



Kommunledningsförvaltningen

→ **Plan**
Policy
Handlingsplan
Rutin
Instruktion
Riktlinje

Logistikstrategi

Plan för utveckling av Kristinehamn som logistikplats

| | | | |
|--|---|---|-------------------------------------|
| Dokumenttyp Plan | Dokument-ID Ks/2021:208 | Datum för beslut 2023-03-30 | Version Antagandehandling |
| Beslutsinstans Kommunfullmäktige | Dokumentansvarig Kommundirektör | Ansvarig för uppföljning Planeringschef | Reviderad |
| Dokumentet gäller Kommunens samtliga nämnder och bolag | | | |

Innehållsförteckning

| | |
|---|----|
| Bakgrund..... | 4 |
| Vad är en logistikstrategi? | 4 |
| Nyttor av utvecklad logistiktjänst..... | 4 |
| Modern godslogistik | 5 |
| Strategi..... | 7 |
| Övergripande utvecklingsstrategi..... | 7 |
| Organisation..... | 9 |
| Principer för utveckling..... | 9 |
| Förutsättningar..... | 11 |
| Det geografiska läget..... | 11 |
| Verksamhetsmark..... | 12 |
| Återetablering av Artilleriregemente A9 | 13 |
| Kristinehamns logistikfunktioner | 14 |
| Investeringsplanering och åtgärder..... | 16 |
| Hamnanläggning..... | 16 |
| Terminalyta..... | 18 |
| Bangårdsområdet..... | 19 |
| Höja..... | 20 |

Sammanfattning

Logistikstrategin pekar ut en inriktning för kommunens arbete för tillväxt inom lager och logistik i Kristinehamn. Syftet med logistikstrategin är att på ett samordnat sätt skapa politisk styrning mot en identifierad utvecklingsinriktning. Logistikstrategin utgår från en analys av lokala och regionala förutsättningar för utvecklingspotential inom logistiksektorn och ska bidra till en ökad styrning för Kristinehamns kommuns arbete kopplat till planläggning av verksamhetsmark, infrastrukturutveckling samt näringslivsutveckling och kommunikation.

Modern godslogistik är i hög grad effektivitets- och kostnadsoptimerad, vilket innebär att en utveckling av Kristinehamn som logistikplats vilar på nyckelorden Hållbarhet, Intermodalitet och Last mile. Kristinehamns geografiska läge med närhet till stora godsflöden och starka infrastrukturstråk inom såväl järnväg, väg och sjöfart är en viktig förutsättning för logistiksektorns utveckling lokalt. Genom att planlägga verksamhetsmark i attraktiva lägen samt stärka godsflöden skapas förutsättningar för verksamhetsetableringar med inriktning mot logistik.

Den övergripande utvecklingsstrategin grundar sig i att stärka Kristinehamn som logistikplats för omlastning, lagring och distribution genom stegvis utveckling, utifrån de logistikfunktioner som finns i Kristinehamn idag. Detta görs genom ett aktivt planerings- och investeringsberedskapsarbete, med utgångspunkt från ett nuläge där den kortsiktiga tillväxtpotentialen finns i ökade landtransporter på väg och järnväg men med ambition om att på längre sikt flytta gods till Vänersjöfarten när förutsättningar finns. Kommunens huvudverktyg för tillväxt inom logistiknäringen är *Planläggning och infrastrukturutveckling*, *Kommunikation och platsmarknadsföring* samt *Näringslivsutveckling*. Genom att arbeta agilt och flexibelt inom dessa områden och aktivt samverka med relevanta aktörer kan Kristinehamn över tid öka sin betydelse som logistikplats.

Logistikstrategin redovisar även ett antal olika investeringsåtgärder kopplat till hamn och terminalutveckling på kort och lång sikt.

Bakgrund

Vad är en logistikstrategi?

Logistikstrategin pekar ut en inriktning för kommunens arbete för tillväxt inom lager och logistik i Kristinehamn. Logistikstrategin är en ”plan” utifrån kommunens dokumentstruktur, vilket innebär att Logistikstrategin beslutas av kommunfullmäktige.

Syftet med logistikstrategin är att på ett samordnat sätt skapa politisk styrning mot en önskad utvecklingsinriktning. Logistikstrategin utgår från en analys av lokala och regionala förutsättningar av utvecklingspotential inom logistiksektorn och ska bidra till en ökad styrning för Kristinehamns kommuns arbete kopplat till planläggning av verksamhetsmark, logistik- och infrastrukturutveckling samt näringslivsutveckling och kommunikation. Genom att arbeta strategiskt med logistikfrågor finns god potential för näringslivstillväxt såväl lokalt och regionalt.

Kristinehamns kommunstyrelse gav 2021-10-12 kommunledningsförvaltningen ett uppdrag att ta fram en logistikstrategi för Kristinehamns kommun, utifrån uppdraget har förvaltningen arbetat med att undersöka förutsättningar för utveckling av logistiknäringen i Kristinehamn samt vilken roll kommunen bör ha i en sådan utveckling.

Nyttor av utvecklad logistiknäring

Logistik är en viktig hörnsten i näringslivet då de flesta företag har transportbehov, om än i olika former och i varierande grad. En stark logistiksektor bidrar till näringslivets tillväxt i stort. Genom att stärka logistiksektorn lokalt och regionalt skapas förutsättningar för det lokala näringslivet att utvecklas och växa, samtidigt som man skapar förutsättningar för en stärkt logistiksektor. Genom en ökad profilering av Kristinehamn som logistikplats blir Kristinehamn mer attraktiv för nyetableringar.

Logistiksektorn är komplex och många transportkedjor är idag globala. De olika logistikfunktionerna varierar i attraktivitet för olika delar av näringslivet, till exempel är möjligheten till stora och tunga transporter via sjöfart extra attraktivt för producerande industri. Kristinehamns styrka i sammanhanget är möjligheten att erbjuda attraktiv mark samt flera olika logistikfunktioner, vilket skapar förutsättningar för att bidra till att olika delar av näringslivets transporter sker på ett effektivt och hållbart sätt.

Inom ramen för logistiketableringar finns en stor bredd av verksamheter som på olika sätt bidrar till lokal tillväxt i näringslivet. Vissa typer av etableringar är personalintensiva, så som E-handelslager där varor lagras och packas för leverans till slutkund. Andra är i hög grad automatiserade och i liten grad personalintensiva, så som mellanlagring av skogsprodukter. Det är viktigt att det finns en medvetenhet kring effekter av olika typer av logistiketableringar som en del av kommunens etableringsstrategiska arbete kring logistiketableringar. Ett näringslivsstrategiskt arbete för verksamhetsetableringar inom logistiksektorn innebär att kommunen även behöver jobba med angränsande områden som utbildning och kompetensutveckling.

Modern godslogistik

Logistikstrategin och dess utvecklingsinriktning är baserad på en analys av trender och utvecklingar inom logistiksektorn. Logistiksektorn växer nationellt och utgör idag en viktig förutsättning för näringslivets tillväxt. Logistiksektorn är komplex och utvecklingen av transportsystemet är en stor framtidsfråga. För att ge en övergripande bild av logistiksektorn presenteras några av de grundläggande logikerna för den moderna logistiksektorn som ligger till grund för logistikstrategins utvecklingsinriktning och ställningstaganden.

Hållbarhet

Hållbarhet är en övergripande trend som genomsyrar alla delar av samhället, såväl även logistiknäringen. Transportsektorn står för stora koldioxidutsläpp och minskningen av transportrelaterade utsläpp av växthusgaser är en stor utmaning för såväl transportnäringen som samhället i stort. Transportsektorn står inför ett paradigmskifte där fossila drivmedel fasas ut till fördel för hållbara drivmedel så som HVO och elektricitet. Utfasningen av fossila bränslen i samhället ställer stora krav på omställning av transportsystemet, inte minst godstransporter som utgör en stor del av samhällets transporter. Det händer mycket inom forskning och utveckling av alternativa bränslen för tunga godstransporter. Elektrifiering och ladd-möjligheter för tunga fordon framstår idag som grundläggande förutsättningar för attraktiva logistikplatser. Detta gäller även andra alternativa bränslen för tunga transporter, som HVO, vätgas och biogas.

