård är belägen vid korsningen mellan Södra stambanan och Kust till kust-banan som går mellan Göteborg och Kalmar/Karlskrona. För närvarande saknas en direkt tågförbindelse på sträckan mellan Värnamo, Alvesta och Älmhult. Tågen behöver därför köra in på Alvesta bangård för att göra en lokrundgång. Godsbangården är därav inte så effektiv idag så en stor del av kapacitet går åt till dessa lokrundgångar och vändning av tåg mellan Södra stambanan och Kust till kust-banan.

Det planeras dock för en ny järnväg och triangelspår i Alvesta som utgör en ny förbindelse samt avlastar och frigör kapacitet på Alvesta bangård (se tidigare beskrivning av projektet i kapitel 3.1.1).

Figur 21. Alvesta bangård, vy norrut (till vänster), och vy söderut (till höger). Källa: WSP, 2024.



Figur 22. Schematisk skiss, Alvesta bangård (Kreera, 2017).

Älmhults bangård

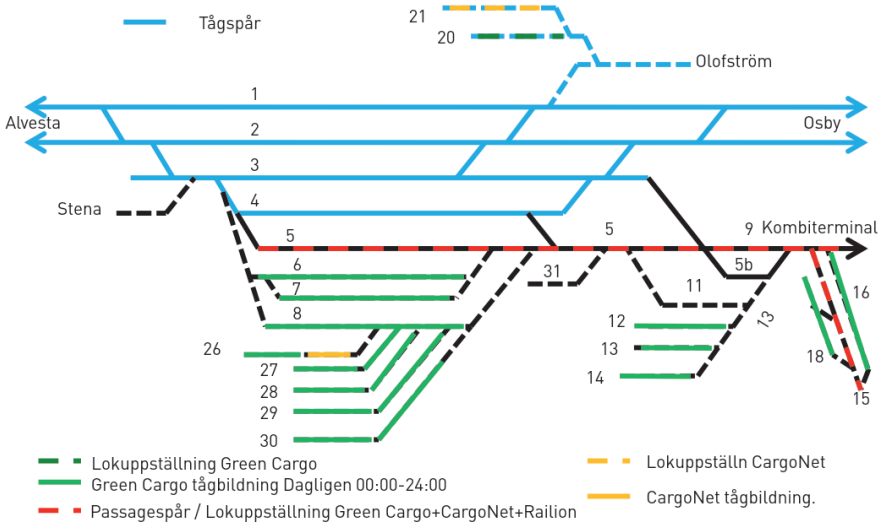
Älmhult omfattar en trafikplats med möjlighet till resandeutbyte och en bangård. Det finns totalt åtta spår på bangården varav spår 1–7 är elektrifierade. Spår 1–2 är en del av Södra stambanan och utgör huvudspår på bangården. Spår 3 är avsett som förgångsspår men används dock i stor utsträckning till andra ändamål såsom trafik som ska till och från Olofström .

Det finns två plattformar i anslutning till spår 1–3, en sidoplattform och en mittplattform. Mittplattformen mellan spår 2 och 3 är cirka 240 meter, vilket är tillräckligt för 3 tåg av typen X31 (9 vagnar), det vill säga ett Öresundstågs maxlängd. Vidare ligger också stationshuset i direktanslutning till spår 1–2 (på östra sidan) och har sin huvudentré mot Stortorget och stationsplanen. Växelförbindelserna som finns mellan spår 1 och spår 2, det vill säga norr respektive söder om plattformarna, medger en hastighet av 100 km/tim. Angående spår 4–8 så nyttjas de till godstågstrafiksändamål såsom rundgångar med lok, byte av lok mellan el- och dieseldrift och växling av vagnar.

Det finns också ytterligare två oelektrifierade spår (spår 20 och spår 21) strax söder om plattformen till spår 1 som för närvarande utgör uppställning för vagnar som ska repareras samt för banarbetsfordon. Det finns emellertid planer på att ta dessa två spår i anspråk för att anpassa dem för spår och plattform till resandetåg från Sydostlänken.

Figur 23. Älmhults bangård, vy norrut, med stationsbyggnad till höger i bild. Källa: WSP, 2020.

I Figuren nedan visar vilka spår de olika godstågsoperatörerna har blivit tilldelade. Green Cargo är den största operatören på bangården, och de största godskunderna i området är Volvo och IKEA.



Figur 24. Schematisk skiss av Älmhults bangård, samt indikation om vilka spår de olika tågoperatörerna blivit tilldelade. Källa: Trafikverket, förstudie - Älmhult, bangårdsombyggnad (2011).

3.4.2 Kombiterminaler

Inom Kronoberg finns två större kombiterminaler med järnvägsanslutning, i Alvesta och Älmhult, vilka beskrivs i nedan stycke. I efterföljande stycke beskrivs sedan ett antal övriga logistikområden och terminaler för exempelvis lager och sågverk.

Kombiterminal i Alvesta

Kust till kust-banan och Södra stambanan möts i Alvesta vilket gör Alvestas kombiterminal till en knutpunkt för järnvägsgods för omlastning. Kombiterminalen ägs av Alvesta kommun och driftsbolaget Alwex International[62]. Kapaciteten på terminalen utnyttjas bland annat av Coop-tåget som hanterar 10 enheter per vardag. Tidigare hanterades omkring 1 000 containrar med exportvirke årligen.

Två ändlastspår som båda är 200 meter anknyter till terminalen, vilka ägs av Trafikverket, och möjliggör för 22 lastbärare[63]. Av heltåg hanteras 60 procent utan extra växling. Däremot är terminalen inte försedd med Gudrunbrygga (ändbrygga på kontaktledning med fortsättande spår), vilket innebär att växling måste ske med diesellok till och från terminalen.

Omlastnings- och lagerterminal för multimodal hantering finns strax söder om terminalen[64]. Lossnings- och lastningsytan är 100 meter och under tak där upp till 5-6 boggivagnar kan hanteras per vardag. Volymerna har varierat kraftigt genom åren, och som mest har upp till 1 000 vagnar hanterats årligen (50 000 årston).

I Alvesta har Alwex en 9 000 kvm stor väderskyddad och järnvägsansluten yta inom ett 30 000 kvm stort inhägnat område. Den intermodala terminalen lyfter alla typer av gods, både hela enheter och löslastat gods, från järnväg till lastbil och tvärtom. I anslutning till terminalen finns möjlighet till mellanlagring av gods.

Alwex tar emot ca 7-9 vagnar per vecka, som ankommer under 2-4 dagar per vecka. Det mesta av godset kommer ifrån Tyskland, Italien och Spanien. Containers via Göteborgs hamn körs via lastbil, då järnvägstransporterna bedöms vara för långsamma.

Figur 25. Alwex omlastningsterminal för järnväg-väg, Alvesta. Källa: WSP, 2024.

[62] Trafikverket (2019) *Godstrafik på Kust-till-kustbanan*. 2029/16039
[63] Trafikverket (2019) *Godstrafik på Kust-till-kustbanan*. 2029/16039
[64] Trafikverket (2019) *Godstrafik på Kust-till-kustbanan*. 2029/16039

Kombiterminal Älmhult

Även Kombiterminalen i Älmhult ligger längs med Södra stambanan med direkt anslutning till järnvägen[65]. IKEA, med det svenska huvudsätet i Älmhult, står för en stor del av trafiken som går genom terminalen, närmare 95 procent. På terminalen sker omlastning av containrar mellan järnvägsvagnar och lastbilstransporter. Även faciliteter för lagring finns vid terminalen. Kombiterminalen i Älmhult är idag den fjärde största inlandsterminalen sett till antal containerlyft om året[66]. Kombiterminalen samägs av Elmen AB (51 procent) och IKEA AB (49 procent).

3.4.3 Övriga logistikområden och terminaler

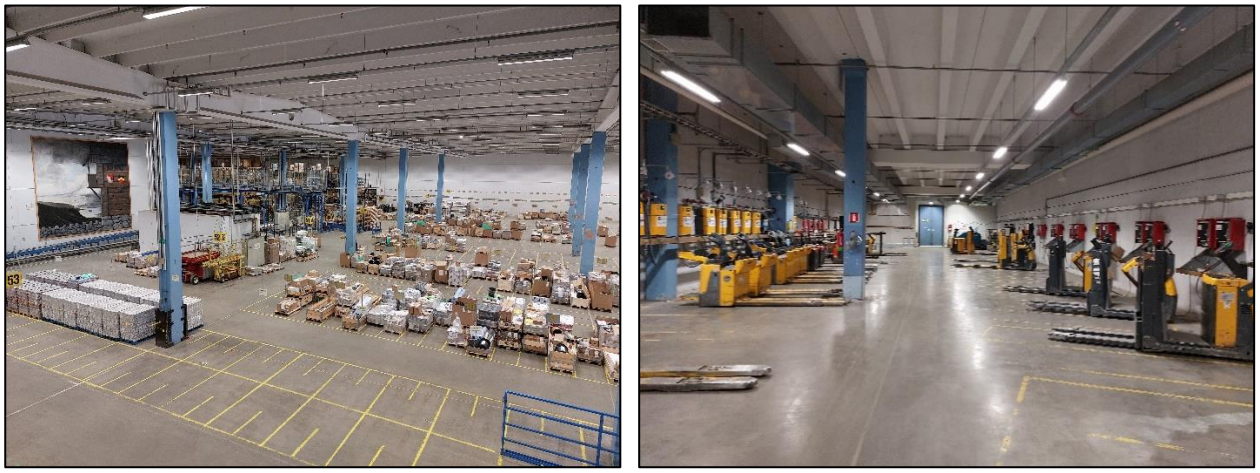
Förutom kombiterminaler finns ett antal övriga logistikområden och terminaler, vilka beskrivs nedan. Dessa utgörs framförallt av olika lagerverksamheter och sågverk.

PostNord och PostNord TPL Ljungby

I Ljungby har PostNord ett lager för tredjepartslogistik. Totalt har PostNord 50 000 kvm lageryta i Ljungby[67]. Anläggningen omfattar två separata byggnader och sysselsätter totalt ca 350 personer.

Alwex lager i Räppe

Alwex erbjuder tredjepartslogistik och har sitt huvudlager i Räppe utanför Växjö[68], och centrallagret öppnade år 1989. Lagret är 55 000 kvm stort med kapacitet att lagerhålla kylda, frysta varor – och kolonial – samlat på ett och samma ställe. Alwex har ca 120 anställda i Räppe, och ytterligare fler via bemanning vid behov. Verksamheten bedöms totalt sysselsätta omkring 800 personer, inkluderat chaufförer. Transporterna går uteslutande via lastbil, och mycket i linjetrafik till Malmö, Stockholm och Göteborg.



Figur 26. Alwex lager i Räppe. Källa: WSP, 2024.

[65] WSP (2019) *Godstransporter – Sydsvenskt kunskapsunderlag*
[66] Älmhults kommun - Kommunala bolag 2024-04-05 (www.almhult.se)
[67] PostNord - PostNord bygger nytt lager i Ljungby. 2021-05-26 (www.postnord.se)
[68] Alwex - Dotterbolag och affärsområde (www.alwex.se)

PostNord terminal Växjö

PostNords terminal i Växjö är ca 17 000 kvm stor[69]. I byggnaden sorteras upp till 10 500 paket i timmen. Byggnaden fungerar även som distributionshub vilket innebär att anläggningen utgör arbetsplats för brevbärare och chaufförer.

DB Schenker terminal Växjö

DB Schenker har en vägterminal i Växjö.

Smålandslogistik AB ingår i DB Schenkers nätverk och bedriver distributionstrafik och firmabilstrafik för Dahls[70].

Lessebo åkericentral (ÅC) i Lessebo

I Lessebo har Lessebo ÅC ett lagerhotell med 9 000 kvm lageryta för kort- och långtidsförvaring[71].

Vida Vislanda Timmerterminal

På Vidas sågverk i Vislanda sågas och hyvlas grantimmer till konstruktionstimmer[72]. Varje dag lossas ca 60 bilar med släp. Varorna lastas både på lastbil och tåg. Huvudmarknader är Storbritannien och Skandinavien men även Australien, USA och Asien.

Vida Alvesta timmerterminal

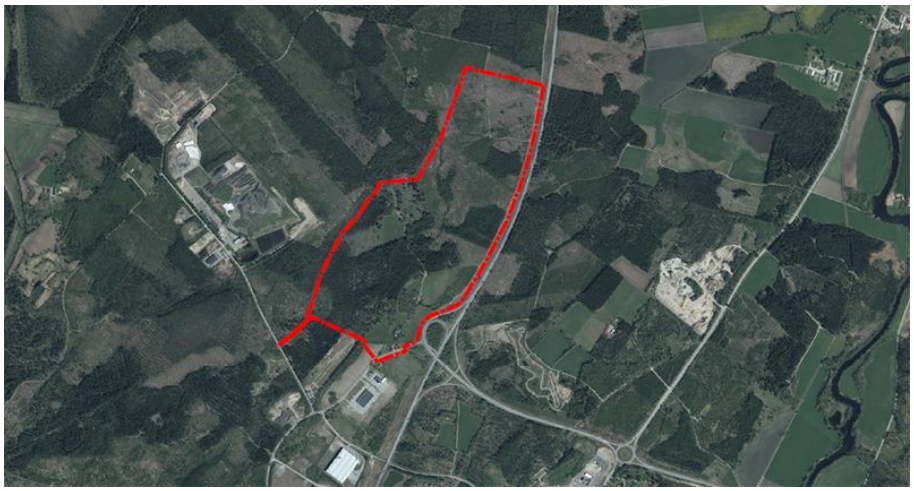
På Vidas sågverk i Alvesta sågas och kubb (klentimmer) i gran till konstruktionsvirke[73]. Huvudmarknader är Storbritannien, Japan, USA och Australien.

3.4.4 Planerade etableringar

Utöver befintliga verksamhetsområden kan det finnas mer eller mindre beslutade planer på ytterligare etableringar. Några planerade och pågående etableringar som identifierats via kommunernas hemsidor beskrivs nedan. Vidare kan det finnas mer industrimark tillgänglig vilket skulle kunna attrahera fler potentiella verksamhetsetableringar inom logistik. I närområdet finns även exempel på kommuner som aktivt marknadsför industrimark till salu för företag, exempelvis i Jönköping och Sävsjö kommun.

Industriområde Ekalund, Ljungby

Norr om Eka industriområde planeras för ett nytt industriområde, knappt 80 hektar, vid trafikplats Ljungby Norra[74]. Byggstart beräknas till hösten 2023 och preliminär färdigställande under 2025.



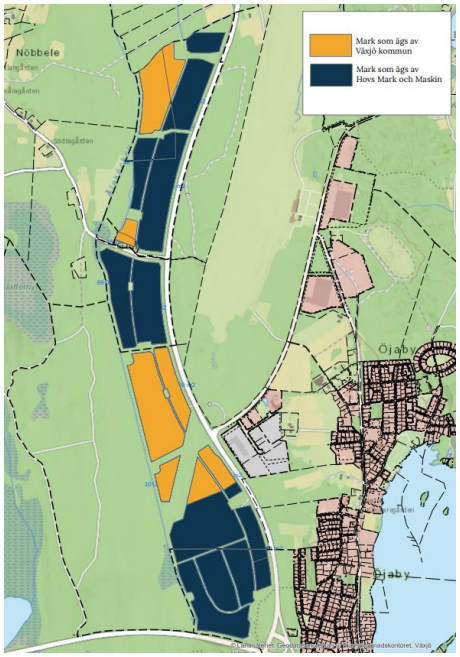
Figur 27. Plangräns för nytt industriområde Ekalund. Källa: Ljungby kommun.

[69] MTA - PostNord, Växjö (www.mtabygg.se)
[70] Börjes Koncernen - Smålandslogistik AB (www.borjeskoncernen.se)
[71] Lessebo ÅC - Lagerhotell med effektiva lösningar (www.lesseboac.se)
[72] Vida - Vida Vislanda (www.vida.se)
[73] Vida - Vida Vislanda (www.vida.se)
[74] Ljungby kommun - Industriområde Ekalund. 2022-12-16 (www.ljungby.se)

Nylanda, Växjö

I nordvästra Växjö, intill Småland Airport planeras för ett nytt verksamhetsområde på 140 hektar[75]. Marken ägs av Växjö kommun tillsammans med Hovs Mark och Maskin. Tomtindelning är flexibel och området passar många olika typer av verksamheter, såsom ”lager/logistik, kontor, industri och hotell, drivmedelsförsäljning och restaurang”. Byggstart för de första företagen var under år 2021.

Aktuella företagsetableringar i Nylanda verksamhetsområde är bland annat PostNord som byggt en modern terminal, Atea som byggt ett modernt recycling-, logistik- och konfigurationscenter, samt Micropower som byggt upp en ny produktionslinje.



Figur 28. Markägande i Nylanda. Källa: Växjö kommun.

Orrekullen, Alvesta

Utanför Alvesta, längs med väg 25, ligger Orrakullens företagspark[76]. Området omfattar ca 80 hektar verksamhetsmark, varav 28 hektar är färdigställt i den första etappen. Tomtstorlekarna kommer vara flexibla beroende på verksamheters behov. Detaljplan medger byggnation för industri, handel, bilservice, lager och kontor.

Figur 29. Verksamhetsmark Orrekulla företagspark. Källa: Alvesta kommun.

[75] Växjö kommun - Verksamhetsmark i Nylanda (www.vaxjo.se)
[76] Alvesta kommun - Industri- och verksamhetsmark. 2024-03-04 (www.alvesta.se)

4 GODSTÅGTRAFIK – TRAFIKFORMER

Godstrafik på järnväg bedrivs i några olika former likt lastbilstrafik och utgörs av bland annat stycke- och partigodstransporter samt hellaster. Primärt anges varianterna på järnvägstrafik som vangslast-, kombi och systemtågstrafik, vilka kortfattat beskrivs nedan.

I Kronoberg förekommer systemtåg för Volvo i Olofström (på oelektrifierat spår mellan Älmhult och Olofström). Från Olofström går Volvos systemtåg till Umeå, Göteborg och Gent i Belgien. Vida kör även vissa systemtåg med sågade trävaror, bland annat till/från Vislanda.

Till Älmhult körs kombipendlar, i hög grad med gods till IKEA samt i övrigt kombitåg till de intermodala terminalerna i Alvesta och Älmhult. I övrigt förekommer vagnslasttrafik till en rad taxepunkter, bland annat Alvesta.

Terminalers omland och transportavstånd – generella utgångspunkter

Transporter av gods på järnväg kräver generellt längre sträckor och/eller större volymer för att det ska vara ekonomiskt fördelaktigt och konkurrenskraftigt gentemot primärt lastbil. Järnvägstransporter kan generellt motiveras på sträckor över omkring 200-300 kilometer, från start- till målpunkt. Ju längre det totala transportavståndet är desto tåligare är transportkedjan för att hantera first/last mile med lastbil in från/ut till transportköpare i terminalens omland.

Med utgångpunkt i Kronoberg är avstånden för järnvägstransporter generellt något korta till flera viktiga målpunkter, såsom hamnar. Kronoberg är också till stor del präglat av medelstora verksamheter inom tillverkningsindustrin som inte har tillräckligt stora samtidiga volymer för att heltågstransporter ska aktualiseras, med undantag för exempelvis IKEA. De företag som ligger nära en omlastningsterminal eller har egna industrispår skulle kunna nyttja vagnslasttrafik (beskrivs nedan), men denna har i många fall i Kronoberg svårt att hävda sig konkurrensmässigt gentemot lastbilstransporter.

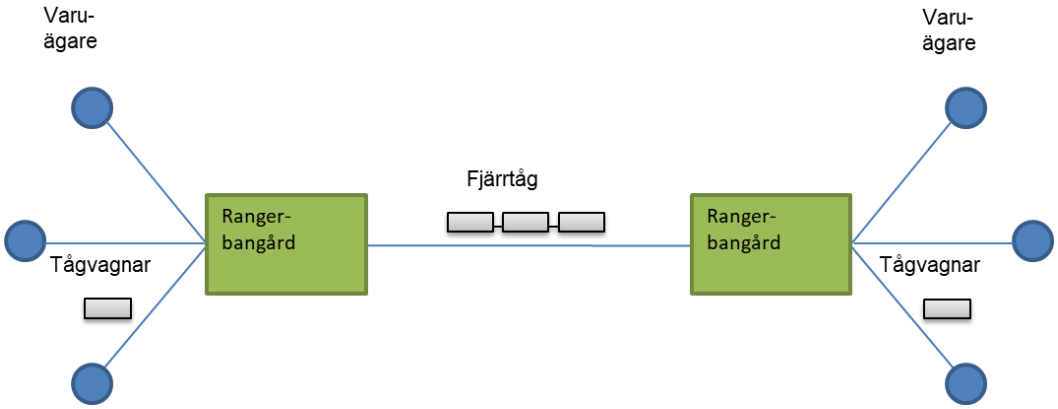
Generellt är omlandet för den största delen av transporterna till och från terminaler relativt litet, upp till ca 4-5 mil. Därmed borde viss potential för intermodalt, långväga gods finnas för last miles-forsling i relationen Alvesta-Ljungby (ca 4-5 mil).

