



Utvärdering av samlastningen till Marstrand

Titel: Utvärdering av samlastningen till Marstrand

Publikation: 2008:140

Utgivningsdatum: 2008-12

Utgivare: Vägverket Region Väst

Kontaktperson: Anna Kronvall, Vägverket Region Väst

Författare: Martina Bohlin och Hanna Johansson, WSP Analys & Strategi

ISSN: 1401-9612

Förord

Vägverket Region Väst har inom sektorsverksamheten deltagit i projektet Lasse Majas Samlastning och det tidigare projektet Lättare Tyngre Trafik. En utvärdering av projektet har på uppdrag av Vägverket Region Väst genomförts av Martina Bohlin och Hanna Johansson på WSP Analys och Strategi.

Innehåll

SAMMANFATTNING	1
1 BAKGRUND	2
2 SYFTE OCH AVGRÄNSNINGAR.....	3
2.1 SYFTE.....	3
2.2 AVGRÄNSNINGAR.....	3
3 SAMLASTNINGENS FRAMVÄXT	4
3.1 CARPE MARE	4
3.2 LÄTTARE TYNGRE TRAFIK.....	4
3.3 VÄGVERKETS ROLL.....	5
3.4 GODSFLÖDEN LÄNGS VÄG 168.....	5
3.5 UPPHANDLING AV EXTERN PART.....	6
4 LASTBILSTRAFIK PÅ FÄRJAN.....	7
4.1 REGLER OCH AVGIFTER	7
4.2 STATISTIK ÖVER LASTBILSÖVERFARTER.....	7
5 SÅ FUNGERAR SAMLASTNINGEN IDAG.....	9
5.1 ALLMÄNT OM SAMLASTNINGSSTATIONEN.....	9
5.2 RESULTAT HITTILLS	10
5.3 LASTBILSTRAFIK TILL SAMLASTNINGSSTATIONEN JÄMFÖRT MED FÄRJAN	15
6 DRIFT OCH EKONOMI	17
6.1 INTÄKTER OCH KOSTNADER	17
6.2 VINST OCH MÅLUPPFYLLELSE	17
7 INTERVJUADE AKTÖRERS SYNPUNKTER.....	19
7.1 INSTÄLLNINGEN TILL SAMLASTNINGSPROJEKTET	19
7.2 DISTRIBUTION.....	19
7.3 INFORMATION.....	20
7.4 KOMMUNENS ROLL	20
7.5 ANDRA TRANSPORTER PÅ MARSTRAND.....	20
7.6 SAMLASTNING I KUNGÄLV ELLER GÖTEBORG	21
7.7 FRAMTIDSIDÉER	21
7.8 ÖVRIGA SYNPUNKTER.....	22
8 PROJEKTETS FRAMTID	23
9 SLUTSATSER.....	24
REFERENSER.....	26
BILAGA 1 LEVERANTÖRER.....	27

Sammanfattning

Kungälv kommun driver en samlastningsstation på Koön som syftar till att reducera antalet gods-transporter till Marstrand, då dessa utgör en belastning för gator och kajer på Marstrand. Den negativa miljöpåverkan från godstransporter har också varit en viktig drivkraft. Samlastningen innebär att gods under ett ton som skall transporteras till en mottagare på Marstrand kan lämnas in till en samlastningsstation. Två gånger per dag kör personal från samlastningsstationen ut gods på Marstrand i en mindre lastbil, vilket minskar slitaget både på färjan och på Marstrand samtidigt som transportörer sparar tid när de slipper att färja över till ön.

Lasse Majas samlastning som verksamheten idag heter är en fortsättning på ett EU finansierat projekt inom Carpe Mare som kallades Lättare Tyngre Trafik och som pågick mellan 2003-2006. Tanken från Kungälv kommun var att samlastningen skulle drivas av extern part efter EU: projektets avslut, men ingen transportör lämnade in anbud vid den upphandlingsprocess som genomfördes och kommunen beslutade då att driva verksamheten i egen regi.