Den ökade elektrifieringen av samhället ställer ökade krav på elnätets kapacitet, men utgör samtidigt en stor potential för utveckling. Tillgång till elkapacitet för laddinfrastruktur blir en av flera betydande lokaliseringsfaktorer.

Trafikverket har som ett led i regeringens ambitioner om sänkta utsläpp och utfasning av fossila bränslen fått i uppgift att bidra till överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart. Detta kan innebära ytterligare incitament till en förflyttning av gods till Vänersjöfarten, något som stärker Kristinehamns hamn.

Framförallt elektrifieringen av fordonsflottan, både privatbilar och godstransporter ställer nya krav på infrastruktur av såväl vägar som ladd-infrastruktur.

Tack vare de stora volymer som kan transporteras med sjöfart innebär en överflyttning av godstransporter från väg och järnväg till sjöfart en miljövinst. Regeringens godsstrategi utgör det ursprungliga initiativet till Trafikverkets regeringsuppdrag att arbeta vidare med strategin för att flyta över gods från väg till järnväg och sjöfart. En nationell samordnare har även tillsatts för att främja överflyttning av gods till inrikes och närsjöfart. Ur ett hållbarhetsperspektiv innebär en överflyttning från väg till järnväg och sjöfart inte bara minskade utsläpp utan även andra positiva effekter som uppstår när färre lastbilar transporterar gods på väg. Elektrifieringen av godstransporter på järnväg innebär emellertid att den största miljövinster finns vid överflyttning av gods från väg till antingen järnväg eller sjöfart. Grunden i en hållbar godslogistik är möjligheten att samla stora mängder gods och genomföra så få transporter med så mycket gods som möjligt.

Utvecklingsriktningen för hela transportsektorn pekar mot elektrifiering av transporter.

Intermodalitet

Intermodalitet är en princip för godstransporter som växt fram i takt med ett ökat effektivitets- och hållbarhetsperspektiv. Begreppet syftar på samspelet mellan olika transportslag inom logistikkedjor. När gods skiftar transportslag sker ett modalt skifte, vanligtvis sker dessa

omflyttningar från lastbil till sjöfart och järnväg. I Kristinehamn finns infrastruktur för väg, järnväg och sjöfart, flygplatser som hanterar gods finns även inom Kristinehamns närhet.

Skifte av transportslag innebär att logistikkedjan kan optimeras efter hållbarhet, där längre transporter med fördel sker via sjöfart eller tåg och kortare transporter via lastbil, detta innebär en effektivisering utifrån såväl utsläpp som personalresurser. Omflyttningar kostar dock både tid och pengar, något som sänker konkurrenskraften för intermodala transporter. Med högre bränslepriser och högre klimatkrav för godsägare och transportföretag kommer sannolikt en optimering av trafikslagen att bli allt viktigare. Fördelarna med respektive trafikslag kommer att bli allt viktigare att nyttja.

Last mile

Last mile syftar på den första och sista delen av en logistikkedja och är sammankopplat med principen om intermodalitet. Med en ökad andel transporter på järnväg och sjöfart behövs en sista transport till och från slutdestination. Samspelet mellan en hub med god tillgång till infrastruktur där gods kan mellanlagras och ett omland är grunden i en effektiv intermodalitet.

Last mile innefattar oftast vägtransporter då väginfrastrukturen är betydligt mer utbyggd än järnvägsinfrastrukturen. Last mile transporter ses som hållbara utifrån ett hela-resan perspektiv där en så kort del av resan går med lastbil, inom transportsektorn går utvecklingen av last mile transporter mot fossilfrihet genom till exempel elektrifiering och HVO drivmedel.

Robusthet och Resiliens

Logistiksektorn har under flera decennier optimerats för att minska lagerhållning och förlita sig på Just in time planering av godsflöden. Detta innebär att godsflöden och logistiksystem optimeras för korta ställtider där gods anländer i precis rätt tid, vilket minskar eller helt tar bort behovet av mellanlagring av gods. Detta medför en viss sårbarhet i transportkedjor när störningar eller oförutsedda händelser uppstår, Just in time trenden är avtagande och logistiknäringen står inför ett ökat behov av lager. Logistikstrategin tar istället fasta på en motsatt trendutveckling kring robusthet och resiliens. Robusthet och resiliens innebär att transportkedjor och godsflöden optimeras efter stabilitet och tillförlitlighet.

Digitalisering

Digitaliseringstrenden är övergripande samhällstrend som även påverkar logistiksektorn. Den kraftiga utvecklingen av E-handel har skapat stora avtryck inom logistiksektorn, ett förändrat köpbeteende driver utökning av lager och snabba leveranser till slutkund. Digitaliseringstrenden driver effektivitetsökningar såsom ruttoptimering och ökad insamling av data kring transporter skapar förväntningar på ökad transparens kring utsläpp och miljöpåverkan. Automatiseringen av transportsektorn där utvecklingen mot autonoma fordon innebär även en stor påverkan på logistiksektorn.

Strategi

Övergripande utvecklingsstrategi

Kärnan i logistikstrategin är dess utpekande av en utvecklingsinriktning för hur den kommunala organisationen ska arbeta för att på olika sätt bidra till att utveckla Kristinehamn som logistikplats. Inom logistik har den kommunala organisationen olika roller, dels som planläggare av verksamhetsmark, som upphovsman för information och kommunikation samt inom näringslivsutveckling där kommunen har rollen av en facilitator. Sammantaget är den övergripande utvecklingsstrategin för kommunen att med tillgängliga verktyg och resurser skapar förutsättningar för tillväxt inom logistiksektorn.

Utveckla utifrån befintliga funktioner

Den övergripande utvecklingsstrategin grundar sig i att stärka Kristinehamn som logistikplats för omlastning, lagring och distribution genom stegvis utveckling, utifrån den grund av logistikfunktioner som finns i Kristinehamn redan idag.

Liten skala

Utvecklingen av logistik i liten skala handlar om att på ett effektivt sätt utnyttja de logistikfunktioner som finns idag. Idag utgör hamnområdet tillsammans med bangården en hub där gods inkommer via väg, järnväg och sjöfart och distribueras vidare till slutdestination med omlastning och mellanlagring i närområdet. Landtransporter har en stor potential för utveckling i Kristinehamn utifrån gällande förutsättningar, en sådan utveckling består av tillväxt inom lager- och terminalverksamhet. I liten skala innebär en utveckling av terminalverksamhet i Kristinehamn där gods lagras och omlastas på den befintliga terminalytan inom hamnområdet samt delar av Kristinehamns bangård och broängen. För att bidra till en sådan utveckling finns ett antal åtgärder som kommunen kan genomföra i hamn- och bangårdsområdet.

Planläggning av ny verksamhetsmark i Stensta bidrar till att stärka landtransporter i Kristinehamn.

Större skala

Kristinehamn som storskalig logistikplats är ett framtidsscenario som förutsätter god planerings- och investeringsberedskap för att möjliggöra verksamhetsetableringar och infrastrukturinvesteringar. Planläggning av verksamhetsmark i Kroksvik och Stensta skapar en god planreserv för verksamhetsmark som tillåter en variation av verksamhetsetableringar, till exempel producerande industri, lager och terminalverksamhet.