Omlandet är dock lite större för trailertrafik, upp emot ca 10-15 mil då möjligheterna att fånga returgods inom en sådan radie runt terminalen är bättre. Därtill är värdet på lastbäraren trailer cirka 4-5 gånger högre än för en container, vilket är ytterligare drivkraft för maximerat nyttjande.

4.1 VAGNSLASTTRAFIK

Med vagnslaster avses sändningar i separata järnvägsvagnar som lastas av avsändaren och lossas av mottagaren. I Kronoberg förekommer vagnslasttrafik till en rad taxepunkter, bland annat Alvesta.

I ett vagnslastsystem transporteras vagnslaster från flera olika varuägare i samma tågsystem. Detta åskådliggörs schematiskt i Figur 30 nedan.



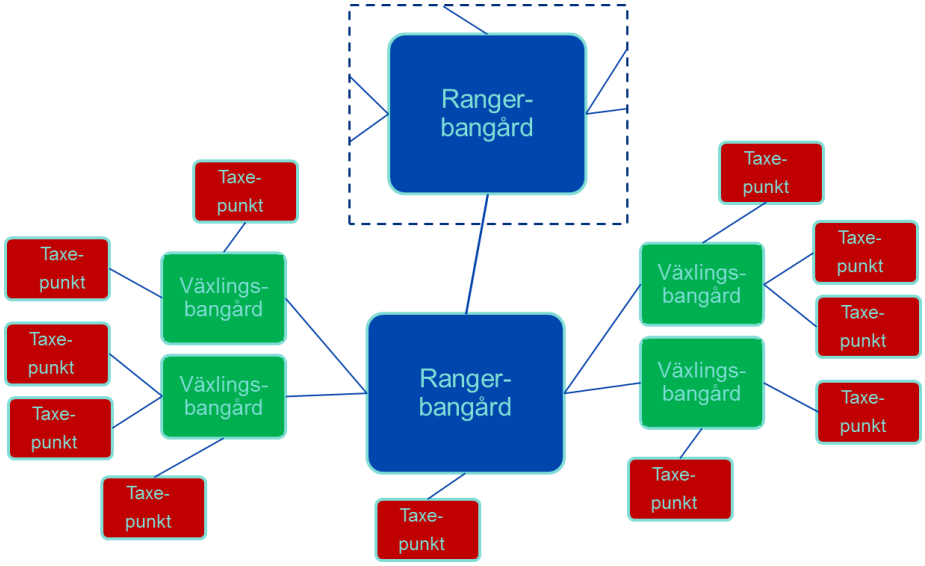
Figur 30. Schematisk beskrivning av trafik i vagnslastsystem.

Det krävs en anläggningsstruktur för att sätta samman, separera och/eller sortera de vagnar som ingår i vagnslastsystemet. Denna struktur består av ranger-, växlingsbangårdar och taxepunkter (vid vilka varuägarna finns). I Figur 31 nedan syns Hallsbergs rangerbangård, vilken är landets största.

Figur 31. Hallsbergs rangerbangård (foto: Dag Hersle, WSP)

Beskrivning av en taxepunkts, växlings- och rangerbangårds roll i vagnslastsystemet

Från en växlings- eller godsbangård – och för närbelägna taxepunkter även från rangerbangård – görs utdrag av vagnar till och insamling från taxepunkter generellt med diesellok och dessa kortväga tåg innehåller oftast förhållandevis få vagnar. Figur 32 nedan åskådliggör schematiskt strukturen av ranger-, växlingsbangårdar och taxepunkter.



Figur 32. Struktur av bangårdar och taxepunkter

De från taxepunkterna insamlade vagnarna – eller oftast vagnsgrupperna – sätts vid växlingsbangårdarna samman till linjetåg som ibland går direkt till annan växlingsbangård men oftast till en rangerbangård.

Vid rangerbangård, som kan beskrivas som en produktionsanläggning för mer storskalig vagnsväxling, löses inkommande linjetåg upp och sätts samman till nya avgående linjetåg. Dessa tåg går till annan rangerbangård eller till växlingsbangård för spridning och uppsamling av vagnar vid taxepunkter.

Som nämnts tidigare, är taxepunkt den komponent i vagnlastnätverket som fysiskt är allra närmast transportköparna, det vill säga marknaden. I dagsläget upprätthåller Green Cargo under 200 stycken i sitt trafiknät. Nästa nivå, växlingsbangård, är enligt ovan en lokal/regional nod i systemet som också ligger – och ska ligga – nära marknaden. Antalet växlingsbangårdar i stadigvarande drift är drygt 60.

Rangerbangårdarna är stora och kvalificerade bangårdar som är mer mekaniserade för att kunna hantera betydligt större antal vagnsväxlingar per tidsenhet.

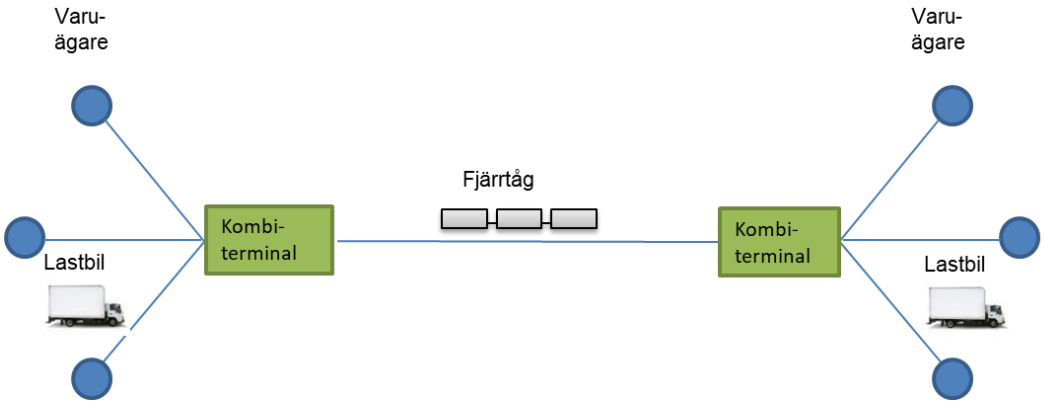
4.2 KOMBITRANSPORTER

Vid intermodal/kombitransport transporters lösa lastbärare på järnvägsvagnar och hela lastbäraren lyfts och byter transportslag vid hamn- eller kombiterminaler. Denna överföring mellan transportslagen sker utan att godset i sig hanteras vid bytet. Godset transporteras i lastbärare såsom container, trailer eller växelflak.

I Kronoberg finns kombiterminaler i Alvesta och Älmhult, där trafiken till Älmhult i hög grad omfattar gods till IKEA.

Figur 33. Lyft av trailer med reachstacker till Coop-tåget (källa: Coop)

I figuren nedan illustreras hur gods forslas med lastbil till/från kombiterminal och hur tåg emellan dessa transporterar de intermodala lastbärarna i stor skala.



Figur 34. Schematisk beskrivning av kombitrafik

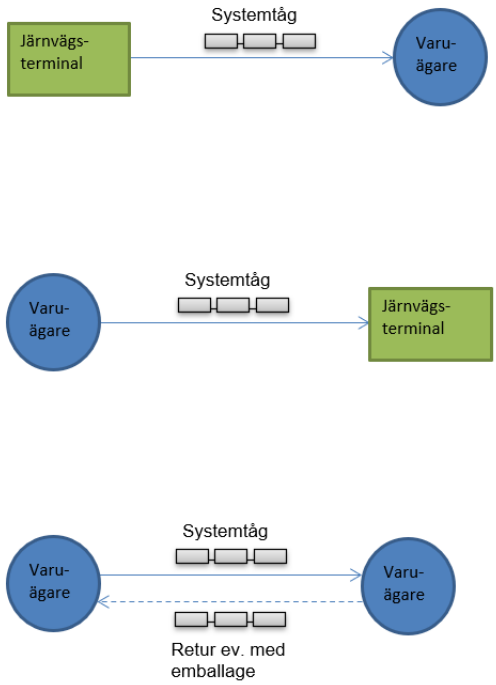
Ofta går kombitåg i pendeltrafik (så kallade kombipendlar) mellan två intermodala terminaler i fasta upplägg, vanligtvis mellan en hamn och en kombiterminal i inlandet. Generellt är det viktigt för effektiviteten i kombitågtrafiken att transportsträckan och -hastigheten samt tiden för omlastning vid noderna – det vill säga ett helt omlopp – med viss marginal ryms inom ett dygn. Detta för att kunna köra nya transporter varje dag och på så sätt ha hög nyttjandegrad av rullande materiel samt erbjuda hög transportfrekvens/-servicegrad till marknaden.

4.3 SYSTEMTÅG

Ett systemtåg är ett godståg som oftast är knutet helt till en kund. Generellt dras alla vagnar från en gemensam utgångspunkt till en gemensam slutdestination. Systemtåg går ofta enligt en repetitiv tidtabell. I Kronoberg förekommer exempelvis systemtåg för Volvos verksamhet i Olofström, till Umeå, Göteborg och Belgien.

Isär- och hopkoppling av vagnar görs vanligtvis inte på rangerbangårdar. Det görs oftast på kundens egen bangård eller närbelägen växlingsbangård.

Systemtåg ger skalekonomiska fördelar då de är lämpliga för frakt av stora volymer av homogent gods.

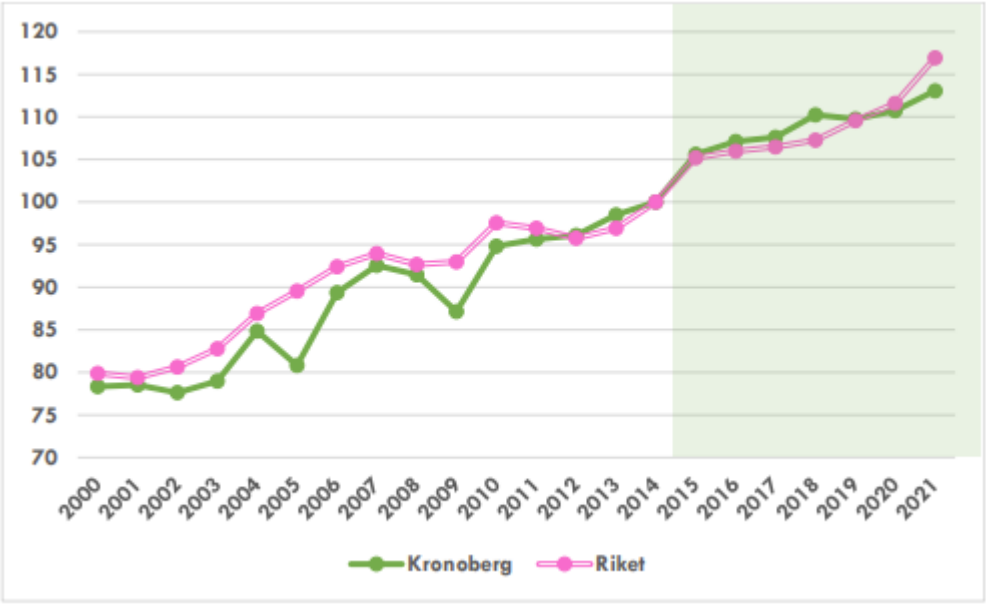


Figur 35. Schematisk beskrivning av olika systemtågstyper.

5 NÄRINGSLIVSSTRUKTUR

Kronobergs län är, sett till befolkning och antalet anställda inom näringslivet, en av Sveriges minsta regioner. De exportintensiva branscherna i länet är därför mycket viktiga för regionens ekonomi som helhet, både industrin och branscher som levererar tjänster och produkter utanför regionen, exempelvis programvaror och transporter. Regionen har över tid visat på en stark produktivitet i förhållande till antalet sysselsatta, som överträffat eller varit i nivå med riket (se Figur 36)[77].

En stark bruttoregionalprodukt (BRP)[78] är eftersträvansvärt eftersom det ger en indikation på stark regional konkurrenskraft. I Kronoberg beror den goda utvecklingen på att värdet av produktion kunnat bibehållas tack vare rationaliseringar och automatiseringar trots att antal anställda i regionen minskat sedan 2008. Sedan år 2020, i samband med Coronapandemin, har produktionstakten dock varit något svagare än regionsnittet.



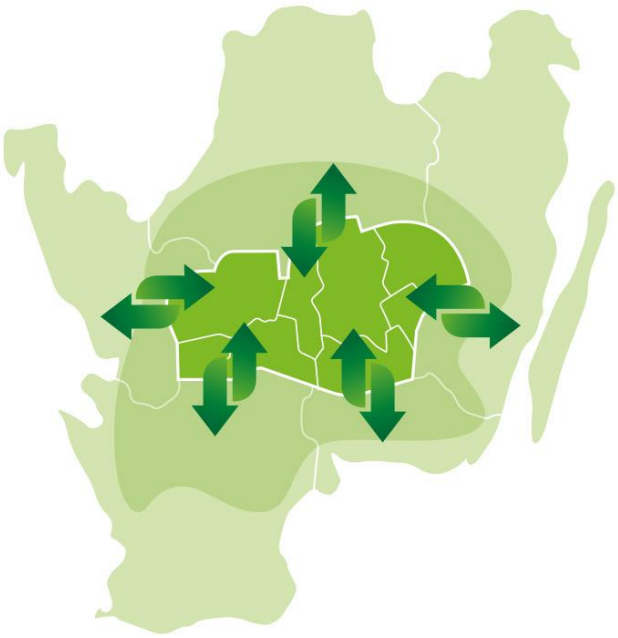
Figur 36. Produktivitet (BRP i fasta priser per sysselsatt) under perioden 2000–2021. Index = 100, År 2014. Källa: SCB och bearbetningar av Region Kronoberg.[79]

5.1 FUNKTIONELLA SAMBAND

Regionsamverkan Sydsverige (RSS) är ett regionalt samarbete där alla regioner som angränsar till Kronoberg ingår, inklusive Kronoberg; Region Blekinge, Region Halland, Region Jönköpings län, Region Kalmar län och Region Skåne[80]. Regionerna samarbetar i frågor som rör arbetsmarknad och kompetensförsörjning, infrastruktur, kollektivtrafik, bredband och digitalisering samt kultur. Speciellt fokus under senare tid har varit funktionella samband.

Samtliga kommuner i Kronoberg angränsar till en annan region vilket innebär goda möjligheter att dra nytta av arbetskraft och arbetsmarknader utanför Kronoberg[81]. I Ljungby och Älmhult finns exempelvis många arbetstillfällen sett till folkmängd. Till Älmhult är den utomregionala inpendlingen också särskilt hög. Liknande förhållanden finns i Markaryd och Uppvidinge, men i mindre omfattning. Inpendling ökar marknadsunderlaget vilket gör att Kronoberg har ett större service- och tjänsteutbud än vad befolkningsunderlaget egentligen möjliggör. Viktiga kopplingar mellan Kronoberg och angränsande regioner redovisas i Figur 37.

[77] Region Kronoberg (2023) *Uppföljning av det regionala utvecklingsarbetet 2022 och förutsättningar framåt*
[78] Bruttoregionalprodukt (BRP) är regional motsvarighet till bruttonationalprodukt (BNP), d v s värdet av all produktion av varor och tjänster.
[79] Region Kronoberg (2023) *Uppföljning av det regionala utvecklingsarbetet 2022 och förutsättningar framåt*
[80] Region Kronoberg (2023) *Uppföljning av det regionala utvecklingsarbetet 2022 och förutsättningar framåt*
[81] Region Kronoberg - Möjligheter. 2026-01-20 (www.regionkronoberg.se)



Figur 37. Kopplingar till orter utanför Kronoberg av stor betydelse[82].

Baserat på pendlingsmönster mellan funktionella tätorter i Sydsverige kan tätorter delas in i *tätortsbaserade arbetsmarknadsregioner* (TA)[83]. Metoden för att avgränsa TA-regioner motsvarar den metod som SCB använder för att definiera LA-regioner med kommuner som byggstenar, men med justeringar av gränsvärden för pendlingsandelar. Orsaken till detta är att geografierna som studeras (tätorter) är mindre. Schematisk bild över klassificering av funktionella tätorter redovisas i Tabell 2 nedan.

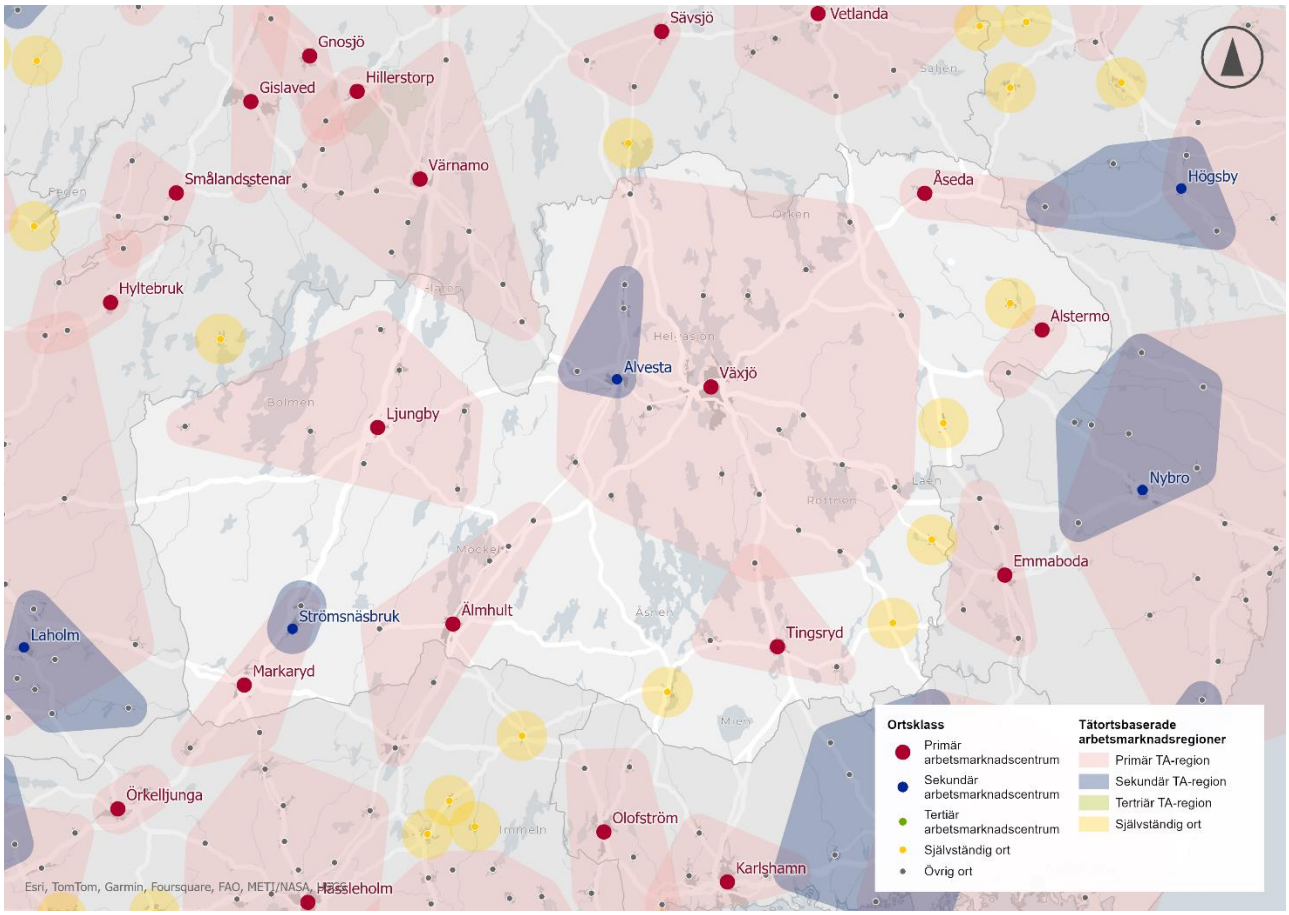
Tabell 2. Schematisk bild över klassificeringen av funktionella tätorter. (källa: WSP)

Ortsklass	**Beskrivning**
Primär arbetsmarknadscentrum	Kärnan som arbetsmarknadsregionen byggs upp kring. Andelen utpendlare är mindre än 70 procent, den största specifika utpendlingen till en annan ort är mindre än 15 procent och minst en annan ort är beroende av den.
Sekundärt arbetsmarknadscentrum	Ort som i hög utsträckning är beroende av ett primärt centrum. Andelen utpendlare är mindre än 70 procent, den största specifika utpendlingen till en annan ort är minst 15 procent och minst en ort är i sin tur beroende av det sekundära centrumet.
Tertiärt arbetsmarknadscentrum	Ort som i hög utsträckning är beroende av ett sekundärt centrum. Andelen utpendlare är mindre än 70 procent, den största specifika utpendlingen till en annan ort är minst 15 procent och minst en ort är i sin tur beroende av det tertiära centrumet.
Självständiga orter	Ort som inte är integrerat i en arbetsmarknadsregion. Andelen utpendlare är mindre än 70 procent, den största specifika utpendlingen till en annan ort är mindre än 15 procent och inga andra orter är beroende av den självständiga orten.
Övrig ort	Ort som är beroende av arbetsmarknadscentrum. Andelen utpendlare är större än 70 procent, den största specifika utpendlingen till en annan ort är större än 15 procent. Inga andra orter är beroende av den övriga orten. Orten kan vara kopplad till mer än en arbetsmarknadsregion om den riktiga pendlingen är större än 15 procent till två olika orter.
Övrig ort med spridd pendling	Ort som är beroende av flera olika orter utan stark koppling till en specifik ort. Andelen utpendlare är större än 70 procent, den största specifika utpendlingen till annan ort är mindre än 15 procent. Inga andra orter är beroende av den övriga orten.