Sedan starten i mars 2007 fram till augusti 2008 har ca 2140 lastbilar lämnat 227 ton gods till samlastningen. Det motsvarar drygt 4000 sändningar från över 500 olika leverantörer.

Samlastningen upplevs som mycket positiv av de flesta som intervjuats och statistiken visar att i genomsnitt 20 procent av godstransporterna använder sig av samlastningen.

Samlastningsstationen bär ännu inte sina egna kostnader utan behöver fortsatt ekonomiskt stöd. Förlusten beräknas enligt budget att bli drygt 140 000 kr för år 2008, men i verkligheten lutar det snarare åt 230 000 kr i förlust, enligt berörda tjänstemän på Kungälv kommun.

En översiktlig beräkning visar dock att den besparing som kommunen gör till följd av minskad trafik av tunga fordon är betydligt större än kostnaderna för att driva verksamheten.

1 Bakgrund

Marstrand tillhör Kungälv's kommun, som ligger strax norr om Göteborg. Marstrand består av två öar, Koön och Marstrandsön. Koön har en fast vägförbindelse till fastlandet medan Marstrandsön saknar en fast förbindelse och för att ta sig till Marstrandsön krävs en färjeöverfart (se figur 1).

Marstrand som grundades redan på 1200-talet har bevarat mycket av det gamla ursprunget med smala kullerstengator och tät bebyggelse. Infrastrukturen är inte anpassad för biltrafik överhuvudtaget och särskilt tunga godsfordon utgör en stor belastning för öns gator och kajer. Därför har Kungälv's kommun beslutat att Marstrand ska vara en bilfri ö. Undantag gäller dock för gods-transporter som krävs för att näringslivet på Marstrand ska fungera.

Omkring 65 privata och offentliga verksamheter drivs på Marstrand varav majoriteten på sommaren då ett stort antal turister besöker Marstrand för att uppleva den unika kultur- och naturmiljön.

För att reducera antalet tunga transporter till Marstrand startades ett samlastningsprojekt 2003 inom ramen för det EU finansierade projektet Carpe Mare. Samlastningen övergick 2007 till att drivas i kommunal regi med enbart svensk finansiering. Sedan 1 mars 2007 finns det en samlastningsstation på Koön för gods upp till 1000 kg som ska till Marstrandsön.



Figur 1: Karta över Kungälv's kommun¹

¹<http://www.kungalv.se/upload/7%20Administrativ%20service/INFO/Kungälv%202008.pdf>

2 Syfte och avgränsningar

2.1 SYFTE

Syftet med den här studien är att utvärdera hur samlastningsprojektet har utvecklats från starten 2003 och hur den fungerar idag.

Arbetet baseras tidigare framtaget skriftligt material, statistik från samlastningsstationen och Marstrandfärjan och intervjuer med nyckelaktörer och andra berörda på Marstrand.

2.2 AVGRÄNSNINGAR

Utvärderingen omfattar inte de mål och åtaganden som sattes upp inom Carpe Mare-initiativet då dessa redan har belysts i en slutrapport för Carpe Mare².

² http://www.carpemare.nu/cgi-bin/cm_projekt?who=a&d=s&w=p&which=31

3 Samlastningens framväxt

3.1 CARPE MARE

EU driver ett gemenskapsinitiativ som kallas Leader + och som syftar till att främja landsbygdsutveckling. Carpe Mare, ”fånga havet” är en av 12 svenska delgrupper inom ramen för Leader +.³

Carpe Mareområdet sträcker sig från Lysekil till Vrångö, med syfte att ta tillvara havets möjligheter. Carpe Mare omfattar inom området samtliga helårsbebodda öar utan fast landförbindelse i kommunerna Lysekil, Orust, Tjörn, Kungälv, Öckerö och Göteborg. Dessa kommuner har gemensamt sökt stöd från EU och själv bidragit med 1/3 av den totala projektbudgeten. Totalt uppgick finansieringen från kommunerna och EU till ca 40 miljoner kronor.