En viktig del av Kristinehamns logistikerbjudande är sjöfart och en betydande förutsättning för att på sikt skala upp Kristinehamn som logistikplats är ökade godsflöden på Vänersjöfarten och en ökad hantering av sjögodis i Kristinehamns hamn.

Logistik är i hög grad en regional fråga. Utvecklad infrastruktur och logistikfunktioner påverkar ett större näringsliv än endast det lokala näringslivet. I processen att utveckla Kristinehamns till en storskalig logistikplats behövs en regional och mellankommunal dialog och samsyn kring utveckling och investeringar i logistikfunktioner och infrastruktur i Värmland.

Bygga volymer och skala upp

Kärnan i utvecklingsstrategin är att öka godsmängden som hanteras i Kristinehamn, i strategin kallat för att *Bygga volymer*. Detta görs i ett första steg med fokus på landtransporter på väg och järnväg, att bygga ett större underlag av godsvolymer på landsidan i Kristinehamn är ett viktigt första steg för utveckling av Kristinehamn som logistikplats. Ökade godsvolymer med landtransporter i Kristinehamn bidrar till tillväxt i det lokala näringslivet och stärker

Kristinehamn som logistikplats. Genom att succesivt utöka mängden gods som omlastas, lagras och distribueras i området skapas förutsättningar för infrastrukturinvesteringar och verksamhetsetableringar som skalar upp logistikverksamheten och Kristinehamns varumärke som logistikplats. På sikt skapas förutsättningar och investeringsutrymme för ny infrastruktur och logistikfunktioner som ytterligare skalar upp logistikverksamheten i Kristinehamn. På sikt är målet att skala upp och utveckla Kristinehamn till en etablerad logistikplats för intermodala transporter där hamnen och sjöfarten har en betydande roll.

Planerings- och investeringsberedskap

Utvecklingsstrategin grundar sig i ett långsiktigt utvecklingsarbete med utgångspunkt att utveckla de logistikfunktioner som finns idag, men samtidigt lyfter blicken och utreda var och hur en mer storskalig logistikhantering i kan se ut Kristinehamn. Detta bidrar till en planerings- och investeringsberedskap som är nödvändig för att kunna balansera kortsiktiga och långsiktiga investeringar. En god balans mellan dessa två perspektiv är en viktig förutsättning för att över tid utveckla Kristinehamn som logistikplats. Utvecklingsinriktningen är baserad på att den kommunala organisationen bidrar till utvecklingen inom ett antal olika områden som bedöms skapa förändrade förutsättningar för logistik i Kristinehamn. Kristinehamns kommun ska vara redo att utvecklas stegvis i takt med att behov och möjligheter uppstår. Genom proaktivt näringslivsarbete och kommunikation kan möjligheter skapas och behov påskyndas.

Investeringsberedskap innebär att kommunen bör ha en framförhållning inför vilka investeringar som kan komma att bli aktuella och utreda dessa. Väl utredda infrastruktur- och planeringsförutsättningar skapar förbättrade möjligheter till extern finansiering och ger möjlighet att bättre utvärdera utvecklingsalternativ och investeringar utifrån kostnad och nytta.

Kroksvik

Kroksvik är beläget på västra sidan Varnumsviken och består idag av etablerad industri. En utveckling av verksamhetsmark i anslutning till befintligt verksamhetsområde är utpekad i Översiktsplanen. Första steg för planläggning av ny verksamhetsmark i Kroksvik är framtagande av en fördjupad översiktsplan för områdets 200 hektar. Idag är delar av verksamhetsområdet planlagt med möjlighet till hamnverksamhet. En fungerande djuphamn med bulkpir finns redan i området (fd oljehamn). Inom ramen för den fördjupade översiktsplanen ska möjligheten att järnvägsansluta verksamhetsområdet från Värmlandsbanan utredas.

Stensta

En utveckling av verksamhetsmark på Stensta i skyltläge längst E18 är utpekad i Översiktsplanen. Första steget är framtagande av detaljplan för områdets 45 hektar. Området har goda kopplingar till framförallt väginfrastruktur men även närhet till Kristinehamns bangård och hamnområde via Karlstadsvägen som är utpekad som prioriterad transportgata för tung trafik i kommunens Trafikplan. Här kan bl.a. nya tekniker för hållbara transportlösningar utvecklas, som el-laddning och depåer för fossilmotorbränslen.

Höja

Höja är ett delvis bebyggt planlagt verksamhetsområde söder om tätorten. Området har direkt anslutning till RV26 och Värmlandsbanan, i dagsläget finns en järnvägsanslutning in till området. Området är under pågående exploatering där delområde 1 och 2 är påbörjade. Delområde 3 kan utgöra utveckling av kombiterminal för omlastning mellan järnvägstransporter och vägtransporter samt mellanlagring av gods. Totalt utgör de tre etapperna ca 30 ha. Område 1 omfattar ca 13 ha, område 2 ca 8 ha och område 3 ca 14 ha. Höja-områdets närhet till det nya regementet innebär potential för samutveckling med försvarsmakten.

Organisation

Kommunens huvuduppgift inom logistik är att med de verktyg som står till förfogande skapa så goda förutsättningar som möjligt för en växande logistiksektor. Grunden inom logistik är näringslivets behov av transporter och genom att bidra till att ökade godsmängder produceras, lagras, omlastas och distribueras i Kristinehamn skapas förutsättningar för en växande logistiksektor lokalt. Den kommunala organisationen har ett antal verktyg till förfogande som på olika sätt bidrar till att skapa förutsättningar för utveckling av Kristinehamn som logistikplats.

Planläggning och infrastrukturutveckling

Kommunen innehar det så kallade planmonopolet. Genom planläggning för verksamhetsmark i attraktiva logistiklägen och ett aktivt arbete för utveckling av infrastruktur kan kommunen ta en aktiv roll i utvecklingen av Kristinehamn som logistikplats.

Kommunen behöver möjliggöra för verksamhetsetableringar genom planläggning av mark och infrastruktur. Kommunens översiktsplan pekar ut ett antal områden för tillkommande verksamhetsmark. Genom att planlägga och skapa en markberedskap kan kommunen stå redo när förfrågningar om etablering kommer. Kommunen bör även arbeta för infrastrukturutveckling som gynnar logistiksektorn, såväl kommunal som statlig.

Kommunikation och platsmarknadsföring

Genom att aktivt arbeta med kommunikation kring Kristinehamn som logistikplats stärks varumärket Kristinehamn. Kristinehamns historiska koppling till transporter och logistik kan utvecklas genom ett strategiskt kommunikationsarbete och platsmarknadsföring.

Inom ramen för arbetet med att utveckla logistiksektorn är det viktigt att externt kommunicera Kristinehamns logistikerbjudande för att sätta Kristinehamn på kartan över logistiksverige. För näringslivet skall det vara tydligt att Kristinehamn är en plats att utvecklas och växa på. Kommunikation kring Kristinehamns logistikläge, utvecklingsambitioner och tillväxtpotential är därför en viktig del av kommunens arbete med logistik.

Näringslivsutveckling

Genom att prioritera logistikbranschen i kommunens näringslivsarbete bidrar kommunen till att skapa förutsättningar för tillväxt i det lokala och regionala näringslivet. Detta görs framförallt via det kommunala näringslivsbolaget Närsam men även genom att hela den kommunala organisationen har ett lotsande förhållningssätt kring etableringar och företagande. Att organisera lokala nätverk och främja samverkan mellan näringsliv och kommun är en grundförutsättning för att utveckla Kristinehamn som logistikplats. Detta medför ett proaktivt näringslivsarbete inriktat mot logistiksektorn, där kommunen tar en faciliterande roll.

Principer för utveckling

Principerna beskriver hur Kristinehamns kommun ska arbeta för att nå logistikstrategins utvecklingsinriktning.