[82] Region Kronoberg - Möjligheter. 2026-01-20 (www.regionkronoberg.se)
[83] WSP (u.å.) *Ortsstruktur och funktionella samband i södra Sverige*

I Figur 38 nedan redovisas de olika arbetsmarknadscentrumen i Kronoberg samt TA-regioner, utifrån dess funktionalitet.

I Tabell 3 nedan finns en sammanställning av antal funktionella tätorter och tätortsbaserade arbetsmarknadsregioner i Kronoberg. Primära arbetsmarknadscentrum i Kronoberg är Växjö, Ljungby, Älmhult, Markaryd, Tingsryd och Åseda medan Alvesta och Strömnäsbruk identifierats som sekundära arbetsmarknadscentrum.



Figur 38. Funktionella tätorter och tätortsbaserade arbetsmarknadsregioner i Kronoberg (källa: SCB, WSP)

Tabell 3. Funktionella tätorter och tätortsbaserade arbetsmarknadsregioner i Kronoberg (källa: SCB, WSP)

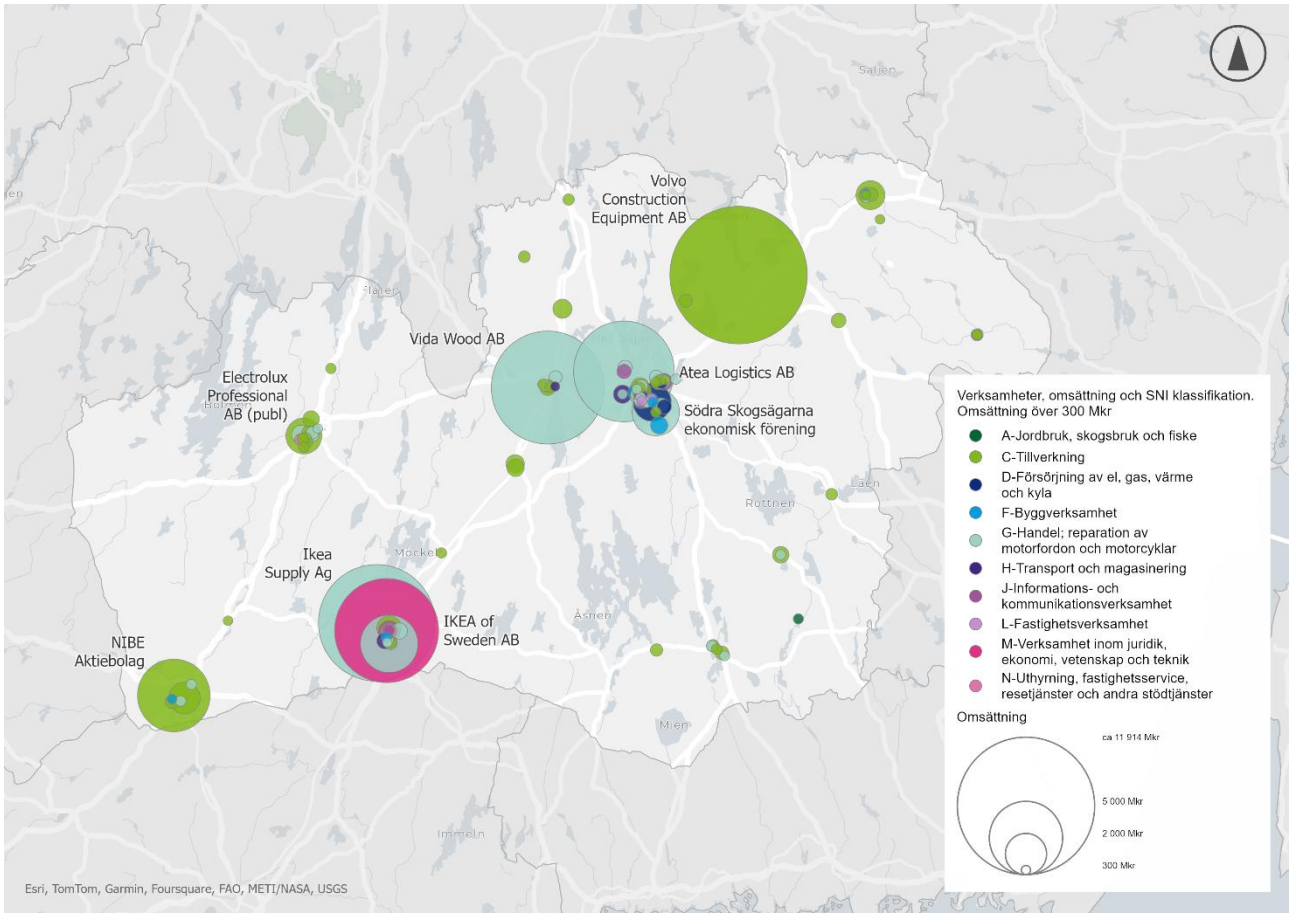
Funktionella tätorter	**Primärt arbetsmarknads-centrum**	**Sekundärt arbetsmarknads-centrum**	**Självständiga orter**	**Övriga orter**	**Tätortsbaserade arbetsmarknads-regioner**
49	7	2	5	35	9

5.2 ARBETSSTÄLLEN

Regionenens strategi för smart specialisering pekar ut tre specialistområden i Kronoberg, där branscherna maskinindustri samt skog och trä bedöms särskilt viktiga (se tidigare kapitel 2). Dessa har använts som utgångspunkt för identifiering och prioritering, men för vidare bearbetning av arbetsställen har SNI-klassificering används. SNI är en standard för svensk näringsgrensindelning för att koppla företagsverksamheter till en eller flera officiella näringsgrenar, med data från SCB.

I Figur 39 nedan redovisas alla verksamheter i Kronoberg med en omsättning över 300 Mkr. Färg representerar verksamhetens SNI-klassificering medan storlek på cirkel representerar storlek på omsättning. Verksamheter med störst omsättning finns främst koncentrerade till kommunerna Växjö, Älmhult, Ljungby och Alvesta. Vidare finns en del större företag även i Åseda, Markaryd och Tingsryd.

Struktur och framträdande verksamheter i respektive kommun redovisas sedan i följande kapitel, från största till minsta utifrån storleksordning på befolkning.



Figur 39. Framträdande verksamheter med en omsättning på mer än 300 Mkr (Källa: Region Kronoberg, 2022).

5.2.1 Växjö

De största branscherna i Växjö, sett till antal anställda, är detaljhandel, partihandel och bygg[84]. I Växjö finns många små företag med god konkurrenskraft och lönsamhet. Näringslivet är profilerat inom skog och trä med forskning i framkant och framgångsrika företag som till exempel Södra skogsägarna och Rottne Industri. Ett annat starkt profilområde är IT/Telekom med bland annat kända företag som IST, Visma och Fortnox. Verkstadsbranschen i Växjö har ovanligt hög lönsamhet och tillväxt vilket bland annat kan kopplas till kommunens största företag Volvo C.E som tillverkar anläggningsmaskiner.

Växjö ligger strategiskt beläget nära järnväg (Alvesta), riksvägar, flygplats och hamnen i Karlshamn[85]. Vidare är Växjö en universitetsstad som bidrar med utbildning och forskning genom Linnéuniversitetet, inklusive utbildning inom informationslogistik i Ljungby[86].

Framträdande verksamheter i Växjö baserat på omsättning och antal anställda redovisas i Tabell 4 nedan.

Tabell 4. Framträdande verksamheter i Växjö baserat på omsättning och antal anställda är avrundat till närmaste tiotal (Källa: Region Kronoberg, 2022).

Aktör	SNI grupp 3	Antal anställda	Omsättning (Mkr)
Volvo Construction Equipment AB	Tillverkning av andra specialmaskiner	830	11 910
Atea Logistics AB	Partihandel med informations- och kommunikationsutrustning	240	8 580
Södra Skogsägarna ekonomisk förening	Annan specialiserad partihandel	370	3 720
Bixia AB	Generering, överföring och distribution av elkraft	30	2 890
IV Produkt Aktiebolag	Tillverkning av andra maskiner för allmänt ändamål	290	1 400
Alwex Transport AB	Stödtjänster till transport	90	1 110
Micropower Sweden AB	Tillverkning av elmotorer, generatorer och transformatorer samt eldistributions- och elkontrollapparater	240	1 040
Fortnox Aktiebolag	Utgivning av programvara	430	1 040
GBJ Bygg AB	Byggande av bostadshus och andra byggnader	110	1 000
Foxway Finance AB	Dataprogrammering, datakonsultverksamhet o.d.	10	980

5.2.2 Ljungby

De största branscherna i Ljungby är tillverkning (tunga fordon), transport och skogsnäring[87]. Stora företag i Ljungby är bland annat Ljungby Maskin som tillverkar maskiner, Svetruck som tillverkar gaffeltruckar och sidlastare, Kalmar som är del av Cargotec och tillhandhåller lösningar och tjänster inom lasthantering i hamnar, terminaler, distributionscenter och tung industri, Electrolux Proffessional som tillverkar av elektriska hushållsmaskiner och hushållsapparater, PostNord Strålfors (grafisk produktion och produkter för IT-området) och Emballator som tillverkar plastförpackningar. En stor del av det som produceras i kommunen exporteras medan flera företag har egna produkter.

Ljungby är en medelstor kommun, strategiskt beläget intill E4:an och väg 25[88], placerad mitt i södra Sverige. Företagsklimatet i Ljungby rankas på plats 66 av Sveriges 290 kommuner[89], och i Ljungby finns ett centrallager för e-handel[90]

Framträdande verksamheter i Ljungby redovisas i Tabell 5 nedan.

[84] Business Region Kronoberg - Växjö (www.businessregionkronoberg.se)
[85] Business Region Kronoberg - Växjö (www.businessregionkronoberg.se)
[86] Växjö kommun - Logistikstaden Växjö. 2023-04-05 (www.foretag.vaxjo.se)
[87] Business Region Kronoberg - Ljungby (www.businessregionkronoberg.se)
[88] Ljungby kommun - En framtidskommun. 2024-04-15 (www.ljungby.se)
[89] Ljungby kommun - Etablera och utveckla företag. 2024-04-15. (www.ljungby.se)
[90] WSP (2019) *Godstransporter – Sydsvenskt kunskapsunderlag*

Tabell 5. Framträdande verksamheter i Ljungby baserat på omsättning och antal anställda är avrundat till närmaste tiotal (Källa: Region Kronoberg, 2022).

Aktör	SNI grupp 3	Antal anställda	Omsättning (Mkr)
Electrolux Professional AB (publ)	Tillverkning av andra specialmaskiner	500	2 710
Cargotec Sweden Aktiebolag	Partihandel med övriga maskiner och övrig utrustning	150	1 140
CTC AB	Tillverkning av andra maskiner för allmänt ändamål	240	930
ATV Sweden AB	Handel med och service av motorcyklar inklusive reservdelar och tillbehör	20	690
Svetruck Aktiebolag	Tillverkning av andra maskiner för allmänt ändamål	180	670
PostNord Strålfors AB	Grafisk produktion	260	590
Ymer Technology AB	Partihandel med övriga maskiner och övrig utrustning	30	580
PostNord TPL AB	Andra företagstjänster	240	510
Hörberg Petersson Tronic AB	Tillverkning av elmotorer, generatorer och transformatorer samt eldistributions- och elkontrollapparater	170	490
Ljungby Maskin AB	Tillverkning av andra specialmaskiner	120	480

5.2.3 Alvesta

De största branscherna i Alvesta kommun är tillverkning, transport och skogsnäringen[91]. I Alvesta finns bland annat Vida som är Sveriges största privatägda skogskoncern, Scapa som tillverkar sängar och soffor, Wica Cold som tillverkar kyldiskar och Scanditronix som levererar av specialmagneter till forskningscenter i hela världen.

Alvesta har utsetts till vinnare av priset bästa tillväxt både år 2016 och 2018[92]. Genom Alvesta passerar både Kust till kust-banan och Södra stambanan vilket har gjort Alvesta till en viktig knutpunkt för godstranposter med Växjö inom sitt omland[93].

Framträdande verksamheter i Alvesta redovisas i Tabell 6 nedan.

Tabell 6. Framträdande verksamheter i Alvesta baserat på omsättning och antal anställda är avrundat till närmaste tiotal (Källa: Region Kronoberg, 2022).

Aktör	SNI grupp 3	Antal anställda	Omsättning (Mkr)
Vida Wood AB	Annan specialiserad partihandel	30	9 690
ATA Timber AB*	Sågning och hyvling av trä	80	1 160
Vida Vislanda AB	Sågning och hyvling av trä	80	1 110
Wica Cold Aktiebolag	Tillverkning av andra maskiner för allmänt ändamål	360	1 000
Vida Alvesta AB	Sågning och hyvling av trä	70	870
Oljeshejkerna Johnsson Aktiebolag	Annan specialiserad partihandel	10	640
Aktiebolaget Maskinarbeten	Tillverkning av jord- och skogsbruksmaskiner	140	630
Hall Miba AB	Handel med reservdelar och tillbehör till motorfordon utom motorcyklar	30	510
ATA Timber AB*	Sågning och hyvling av trä	30	510
Hydroware AB	Tillverkning av andra maskiner för allmänt ändamål	130	440

*ATA Timber AB förekommer två gånger som olika arbetsställen (CFAR-nr).

[91] Business Region Kronoberg - Alvesta (www.businessregionkronoberg.se)
[92] Business Region Kronoberg - Alvesta (www.businessregionkronoberg.se)
[93] WSP (2019) *Godstransporter – Sydsvenskt kunskapsunderlag*

5.2.4 Älmhult

I Älmhult finns en stor branschspridning bland företagen i kommunen som är en utpräglad handelskommun[94]. I Älmhult finns även en hög koncentration av företag inom tillverkningsindustri och företagstjänster. Största privata arbetsgivare i kommunen är IKEA. Älmhult har en fortsatt stark befolkningstillväxt och blev år 2017 utsedd till årets tillväxtkommun av den oberoende plattformen Arena. Älmhult är strategiskt beläget vid Södra stambanan med en kombiterminal.

Framträdande verksamheter i Älmhult redovisas i Tabell 7 nedan.

Tabell 7. Framträdande verksamheter i Älmhult baserat på omsättning, antal anställda och omsättning är avrundat till närmaste tiotal (Källa: Region Kronoberg, 2022).

Aktör	SNI grupp 3	Antal anställda	Omsättning (Mkr)
Ikea Supply Ag	Partihandel med hushållsvaror	1*	10 000
IKEA of Sweden AB	Specialiserad designverksamhet	2450	8 880
IKEA Components AB	Annan specialiserad partihandel	280	4 660
Stena Aluminium AB	Framställning av andra metaller än järn	80	1 690
IKEA Marketing & Communication AB	Utgivning av böcker och tidskrifter och annan förlagsverksamhet	510	1 390
IKEA Svenska Försäljnings Aktiebolag	Specialiserad butikshandel med heminredningsartiklar och husgeråd	220	910
IKEA Svenska Försäljnings Aktiebolag	Callcenterverksamhet	220	910
IKEA Svenska Aktiebolag	Magasinering och varulagring	220	910
IKEA Industry Älmhult AB	Tillverkning av möbler	230	640
IKEA Supply Services (Sweden) AB	Kontorstjänster	300	540
Elme Spreader AB	Tillverkning av andra maskiner för allmänt ändamål	200	530

*Ikea Supply Ag har endast 1 anställd (ej avrundat antal).

5.2.5 Tingsryd

I Tingsryd kommun består näringslivet av små- och medelstora företag från olika branscher[95]. I kommunen finns bland annat högteknologiska företag med stor exportandel. Det finns även många upplevelse- och turistföretag. Andra vanliga företag finns inom jord- och skogsbruk, utbildning samt vård och omsorg. Större företag inom kommunen är bland annat Nelson Garden som bedriver partihandel med fröer, blomsterlökar och trädgårdsutrustning, Holtab som tillverkar metallstommar, Orthex som tillverkar plastförpackningar, Trensums som framställer drycker och halvfabrikat och Linder Aluminiumbåtar som tillverkar båtar.

Framträdande verksamheter i Tingsryd redovisas i Tabell 8 nedan.

Tabell 8. Framträdande verksamheter i Tingsryd baserat på omsättning och antal anställda är avrundat till närmaste tiotal (Källa: Region Kronoberg, 2022).

Aktör	SNI grupp 3	Antal anställda	Omsättning (Mkr)
J.G. Anderssons Söner Aktiebolag	Sågning och hyvling av trä	70	940
Holtab AB	Byggnadsmetallvarutillverkning	170	690
Vida Urshult AB	Sågning och hyvling av trä	50	570
Orthex Sweden AB	Plastvarutillverkning	140	550
Carlqvist Bil Aktiebolag	Handel med motorfordon utom motorcyklar	30	440
Trensums Food AB (Fazer Group)	Framställning av drycker	180	400
JGA Skog AB	Annan specialiserad partihandel	10	380
Södra Skogsägarna ekonomisk förening	Skogsförvaltning och skogsskötsel	40	360
Nelson Garden AB	Partihandel med jordbruksråvaror och levande djur	70	340
Börjes Tingsryd Aktiebolag	Detaljhandel med brett sortiment	60	250

[94] Business Region Kronoberg - Älmhult (www.businessregionkronoberg.se)
[95] Business Region Kronoberg - Tingsryd (www.businessregionkronoberg.se)

5.2.6 Markaryd

Markaryd kommun har många industrier där många av företagen ligger i framkant vad gäller teknisk utveckling[96]. Kommunens största arbetsgivare är NIBE med drygt 1 000 anställda, som tillverkar produkter för uppvärmning, ventilation, luftkonditionering samt värme- och energiåtervinning. Andra stora arbetsgivare i kommunen är Konecranes Lifttrucks som tillverkar och säljer gaffeltruckar och annan hanteringsutrustning och Lindvalls Chark som bedriver charkuterifabrik.

Framträdande verksamheter i Markaryd redovisas i Tabell 9 nedan.

Tabell 9. Framträdande verksamheter i Markaryd baserat på omsättning och antal anställda är avrundat till närmaste tiotal (Källa: Region Kronoberg, 2022).

Aktör	SNI grupp 3	Antal anställda	Omsättning (Mkr)
NIBE Aktiebolag	Tillverkning av andra maskiner för allmänt ändamål	1310	6 030
Konecranes Lifttrucks AB	Tillverkning av andra maskiner för allmänt ändamål	240	2 310
NIBE Aktiebolag	Tillverkning av hushållsmaskiner och hushållsapparater	150	680
Ekeri Sverige Aktiebolag	Handel med motorfordon utom motorcyklar	10	400
Gerdmans Inredningar Aktiebolag	Partihandel med övriga maskiner och övrig utrustning	60	390
Lindvalls Chark AB	Beredning och hållbarhetsbehandling av kött och köttvaror	100	320
Peab Asfalt AB	Anläggning av vägar och järnvägar	60	300
Purmo Group Sweden AB	Tillverkning av maskiner för allmänt ändamål	120	280
Johanson Design Aktiebolag	Tillverkning av möbler	60	210
Ekamant Aktiebolag	Tillverkning av slipmedel och övriga icke-metalliska mineraliska produkter	50	170

5.2.7 Uppvidinge

Den största branschen i Uppvidinge är tillverkning där tre dominerande råmaterialen är aluminium, trä och glas[97]. Flera företag inom kommunen är stora leverantörer till IKEA. Ett stort företag i kommunen är bland annat ProfilGruppen som tillverkar profiler i aluminium som används i bilindustrin och byggnationer. Ett annat stort företag i kommunen är Amokabel som tillverkar kablar till många av de stora kedjorna Biltema, Jula och Clas Ohlson. Även GFAB är ett stort företag i kommunen som producerar glas till fönster med en av Europas modernaste härdugnar.

Framträdande verksamheter i Uppvidinge redovisas i Tabell 10 nedan.

Tabell 10. Framträdande verksamheter i Uppvidinge baserat på omsättning och antal anställda är avrundat till närmaste tiotal (Källa: Region Kronoberg, 2022).

Aktör	SNI grupp 3	Antal anställda	Omsättning (Mkr)
ProfilGruppen Extrusions AB	Framställning av andra metaller än järn	420	2 090
Aktiebolaget Börjes Tankcenter	Annan specialiserad partihandel	30	790
Elitfönster Produktion AB	Tillverkning av varor av trä, kork, halm, rotting o.d.	390	760
Spaljisten Aktiebolag	Tillverkning av möbler	130	700
amo specialkabel AB	Tillverkning av ledningar och kablar och kabeltillbehör	80	550
Granflo Bygg Aktiebolag	Byggande av bostadshus och andra byggnader	80	390
amo kraftkabel AB	Annan metallvarutillverkning	30	380
amo installationskabel AB	Tillverkning av ledningar och kablar och kabeltillbehör	50	320
Anebyhusgruppen AB*	Tillverkning av varor av trä, kork, halm, rotting o.d.	70	310
Anebyhusgruppen AB*	Tillverkning av varor av trä, kork, halm, rotting o.d.	70	310

*Anebyhusgruppen AB förekommer flera gånger som olika arbetsställen (CFAR-nr).