Carpe Mare skall genom projekt med olika intressenter, både ideella, kommersiella och offentliga, förbättra möjligheterna för att året runt kunna bo och verka längs kusten. Det finns ett antal förväntade effekter som Carpe Mare projektet skall nå, bland annat nya arbetstillfällen, nya företag, utbildning, miljövårdsinsatser och bevarande av natur- och kulturarv. Carpe Mare omfattar fem huvudområden:

- Från havet - traditionella näringar i nya former
- I havet - en bra havsmiljö är en grund för kustens näringsliv
- På havet - företag på havet ger en levande skärgård
- Vid havet - en levande kust kräver kustsamhällen med livskraft
- Över havet - att bygga "broar"

3.2 LÄTTARE TYNGRE TRAFIK

Ett av projekten som Kungälvs kommun genomfört inom ramen för Carpe Mare är ”*Lättare tyngre trafik*” (LTT). LTT pågick mellan september 2003 och december 2006. Bakgrunden till LTT var dels att väg 168 från Kungälv till Marstrand hade en hög andel tung trafik och dels att infrastrukturen på Marstrand inte klarade den belastning som tung trafik gav upphov till.

Innan LTT startades genomfördes en preliminär undersökning som visade att de godstransporter som framfördes inte heller var optimerade ur fyllnadsgradssynpunkt och med den bakgrunden startades ett projekt som syftade till att reducera antalet tunga transporter till Marstrand. Projektet skulle leda till en bättre, säkrare och mer trivsamt miljö för bofasta, sommargäster och besökare på Marstrand.

Inom LTT fanns ett antal uppsatta projekt mål när det gällde nya arbetstillfällen, utbildningar, miljöinsatser mm. Bland annat skulle projektet medföra 1000 färre tunga transporter till Marstrand varje år, två nya transportlösningar och 3 miljoner kr mindre i kostnader för reparationer av gator och infrastruktur mellan 2006-2010.

³ www.leaderplus.se/sv/redirect_frameset.asp?p=64&time=103614

Carpe Mare slutrapporten⁴ visar att godstransporterna till Marstrand inte nyttjades tillräckligt effektivt och en av slutsatserna från projektet var att en samlastning för att reducera antalet tunga transporter på Marstrand var angelägen.

Efter två och ett halvt år, i mars 2007, övergick LTT från att vara ett Carpe Mare projekt till att bli ett kommunalt projekt med medfinansiering från Vägverket och kallades istället för Lasse Majas samlastning.

I slutrapporten för LTT fastslås att flera av de uppsatta projektmålen uppfylldes helt eller delvis. Bland annat skapades tre nya arbetstillfällen, miljövårdsinsatser i form av två nya projekt, två nya transportlösningar, ett reducerat antal tunga transporter till Marstrand och minskade kostnader för reparationer av gator och infrastruktur (dock ej specificerat hur mycket).

Den sammanräknade finansieringen av projektet blev:

<i>Egen finansiering - inklusive eget arbete</i>	<i>1 542 975 kr</i>
<i>Svensk offentlig finansiering</i>	<i>1 189 203 kr</i>
<i>EU- finansiering</i>	<i>651 619 kr</i>
<i>Totalt</i>	<i>3 383 797 kr</i>

Den största delen av projektet finansierades av Kungälv kommun själva, framförallt genom deras arbetstid i projektet. Övrig svensk offentlig finansiering uppgick till drygt 1 miljon kr och finansieringen från EU genom Carpe Mare drygt 650 000 kr.

3.3 VÄGVERKETS ROLL

Vägverket Region Väst valde genom sin sektorsverksamhet att delta i det EU-finansierade projektet Lättare Tyngre Trafik mellan åren 2004-2007 och delfinansierade projektet med 50 000 kr under år 2004, 2005 och 2006. När EU finansieringen sedan upphörde under 2007 och Kungälv kommun själva skulle driva projektet vidare delfinansierade Vägverket projektet med 225 000 kr.

Förutom den ekonomiska finansieringen har Vägverket deltagit med tid i form av expertstöd och som part i den styrgrupp som tillsattes i och med projektets början. Olika representanter från Kungälv kommun, företagarföreningen och Team Marstrand har också suttit med i styrgruppen.