Agilt

Den analys som ligger till grund för logistikstrategins utvecklingsstrategi är baserad på ett nuläge som ständigt förändras. Logistiksektorn är global och påverkas av stora övergripande trender som ger effekter på lokal nivå som kan vara svåra att förutse. Skiftningar på global skala kan förändra förutsättningarna för kommunens arbete och en grundprincip i logistikstrategin är därför att kommunens faciliterande arbete i projekt och processer kopplat till logistik utgår från ett agilt och

behovsbaserat arbetssätt. För att lyckas med detta behöver den kommunala organisationen kontinuerlig omvärldsbevakning och revidera prioriteringar, investerings- och åtgärdsförslag.

Nyttoprincip

Investeringar med kommunala skattemedel måste uppvisa en nytta och en grundprincip för kommunens arbete med logistik är att de resurser som används skapar nytta på kort eller lång sikt samt bidrar till utveckling av Kristinehamn som logistikplats. Prioriteringen av vilka åtgärder och investeringar som genomförs bör styras av åtgärdernas uppskattade nytta. Nyttoprincipen innebär att kommunen genom god planering och framförhållning bör undvika framtungade investeringar utan istället växa och utvecklas genom stegvisa investeringar när affärsbehoven uppstår, i enlighet med den övergripande utvecklingsinriktningen. Kommande steg ska vara analyserade och planerade, så att kommunen är redo när behov uppstår.

Samverkan

Kristinehamns kommun är en aktör av många som verkar inom logistiksektorn. Kommunen behöver samverka aktivt i olika frågor där den kommunala organisationens ägandeskap är begränsat. Samverkan bör ske med organisationer som har andra verktyg än kommunen, så som Trafikverket, Regioner, Akademi och andra myndigheter. Ett proaktivt arbete kring Infrastruktur och logistik är beroende av regionala dialoger och en fungerande regional samverkan utgör på många sätt en hygienfaktor för tillväxt. Flera aspekter av logistikutvecklingsarbetet är kopplat till mellankommunala intressen så som infrastruktur, näringslivsutveckling och regionala utvecklingsfrågor. Logistiksektorn agerar på en global marknad vilket innebär att den regionala geografien spelar en allt större roll, för att kunna attrahera statliga investeringar och konkurrera med andra regioner krävs en regional samsyn i frågorna. Genom att aktivt delta i det regionala utvecklingsarbetet bidrar Kristinehamn till tillväxt i regionen som på sikt bidrar till att skapa lokala nyttor. Kommunens ambition att utvecklas som logistikplats är grundad på en tillväxt i samverkan och samförstånd med omgivande kommuner, där Kristinehamns logistikerbjudande kan bidra till såväl lokal som regional tillväxt.

En avgörande förutsättning för en utveckling av Kristinehamn som logistikplats är en god samverkan med näringslivet.

Förutsättningar

I detta avsnitt redogörs kort ett antal olika förutsättningar som på olika sätt och i varierande grad påverkar Kristinehamn som logistikplats.

Det geografiska läget

Kristinehamn är strategiskt placerat i Mellansverige i det starka tillväxtstråket mellan Oslo och Stockholm. Närheten till Göteborg och kopplingen norrut till Bergslagen och Mittsverige innebär att Kristinehamn har en geografiskt god placering för godsflöden i såväl öst-västligt som nord-sydlig riktning.

Det geografiska läget, med tillgång till god infrastruktur skapar goda förutsättningar för att stärka Kristinehamn som hub för last-mile transporter inom ett stort omland. Långa godstransporter går med fördel på järnväg eller sjö men behöver omlastas till väg för att nå sin slutdestination och tillgången till starka stråk som passerar genom Kristinehamn innebär goda förutsättningar för att ta en position som en betydande lager- och omlastningsplats. Lagerhållning är en viktig del av logistiksektorn och marknaden har under en längre period inriktat sig mot ”just-in-time” transporter där lagerhållning är låg och logistiken utgörs av att gods lagras på lastbilar under transport. Ett sådant system innebär en viss sårbarhet, logistiksektorn har under senare år delvis skiftat mot en inriktning med större lagerhållning av gods. Detta innebär att logistiksektorn står inför ett ökat behov av lagerfastigheter.

Viktig infrastruktur som skapar Kristinehamns logistikläge är järnvägsstråk som Värmlandsbanan, Inlandsbanan och Västra stambanan, vägstråk så som E18 och RV26 samt Vänersjöfarten. Kristinehamns geografiska logistikläge med tillgång till transportslagen järnväg, sjöfart och väg i en central knutpunkt för nord-sydliga och öst-västliga godstransporter skapar goda förutsättningar för en bred logistiknäring som präglas av transportslagsneutralitet och intermodalitet. Möjligheten till flera olika transportslag i Kristinehamn skapar robusthet och flexibilitet för transportköpare och speditörer. Genom att succesivt utveckla kapacitet för intermodal logistikhantering i Kristinehamn skapas ytterligare förutsättningar för ökade godsflöden i Kristinehamn.

Kristinehamns regionala lokalisering med närhet till Örebro och Karlstad innebär att Kristinehamn kan konkurrera om ytkrävande logistiketableringar utifrån förutsättningar så som lägre markpriser och större markytor.

Nya slussar i Trollhättan har diskuterats länge och objektet är utpekat i Trafikverkets nationella plan för transportinfrastrukturen. Nybyggnation av slussar förväntas skapa förbättrade förutsättningar för Vänersjöfarten att konkurrera mot väg- och järnvägstransporter och bidrar till överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart. Kristinehamns kommun äger en hamnanläggning, är delägare i hamnbolaget Vänerhamn AB och arbetar inom olika processer för en utveckling av Vänersjöfarten.

Inlandsbanan utgör idag en underutnyttjad infrastrukturresurs som har stor potential för godstransporter i nord-sydlig riktning. Inlandsbanan sammanlänkar Kristinehamn med Gällivare i norr och är utpekad som en brist för järnvägsinfrastrukturen i norra Sverige, utifrån sin potential för överflyttning av gods från väg till järnväg.

Kristinehamns inlandsläge utgör en intressant förutsättning för lokalisering av verksamheter, lager och omlastning med koppling till totalförsvaret.

Verksamhetsmark

Kristinehamns geografiska läge med god tillgång till infrastruktur innebär i sig goda förutsättningar för verksamhetsetableringar, men genom att planlägga för verksamhetsmark på utpekade platser kan Kristinehamn erbjuda den typ av infrastrukturnära lägen som marknaden efterfrågar. Utöver Höja finns begränsad tillgång på logistiklägen för nyetablering i Kristinehamn, men den kommunövergripande översiktsplanen pekar ut två områden för tillkommande verksamhetsområden med logistikinriktning; Stensta och Kroksvik. En utveckling av dessa områden innebär att Kristinehamn kan erbjuda verksamhetsytor i goda logistiklägen.

Logistiksektorn karaktäriseras av ytkrävande, infrastrukturnära etableringar. En grundläggande del av logistiksektorn är lagerhållning och utbyggnaden av lagerlokaler har under flera år ökat i Sverige, bland annat på grund av handelns strukturomvandling och förkortade leveranstider för varor. Mellanlager av gods för effektiva och hållbara last-mile transporter är den utveckling logistiksektorn går mot idag. Detta innebär att marknaden efterfrågar stora ytor för att kunna etablera lagerlokaler och omlastningsplatser. Möjlighet att planlägga stora ytor verksamhetsmark i direkt anslutning till infrastruktur och logistikfunktioner är en förutsättning för logistiketableringar. Kroksvik, Stensta och Norra Höja har goda kommunikationer till starka infrastrukturstråk och innefattar stora ytor. I kartan nedan visas verksamhetsområdena.