[96] Business Region Kronoberg - Markaryd (www.businessregionkronoberg.se)
[97] Business Region Kronoberg - Uppvidinge (www.businessregionkronoberg.se)

5.2.8 Lessebo

De största branscherna i Lessebo kommun är tillverkningsindustri och besöksnäring[98]. I Lessebo finns bolag med kända varumärken som bland annat Kosta som tillverkar glas och Lessebo som tillverkar finpappper. Området benämns ibland Glasriket för den välkända glasproduktionen i området som omfattar Lessebo, Uppvidinge, Nybro och Emmaboda[99]. Glasriket lockar både långväga och kortväga besökare.

Framträdande verksamheter i Lessebo redovisas i Tabell 11 nedan.

Tabell 11. Framträdande verksamheter i Lessebo baserat på omsättning och antal anställda är avrundat till närmaste tiotal (Källa: Region Kronoberg, 2022).

Aktör	**SNI grupp 3**	**Antal anställda**	**Omsättning (Mkr)**
Lessebo Paper AB	Massa-, pappers- och papptillverkning	110	500
Bakers Aktiebolag i Lessebo	Annan specialiserad partihandel	40	270
ESS -ENN Timber AB	Tillverkning av varor av trä, kork, halm, rotting o.d.	40	270
Orrefors Kosta Boda AB	Glas- och glasvarutillverkning	130	260
Lessebo Åkericentral Aktiebolag	Stödtjänster till transport	10	250
Skruvia AB	Tillverkning av bestick, verktyg och andra järnhandelsvaror	20	180
Vigo Edbergs Transport Aktiebolag	Vägtransport, godstrafik och flyttjänster	60	160
Atteviks Bil AB	Handel med motorfordon utom motorcyklar	10	100
Kosta Boda Art Hotel AB	Hotellverksamhet	90	100
JGA Emballage AB	Tillverkning av varor av trä, kork, halm, rotting o.d.	30	90

[98] Business Region Kronoberg - Lessebo (www.businessregionkronoberg.se)
[99] Lessebo kommun - Glasriket redo för framtiden. 2028-06-21 (www.lessebo.se)

6 GODS- OCH VARUFLÖDEN

I detta stycke redogörs för regionens viktiga noder och stråk för godsflöden på regional, nationell och internationell nivå. Därefter beskrivs övergripande mönster för gods- och varuflöden.

6.1 NODER OCH STRÅK

I detta avsnitt beskrivs trafikslagsövergripande noder och stråk samt deras funktion i nuläget. En nod är en mötespunkt eller korsningspunkt mellan stråken inom ett trafikslag eller mellan flera trafikslag (intermodalnod).

Kronoberg ligger strategiskt beläget, mitt i Sydsverige, med tillgång till nationellt och internationellt viktiga transportleder som E4an och Södra stambanan.

I tidigare framtagen Sydsvensk systemanalys har stråk med särskild betydelse för person- och godstrafik identifierats. Persontransportstråken är definierade utifrån en sammanvägd bedömning avseende befintliga trafikvolymer och funktionen att binda samman tillväxtmotorer och kärnor. Godstransportstråken är definierade utifrån en sammanvägd bedömning av befintliga godstransportflöden, större basindustrier, främst inom skogsnäringen, samt de system av hamnar och terminaler som utgör noder i hanteringen av enhetsberett gods (container och trailer).

Av de stråk som identifierats på sydsvensk nivå berörs Kronobergs län av följande stråk:

- Stråk 1 utgörs i huvudsak av E4 (genom hela södra Sverige), samt Södra stambanan.
- Stråk 4 utgörs i huvudsak av Baltic-Link, riksvägarna 25 från Kalmar och 27 och 29 från Blekinge med förgrening i Växjö, samt Kust-till-kustbanan, med förgrening i Emmaboda, till Göteborg.
- Stråk 5 utgörs av riksväg 25 Kalmar-Växjö-Halmstad samt riksväg 15 ”Tvärleden” från Karlshamn till Halmstad via Olofström-Lönsboda-Osby- Markaryd-Knäred-Veinge. I detta stråk ingår också Sydostlänken och Markarydsbanan.
- Stråk 7 utgörs tillsammans med stråk 11 den nya sträckningen av RV 23.
- Stråk 9 utgörs av riksväg 28, 31 och 32 från Karlskrona via Emmaboda, Vetlanda, Eksjö och Tranås till Mjölby och riksväg 50 Bergslagsdiagonalen via Örebro.
- Stråk 10 utgörs av riksvägarna 23/34 och 37 från Oskarshamn via Vimmerby till Linköping.
- Stråk 11 utgörs av riksväg 23 och Södra stambanan.

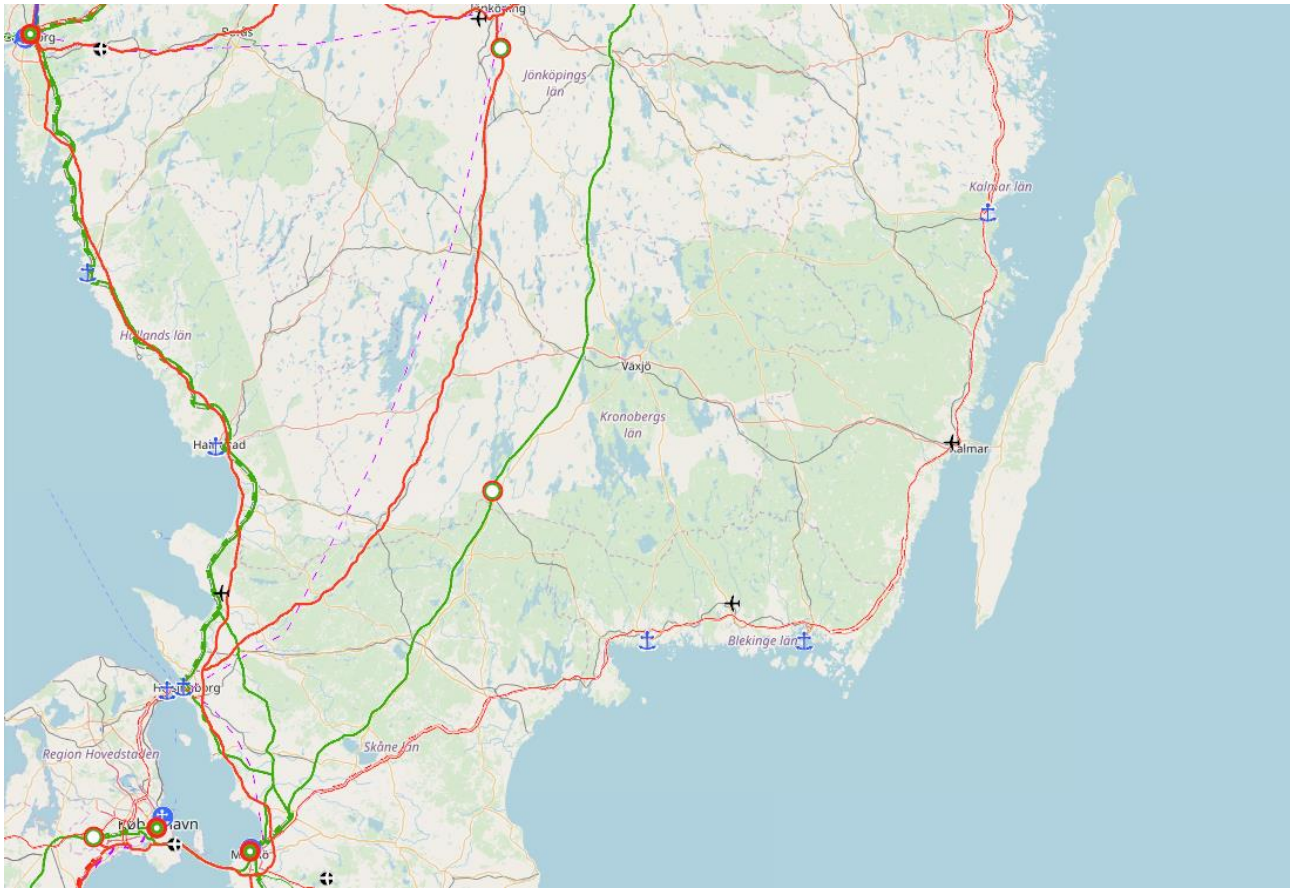
Figur 40. Utpekade transportstråk i Sydsverige.

6.2 TEN-T I KRONOBERG

Trans-European Transport Network (TEN-T) är ett transportnätverk genom EU:s medlemsstater vilket anses extra betydelsefullt för effektiva transport- och logistikflöden genom Europa. Målet med TEN-T-nätverket är att skapa ett säkert och hållbart trafiksystem för Europeiska Unionen i vilket varor och människor ska kunna röra sig smidigt och sömlöst.

Transportnätverket omfattar infrastruktur i form av exempelvis vägar, järnvägar, flygplatser och hamnar samt de tjänster som krävs för att infrastrukturen ska fungera. TENT-T delas in i ett övergripande nät (comprehensive network), som ska färdigställas före år 2050, och ett stomnät (core network), som ska färdigställas före år 2030. Stomnätet är en del av det övergripande nätet men är strategiskt viktigare för Europas godsflöden.

Inom Kronoberg omfattas E4 mellan Helsingborg och Jönköping som passerar både Ljungby och Markaryd. Södra stambanan mellan Malmö och Stockholm leder genom Älmhult och Alvesta där Älmhult är utpekat som en omfattande järnvägsterminal. Väster om E4 finns ett utpekat stråk för framtida höghastighetståg inom TEN-T (ett projekt som i Sverige dock är stoppat). Kronoberg är således beläget inom det transitstråk som förbinder Skånehamnarna med Mälardalsregionen, se Figur 41 nedan.



Figur 41. Det europeiska transportnätverket, TEN-T genom Kronoberg[100].

[100] European Commission - TENtec Interactive Map Viewer (www.ec.europa.eu)

6.3 INTERMODALA TRANSPORTER

Alvesta, som en av noderna i det intermodala systemet i Sydsverige, är central för Coop-tåget som anländer från Malmö[101]. Här görs diverse omlastningar av enhetslastbärare, exempelvis omlastningar till dragbil för transport till en terminal i Växjö. Alvesta blir för Coop en central nod för omlastning, eftersom mycket livsmedelsimport från Helsingborgs hamn anländer hit. Vidare ligger Alvesta som en nod i Coops intermodala transportkedja från Södra Sverige, främst Helsingborg, till Stockholm.

Kapaciteten på terminalen utnyttjas bland annat av Coop-tåget som hanterar 10 enheter per vardag. Tidigare hanterades omkring 1 000 containrar med exportvirke årligen. På omlastnings- och lagerterminalen har volymerna varierat kraftigt, och som mest har upp till 1 000 vagnar hanterats årligen (50 000 årston).

Vidare från Helsingborgs hamn går det ett antal containertågpendlingar veckovis[102]. Fyra stycken går till IKEA i Älmhult. Slutligen sker det en stor del omlastning i Älmhult, både av trailers och containrar, där IKEA som bolag dominerar trafiken till 95 procent[103]. Kombiterminalen i Älmhult är idag den fjärde största inlandsterminalen sett till antal containerlyft om året[104].

6.4 GODS- OCH VARUFLÖDEN

Färdmedelsfördelningen för godstransporter har varit i princip oförändrad under en längre tid, och visar på att lastbilstransporterna dominerar i Sverige, med en andel på 70 procent av total godsmängd för inrikes och utrikes transporter. Andelen godsmängd med sjöfart uppgår till totalt ca 20 procent, och järnväg till ca 10 procent. För utrikes transporter utgör sjöfarten dock den största andelen. Andel godsmängd med flyg är totalt sett försumbart liten i Sverige.

Godstransporter är i allmänhet svårare att analysera och förutse än persontransporter på grund av osäkerheter kopplat till den ekonomiska utvecklingen. En svårighet för utvecklingen av godsmodeller är både tillgång till och insamling av dataunderlag. Befintliga godsmodeller utgår inte från regional data vilket bland annat pekas ut som en utmaning i Trafikverkets utvecklingsplan (2021). En väsentlig del av transporterna utförs dessutom av utländska fordon som inte ingår i officiell statistik. Terminaler och logistikområden omfattas också av olika ägandeformer, även privata, vilket försvårar insamling av data och systematisk statistik. Delar av godsstatistiken är också därav sekretessbelagd. Statistik över gods- och varuflöden innehåller i regel information om start- och slutpunkt för transporten men inte vilken väg godset tagit.

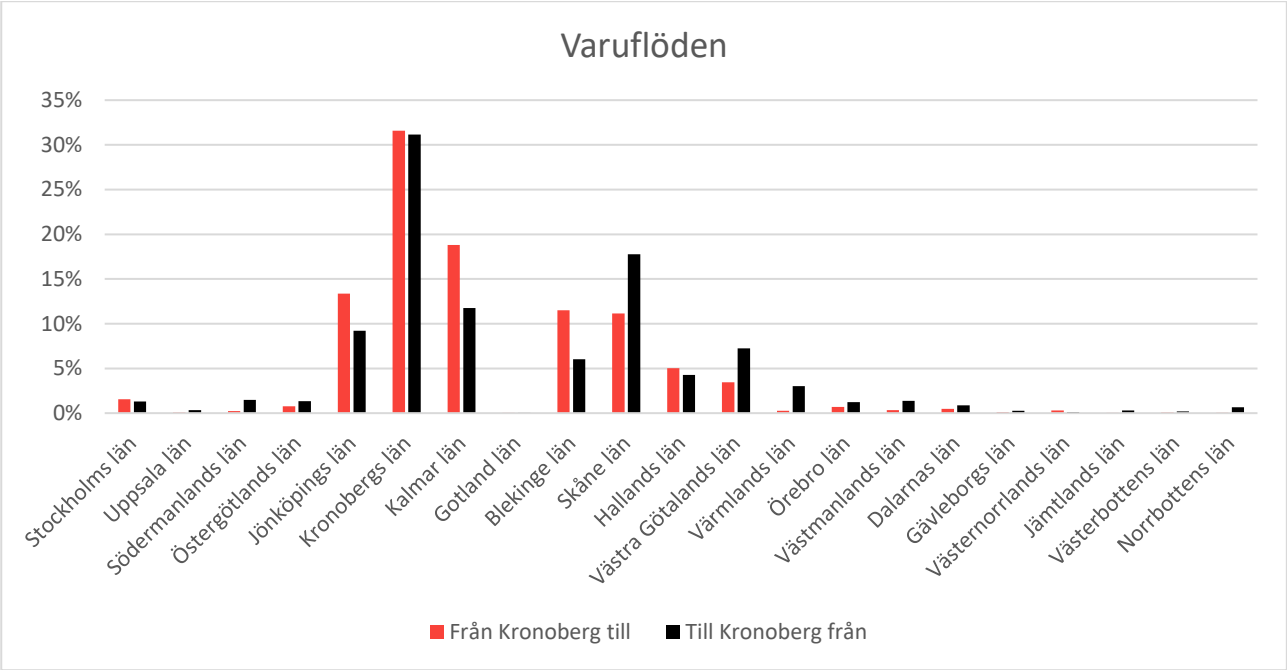
Statistiken för godstransporter avseende transportslag och logistik är alltså i grunden väldigt begränsad.

Varuflöden mellan svenska regioner

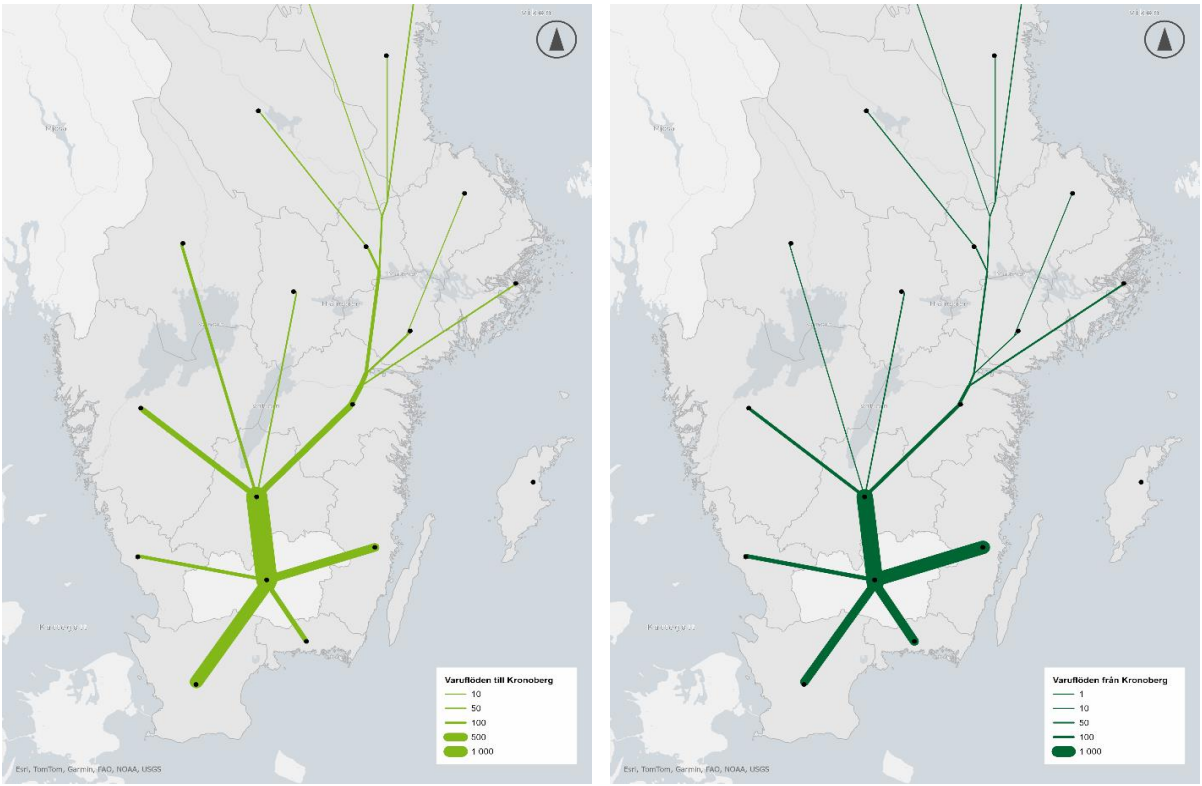
För att ge en bild av storleksförhållanden av flödena mellan Kronobergs län och resten av landets regioner redovisas övergripande varuflöden, med utgångspunkt från Kronobergs län, som godsmängder i 1000-tal ton i nedan Figur 42.

Totala varuflöden (i 1000-tal ton) från Kronoberg var år 2021 4 274 medan varuflöden till Kronoberg var något större, 4335[105]. Det mesta varuflödet sker inom Kronoberg, och utgör 32 procent av varuflödet från Kronoberg respektive 31 procent av varuflödet till Kronoberg. Därefter går det mesta av varuflödena från Kronoberg till Kalmar, Jönköping, Blekinge och Skåne. Varuflödet till Kronoberg kommer främst från Skåne och Kalmar.

[101] WSP (2019) *Godstransporter – Sydsvenskt kunskapsunderlag*
[102] WSP (2019) *Godstransporter – Sydsvenskt kunskapsunderlag*
[103] WSP (2019) *Godstransporter – Sydsvenskt kunskapsunderlag*
[104] Älmhult kommun - Kommunala bolag. 2024-04-05 (www.almhult.se)
[105] Trafikanalys (2022) *Varuflödesundersökningen 2021*



Figur 42. Varuflöden till och från Kronoberg (Trafikanalys, 2022)



Figur 43. Varuflöden till och från Kronoberg, kartor (Trafikanalys, 2022)

Redovisade varuflöden baseras på myndigheten Trafikanalys senaste varuflödesundersökningen (VFU)[106]; enkätstudier riktade till företag inom råvaru-, tillverknings- och handelsbranscher. Undersökningen täcker varuflöden mellan regioner i Sverige, men varken transitflöden eller import- och exportflöden. Flödet av inkommande importgods fångas inte, men däremot utflödet från centrallager i området till mottagare i andra regioner.

[106] Trafikanalys (2022) *Varuflödesundersökningen 2021*

6.5 GODSFLÖDENAS HUVUDDRAG

Att flera av länets större verksamheter finns inom speditions- och lagerverksamhet påverkar också hur transporterna går till. Länets närvaro av lagerverksamheter tar emot importerat gods för lagerhållning och vidare distribution inom landet. Detta genererar långväga transporter, med ett sammanhållet inflöde i stora volymer vilket sedan kan fördelas på många mindre och spridda utflöden.

Det långväga inflödet sker till viss del med tågpendlar (godståg i linjetrafik) från Göteborgs hamn med containers och tågpendlar från Europa. Inflödet bedöms också utgöras av långväga lasttrafik över Öresundsbron och via sydsvenska brohamnar. Utflödet från centrallager sker däremot nära nog uteslutande med lastbilar som går i slingtrafik (fasta rutter) från centrallagret till varuhus och butiker i olika delar av landet.

En aktuell fråga både politiskt och inom transportbranschen är överflyttning av transporter från väg till järnväg. Att lagerverksamheternas in- och utflöde av gods sker med olika transportslag är en faktor som begränsar överflyttningspotentialen. I myndigheten Trafikanalys nulägesanalys för Godstransporter framhävs att det främst är de långväga lastbilstransporterna som har potential att ske via järnväg. Dessa sker dock främst mellan de tre storstadsregionerna där järnvägsnätet redan idag är hårt belastat.

7 UTVECKLINGSPOTENTIAL

I detta kapitel ges en inflygning av aktuella prognoser och trender för godstransporter. Därefter beskrivs Kronobergs förutsättningar för infrastruktur- respektive näringslivsutveckling.

7.1 PROGNOSER OCH TRENDER

Från högsta europeiska nivå, till nationella och regionala styrdokument finns tydliga ambitioner att bidra till ett hållbart transportsystem genom:

- Utveckling av ett hållbart, icke-fossilberoende och effektivt transportsystem
- Överflyttning av gods från väg till järnväg/sjöfart inom befintligt system
- Ökad standardisering av infrastruktur, kommunikation och informationshantering

I Region Kronobergs utvecklingsplan betonas exempelvis vikten av flytt av godstransporter från väg till järnväg, samt mål om konkurrensmässiga och hållbara godstransporter.

Samtidigt finns ett ständigt fokus på skalekonomi inom logistikbranschen. För samtliga transportslag eftersträvas ökade godsmängder per transport för att uppnå effektivisering av transportkostnader och transporttider. Större och tyngre fordon blir allt vanligare vilket i sin tur ställer krav på infrastrukturen.

Det finns ett antal trender inom godstransporter som påverkar förutsättningarna både nationellt och regionalt. Med utgångspunkt i den Nationella godstransportstrategin redogörs på följande sidor för ett urval av trender centrala för framtiden.

7.1.1 Prognoser

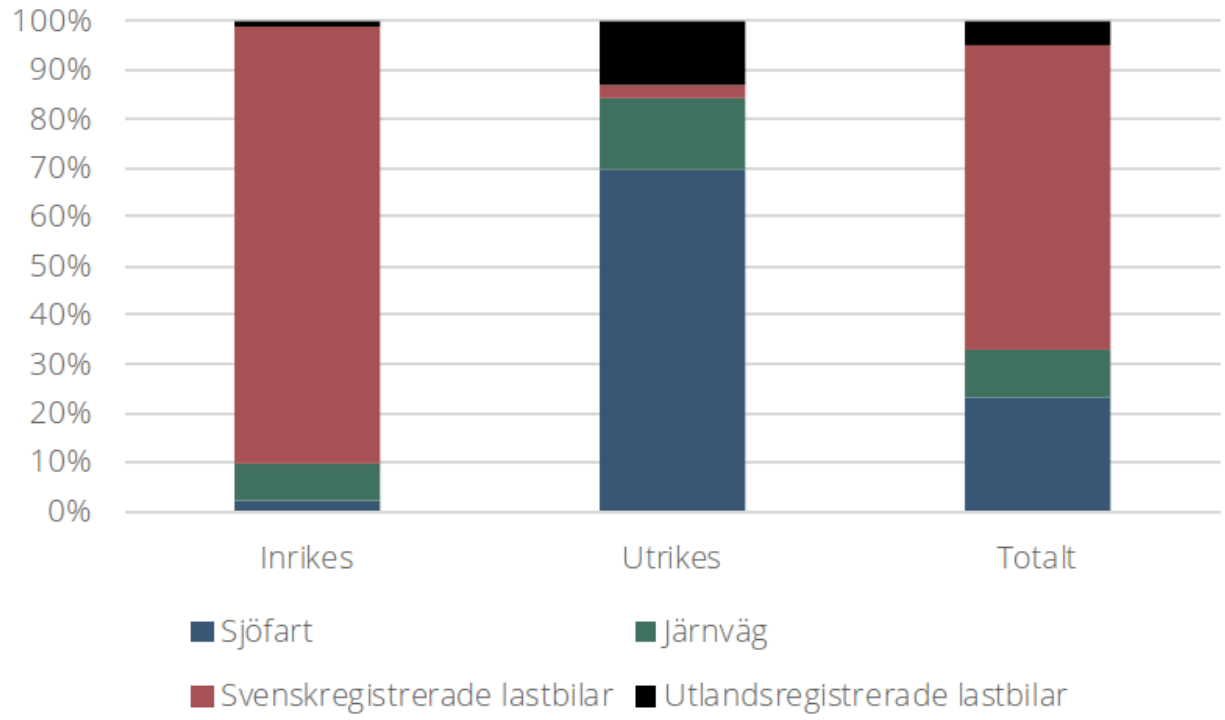
De senaste åren har det hänt mycket som påverkar tidigare prognoser för godstransporter. Bland annat en pandemi som förändrade människors beteendemönster och ett krig i Europa med efterföljande energikris, stigande priser på el och drivmedel såväl som råvaror viktiga för batteritillverkning. Allt detta har påverkat kostnader för transporter. Det råder idag (år 2024) fortfarande hög inflation där hushållens minskade disponibla inkomster påverkar konsumtionen och därmed import.

I och med detta finns det behov av att se över tidigare godstransportprognoser utifrån dagens förutsättningar. Trafikverket omvärldsanalys från år 2022 innehöll prognoser på nationell nivå. Där angavs att tidigare prognoser över ökade godstransportvolymer fram till år 2040 kan bli lägre än förväntat. Detta då godstransportvolymerna, trots perioder av god tillväxt, knappt ökat under det senaste decenniet.

Samma rapport beskrev hur färdmedelsfördelningen för godstransporter i princip varit oförändrad under en längre tid. Ur miljö- och hållbarhetssynpunkt finns incitament för att flytta över gods från väg till järnväg, däremot finns det utmaningar för att åstadkomma detta i praktiken. Kapacitetsutnyttjandet av befintliga järnvägar är idag högt vilket innebär att potentialen är låg för en substantiellt större överflyttning av godsflöden från väg till järnväg. Vidare anges att mindre än 10 procent av de godstransporter som idag genomförs på väg lämpar sig för järnväg. Godstransporter på väg ser tvärt om ut att öka framöver till följd av ökad e-handel där lastbil kan vara det mest konkurrenskraftiga färdmedlet. Alwex i Alvesta låter exempelvis containers via Göteborgs hamn gå via lastbil då det är snabbaste alternativet, i jämförelse med järnvägstransport som då innebär en omväg via Hallsberg på rutten Alvesta-Göteborg.

Diagrammet i Figur 44 nedan visar färdmedelsfördelningen i Sverige med befintlig andel godsmängd för respektive färdmedel, i inrikes- och utrikestrafiken, enligt nationella godstransportstrategin[107].

[107] *Regeringskansliet (u.å.) Effektiv, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter - en nationell godstransportstrategi*



Figur 44. Andel godsmängd med sjöfart, järnväg och lastbil i inrikes- och utrikestrafiken 2016[108].

[108] *Regeringskansliet (u.å.) Effektiv, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter - en nationell godstransportstrategi*

7.1.2 Trender

Nedan redogörs för trender som påverkar logistiknäringen nationellt och kan ha betydelse för Kronoberg.

Hållbarhetsfokus och omställning

Kraven på omställningstakten mot ett fossilfritt samhälle ökar och utsläppen ska minska både i Sverige och EU. Samtidigt spås godstransporter med lastbil öka under samma period till följd av ökade godsmängder. Fler godstransporter bidrar förutom utsläpp även till buller, trängsel och barriäreffekter - i konflikt med värden för attraktiva stadsmiljöer. Vidare kommer konsumenter sannolikt i högre grad kräva hållbar e-handel vilket kan påverka transportörer till att sträva mot låga koldioxidutsläpp. Därmed är elektrifierade transporter en marknadsföringsstrategi för att skapa konkurrensfördelar.

Det finns, som redan nämnts, ambitioner att flytta godstransporter från väg till järnväg och sjöfart, vilket bland annat bromsas av lastbilstransporternas större flexibilitet. Utsläpp är inte heller den enda faktorn som behöver hanteras för att sträva mot ökad hållbarhet. Att säkerhetsställa energieffektivitet genom hela leveranskedjan kommer vara viktigt, där transport är en del. Det ställs därför högre krav på miljö och arbetsvillkor vilket bland annat omfattar var produktionen förläggs enligt Trafikverkets omvärldsbevakning 2022.

Hållbarhet omfattar även cirkularitet. Ett större fokus på cirkulära flöden är också gynnsamt ur ett infrastrukturperspektiv. Detta kan få betydelse för industriell klusterbildning och även utgöra en viktig faktor vid lokalisering av nya näringslivsetableringar.

Längre, tyngre och större fordon

För lastbilstransporter är en aktuell fråga längre och/eller tyngre fordon, så kallade High Capacity Transport (HCT). HCT förutsätter både noder och stråk med kapacitet samt stöd i regelverk. I nuläget utreder Trafikverket effekter av ett ändrat regelverk för utpekade delar av det svenska vägnätet. En ny lag som tillåter 34-meterstransporter på väg är under framtagande och förväntas bli klar under 2024. Trafikverket har även tagit fram ett första underlag för föreslagna vägar för långa lastbilar. Där ingår E4 genom Kronoberg.

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

Elektrifiering av vägtransporter

Elektrifiering av vägtransporter är en viktig del i arbetet med att minska koldioxidutsläppen från transportsektorn. En förutsättning för detta är att det finns utbyggd laddinfrastruktur med tillgänglig kapacitet. I dagsläget finns det bara ett fåtal publika laddställen för tung lastbil enligt Trafikverkets omvärldsanalys 2022. I nuläget pågår dock satsningen ”Regionala elektrifieringspiloter för tunga transporter”, som leder till fler laddstationer i hela Sverige.

För lättare lastbilar har elektrifieringen kommit längre än för tunga lastbilar, speciellt för distributionsfordon. Vidare skiljer sig förutsättningarna åt vad gäller sträckor som lastbilar trafikerar. Tekniken idag möjliggör i praktiken endast kortare transportsträckor för ellastbilar. Därmed har regionala/lokala lastbilstransporter större potential att ställa om än lastbilstransporter som är långväga och/eller tunga.

Rådande energikris och stigande priser på el påverkar också kostnader för transporter vilket kan påverka efterfrågan. Frågan om säkerställd elförsörjning har också fått höjd prioritet den senaste tiden.

Fler trender som påverkar transporter

Det finns också många andra trender inom transportsektor med påverkan på logistiknäringen såväl nationellt som regionalt. Här nedan listas flera av dem:

- **Konkurrens mellan person- och godstransporter** - I dagsläget råder det hög efterfrågan på både personresor och godstransporter med järnväg. Bankapaciteten är begränsad i flera av de större stråken samtidigt som det finns politiska ambitioner om att öka både antal personresor och godstransporter på järnväg, drivet av ett ökat hållbarhetsfokus.
- **Globalisering** - Utrikeshandeln sker främst genom hamnar som utgör viktiga noder för godsflöden. Kopplingen till större hamnar kommer exempelvis fortsatt vara viktig både regionalt och nationellt. Globalisering och låga transportkostnader har tillsammans möjliggjort långa produktions- och värdekedjor där design, råvaror, delkomponenter, slutproduktion och kunder alla kan finnas på olika platser i världen. En följd av detta är både omfattande och komplexa transportkedjor.
- **Urbanisering** - Befolkningen i landets större städer förväntas fortsatt växa. Ur ett logistiskt perspektiv innebär det fortsatt konkurrens om transportkapacitet mellan person- och godstrafik, såväl som markkonflikter om ytor för logistik och stadsbyggande när städer växer utåt.
- **Digitalisering** - Konsumtionen av digitala tjänster ökar på bekostnad av fysiska produkter samtidigt som kapaciteten i datahantering hela tiden ökar. Tillsammans möjliggör detta ytterligare effektivering av transporter då olika aktörer i försörjningskedjan enklare kan sammanföras.
- **Automation** - Det pågår i dagsläget flera pilotprojekt med självkörande lastbilar. Det finns dock viss osäkerhet kring huruvida självkörande lastbilar och lastfartyg kommer att bli verklighet i komplexa vägmiljöer. Det pågår även automation inom lagerhantering.
- **Resilienta leveranskedjor** - Leveranskedjor är idag ofta komplexa och det finns risk att de rubbas av oväntade händelser. Under senare tid finns det flera exempel där företag valt att förlägga produktion närmare den plats där slutprodukterna säljs för ökad tillförlitlighet och robusthet samt kontroll, speciellt för produktionens mest kritiska moment.
- **E-handel och externhandelsområden** - E-handeln har växt under många år och trenden påskyndades ytterligare av coronapandemin. E-handelns transportkedjor skiljer sig från butikshandeln på flera vis, inte minst det sista leveransmomentet hem eller till ombud som ersatt kundens egna resa till butiken. Parallellt har också externhandelsområdenas andel av detaljhandeln vuxit, vilket gör att transporterna idag delvis sker till andra platser än de tidigare gjort.
- **Mindre sändningar med hög frekvens** - Inom detaljhandel såväl som produktion finns en trend av att separera och centralisera lagerhållningen från produktion och försäljning. Butiker vill exempelvis gärna undvika stora lager i själva butikslokalen där kvadratmeterkostnaden ofta är hög. Detta medför ökade transporter med lastbil med mindre sändningsstorlekar och högre frekvens för att kunna distribuera regionalt och inom tätorter dit detaljhandel och produktion i regel är lokaliserat.
- **Drönare och andra mikroleveranser** - En växande trend är leveranser med drönare eller andra mikrofordon. Fördelarna med att använda drönare vid paketleveranser är dels snabbhet, dels låg klimatpåverkan. I dagsläget finns potential att använda drönare för hemleverans av paket inom e-handeln, särskilt på otillgängliga platser i landsbygd eller till öar där det kan vara mer effektivt att sända ut en drönare än en lastbil, speciellt vid mer akuta leveranser med exempelvis läkemedel**.**

7.2 INFRASTRUKTUR- OCH NÄRINGSLIVSUTVECKLING

I detta avsnitt förs ett resonemang om vad Region Kronoberg kan göra för att främja och underlätta godstransporter för näringslivet och nyetableringar i Kronoberg, för att stärka sin position som logistikregion och möta framtida utveckling.

Kronoberg domineras till stor del av maskinindustri och maskiner samt lyftning/flyttning, så som hjullastare och dumpers. För denna typ av varor finns ett beroende av export via exempelvis Göteborgs hamn, varför kopplingar till hamnar är särskilt viktig för Kronoberg. Den viktigaste infrastrukturutvecklingen för Kronoberg bedöms vara utbyggnad och standardhöjning av E4. E4 är det viktigaste stråket för godstransporter och med denna utveckling finns utökad potential för en högeffektiv trafik som också möjliggör utvecklingen mot längre och tyngre fordon. I övrigt bedöms det framförallt föreligga brister i standard på vägen mot Kalmar samt mellan Växjö och Göteborg.

För att uppnå hållbarhetsmål och vara ett attraktivt etableringsområde även i framtiden är det viktigt att erbjuda logistiklösningar som är hållbara. Vägtransporter är i dagsläget dominerande och kommer sannolikt vara det i en närtida framtid och det är därmed kanske där den största skillnaden kan uppnås.

7.2.1 Näringslivets specialiseringsgrad

I Kronoberg finns det industriklusterbildningar inom bland annat skogsindustrin samt maskinindustri och möbeltillverkning. I Kronoberg kan skönjas att näringslivet är något mer koncentrerat till ett mindre antal branscher i jämförelse med närliggande regioner. Koncentration/specialisering till ett lite mindre antal branscher är både en styrka, men kan även innebära en risk för större genomslag av en ekonomisk nedgång. Speciellt om regionens näringsliv är knutet till slutproduktbranscher som är konjunkturkänsliga, såsom byggmaterial, arbetsmaskiner och vägfordon som exempel.

Då stor del av tillverkningsindustrin i regionen inte ligger inom högteknologisk, utan mer kan karaktäriseras som medelhög teknologisk nivå med relativt stor del manuellt arbete i förädlingen, kan det innebära en risk för tilltagande konkurrens från länder med lägre arbetskostnader. Därför är det viktigt att satsa på kunskap för att kunna utveckla produkter längre upp i värdekedjan. Vidare ska dock nämnas, att under senare år har en ökad grad av produktionshemtagning skett då kostnadsbesparingar sällan realiserats samt att närheten mellan utveckling och produktion setts allt viktigare för framgångsrik produktutveckling.

Det är även viktigt med en företagsmix av stora och små företag för tillväxtpotential och inom olika branscher för att skapa robusthet genom att rikta sig till olika marknader. Exportintensiva och växande företag har i regel större benägenhet att omlokalisera sig helt eller delvis till andra regioner eller länder, vilket kan vara en sårbarhet.

Maskin-/fordonsindustrin

I Kronoberg är maskinindustrin regionens största bransch, och den bransch med flest storföretag i regionen. Tillverkningsindustrin är också beroende av både arbetspendling, och en stor del av godset utgörs av mindre volym men högt produktvärde, vilket medför höga transportkostnader och långa avstånd. Generellt har gods inom maskinindustrin en medelhög nivå av förädlingsgrad, exempelvis hjullastare och dumprar.

Skogsindustrin

En stor del av Kronobergs landareal består av skog, och regionen har en etablerad träindustri och stora delar av träförädlingen sker inom regionen. Bland annat är skogs- och tillverkningsindustrin exportberoende. Skogsindustrin gynnas av att ligga nära råvaran men det innebär längre transporter till avsättningsmarknad vilket kräver effektiva logistiklösningar. Exportberoende branscher kan dra nytta av utländska transportörer som har ärenden i Mälardalen och Stockholm och som behöver returgods tillbaka till Europa.

IT-sektorn

I Kronoberg står IT-sektorn för en större del av regionens ekonomi, även om den inte är högre än riksgenomsnittet. Inom regionen finns företag specialiserade på program- och mjukvaruutveckling inom bokföring, redovisning, lönehantering och utbildning. Denna bransch är dock inte transportdrivande till samma grad som maskin- och skogsindustrin.

7.2.2 Väg och järnväg

Förutsättningarna för logistikområden i Kronoberg är goda, och regionen bedöms ligga tillräckligt långt ifrån konkurrerande logistikområden i Jönköping och nordvästra Skåne (med undantag för sydvästra och nordligaste delen av Kronoberg). Omlandet för terminaler är dock inte så stort att järnväg aktualiseras, och lastbil är dominerande för godstransporterna.

7.2.2.1 Godstrafik på järnväg

Utveckling och elektrifiering av järnvägsnät i och kring Kronoberg skulle generellt kunna medföra en större utvecklingspotential. Det pågår idag redan planering av flera större järnvägsprojekt som skulle kunna förändra förutsättningar och potential markant. Förutom det europeiska projektet med Fehmarn Bält-förbindelsen som kraftigt kommer förkorta ledtider mot Europa, så pågår även en rad andra större projekt inom Kronoberg. Framförallt Sydostlänken och triangelspår Alvesta. Då dessa projekt omfattar så pass stora osäkerheter är det dock svårt att bedöma dess potential samt hur och när Kronoberg eventuellt kan påverkas.

Trafikverket planerar även en utbyggnad av järnvägen mellan Hässleholm och Lund, vilket bör bevakas utifrån behovet av en vidare utbyggnad av järnvägen mot Alvesta.

Därutöver har Trafikverket beslutat om investering för ny järnväg och elektrifiering av järnvägen på sträckan Värnamo-Jönköping/Nässjö (kallad ”Y:et”), i Jönköpings län. Elektrifiering Värnamo-Nässjö/Eksjö planeras genomföras år 2025-2029. En elektrifiering Vaggeryd-Månsarp-Torsvik planeras även, men tidplan för produktion är osäker. Logistikområdet runt Jönköping och Nässjö kommer gynnas av denna elektrifiering, och särskilt Båramo kombiterminal som knyts till det elektrifierade järnvägsnätet såväl söderut som norrut.

Färdmedelsfördelningen för godstransporter visar samtidigt på en stor utmaning i att flytta över gods från väg till järnväg, då lastbilstransporter dominerar och tenderar att öka medan kapacitetsutnyttjandet på befintliga järnvägar är högt och begränsande. I en nulägesanalys för godstransporter i Sverige, framtagen av myndigheten Trafikanalys, framhävs också att potentialen att flytta över transporter från lastbil till järnväg (och andra trafikslag) är begränsad.

År 2024 aviserade Green Cargo en planerad nedläggning av taxepunkter runt om i Sverige, bland annat i Alvesta och Vislanda. Detta skulle innebära att Green Cargo inte kommer trafikera dessa punkter i järnvägssystemet, vilket skulle påverka näringslivet i regionen. Region Kronoberg, Alvesta kommun och Sydsvenska Handelskammaren har framfört en skrivelse till Green Cargo för bevaring av dessa taxepunkter. Taxepunkter är marknadsdrivna och även om taxepunkterna skulle läggas ner framöver så är rekommendationen att region och kommun säkerställer att järnvägsinfrastrukturen underhålls och bevaras, för eventuell framtida utveckling, då det vid framtida ökad potential skulle kunna vara aktuellt att återuppta taxepunkten för trafik.