Figur 1 Verksamhetsområden med potential för logistiketableringar

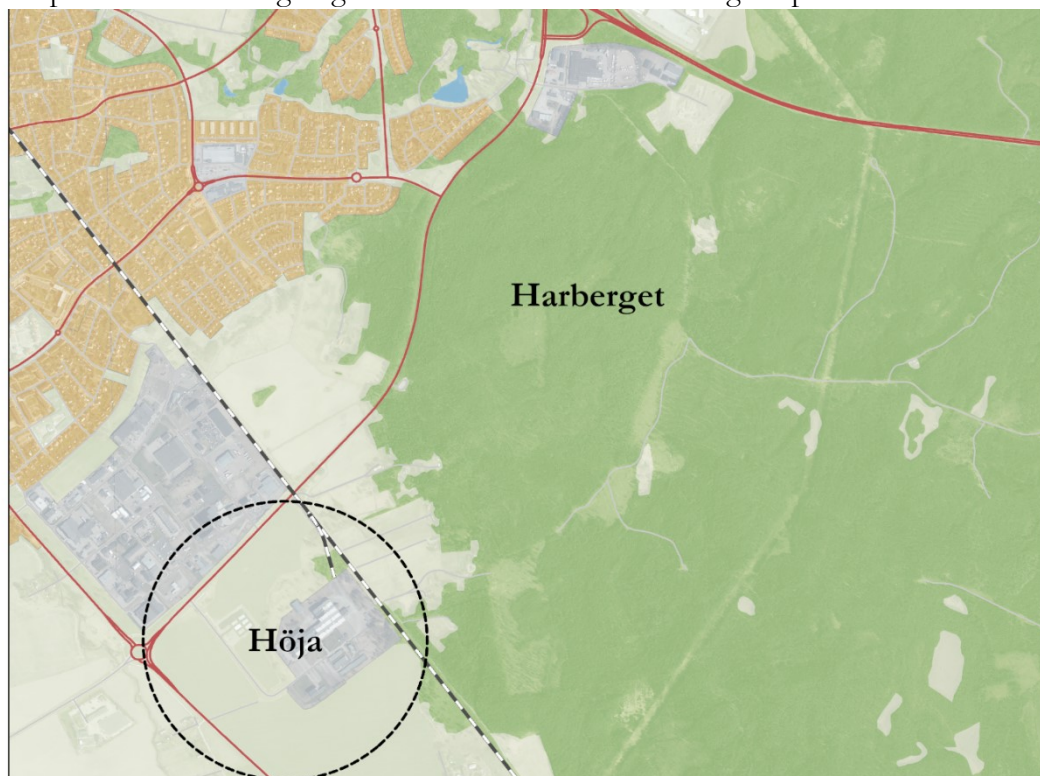
Återetablering av Artilleriregemente A9

Det svenska totalförsvaret är i en återuppbyggnadsfas och återetableringen av Kristinehamns artilleriregemente är en del av detta. Kristinehamns kommun arbetar aktivt tillsammans med andra aktörer för att stärka totalförsvarets uppbyggnad i närområdet, bland annat genom samarbeten med kommuner, regioner, myndigheter och företag inom stråket Karlstad, Kristinehamn, Karlskoga, Örebro.

Det finns synergieffekter mellan logistik och totalförsvaret och genom att arbeta för en utvecklad logistiksektor kan kommunen bidra till att stärka totalförsvaret. Utvecklad infrastruktur och planlagd mark för verksamhetsetableringar stärker inte bara det kommunala näringslivet utan även totalförsvaret då en regional specialisering bidrar till att stärka kopplingen mellan civilt och militärt försvar. Intermodala funktioner och en robust infrastruktur är värdefullt för logistiknäringen och näringslivet i stort, men det är även av stort värde för totalförsvaret. Robusta och resilienta logistikkedjor för godsflöden är viktigt i tider av fred, men kanske framförallt av stor vikt i tider av kris och krig. Idag återfinns MSB lagerfunktion i Kristinehamn, med ansvar för utrustning av vikt för såväl det nationella totalförsvaret som internationell krisberedskap. Kristinehamns kommun kan genom sitt arbete med logistik bidra till att skapa förutsättningar för en effektiv och stark upprustning av totalförsvaret.

Med återetableringen av artilleriregemente A9 är Kristinehamn återigen en nod i det svenska försvaret. Ett totalförsvarskluster växer fram i stråket mellan Örebro och Karlstad där flera viktiga myndigheter, företag och militära funktioner finns etablerade. Detta ställer krav på robust infrastruktur som fungerar väl i såväl tider av fred som i kris och krig. Totalförsvarsaktörernas egna logistik- och transporter behöver kunna tillgodoses av en resilient transportinfrastruktur.

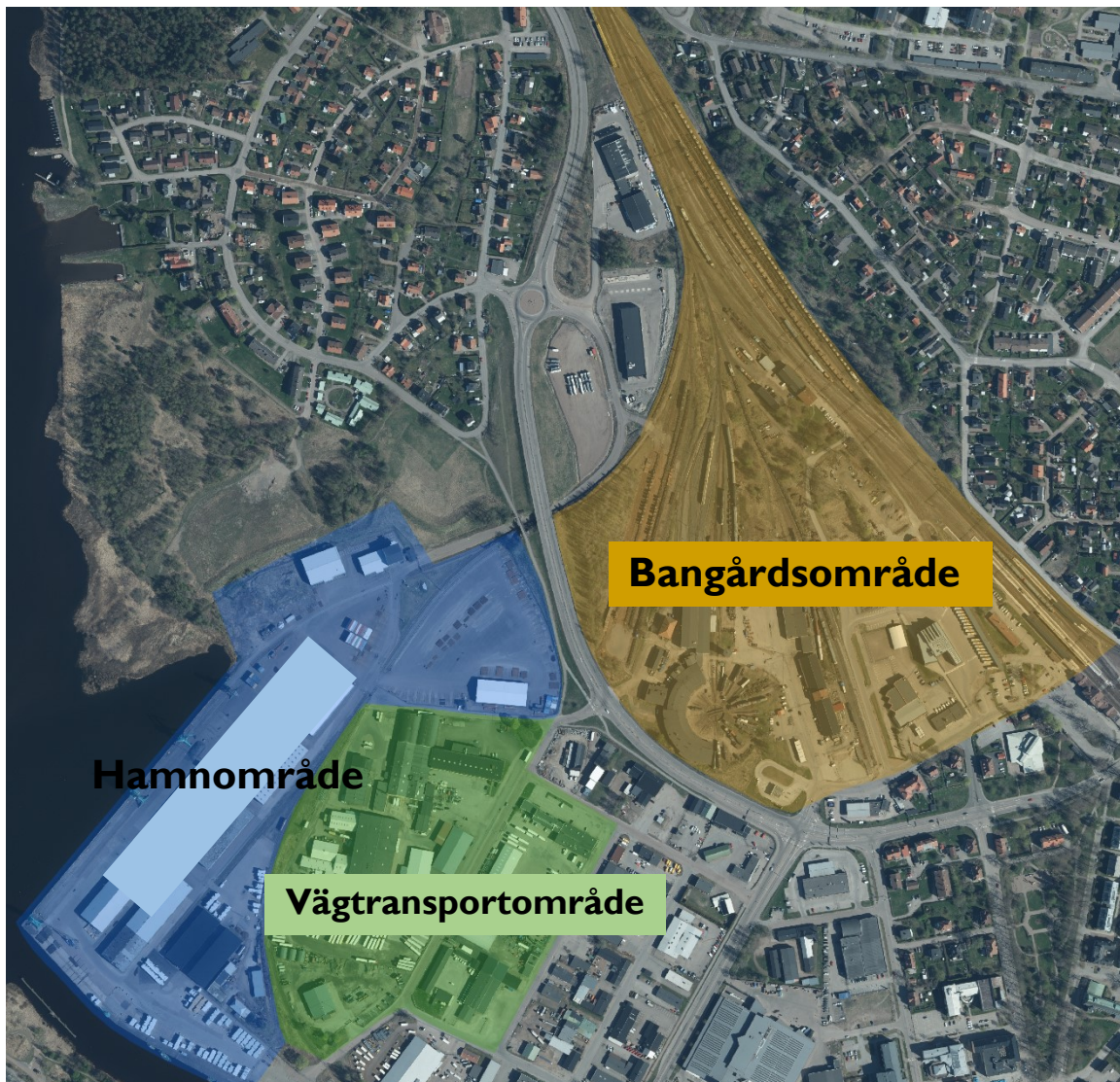
Det finns potential att utveckla Kristinehamn som logistikplats för robust totalförsvarslogistik, genom att aktivt bidra till utvecklingen av totalförsvaret i regionen kan totalförsvarets transportbehov i förlängningen stärka Kristinehamn som logistikplats.