Transporttider på väg och järnväg

Kronobergs centrala placering mitt i Sydsverige med närhet till nationellt viktiga transportleder (såsom E4 och Södra stambanan) ger goda infrastrukturella förutsättningar för näringslivets fortsatta utveckling.

En stor andel av godset till/från företag i Kronoberg transporteras dock med lastbil vilket delvis kan förklaras med att avstånd till viktiga målpunkter, såsom hamnar, är korta och därför inte lika ekonomiskt fördelaktigt att köra på järnväg. Vägnätet är mer direkt än järnvägsnätet i detta avseende.

Vidare kräver transporter av gods på järnväg mer omfattande planering från företag kopplat till styrning av produktion med hänsyn till längre transporttider. Järnväg är generellt mindre flexibelt och det krävs längre sträckor och/eller större volymer för att det ska vara ett konkurrenskraftigt alternativ i praktiken. Exempelvis är järnvägsförbindelse till Göteborg viktig för import/export även om infrastrukturen inte är lika konkurrenskraftig.

Utöver hamnar är kopplingen mot kontinenten, via Öresundsbron, viktig för både väg och järnväg. Även om Södra stambanan passerar länet så saknas därutöver järnvägskopplingar i flera relationer. Logistikklustret i Ljungby saknar exempelvis koppling till järnvägsnätet.

Kronoberg är till stor del präglat av ett näringsliv med många medelstora verksamheter inom tillverkningsindustrin som inte har så stora samtidiga volymer som lämpar sig för tåg. Undantagen är exempelvis IKEA som redan idag nyttjar kombiterminalen i Älmhult i hög grad samt skogsindustrin som till viss del transporterar rundvirke och sågade trävaror på järnväg.

7.2.2.2 Godstrafik på väg

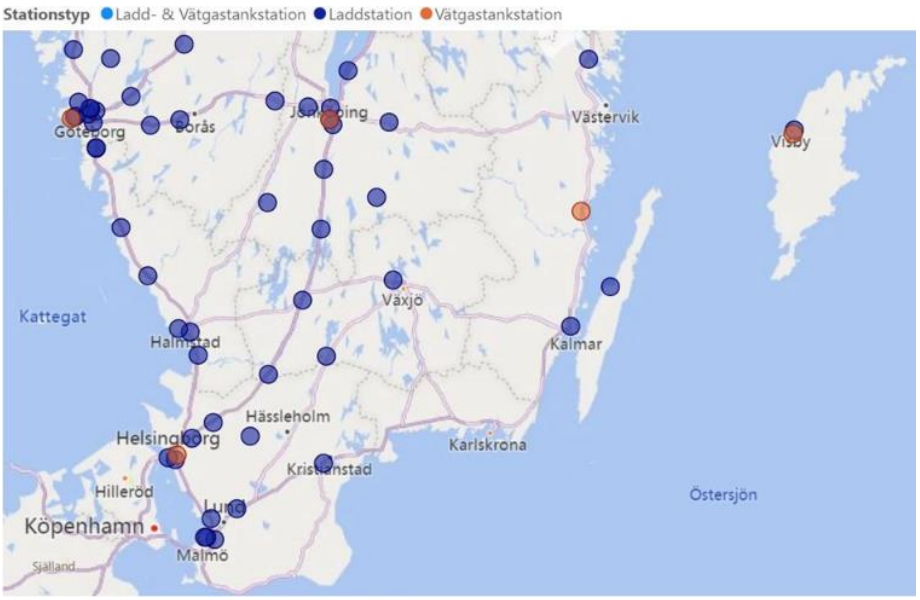
Viktigt är att vägnätet i olika riktningar är av god standard. Inom Kronoberg bedöms följande förbättringar vara av största vikt:

- I nord-sydlig riktning byggs nu sista etappen av E4 till motorvägsstandard förbi Ljungby vilket medför framkomlighet- och hastighetsförbättringar.
- I öst-västlig riktning behöver väg 25 förbättras ytterligare för att möjliggöra effektiva transporter och detsamma gäller i viss mån även i nordvästlig/sydostlig riktning längs väg 27.

Elektrifiering för tunga transporter

Antalet publika laddställen för tung trafik har hittills varit begränsade till ett fåtal i Sverige. I nuläget pågår dock satsningen ”Regionala elektrifieringspiloter för tunga transporter” som drivs av Energimyndigheten i syfte att påskynda elektrifieringen av godstransporter i Sverige. Fokus är att bygga upp en regional infrastruktur med strategiskt placerade publika ladd- och tankstationer för el och vätgas. En stor utbyggnad av nya laddstationer är påbörjad och ska färdigställs under år 2023-2024, och ska vara i drift i minst fem år.

Detta omfattar cirka 140 nya laddstationer för el Sverige, varav 5 laddstationer inom Kronobergs län (i Växjö, Älmhult, Markaryd samt två i Ljungby), se Figur 45 nedan. Anläggningarna uppförs av Circle K, OK-Q8, Preem och Recharge Sweden.



Figur 45. Beviljade projekt för el och vätgas inom projektet Regionala Elektrifieringspiloter för tunga transporter (Energimyndigheten, 2023)[109]

[109] Energimyndigheten - Beviljade projekt inom Regionala Elektrifieringspiloter (energimyndigheten.se)

Det finns även planer på framtida elvägar, där E4 skulle kunna vara aktuell. Detta skulle markant främja förutsättningarna för hållbara transporter på väg. Parallellt med detta pågår utbyggnaden av laddinfrastruktur, vilket nämnts tidigare. I tidigare utredningar har även Växjö pekats ut som möjlig plats för en eventuell demonstrationssträcka för elektrifierade vägtransporter, inom projektet ”Elektriska Vägar” med stöd av Energimyndigheten, PostNord och Växjö kommun. Status i projektet är dock osäker.

Regelverk och kapacitet

En pågående regeländring innebär att upp till 34,5-meterslastbilar tillåts på cirka 400 mil tillkommande väg. Det innebär stor potential att effektivisera transporter. Det gäller framför allt för volymgods (där inte full lastvikt nås) på de vägar som ansluter mellan de större orterna.

Bärighetsklass BK4 gör det möjligt att använda fordon som uppgår till 74 ton i bruttovikt på vägnät som är godkänt av Trafikverket. BK4 infördes under år 2018. Under år 2022 ökade andelen statliga vägar med BK4 i Skåne till ca 66 procent, varav ca 40 på det strategiskt utpekade vägnätet[110]. Kommunala vägar och broar är generellt dock inte anpassade för BK4, vilket behöver ses över, för att i praktiken möjliggöra BK4 från start- till målpunkt. Särskilt viktigt kan det vara att prioritera översyn och standardhöjning till BK4 på större kommunala vägar som leder från statligt BK4-väg till större godsnoder, såsom terminalkluster, hamnar, industrier etc.

Vägnätet som i dagsläget upplåts till BK4 är begränsat och det ställs krav på att vägarna ska klara den ökade belastningen från tyngre fordon samt att vägnätets höga nivå på tillgänglighet och trafiksäkerhet ska bibehållas[111]. Trafikverkets vision för framtiden är att upplåta hela BK1-nätet, som har en bruttovikt på max 64 ton, för BK4. För att det ska bli verklighet måste ca 10 procent av de statliga vägarna och ca 850 broar förstärkas för att klara den ökande belastningen. BK4 gör det alltså möjligt att använda tyngre fordon än tidigare i syfte att effektivisera näringslivets godstransporter. Fördelen med tyngre transporter är att de har potential att bära mer last och därmed sänka de totala transportkostnaderna, och på så sätt främja näringslivets konkurrenskraft. Vidare kan användandet av tyngre fordon reducera energianvändningen och utsläpp av klimatpåverkande gaser och möjligheten till samlastning är större. Därmed är det även troligt att behovet av omlastning kommer att öka vilket kan ses som en nackdel[112].

Det är inte otänkbart att HCT (High Capacity Transport) kommer att förändra dagens transportlösningar och strukturer. Exempelvis kan mottagarkapaciteten bli än mer styrande vid transporter då alla mottagare inte kan ta emot större volymer vid ett och samma tillfälle[113]. Införandet av enbart tyngre fordon väntas främst gynna de transporter som transporterar gods med hög densitet, bland annat skogs- och jordbruk, medan införandet av både tyngre och längre fordon även väntas gynna transporter med pallastat gods, exempelvis livsmedelsindustrin och övriga förädlade varor[114].

I dagsläget är majoriteten av vägarna inom regionen klassade som BK1 och tillåter max 64 tons bruttovikt. För att förbättra förutsättningarna för tyngre transporter för first respektive last mile transporter samt för långväga transporter skulle det vara gynnsamt att omvandla viktiga vägar för godstransporter till BK4 som tillåter 74 tons bruttovikt.

[110] Trafikverket (2023) *Uppdatering av regeringsuppdrag - implementering av bärighetsklass 4*
[111] Trafikverket - Bärighetsklass BK4. 2019 (www.trafikverket.se)
[112] Trafikverket - Bärighetsklass BK4. 2019 (www.trafikverket.se)
[113] Sweco (2019) *HCT i Skåne*

7.2.2.3 Lokal infrastruktur kring logistikområden

Utöver infrastrukturutveckling för själva godstransporterna kan det finnas andra aspekter som bör tas hänsyn till för att säkerställa gods- och logistiknäringen.

Kopplat till de logistikområden, terminaler och lager som finns inom Kronoberg finns även ett starkt behov av arbetskraft. Arbetslösheten i Kronoberg ligger på 7,2 procent (2023), med en högre arbetslöshet bland utrikesfödda. Att kunna attrahera arbetskraft bedöms avgörande för näringslivsutvecklingen, och denna arbetskraft bedöms till stor del behövas till yrken utan krav på universitetsutbildning. De stora logistikverksamheterna vittnar också om att rekrytering av nyanlända är en viktigt del i verksamheten. Samtidigt har många inom denna kategori inte tillgång till bil, och bilägandet går generellt även neråt i samhället. Att säkerställa en mer lokal infrastrukturutveckling kopplad till arbetsplatser bedöms därav också viktig.

Det bedöms alltså viktigt med satsningar på gång- och cykelvägar samt en tillgänglig kollektivtrafik, och det rekommenderas att kommun och region kan samarbeta med företagsnätverk för att tillsammans planera och styra behovet. PostNord i Ljungby är exempel på en verksamhet med omkring 350 anställda, i princip bara från Ljungby kommun, och där gång- och cykelbanor samt kollektivtrafik är bristfällig. Busstrafik är begränsad över regiongränsen norrut mot Jönköpings län, vilket begränsar upptagningsområdet, och tidtabeller är inte alltid anpassade efter skiftarbetet.

7.2.3 Sjöfart och hamnar

Infrastrukturstråken mot hamnar är särskilt viktiga, utifrån de godsstråk som passerar Kronoberg.

Kronoberg är beläget mitt i Sydsverige utan tillgång till egen hamn och därmed transporteras en stor del av in- och utgående godsflöden i Kronoberg via hamnar i närliggande regioner. Att hamnar delvis är specialiserade på olika typer av gods möjliggör kostnadseffektivare transporter men innebär också en känslighet och ett beroende. Bra infrastrukturella kopplingar via väg och/eller järnväg till hamnar är således viktigt för Kronobergs näringslivs fortsatta utveckling.

Göteborgs hamn bedöms särskilt viktig med ett starkare inflöde än utflöde från Kronoberg. Halmstad hamn är också betydelsefull, bland annat avseende stålgods. Helsingborgs hamn är särskilt viktig för Kronobergs livsmedelsförsörjning.

Övriga hamnar i Skåne, särskilt Trelleborg och Ystad, är betydelsefulla för inkommande europeiskt gods i kombination med hamnarna i Blekinge med koppling mot öst (och särskilt gods av typen byggelement).

På västkusten är Varberg en stark hamn för sågade trävaror. Även den mindre hamnen i Oskarshamn hanterar en del utgående virkespaket, men i princip inget inflöde.

Sammantaget ligger dessa hamnar längs de utpekade godsstråk som tidigare beskrivits och de bedöms kopplade till dess infrastrukturbehov, såsom redan planerad utbyggnad av E4 samt vägen mot Kalmar och Göteborg.

De hamnar som är mest framträdande för Kronobergs näringsliv är sammantaget hamnarna i Skåne och på västkusten. Utveckling till eldrivna fartyg ligger långt fram i tiden vilket gör detta transportsätt i dagsläget mindre attraktivt för företag som strävar efter att uppnå en Net-zero leveranskedja, exempelvis Volvo.

I det europeiska stomnätet inom TENT-T har de strategiskt viktigaste nätet för Europas godsflöden pekats ut. I detta stomnät ingår hamnarna i Göteborg, Trelleborg och Malmö, och en utveckling av detta nät planeras till år 2030. Flera av de övriga nämnda hamnarna ingår i det övergripande TEN-T-nätet, som ska utvecklas på längre sikt mot år 2050, där ingår dock inte hamnen i Kalmar.

7.3 FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR VERKSAMHETSETABLERINGAR

I detta avsnitt beskrivs vad som styr en aktör till att värdera ett område och mer specifik plats som lämplig för en eventuell lokalisering för en ny företagsetablering.

Aktörer som undersöker lämplig lokalisering av logistikintensiva verksamheter, såsom central- och/eller e-handelslager eller tillverkningsenheter, följer oftast – föga överraskande – en makro- till mikro-process. Det innebär att de initialt väljer region/-er eller större områden som är intressanta och uppfyller en rad övergripande kriterier för den tänkta etableringen. Den faktor som i detta övergripande val nämns påverka flertalet företag främst är närhet till tänkt marknad.

Därefter väljs etableringsort inom vald region/valt område utifrån andra faktorer som främst rör förutsättningar för näringslivet inom kommunen. De faktorer som framkommer som viktigast redovisas längre ned i detta kapitel.

Viktigt för att kartlägga vettiga lokaliseringar för centrallager och distributionscentraler är att ha förståelse/ha klarlagt vad som är utmärkande för dessa. Några särdrag anges nedan:

- De har stort, relativt sammanhållet inflöde och mer kapillärt utflöde till flera butiker/försäljningsställen
- Centrallager förser generellt egna varuhus/butiker, vilka ofta följer landets demografi hyggligt väl
- Egen distributionstrafik som utmärks av:
    - Fasta destinationer
    - Hög och stabil frekvens
    - Relativt stora volymer per frakttillfälle

För tillverkningsenheter, till exempel i fordonsindustrin, är bilden något annorlunda, och delvis tvärtom mot lagerverksamheterna enligt ovan, med mer komplext inflöde av system och komponenter från flera olika håll/källor samt ofta ett mer sammanhållet utflöde. Behoven och faktorerna som är centrala för val av etableringsort är dock någorlunda desamma.

Faktorer som styr val av etableringsregion:

- Närhet till marknad
- Närhet till leverantör
- Tillgänglig infrastruktur på makronivå

Faktorer som styr val av etableringsort:

- Tillgång till mark (yta, bygglov, tomtpris)
- Tillgång till arbetskraft (kompetens/utbildning, möjligheter för boende)
- Stöd från kommun
- Tillgänglig infrastruktur i närområdet

Närhet till marknad

En vanligt förekommande utgångspunkt för val av centrallagerlokalisering är en tyngdpunktsberäkning eller en tyngdspunktsbedömning för att ringa in en lämplig region för etablering. Bedömningen utgår ifrån företagets marknad/avsättningspunkter. Motsvarande resonemang kan vara tillämpligt för ett företag med stor och komplex försörjningskedja in till anläggningen med många och spridda leverantörer. Stora infrastrukturella satsningar, såsom Fehmarn Bält-förbindelsen, kan påverka närhet till marknad då omland kring en marknadspunkt kan växa om transporttider minskar.

Närhet till leverantörer och infrastruktur

Vanligt är även att i tyngdpunktsbedömningen lägga vikt på närhet till en för företaget viktig importhamn, då många centrallager importerar gods från Asien och Europa. Göteborgs Hamn är Nordens största hamn och nämns av ett flertal företag som valt att etablera sig i södra Sverige bland annat med hänsyn till närheten till hamnen. För företag med etableringar på ostkusten kan närhet till någon av ostkusthamnarna vara fördelaktigt.

Tillgång till mark

Nödvändigt för att företag ska kunna etablera lagerverksamhet eller distributionscentral är att det finns tillgång till lämplig mark alternativt befintlig lokal för verksamheten. Faktorer som påverkar är bland annat tillgänglig yta, tomtpris, bygglov och restriktioner i detaljplanen. Etableringsalternativ kan till exempel falla bort för att tillgänglig markyta är för liten, för att tomtpriset är för högt, för att detaljplaner inte är klara vilket kan fördröja bygglov eller för att det finns tomtrestriktioner i detaljplanen. Ett exempel på att detaljplanen kan spela en viktig roll var lokaliseringen av nytt centrallager för Varnergruppen (där bland annat Dressman, Cubus och Bik Bok ingår). Plats för nytt centrallager valdes till Trestad Center i Vänersborg. Varnergruppen fann inför etableringen cirka sju intressanta tomter i Västra Götalandsregionen men endast en tomt uppfyllde alla kriterier man efterfrågade. Ytmässigt var flera tomter tillräckliga för verksamheten men de fick inte bebyggas högre än 15 meter. Möjligheten att bygga högre efterfrågades för att få lägre kostnader för lagret och därmed valdes dessa alternativ bort.

Tillgång till arbetskraft

En viktig faktor för att Kronoberg ska vara ett attraktivt etableringsområde är även att det finns en akademisk närvaro som bidrar till att det finns tillgång till utbildad arbetskraft.

Etablering på en ort med lägre sysselsättningsgrad inom lager och logistik än exempelvis Jönköping eller Eskilstuna torde göra det enklare (och billigare) att rekrytera personal. Exempelvis såg Plantagen för ett antal år sedan fördelar med att etablera centrallager i Trollhättan gentemot Göteborg då Trollhättan hade hög arbetslöshet, speciellt inom lagerverksamhet. Att etablera sig i eller i närheten av en befintlig logistiknod kan dessutom ha nackdelar som hög arbetskraftsrörlighet och trissade löner eftersom fler liknande logistikverksamheter konkurrerar om arbetskraften. På en ur logistiksynpunkt mindre central ort anses arbetskraften ha lägre rörlighet och större lojalitet för arbetsgivaren.

På kommunal/regional nivå spelar kommunens/regionens arbete med att locka till sig och behålla arbetskraft en viktig roll. Företag ser gärna satsningar på bostäder, förskoleverksamhet, kollektivtrafik samt serviceanläggningar som gör regionen attraktiv för boende. Helst ska sådana förutsättningar för boende finnas redan innan etablering för att inte företag ska få svårigheter med att locka till sig arbetskraft.

Stöd från kommun

Stöd och bemötande från kommunen är av stor vikt vid företagsetablering. Samarbete och stöttning samt inställning från kommunen anses vara viktiga faktorer. Det är mycket fördelaktigt för ett etablerande företag att kommunen är hjälpsamma och framför allt lösningsorienterade om problem dyker upp. Snabbt och effektivt handläggande som påverkar administrationstiden är av betydelse. Stödet från kommunen kan göra skillnad om allt annat lika mellan två alternativa lokaliseringskommuner.

Vidare framkommer att företagen anser det fördelaktigt om kommunen/regionen främjar ett gott näringslivsklimat generellt. Satsningar inom till exempel handel, företag, högskolor, hotell och boende anses viktiga även om de inte är viktigast för val av etablering.

Ett exempel på kommun som varit proaktiv och legat på framkant gentemot efterfrågan har varit Borås, som genom att ha haft färdiga tomter att erbjuda med tillåtenhet för höga och stora byggnader samt i attraktivt (skylt-)läge invid nationell väg (riksväg 40) varit framgångsrika i att attrahera stora, logistikintensiva verksamheter. I ett antal fall har dessa först övervägt Göteborg, men på grund av bland annat den lägre tröskeln och kortare ledtiden för etablering i Borås har man valt att lägga sig där.

Tillgänglig infrastruktur

Vid val av etableringsort blir aspekter rörande lokala infrastrukturförutsättningar viktiga. Utgående transporter sker i allmänhet på väg från lager- eller produktionsverksamhet, varför närhet till större E-/riksvägar blir en väsentlig parameter. Inkommande gods i ett större, mer sammanhållet flöde kan för en del centrallager vara lämpligt att ta via järnväg, varför etablering i närhet till kombiterminal och/eller industristamspår kan vara väsentligt. Andra nog så viktiga aspekter är tillgång till tillräcklig elförsörjning, varför etableringsplatser utefter landets elstomnät är intressant – särskilt för elintensiva verksamheter. Även tillgång till processvatten är många gånger en viktig parameter för producerande enheter.

Övriga aspekter

Det finns exempel där lagerfunktioner inte är placerade med tydlig koppling till företagets marknadstyngdpunkt. Företagets historia och ursprungsort kan vara en viktigare faktor för etableringen än närhet till marknaden. Situationen för Clas Ohlson vars centrallager och huvudkontor är förlagda till Insjön är i viss mån sådan, men deras marknadstyngdpunkt troligen ligger sydligare. Detta då Clas Ohlson har, jämte det svenska butiksnätverket, butiker bland annat även i Norge, Finland och Storbritannien.