Figur 2. Verksamhetsområde Höja i relation till Harberget där Artilleriregemente A9 lokaliseras

Kristinehamns logistikfunktioner

Kristinehamns historia präglas av logistik, hamnen och järnvägen har sedan långt tillbaka varit en grundsten i Kristinehamns identitet, idag finns en stark tåg- och åkerinäring lokalt. I dagsläget finns ett flertal värdefulla logistikfunktioner centrerade kring hamnområdet Broängen.



I kartan ovan visas hamnområdet i blått, bangårdsområdet i orange och åkeri/vägtransportområde i grönt. Inom dessa områden finns funktioner, infrastruktur och företag med särskild koppling till logistik och transporter.

Hamnområdet

I Kristinehamn utgör idag hamnområdet tillsammans med bangården en sådan hub där gods inkommer via väg, järnväg och sjöfart och distribueras vidare till slutdestination med omlastning och mellanlagring i närområdet. Hamnområdet består av en yta om ca 15 hektar, 500 meter kaj, hamnkranar, samt en terminalyta om 22 000 kvm. Hamnanläggningen arrenderas ut till Vänerhamn AB och framförallt hanteras idag sågade trävaror, virke, kemiprodukter och stål. Över kaj lyfts årligen 190 000 ton sjögods och inom hamnområdet hanteras ytterligare 70 000 ton landgods. Hamnen utgör en hub för såväl sjötransporter som landtransporter i Kristinehamn. Terminalytan ger möjlighet att flytta gods mellan sjö, väg och järnväg.

Som hamnägare och delägare i bolaget Vänerhamn AB är Kristinehamns kommun investerad i Vänersjöfarten. Ett arbete för nya slussar i Trollhättan har pågått under en tid och utgör en grundläggande förutsättning för Vänersjöfartens framtid, då befintliga slussar är uttjänta år 2030. Vänersjöfartens begränsningar i konkurrens gentemot väg- och järnvägstransporter utgör en utmaning för framtiden, investeringar i nya slussar och ökade insatser för överflyttning av gods från väg till sjöfart innebär att sjöfarten har en stor potential för tunga godstransporter. Kommunen och Vänerhamn AB har en gemensam målsättning att efter slussombyggnader fördubbla sjögodsvolymer i Vänerhamnarna (jämfört med år 2015).

Utvecklingen av Vänersjöfarten är en framtidsfråga för näringslivet runt Vänern och Kristinehamns roll som intermodal knutpunkt för väg, järnväg och sjöfartstransporter.



Figur 3 Hamnen, bild från kommunens Översiktsplan (2021)

Bangårdsområdet

Bangårdsområdet i Kristinehamn utgör en hub för järnvägstransporter för ett stort omland, här möts Värmlandsbanan, Inlandsbanan och industrispåret till hamnen och Kemindustriföretaget Akzo Nobel Adhesives. Bangårdsområdet består bland annat av en rundvirkesterminal för omlastning mellan väg och järnväg, lok- och vagnverkstad, uppställningsspår och växlingsfunktioner. I direkt anslutning till hamnområdet ligger broängens verksamhetsområde där flertalet åkerier och transportföretag är etablerade. Tillsammans utgör dessa tre delområden en hub för logistik och godshantering i Kristinehamn. Centraliseringen av logistikfunktioner är en tillgång som skapar förutsättningar för intermodal godshantering.

Åkeriområdet

Åkeriområdet har idag en tydlig inriktning mot vägtransporter och åkerinäringen även om det finns en bredd av olika verksamheter i området. I området finns ett antal åkerier samt kringfunktioner så som tankstation för tunga fordon. Området gränsar mot hamnen och det kommunala industrispåret, samt den kommunala transportgatan Karlstadsvägen med direkt koppling till E18.

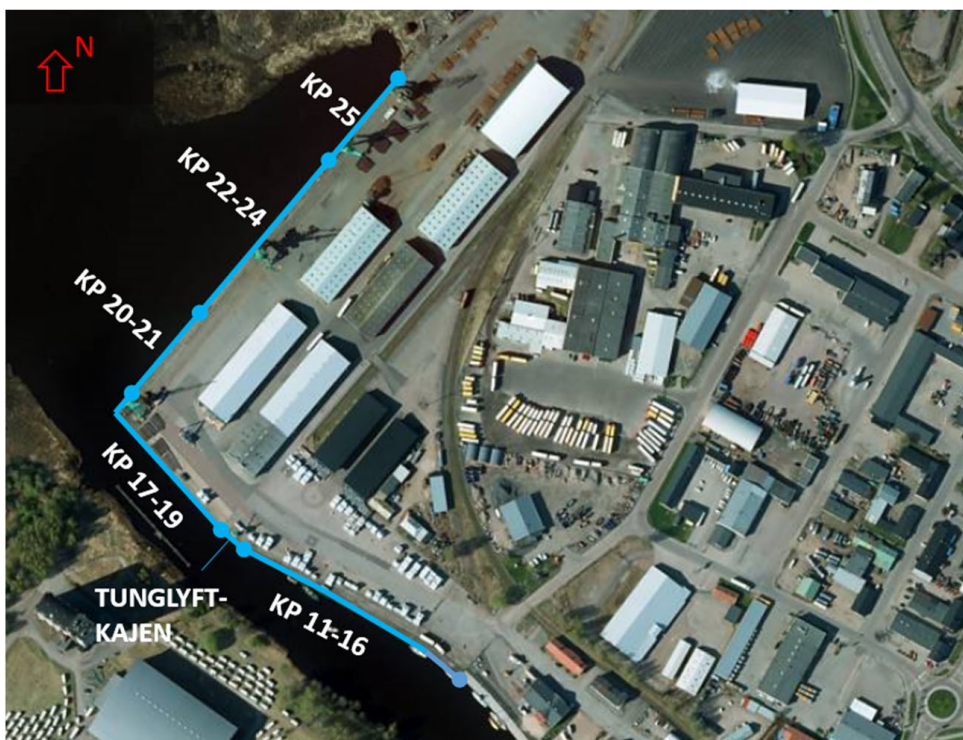
Investeringsplanering och åtgärder

Inom arbetet med logistikstrategin har ett antal åtgärder identifierats, vilka kan bidra till att stärka förutsättningarna för en växande logistiknäring och presenteras i detta avsnitt.

Hamnanläggning

Nulägesbeskrivning

Kristinehamns kommun äger och förvaltar kajerna i Kristinehamns hamn. Vänerhamn AB arrenderar majoriteten av hamnområdet och bedriver hamnverksamheten vid kaj och inom hamnområdet som omfattar hantering av styckegods, bulk gods och trävaror. Kristinehamns hamn består av ett antal kajplatser, redovisade i kartan nedan. För att flytta gods finns 4 spårbundna kranar, 1 fast kran och 2 mobila kranar. Inom hamnområdet finns 21 000 m² hammagasin och 96 000 m² lageryta utomhus. Hamnen är spåransluten från Värmlandsbanan via ett industrispår.