7.3.1 Summering – Kronobergs förutsättningar

Utifrån de framträdande etableringskriterierna beskrivna ovan, bedöms Kronoberg stå sig väl och vara väl rustat i en rad avseenden.

De infrastrukturella förutsättningarna är över lag bra och gynnsamma och – framförallt kopplat till E4. Järnvägsnoderna Alvesta, Älmhult och Växjö ligger också bra till även om järnvägsförutsättningarna är mer begränsade. De planerade, tidigare beskrivna, insatserna i infrastrukturen kan ytterligare bättra situationen. I den lokala infrastrukturen i direkt anknytning till nya etableringsområden kan kapacitets- och framkomlighetsfrämjande åtgärder behöva vidtas framöver.

Beträffande närhet till marknaden bör Kronoberg vara intressant för etableringar av logistikintensiva verksamheter. För många av dessa – i synnerhet i segment med pressade/låga marginaler – kan etableringar utanför de gängse, och i viss mån överhettade, logistikorterna (exempelvis Jönköping) vara intressant och härvid finns flera goda lokaliseringsalternativ. Därtill bedöms tillgången till etableringsbar mark med närhet till väsentlig infrastruktur vara bra, framförallt kopplat till vägnätet. Om Kronoberg arbetar proaktivt med att få fram och förbereda snabbt etableringsbar mark bedöms möjligheterna att attrahera lokaliseringar förbättras ytterligare.

Även avseende tillgång till arbetskraft med rätt kompetens torde Kronoberg ligga väl till, både med industriell och logistikintensiv företagskultur i området och också med hänsyn till det utbud av högskoleutbildningar som finns inom rimligt räckhåll.

8 REGIONALA EFFEKTER AV FEHMARN BÄLT-FÖRBINDELSEN

Fehmarn bält-förbindelsen är ett internationellt projekt mellan Tyskland och Danmark med stor påverkan på person- och godstransporter mellan Norden och Europa, som är planerat att öppnas för trafik 2029. Förbindelsen innebär en förkortning av sträckan Malmö – Hamburg för järnvägstrafik med ca 16 mil och innebär en tydlig transporttidsreduktion. Något som skulle kunna öka järnvägstransporternas konkurrenskraft i relation till övriga trafikslag.

I detta kapitel beskriv översiktligt Fehmarn Bält-förbindelsens effekter för Kronoberg.

8.1 FEHMARN BÄLT-FÖRBINDELSEN

Fehmarn Bält-förbindelsen är en 18 km lång tunnel för väg- och järnvägstrafik – med motorväg och dubbelspårig järnväg – som planeras mellan Danmark (Rødby) och Tyskland (Puttgarden)[115].

Figur 46: Fehmarn bält-förbindelsen (källa: Femern A S)

Överenskommelsen om att bygga förbindelsen gjordes mellan danska och tyska staten år 2008, där Danmark ansvarar för byggandet av tunneln. Förbindelsen är del av EU:s Trans-European Transport Network (TEN-T) som knyter samman Skandinavien med Europa. Projektet är i betydande omfattning finansierat med EU-medel.

Syftet med förbindelsen är att knyta samman länderna för at främja tillgänglighet och tillväxt. Bland annat förväntas förbindelsen bidra till enklare arbetspendling, bättre möjlighet för samverkan mellan företag och effektivare godshantering.

Fehmarn Bält-förbindelsen planeras vara klar år 2029[116]. I dagsläget är restid för överfarten 45 minuter med befintlig färjeförbindelse Rødby -Puttgarden och då är inte ställtider för på- och avstigning inkluderade. Med den nya förbindelsen kommer restid för överfart ta sju minuter med tåg och ca tio minuter med bil.

[115] Europakorridoren (u.å.) *Fast förbindelse över Fehmarn Bält kräver – Nya stambanor i Sverige*
[116] Europakorridoren (u.å.) *Fast förbindelse över Fehmarn Bält kräver – Nya stambanor i Sverige*

8.1.1 Järnvägstransporter

Den relativa förändringen för godstågstrafiken kommer att vara tydligt större än för persontågtrafiken, då den senare fram till 2019 gick via tågfärjan mellan Rødby och Puttgarden, vilken på grund av byggprojektet fått upphöra. Godstrafiken går f n en 16 mil längre sträcka via Stora och Lilla Bält samt Kolding och Padborg in i Tyskland, en sträckning som delvis är enkelspårig. Förkortningen på 16 mil som Fehmarn Bält-förbindelsen ger, kommer att innebära cirka 2,5-3 timmars tidsförkortning för godståg från Hamburg till Köpenhamn, vilket skulle kunna ge vissa godståg från Centraleuropa längre räckvidd norrut i Sverige.

Den nya förbindelsen kommer för Sverige innebära att kapaciteten i flaskhalsar förbättras och att vissa flaskhalsar elimineras/minimeras avseende tidsåtgång för godstransporter[117]. Förbindelsen skapar förbättrade förutsättningar för transporter på järnväg, både för person- och godstrafik. Däremot förväntas godsbefordran på järnväg inte öka mer än 20 procent till år 2040 medan total godsmängd i förbindelsen förväntas öka med mer än 50 procent.

Vägtransporter förväntas öka mer än transporter på järnväg på grund av kvarvarande begränsningar, framför allt kommer fortsatt kapacitetsbrist råda på svenska järnvägsnätet. Detta ger begränsade möjlighet att i någon högre grad öka tågutbudet, speciellt på stambanorna. En följd av den begränsade möjliga tillväxten för godstrafik på järnväg kan i sin tur bidra till trängsel för vägtrafiken.

8.1.2 Lastbilstransporter

För vägtrafiken blir den nya tunnelförbindelsen inte en lika stor tidsmässig förändring som för tågtrafiken, som idag går via Jylland. Vidare kommer den att gå i samma stråk som i nuläget men i tunnel istället för via färjeöverfart över Fehmarn bält. I dagsläget innebär dock färjeöverfarten, vilken tar drygt 45 minuter, att den kan fungera som lagstadgad vilotid. Denna måste vara 45 minuter efter max fyra och en halv timmes körning. Väl iland efter färjeöverfarten har då föraren en tidsmässig räckvidd på upp till fyra och en halv timme innan nattvila måste tas.

Dagens färjeöverfart blir då något av en tvingande vilopaus, om dagen i övrigt ska nyttjas någorlunda väl transportmässigt, som i vissa transportfall kan infalla något ofördelaktigt. För exempelvis en transport från Lübeck eller Kiel i norra Tyskland till Sverige blir körtiden runt två timmar med lastbil fram till väntan inför färjeöverfarten, vilket göra att vilotiden infaller något tidigt och detta kan korta total aktionssträcka för en lastbilstransport jämfört med om den (i framtiden) kör genom Fehmarntunneln istället. Exakt skillnad i aktionsradie för en lastbilstransport via Fehmarn bält via färjeöverfart kontra genom den framtida tunneln är svårbedömt, men kan i vissa fall vara upp mot två timmar enligt exemplet ovan.

Ovanstående innebär att räckvidden för en lastbilstransport mellan Centraleuropa och Sverige med nio timmars körtid och en – tack vare tunneln – flexibelt och valfritt förlagd vilotid nära mitten av dagspasset (efter knappt/cirka fyra och en halvtimmes körning) blir större. Detta bör kunna öppna möjligheter för snabbare och relativt sett billigare lastbilstransporter för södra Sverige då en lastbil som startar i norra halvan av Tyskland på morgonen dag ett kan vara tillbaka i ursprungsorten på kvällen dag två.

8.1.3 Konkurrens med färjelinjer

I och med de förändrade förutsättningarna och förväntade ledtidsförkortningar för vägtransporter av gods när Fehmarn-tunnelns öppnas, kan tunneln komma att kannibalisera på viss del av den existerande färjetrafiken mellan Sverige och Centraleuropa. De ostligare destinationerna som trafikeras från Trelleborg och Ystad torde vara relativt opåverkade av den nya tunnelförbindelsen, men från de västligare kan en viss del lastbilsvolymer komma att försvinna till förmån för Fehmarn bältförbindelsen. Det handlar troligen främst om Travemünde, men viss påverkan kan eventuellt ske på färjevolymerna till och från Rostock.

I vilken omfattning överflyttning av lastbilstrafik sker från västliga färjelinjer till den nya, fasta förbindelsen är mycket svårbedömt då det finns en rad faktorer som styr val av färdsätt från Centraleuropa till Sverige, varav start- och målpunkter bara är en del i den beslutslogiken.

[117] Europakorridoren (u.å.) *Fast förbindelse över Fehmarn Bält kräver – Nya stambanor i Sverige*

Figur 47. Karta över norra Europa med Fehmarn Bält-tunnelns placering samt nytt transportstråk.

Tabell 12. Översikt av restidsförbättringar med Fehmarn Bält-förbindelsen. (Europakorridoren, 2023)

Regionaltåg	**Restid idag**	**Restid 2029**
Köpenhamn - Nyköping	01:32	00:58
Köpenhamn – Lollan syd	02:00	01:32
Köpenhamn – Fehmarn	02:45	01:39
Fehmarn – Lübeck	01:28	00:49
Lübeck – Hamburg	0:47	00:47
Fehmarn – Hamburg	02:15	01:39
Köpenhamn - Hamburg	05:00	03:18

8.2 MÖJLIGA EFFEKTER FÖR KRONOBERG

Ett antal prognoser har tagits fram i tidigare skeden kopplat till olika infrastruktursatsningar. Prognoserna innehåller dock stora osäkerheter, då de är framtagna utifrån olika basår och förutsättningar och därmed är svåra att jämföra. Dock kan möjliga effekter för Kronobergs del skönjas, dels på kort sikt, dels på lite längre sikt efter Fehmarn-bältförbindelsens färdigställande.

8.2.1 **Kort sikt**

Förbindelsen innebär, förutom nämnda tidsförkortningar – speciellt för godstrafiken på järnväg, även förbättrad framkomlighet och redundans i transportsystemet för trafiken över Danmark, trots att flaskhalsar på svenska stambanor kommer vara ett fortsatt problem.

Fehmarn Bält-förbindelsen ger generellt förbättrad tillgänglighet till Tyskland och kontinenten där alla vägar idag innebär en färjeöverfart, vilka dessutom är väderberoende. Detta skapar ökad tillförlitlighet, särskilt då förbindelsen innebär en tunnel och därmed en fast länk.

Förutsättningarna för intermodala transporter förbättras, framförallt genom nämnda tidseffektivisering från norra Tyskland genom Danmark. Detta kan gynna Kronoberg, men även nordligare regioner. Godståg från norra Tyskland (inklusive Hamburg) kan ledtidsmässigt börja nå Jönköpingsnoden och terminalerna i Alvesta och Älmhult, vilket öppnar möjligheter för viss godsöverflyttning till järnväg till sydsvenska destinationer. Älmhult och Alvesta är viktiga noder i det intermodala systemet i Sydsverige. I Alvesta hanteras Coop-tåget som anländer från Malmö. Kombiterminalen i Älmhult är idag den fjärde största inlandsterminalen sett till antal containerlyft per år. Till Älmhult går det containerpendlingar veckovis från Helsingborgs hamn, i första hand till med gods till IKEA.

Som nämnts ovan kommer Fehmarn Bält-förbindelsen troligen också innebära en förändring för vägtransporter och då främst för inkommande gods. Detta då importflödena till Sverige från Centraleuropa med lastbil är större än de utgående exportflödena, vilket även gäller för Kronoberg. Detta innebär sannolikt förbättrade transportmässiga importförutsättningar samt möjligheter för exporterande företag till Centraleuropa att få tillgång till gynnsamma utgående lastbilstransporter.

Som nämnts tidigare, skulle på kort sikt Fehmarn Bält-förbindelsen kunna leda till ökad konkurrens med färjelinjer, särskilt de mot västlig ort i Tyskland, exempelvis Rostock och orter västerut (såsom Kiel och Travemünde). Orter öster om Rostock, som Sassnitz och Swinoujscie bedöms i detta fall inte påverkas. I och med tidseffektiviseringen skulle detta kunna skapa en viss dragning av lastbilstrafik till Öresundsbron, istället för till färjor i södra Sverige. Denna eventuella trafikeringsförändring bedöms kunna påverka Trelleborgs hamn, och därmed de vägflöden som idag går från Trelleborg och uppåt i landet mot Kronoberg, varav en mindre del går via inlandsvägare i Skåne. Detta skulle också kunna leda till ökad belastning på trafiken via Öresundsbron, och vidare via E6.

Hamnarna på ostkusten (exempelvis Oskarshamn), med kopplingar till Kronoberg, bedöms inte påverkas nämnvärt av Fehmarn Bält-förbindelsen.

Effekter kopplat till ökad arbetspendling och arbetskraftsutbyte bedöms inte påverka Kronoberg, annat än möjligen marginellt, då avstånden till dessa pendlingsstråk är lite för långa för att ge en direkt effekt.

På kort sikt är den samlade rekommendationen att Kronoberg bör vara lyhörda för en framtida förändring av marknad och långväga transportvägar, även om effekterna för Kronoberg är svårbedömda i nuläget. Möjligen kan arbete för reduktion/eliminering av flaskhalsar och kapacitetsbegränsningar i de centrala väg- och järnvägsstråken drivas gentemot bland annat Trafikverket.

8.2.2 Lång sikt

Fehmarn Bält-förbindelsens effekter och potential på lång sikt är svårbedömd, särskilt kopplat till utvecklingen av infrastruktur och marknad i stort.

När det gäller vägtransporter rekommenderas en bevakning av eventuella förändringar gällande lastbilars färdvägar och stopptider/-platser, i och med att ledtider för långväga transporter bedöms kunna förändras i stort med Fehmarn Bält-förbindelsen. Detta skulle därav på sikt kunna leda till förändrade behov av servicepunkter eller säkra uppställningsplatser för lastbil inom Kronoberg.

Tidsförkortning och potential att minska mängden omlastning mellan trafikslag öppnar upp för potentiell ledtidseffektivisering, vilket skulle kunna öka järnvägstransporternas konkurrenskraft i relation till övriga trafikslag genom kostnadsbesparingar. En stor andel av den ökade trafikeringen kommer också utgöras av persontrafik, och det råder redan idag viss konkurrens mellan person- och godstrafik på järnvägsnäten.

Dock är det en rimlig utgångspunkt att det på sikt genomförts än fler framkomlighets- och kapacitetshöjande åtgärder i infrastrukturen både på väg och – framför allt – på järnväg. Detta inte enbart i Tyskland och Danmark, utan även på svensk mark. Därmed borde järnvägens konkurrenskraft och framkomlighet förbättrats relativt vägtransporter och mer internationellt gods förflyttas över gränserna på järnväg. De intermodala terminalerna i Kronoberg, i Alvesta och Älmhult, bedöms särskilt viktiga att bevara så att ingen nedmontering sker i takt med att framtida potential ökar. På längre sikt, om potentialen ökar, skulle det då eventuellt även kunna bli aktuellt med utbyggnad och utveckling av terminalerna för ökad kapacitet.

En eventuell utveckling skulle kunna vara, att del av det containergods som idag transporteras till de småländska noderna, via Göteborgs hamn och kombipendlar samt lastbilar därifrån, överförs till internationella, direkttrafikerande kombipendlar som utgår från exempelvis Hamburgs hamn. Ledtidsmässigt skulle med förbättringar i järnvägsnätet sådana kunna nå sydsvenska kombiterminaler inom en transporttid som möjliggör effektiva omlopp och flera ankomster per vecka. Jämfört med dagens containertransporter med feeder-fartyg från Hamburg till Göteborgs hamn och omlastning till lastbil eller tåg för transport till Småland torde direkta kombipendlar från Hamburg på sikt kunna bli ledtids-, servicenivå- och prismässigt konkurrenskraftiga jämfört med short sea-sjöfart.

Huruvida en sådan utveckling sker är mycket osäkert, men Kronoberg bör vara alerta på tendenser i sådan riktning på längre sikt och då beredda att arbeta med kapacitets- och framkomlighetsförbättrande åtgärder last mile ut till aktuella kombiterminaler samt eventuellt även hanteringskapaciteten i dessa för att möjliggöra snabb tågvändning i noderna.

8.2.3 Infrastrukturella begränsningar

Det återstår en rad infrastrukturella begränsningar kopplat till Fehmarn Bält-förbindelsens potential på lång sikt, vilket nämnts ovan. I tidigare rapport från Europakorridoren (2023), skrivs exempelvis att Fehmarn Bält-förbindelsen förutsätter Nya stambanor i Sverige, en förutsättning som idag bedöms osäker då projektet Nya stambanor delvis pausats i Sverige (tex Hässleholm-Linköping).

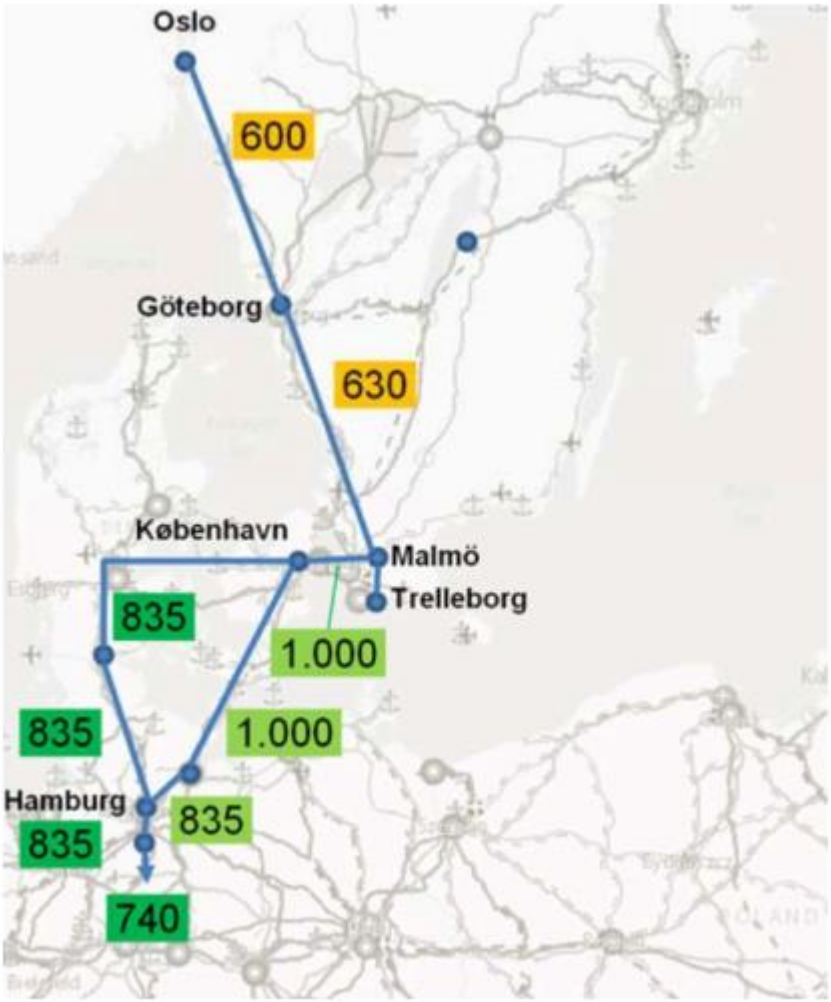
Tidigare utredningar och prognoser för Fehmarn Bält-förbindelsen utgick från att en rad olika infrastruktursatsningar skulle genomföras, men som stannat av eller stoppats. Något som skapat stor osäkerhet kopplat till projekt och framtida förutsättningar.

Kapaciteten på järnvägsnätet är redan begränsad idag, och begränsningarna bedöms förvärras med beslutade projekt. Öresundsbrons maximala kapacitet är åtta persontåg och fyra godståg, per timme. Bron är en flaskhals idag och problemen bedöms öka framåt 2050. Öresundsbrons gränskontroller kan även utgöra hinder för utökad godstrafik då restid förlängs av gränskontroller.

Figur 48. Kapacitetsbegränsningar med beslutade projekt, 2030.

I dagsläget är merparten av järnvägsnätet anpassat för godståg med maximalt 630 meters längd. Det är dock möjligt på vissa järnvägssträckor i Sverige att framföra tåg upp till 740 meter beroende på bland annat trafikmängd, antal långa mötesstationer eller förbigångsspår samt avstånden mellan dessa. Ett mindre antal tåg av den längden körs för närvarande mellan Malmö, Hallsberg och Göteborg. År 2030 ska det vara möjligt för tåg om minst 740 meter att trafikera hela Södra stambanan, enligt en EU-förordning som gäller TEN-T-nätverket. Kust till kust-banan och Markarydsbanan är idag begränsad till 630 meters tåglängd, och dessa järnvägar har inte heller pekats ut för utredning i Trafikverkets arbete med förslag till nät för långa tåg.

Enligt tidigare studier skulle det vara möjligt med 1000 meter långa tåg mellan Hamburg och Malmö (vilket dock inte kan hanteras på Malmö station i dagsläget). Här krävs tillkommande stora satsningar för att nå denna fulla potential som studier om Fehmarn Bält-förbindelsen pekar på. Kapaciteten på järnvägsnätet skulle samtidigt också kunna förbättras i takt med att tågen blir längre.



Figur 49. Översikt av möjliga tåglängder, (KombiConsult och Ramboll 2021).

9 SUMMERING OCH DISKUSSION

Denna rapport sammanställer övergripande förutsättningar och potential för godstransporter i Kronoberg. Ett nedslag görs även kring den regionala effekten av Fehmarn Bält-förbindelsen.

Mål och strategier

På europiskt, nationell och regional nivå är målen tydliga. Utveckling ska ske mot ett hållbart och effektivt transportsystem, överflyttning av gods från väg ska främjas och standardisering ökas.

I Kronoberg läns regionala utvecklingsstrategi (RUS) för år 2019-2025 är den övergripande målbilden att ”Kronoberg växer i öppna och hållbara livsmiljöer med förnyelseförmåga”. Regionen pekar också ut en prioritering för utveckling av en innovativ region och ett brett näringsliv. I dagsläget pågår samtidigt arbete med framtagande av ny regional utvecklingsstrategi för Kronoberg år 2024.

Infrastruktur- och näringslivsstruktur

Två av Sveriges viktigaste nationella transportstråk passerar genom Kronobergs län: E4 och Södra stambanan. Flera andra väg- och järnvägsstråk möjliggör transporter genom länet och är av både nationell och storregional betydelse. Kronobergs län saknar egna hamnar, men är beroende av flera befintliga hamnar i sitt närområde.

Kronobergs län är en av Sveriges minsta regioner. De exportintensiva branscherna i länet är därför mycket viktiga för regionens ekonomi som helhet, både industrin och branscher som levererar tjänster och produkter utanför regionen, exempelvis programvaror och transporter. Branscherna maskinindustri samt skog och trä bedöms särskilt viktiga. Verksamheter med störst omsättning finns främst koncentrerade till Växjö, Älmhult, Ljungby och Alvesta. Vidare finns en del större företag även i Åseda, Markaryd och Tingsryd.

Gods- och varuflöden

Godstransporter är i allmänhet svårare att analysera och förutse än persontransporter på grund av osäkerheten kring den ekonomiska utvecklingen. En väsentlig del av transporterna utförs dessutom av utländska fordon som inte ingår i Trafikanalys officiella statistik. Terminaler och logistikområden omfattas också av olika ägandeformer, även privata, vilket försvårar insamling av data samt systematisk och kvalitetssäkrad statistik. Att det föreligger generella brister och begränsningar med statistik och data för godstransporter är ett välkänt faktum som bland annat pekas ut som en utmaning i Trafikverkets utvecklingsplan (2021). Trafikverkets applikation Laslo har sedan tidigare erbjudit data för de mindre lastplatser för gods som Trafikverket äger, för omlastning mellan väg och järnväg. Nyligen har Laslo även uppdaterats med alla hamnar för sjöfart. Trafikverket har också meddelat att på sikt kommer det också att finnas information om kombiterminaler och andra omlastningsplatser i Laslo, vilket hjälper möjligheterna för intermodala transporter där trafikslagen kombineras. Detta skulle förbättra tillgången på systematisk data, även om vissa utmaningar med behov av jämförbara uppgifter från privata aktörer troligtvis kvarstår.

Färdmedelsfördelningen för godstransporter har varit i princip oförändrad under en längre tid, och visar på att lastbilstransporterna dominerar i Sverige, med en andel på 70 procent av total godsmängd för inrikes och utrikes transporter. Andelen godsmängd med sjöfart uppgår till totalt ca 20 procent, och järnväg till ca 10 procent. För utrikes transporter utgör sjöfarten dock den största andelen. Andel godsmängd med flyg är totalt sett försumbart liten i Sverige.

Trafikanalys statistik för varuflöden mellan svenska regioner visar att det mesta varuflödet sker inom Kronoberg, och utgör omkring 30 procent av varuflödet till/från Kronoberg. Därefter går det mesta av varuflödena från Kronoberg till Kalmar, Jönköping, Blekinge och Skåne. Varuflödet till Kronoberg kommer främst från Skåne och Kalmar.

Utvecklingspotential för infrastruktur och näringsliv

Framtida utveckling samt prognoser och trender är svårbedömda i dagens läge i och med de omvärldsfaktorer som påverkat samhället de senaste åren med pandemi, krig samt energikris och stigande el- och råvarupriser. Samtidigt pågår flera förändringsprocesser i form av ny teknik, elektrifiering och exempelvis automation vilket kan bidra till ökad effektivisering och hållbarhet på sikt, även om genomslagskraften också är svårbedömd i omfattning och tidsperspektiv.

Det pågår bland annat utveckling för hållbar omställning, elektrifiering samt mot längre, större och tyngre fordon. Det finns ambitioner att flytta godstransporter från väg till järnväg och sjöfart, vilket bland annat begränsas av lastbilstransporternas större flexibilitet. Utsläpp är inte heller den enda faktorn som behöver hanteras för att sträva mot ökad hållbarhet. Att säkerhetsställa energieffektivitet genom hela leveranskedjan kommer vara viktigt, där transport är en del.

Den viktigaste infrastrukturutvecklingen för Kronoberg bedöms vara utbyggnad av E4, vilket är under pågående planering. E4 är det viktigaste stråket för godstransporter och med denna utveckling finns utökad potential för en högeffektiv trafik som också möjliggör utvecklingen mot längre och tyngre fordon. I övrigt bedöms det framförallt föreligga brister i standard på vägen mot Kalmar samt mellan Växjö och Göteborg. Vägtransporter är i dagsläget dominerande och kommer sannolikt vara det även i framtiden och då är det troligtvis inom vägområdet den största skillnaden kan uppnås.

Utveckling och elektrifiering av järnvägsnät i och kring Kronoberg skulle medföra en större utvecklingspotential. Det pågår idag redan planering av flera större järnvägsprojekt som skulle kunna förändra förutsättningar och potential markant. Förutom det europeiska projektet med Fehmarn Bält-förbindelsen som kraftigt kommer förkorta ledtider mot Europa, så pågår även en rad andra större projekt inom Kronoberg. Framförallt Sydostlänken och triangelspår Alvesta. Då dessa projekt omfattar så pass stora osäkerheter är det dock svårt att bedöma dess potential och hur och när Kronoberg eventuellt kan påverkas.

Samtidigt har Green Cargo år 2024 aviserat om nedläggning av taxepunkter för järnvägstrafik runt om i Sverige och inte minst i Alvesta och Vislanda, vilket skulle påverka näringslivet i regionen och försämra förutsättningarna för järnvägstransporter. Vid ökning av behovet av transporter kan dock taxepunkter återupptas, varför det är rekommenderat att järnvägsinfrastrukturen underhålls och bevaras även om taxepunkter skulle läggas ner i framtiden.

Kronobergs centrala placering mitt i Sydsverige med närhet till nationellt viktiga transportleder, såsom E4 och Södra stambanan, ger goda infrastrukturella förutsättningar för näringslivets fortsatta utveckling. Stor andel av godset till/från företag i Kronoberg transporteras med lastbil vilket delvis kan förklaras med att avstånd till viktiga målpunkter, såsom hamnar, är korta och därför inte lika ekonomiskt fördelaktigt att köra på järnväg. I Kronoberg finns industriklusterbildningar inom bland annat skogsindustrin samt maskinindustri och möbeltillverkning.

Regionala effekter av Fehmarn Bält-förbindelsen

Fehmarn bält-förbindelsen är ett internationellt projekt mellan Tyskland och Danmark med stor påverkan på person- och godstransporter mellan Norden och Europa, som är planerat att öppnas för trafik 2029. Förbindelsen innebär en förkortning av sträckan Malmö – Hamburg för järnvägstrafik med ca 16 mil och innebär en tydlig transporttidsreduktion. Något som skulle kunna öka järnvägstransporternas konkurrenskraft i relation till övriga trafikslag.

Fehmarn Bält-förbindelsens effekter och potential för Kronoberg är svårbedömd, särskilt kopplat till utvecklingen av infrastruktur och marknad i stort. Rekommendationen är att Region Kronoberg är lyhörda för en framtida förändring av marknad och långväga transportvägar, då förbindelsen eventuellt skulle kunna möjliggöra nya transportlinjer och marknader, som exempelvis nya internationella kombipendlar.

Summering av viktiga noder för Kronoberg

När det gäller varuflöden mellan regioner inom Sverige går det mesta av varuflödena från Kronoberg till angränsande regioner, varav 19% av flödet går till Kalmar. Det regionala varuflödet till Kronoberg kommer främst från Skåne (18%) och Kalmar (12%). Inom denna statistik ingår varken transitflöden eller import- och exportflöden, varför exempelvis långväga transporter via hamnar inte fångas.

För regionens största transportgenererande verksamheter, såsom lagerverksamheter, skapas långväga transporter vars inflöde till viss del sker med tågpendlar (godståg i linjetrafik) från Göteborgs hamn med containers och tågpendlar från Europa samt långväga lastbilstrafik över Öresundsbron och via sydsvenska brohamnar. Utflödet sker till stor del med lastbilar som går i slingtrafik (fasta rutter) från ett lager till varuhus och butiker i olika delar av landet.

De viktigaste noderna inom Kronoberg bedöms således vara järnvägsknutpunkterna Alvesta och Älmhult där även närvaron av logistikverksamheter är tydliga. Därutöver visas ett tydligt logistikkluster kring Växjö samt även kluster i Ljungby och Markaryd.

Kronoberg bedöms samtidigt beroende av ett antal transportnoder utanför regionen, där hamnarna i Skåne, Blekinge och på västkusten bedöms mest framträdande för Kronobergs näringsliv, särskilt Göteborgs hamn som är den största hamnen för utrikeshandel i Sydsverige och som bland annat hanterar containers för Alwex i Alvesta.

9.1 FÖRSLAG TILL VIDARE ARBETE

Denna rapport är framtagen i syfte att ge en övergripande bild av Kronobergs samlade läge, förutsättningar och potential. Detta med fokus på kartläggning och generella inriktningar samt huvudsakligen långväga transporter, på övergripande nivå.

Offentlig statistik för godsflöden/-transporter är i grunden begränsad. För mer detaljerade godsflöden och källor/destinationer skulle som komplement enkäter eller intervjuer av olika parter i branschen behöva genomföras.

Detaljerade studier kring logistikområden

Utvecklingspotential och infrastrukturella behov har inte studerats på detaljerad eller lokal nivå i denna rapport, vilket kan utredas vidare. Konkreta transportlösningar, exempelvis intermodala lösningar, är också något som kan studeras vidare i detalj med koppling till de övergripande stråken och de olika transportslagen, med utgångspunkt i framtagen rapport. Förslagsvis kan detta studeras vidare i form av ”case”, exempelvis rörande ett enskilt företag eller ett antal företag i ett avgränsat område och med snarlika transportförutsättningar.

Regional bevakning av Fehmarn Bält-förbindelsens effekter

Fehmarn Bält-förbindelsens effekter och potential för Kronoberg är som tidigare nämnt svårbedömd och den generella rekommendationen är därför att regionen är lyhörda inför en framtida förändring av marknad och långväga transportvägar. Potential för intermodala noder bedöms förbättras varför det bedöms viktigt att säkerställa ett långsiktigt bevarande och eventuellt framtida kapacitetsförstärkning av terminalerna i Alvesta och Älmhult. Det rekommenderas även att man bevakar eventuella förändringar gällande lastbilars färdvägar och stopptider/-platser, vilket skulle kunna leda till förändrade behov av service-/laddpunkter och/eller säkra uppställningsplatser för lastbil inom Kronoberg.

Regionala strategier för godstransporter

I dagsläget pågår arbete med framtagande av ny regional utvecklingsstrategi för Kronoberg, vilken planeras för remiss under år 2024. Det pågående regionala utvecklingsarbetet bedöms aktuellt att följa upp och samordna med framtagna slutsatser i denna rapport utifrån regionens aktuella förutsättningar och framtida behov, samt faktorer i Sverige och omvärlden som påverkar regionen. Regionala planer brukar dock kunna vara svåra att applicera och användas för godstransporter då person- och godstransporter har så pass olika förutsättningar, och där godstransporterna är så starkt kopplade till marknadsfrågor och den ekonomiska utvecklingen. Någon utpräglad godstransportstrategi för Kronoberg finns inte framtaget, vilket skulle kunna vara rekommenderat att se över, utifrån områdets specifika förutsättningar och behov. En regional godstransportstrategi skulle exempelvis också kunna användas av kommuner i frågor kring etableringar och blir på så vis ett sett att påverka utvecklingen ur regionalt perspektiv.

Regional samverkan med näringslivet

Det finns ett omfattande samarbete mellan region, kommun och näringsliv, inom Business Region Kronoberg. Arbetet avser bland annat att arbeta fram fler företagsetableringar, inte minst inom gods- och logistikbaserade verksamheter. Business Region Kronoberg arbetar systematiskt tillsammans med Business Sweden för att positionera regionen för företagsetableringar. Som tidigare noterats så är läget, inte minst de västra länsdelarna, intressant för etableringar mot bakgrund av överhettningar i Helsingborg och runt Jönköping.

Generellt bedöms det föreligga behov av samverkan mellan region, kommuner och näringsliv samt forum för denna typ av dialog med näringslivet. Detta för att från regionalt håll kunna stötta näringslivet och gemensamt planera för behov och utveckling ur ett större perspektiv.

Överflyttningspotential, och nyttjandet av hållbara transporter, styrs exempelvis till stor del av privata företag och kunder, och för att kunna påverka utvecklingen bedöms det behövas mer kraftfulla samarbeten mellan näringslivet och offentliga aktörer.

De terminaler och anläggningar som vidtalats inom denna studie pekar också på att ansvaret för att driva utvecklingen mot ökad hållbarhet och hållbara transportslag främst ligger inom enskilda privata företag som drivs mer kortsiktigt och kundbaserat, och som samtidigt står för en mycket stor del av godstransporterna inom Kronoberg. Lager- och logistikföretagen har generellt också dålig kunskap kring vilka vägar transporterna tar, vilket styrs av kunderna. För att regionen ska kunna påverka utvecklingen inom dessa områden behövs åtgärder i praktiken vilket bedöms behöva ske genom närmre samarbete med näringslivet. Ett annat exempel på behov av samverkan är för styrning av arbetskraftsförsörjning till logistikområden, och kopplingen till behov av infrastruktur och kollektivtrafik för detta.

Utveckling av bärighetsklass, BK4

Frågan om prioriterade vägar för införande av BK4 är också aktuell inom Trafikverkets arbete med implementeringsplanen för BK4 för perioden 2023-2025, utifrån målet att upplåta BK4 för 70-80 procent av det strategiska vägnätet för tyngre transporter. De flesta vägar i Kronoberg har redan den högsta klassificeringen, BK4, med undantag för E4 norr om Ljungby och väg 120 öster om Delary, där BK1 råder. På flera vägar är bärigheten bra, men klassificering saknas. I vissa fall finns även en problematik i att statlig väg är BK4-klassad men att last mile på kommunal väg fram till företag eller terminal ändå är av avvikande bärighetsklass.

10 REFERENSER

Alvesta kommun - Industri- och verksamhetsmark. 2024-03-04 (www.alvesta.se)

Alwex - Dotterbolag och affärsområde (www.alwex.se)

Business Region Kronoberg - Om oss (www.businessregionkronoberg.se)

Business Region Kronoberg - Åtta kommuner med ett gemensamt mål (www.businessregionkronoberg.se)

Business Region Kronoberg - Växjö (www.businessregionkronoberg.se)

Business Region Kronoberg - Ljungby (www.businessregionkronoberg.se)

Business Region Kronoberg - Alvesta (www.businessregionkronoberg.se)

Business Region Kronoberg - Älmhult (www.businessregionkronoberg.se)

Business Region Kronoberg - Tingsryd (www.businessregionkronoberg.se)

Business Region Kronoberg - Markaryd (www.businessregionkronoberg.se)

Business Region Kronoberg - Uppvidinge (www.businessregionkronoberg.se)

Business Region Kronoberg - Lessebo (www.businessregionkronoberg.se)

Börjes Koncernen - Smålandslogistik AB (www.borjeskoncernen.se)

Energimyndigheten - Beviljade projekt inom Regionala Elektrifieringspiloter (energimyndigheten.se)

Europakorridoren (u.å.) *Fast förbindelse över Fehmarn Bält kräver – Nya stambanor i Sverige*

European Commission - TENtec Interactive Map Viewer (www.ec.europa.eu)

Lessebo ÅC - Lagerhotell med effektiva lösningar (www.lesseboac.se)

Ljungby kommun - En framtidskommun. 2024-04-15 (www.ljungby.se)

Ljungby kommun - Etablera och utveckla företag. 2024-04-15. (www.ljungby.se)

Ljungby kommun - Industriområde Ekalund. 2022-12-16 (www.ljungby.se)

Lessebo kommun - Glasriket redo för framtiden. 2028-06-21 (www.lessebo.se)

MTA - PostNord, Växjö (www.mtabygg.se)

PostNord - PostNord bygger nytt lager i Ljungby. 2021-05-26 (www.postnord.se)

Regeringskansliet (u.å.) *Effektiv, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter - en nationell godstransportstrategi*

Region Kronoberg (2023) *Uppföljning av det regionala utvecklingsarbetet 2022 och förutsättningar framåt*

Region Kronoberg (2021) *Strategi för Smart specialisering i Kronoberg 2021-2027*

Region Kronoberg (2015) Gröna Kronoberg - Regional utvecklingsstrategi för Kronoberg län 2019-2025. Aktualitetsprövad 2019

Region Kronoberg - Bilden av Kronobergs län. 2022-04-22 (www.regionkronoberg.se)

Region Kronoberg - Möjligheter. 2026-01-20 (www.regionkronoberg.se)

Region Kronoberg - Utveckling av vägar och järnvägar. 2023-11-13 (www.regionkronoberg.se)

Trafikanalys (2022) *Varuflödesundersökningen 2021*

Trafikverket (2023) Uppdatering av regeringsuppdrag - implementering av bärighetsklass 4

Trafikverket (2023) *SAMRÅDSUNDERLAG – Ny mötesstation i Knäred, Markarydsbanan*. TRV 2022/135432

Trafikverket (2021) Samrådsunderlag, Alvesta triangelspår. TRV 2021/88866

Trafikverket (2020) *Dataproduktspecifikation - Funktionell vägklass*. Version 9.0

Trafikverket (2019) *Godstrafik på Kust-till-kustbanan*. 2029/16039

Trafikverket - Södra stambanan 2022-10-26 (www.trafikverket.se)

Trafikverket - Södra stambanan 2022-10-26 (www.trafikverket.se)

Trafikverket - Kapacitet. 2024-04-12 (www.bransch.trafikverket.se)

Trafikverket - Kust till kust-banan 2022-10-26 (www.trafikverket.se)

Trafikverket - Markarydsbanan. 2022-10-26 (www.trafikverket.se)

Trafikverket - Övriga banor i östra Götaland. 2022-10-26 (www.trafikverket.se)

Trafikverket - Övriga banor i södra Götaland. 2022-10-26 (www.trafikverket.se)

Trafikverket - Sydostlänken. 2024-04-26 (www.trafikverket.se)

Trafikverket - Alvesta, triangelspår och mötesspår. 2024-05-14 (www.trafikverket.se)

Trafikverket - Markarydsbanan, Knäred och Veinge. 2024-06-12 (www.trafikverket.se)

Trafikverket - Funktionellt prioriterat vägnät. 2020-01-20 (www.bransch.trafikverket.se)

Trafikverket - E4, Kånna - Ljungby - Toftanäs byggs ut till motorväg. 2024-04-24 (www.trafikverket.se)

Trafikverket - Väg 25, Österleden i Växjö, ny trafikplats vid Fagrabäck. 2024-03-25 (www.trafikverket.se)

Trafikverket - Väg 23, trafikplats Räppe. 2023-11-14 (www.trafikverket.se)

Trafikverket - Väg 23, trafikplats Helgevärma. 2023-06-14 (www.trafikverket.se)

Trafikverket - Bärighetsklass BK4. 2019 (www.trafikverket.se)

Vectura (2012) *Kronobergs län – analys av sambandet mellan regionens näringslivsstruktur och dess infrastrukturbehov*

Vida - Vida Vislanda (www.vida.se)

Växjö kommun - Verksamhetsmark i Nylanda (www.vaxjo.se)

Växjö Småland Airport AB - Kontakta oss gärna (www.smalandairport.se)

WSP (u.å.) *Ortsstruktur och funktionella samband i södra Sverige*

WSP (2019) *Godstransporter – Sydsvenskt kunskapsunderlag*

Älmhult kommun - Kommunala bolag. 2024-04-05 (www.almhult.se)

VI ÄR WSP

WSP är en av världens ledande rådgivare och konsultbolag inom samhällsutveckling. Med cirka 55 000 medarbetare i över 40 länder samlar vi experter inom analys och teknik, för att framtidssäkra världen.

Tillsammans med våra kunder tar vi fram innovativa lösningar för en mänsklig, trygg och välfungerande morgondag. Vi planerar, projekterar, designar och projektleder olika uppdrag inom transport och infrastruktur, fastigheter och byggnader, hållbarhet och miljö, energi och industri samt urban utveckling. Så tar vi ansvar för framtiden.

wsp.com

WSP
WSP Sverige AB
Org. nr:556057-4880
wsp.com