Figur 4 Karta över kajer i Kristinehamns hamn

Åtgärder och handlingsalternativ

Kristinehamns kommun har besiktat anläggning samt tagit fram en förstudie som visar på alternativ för hur hamnen ska kunna rustas för att på sikt kunna hantera fördubblade volymer, containersjöfart och större fartyg som nya Vänermax.

Förstudien presenterar tre investeringsalternativ för hamnen.

- Ett nollalternativ där befintliga kajer repareras för en ytterligare livstid på 10-20 år. Kostnad cirka 29 miljoner.
- Ett investeringsalternativ där kajsträckan byggs om etappvis till en ny spontkaj med en livslängd på 100 år. Kostnad cirka 291 miljoner
- Ett ytterligare investeringsalternativ där kajsträckan byggs om etappvis till ny påldäckskaj, med livslängd på 100 år. Kostnad cirka 309 miljoner.

Strategi

Med hänsyn till de relativt låga sjögodsvolymerna i Kristinehamn kommer inga mer omfattande åtgärder i kajer behövas förrän på längre sikt, då nya slussar är byggda och då större fartyg kan trafikera Väneren. Det tidsperspektivet innebär att inlands- och närsjöfartens konkurrensvillkor har förbättrats gentemot andra trafikslag, vilket ytterligare kan bidra till ökning av sjögodsvolymer i Kristinehamn.

Identifierade investeringar och åtgärder i anläggningen

Reparation av kajplats 20-21 och kajplats 25

Utifrån genomförda utredningar finns ett antal olika tillvägagångssätt för re-investering i hamnanläggningen. Det finns ett 0-alternativ som innebär att inga åtgärder görs i anläggningen, men även ett 0+-alternativ som omfattar reparation och förstärkning av befintliga kajer för att bibehålla anläggningens funktion med nuvarande förutsättningar, det vill säga dagens utrustning och tillåtna belastning, i drift ytterligare ca 10–20 år. Förslaget omfattar bland annat ett nytt kajdäck och reparation av frontbalken på KP 20–21, samt förlängning av krönbalken ner i vattnet på KP 25 för att skydda spanten mot fortsatt korrosion i skvalpzonen. Varken 0-alternativet eller 0+-alternativet innebär att anläggningen är rustad för målen om fördubbling och container, utan säkerställer endast att hamnen har fortsatt standard som fram till nyligen och att lösningen håller fram till att nya slussar är på plats och kommunen vet mer om hur utvecklingen av inlandssjöfart ser.

Kostnad för genomförande av nollalternativ framgår enligt rapport från 2021 till ca 29 MSEK.

Isskydd kaj

För att skydda kajens betongkonstruktion bör ett isskydd monteras kring kajen.

Kranar och utrustning i hamnanläggningen

För att utveckla hamnen krävs modernare kranar med större kapacitet för hantering av container och effektivare hantering av övriga godsslag. Kostnad för en ny kran som kan lyfta container uppskattas till cirka 30 MSEK.

Elektrifiering av spår

Hamnen är idag spåransluten till Värmlandsbanan via Kristinehamns bangård men saknar elektrifierade spår. En elektrifiering av industrispåret mellan bangården och hamnanläggningen möjliggör elektrifierade godstransporter till och från hamnen samt terminalytan. Kostnad för åtgärden uppskattas till ca 1-2 MSEK.

Muddring

Muddring av farleder och hamn är en viktig förutsättning för Vänersjöfarten. Ett framtidsscenario med större båtar på Väneren kräver ytterligare muddringsåtgärder i hamnen.

Översyn av ytor i hamnanläggningen

Hamnområdet är i behov av en generell översyn, äldre kranar som inte längre är i bruk behöver rivras och outnyttjade byggnader kan rivras för att utnyttja ytorna i hamnen på ett bättre sätt.

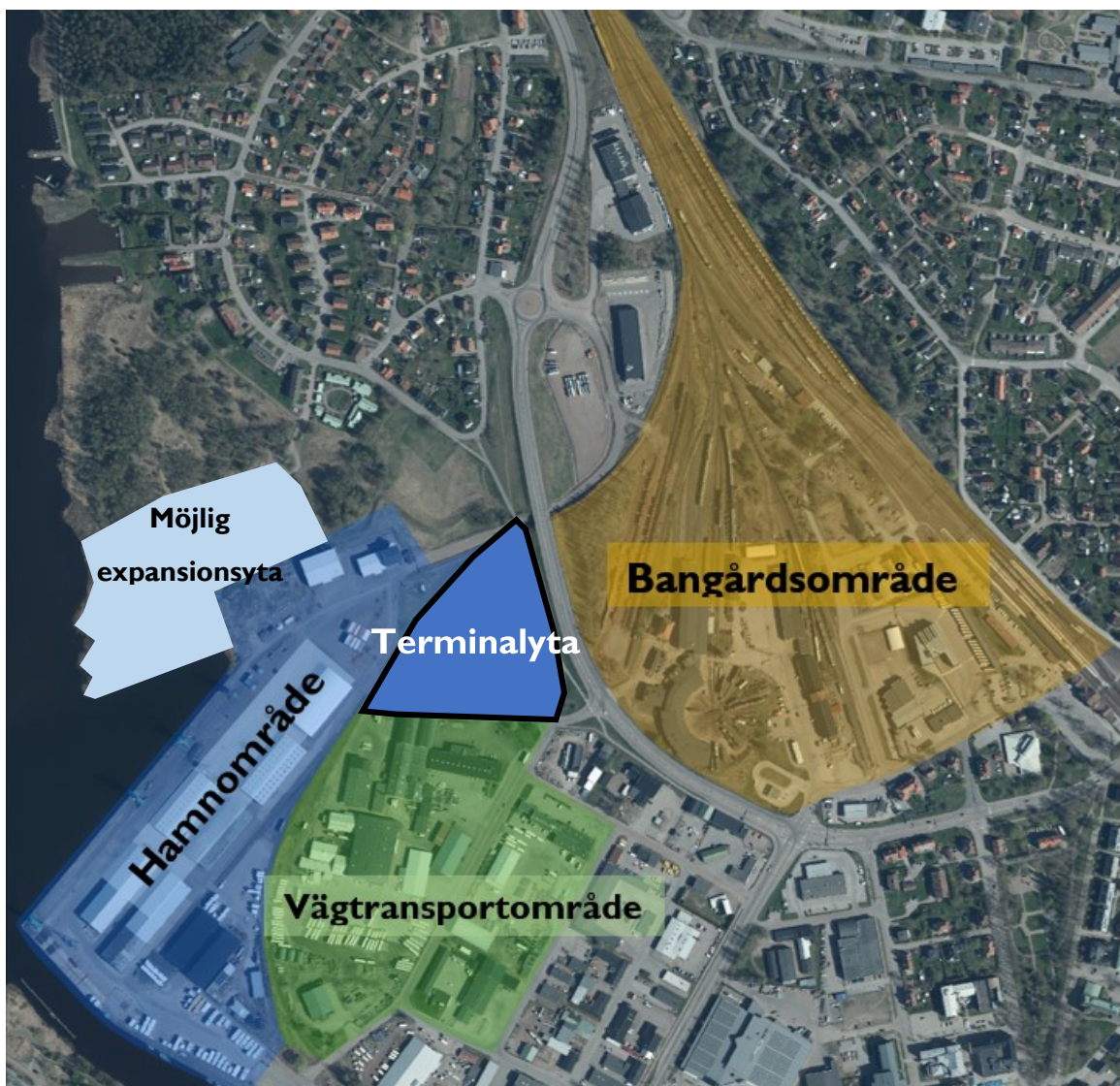
Utökning av hamnområdet

Det finns möjlighet att utöka hamnområdet, om verksamheten är i behov av utökade ytor för lagring eller hantering av gods. En möjlig expansionsyta är utpekad i figur 5. (under avsnitt för Terminalyta).

Terminalyta

Nulägesbeskrivning

En del av ytan inom dagens hamnområde utgörs av en terminalyta, iordningställd för att skapa förbättrade förutsättningar för intermodala transporter. Detta innebär att ytan möjliggör för förflyttning av gods mellan väg och järnväg, men närhet till kaj. Idag används ytan delvis för lagring men även för omlastning. Terminalytan är en av de starkaste tillgångarna för Kristinehamn som logistikplats idag, eftersom det möjliggör intermodala transporter utifrån redan existerande infrastruktur och logistikfunktioner. Terminalytan utgör därför utgångspunkten för utvecklingen av logistiknäringen i Kristinehamn, utifrån strategin att utvecklas stegvis utifrån de logistikfunktioner som finns idag. Det finns ett antal identifierade åtgärder som bidrar till att utveckla terminalytan som ”kuvös” för en mer sammanhållen intermodal logistikhub i Kristinehamn.



Figur 5 Terminalytans placering i nuvarande hamnområde

Identifierade investeringar och åtgärder i terminalytan

Elektrifiering av spår

Hamnen är idag spåransluten till Värmlandsbanan via Kristinehamns bangård men saknar elektrifierade spår. En elektrifiering av industrispåret mellan bangården och hamnanläggningen möjliggör elektrifierade godstransporter till och från hamnen samt terminalytan. Kostnad för åtgärden uppskattas till ca 1-2 MSEK.

Ny växel och nytt spår

En åtgärd som möjliggör större flexibilitet för terminalytan i hamnen är en ny växel från industrispåret och ett nytt terminalspår inom ytan. Uppskattad kostnad för åtgärder är ca 10-20 MSEK.

Ny stängsling

En ny stängsling kring Terminalytan möjliggör att ytan kan separeras från hamnområdet vilket påverkar flexibiliteten i vilken typ av verksamhet som kan ske i området.

Bangårdsområdet

Nulägesbeskrivning

Kristinehamns bangårdsområde utgör idag en hub för järnvägstransporter i ett stort omland. Med anslutning till såväl Värmlandsbanan som Inlandsbanan utgör bangården en kärnfunktion för Kristinehamns logistikerbjudande. Inom ramen för Logistikstrategin har ett antal åtgärder i bangårdsområdet identifierats.

Funktionsutredning för Kristinehamns bangård

Kristinehamns bangård utgör en hub för järnvägstransporter och är i behov av en översyn och rationalisering av spår. Första steget för detta är att Trafikverket genomför en Funktionsutredning. En sådan funktionsutredning bör bland annat utreda förutsättning för Nobelbana, tillgänglighet till hamnen samt rundgång/triangelspår mellan Inlandsbanan och Värmlandsbanan.

Ny växel och nytt spår

En åtgärd som möjliggör förbättrad tillgänglighet till hamnen och terminalytan i hamnen är en ny koppling och växel i Kristinehamns bangård.

Nytt ställverk

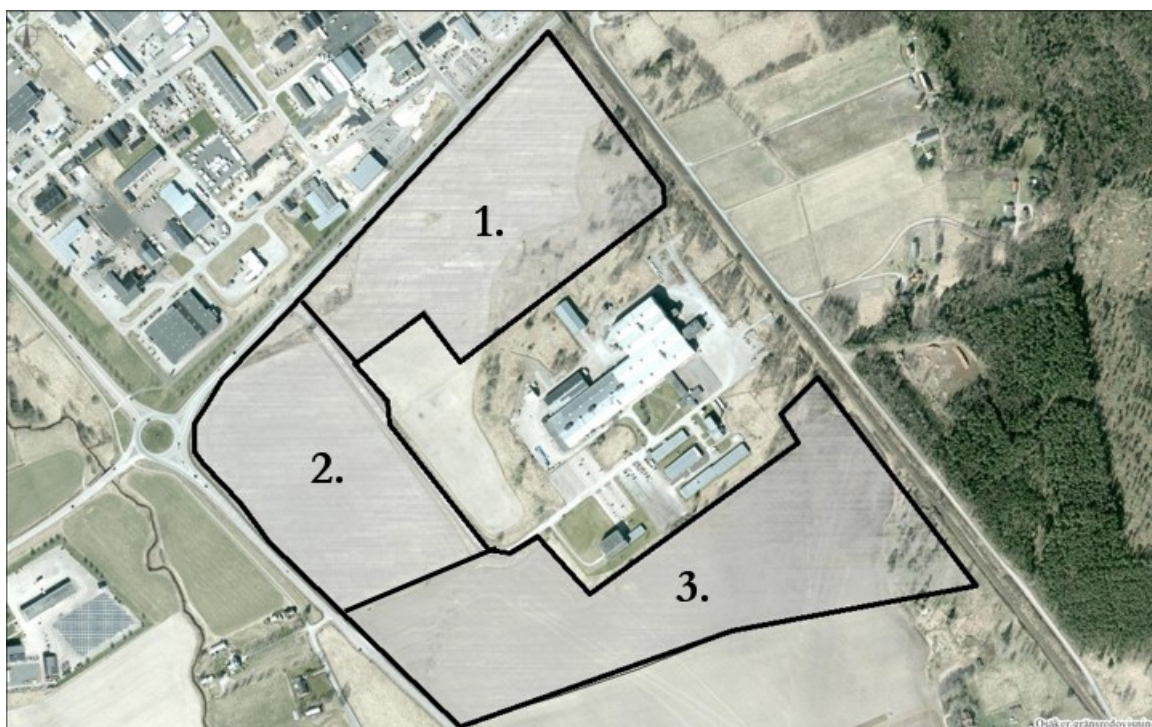
Nytt ställverk möjliggör för en utveckling av Kristinehamns bangård, och befintligt ställverk utgör idag en begränsande faktor för utvecklingen av bangården. Nytt ställverk behöver utredas av Trafikverket.

Höja

Nulägesbeskrivning

Norra Höja är ett delvis exploaterat verksamhetsområde söder om Kristinehamns tätort. Området omfattas av en befintlig detaljplan som tillåter småindustri och verksamheter. Den kommunägda marken i området har initialt delats upp i 3 etapper, inom ramen för framtagande av logistikstrategin har etapp 3 undersöks för möjligheten att utveckla en terminalyta. Idag finns det ett industrispår mellan den privatägda fastigheten Norra Höja 3:3 och Värmlandsbanan, växeln mellan spåren är idag inte funktionell men på sikt finns möjlighet att återställa växeln.

Inom etapp 1 planerad logistikfunktioner, som gastankning och laddinfrastruktur för tunga fordon. Det finns möjlighet att inrikta etapp 2 och 3 mot logistikaktörer.



Figur 6 Kommunägd mark i Höja

Identifierade investeringar och åtgärder

Projektering för återställande av växel

För att återställa järnvägsväxel mellan Värmlandsbanan och Höja-området behöver kommunen, Trafikverket samt den privata fastighetsägaren i området gemensamt genomföra utredningar och finansiering av åtgärden.



Utreda utformning av terminalyta på etapp 3

Etapp 3 på höja har möjlighet att utvecklas till en järnvägsansluten kombiterminal för omlastning mellan väg och järnväg. Åtgärden innebär att industrispåret som ansluter till växeln på Värmlandsbanan förlängs och byggs ut till en bangård med två spår. Detta går två spår á 400 meter och 8-10 ha terminalyta för lagring och omlastning. För att möjliggöra en sådan utveckling behöver området utredas vidare utifrån olika hänseenden så som utformning och kostnad. En uppskattad kostnad för ovan beskrivna åtgärder är ca 100 MSEK.