3.4 GODSFLÖDEN LÄNGS VÄG 168

För att undersöka potentialen i att utöka samlastningen till att omfatta hela vägsträckan från Ytterby till Marstrand längs väg 168 genomförde Transek 2006 en studie av godsflödena längs denna väg på uppdrag av Vägverket Region Väst⁵. Den aktuella sträckan är knappt 2,5 mil lång, smal, krokig och hårt belastad av tung trafik.

En kartläggning av godsflödena till/från företag inom postnummerområdena Ytterby, Hålda, Lycke och Marstrand (ön exkluderad) genomfördes. En enkät skickades till 287 företag och av

⁴ http://www.carpemare.nu/cgi-bin/cm_projekt?who=a&d=s&w=p&which=31

⁵ Godsflöden utmed väg 168 Ytterby - Marstrand, förutsättningar för samdistribution Transek 2006:34

dem som svarade hade drygt 10 företag kyl/frys leveranser och 17 företag ”icke skrymmande” leveranser med potential för samlastning. Eftersom bara ett mindre antal leverantörer upptäcktes antogs att det fanns en stor potential att minska antalet fordonskilometer genom en samlastning av godset redan i Göteborg. En av slutsatserna var att den största vinsten med en samlastning troligen var störst hos de företag som hämtar/lämnar gods själva och leverantörer med mindre frekventa leveranser.

3.5 UPPHANDLING AV EXTERN PART

Under en period mellan 2005-2006 genomfördes ett samlastningsförsök där gods som skulle till Marstrand lämnades in på en terminal på Ringön i Göteborg för vidare distribution ut till verksamheterna på Marstrand. Försöket drevs av en extern transportör, men lades emellertid ner eftersom tidsstyrningen på vissa livsmedel var svåra att samordna.

Därför bestämde man att samlastningen till att börja med skulle utgå ifrån Koön. Tanken från kommunens håll var att driften av samlastningsstationen skulle bedrivas av en extern part såsom i det tidigare försöket och inte i kommunal regi. Därför bjöd Kungälv kommun i slutet av 2006 in till en anbudsgivning på transporttjänster för samlastningen på Marstrand⁶. I förfrågningsunderlaget framgick att anbuden skulle omfatta transport, hantering och lagring av gods, samt utkörning till samtliga adresser på Marstrandsön. Avgångstider för hög- respektive lågsäsong fanns angivna, vilka skulle följas oavsett godsmängder.

Då inga anbud inkom valde Kungälv kommun att driva samlastningsstationen i egen regi. Vid intervjuer med transportörer framkommer att upphandlingsunderlaget var alldeles för komplicerat för att någon transportör skulle rent administrativt orka gå igenom det och därför valde man att strunta i upphandlingen trots att det fanns ett intresse av att driva samlastningsverksamheten.

⁶ Transporttjänster-samlastning Marstrand, Kungälv kommun dnr 2006/603

4 Lastbilstrafik på färjan

Mellan Koön och Marstrand finns en kombinerad fordons- och personfärja som drivs av Västtrafik. Sträckan mellan öarna är ungefär 250 meter. Färjan går ungefär en gång per kvart.

4.1 REGLER OCH AVGIFTER

Marstrand är en bilfri ö och endast fordon i nyttotrafik får överföras på färjan. Som nyttotrafik räknas fordon som nyttjas i yrkesmässig trafik, fordon som används för kontinuerlig budsändning,



värde transporter, fordon som är fast inredda till arbetsplats för installationer eller reparationer av fast eller lös egendom, sjuk- och handikappstransporter, uttryckningsfordon och begravningsbilar.

Gods som transporteras av nyttotrafik och som understiger ett ton ska lämnas till samlastningsstationen. För transporter av gods som överstiger ett ton finns olika former av rabattkort som nyttofordon kan köpa. Rabattkortet kostar från 3600 kr för 24 biljetter, till 900 kr för 6 biljetter. En överfart

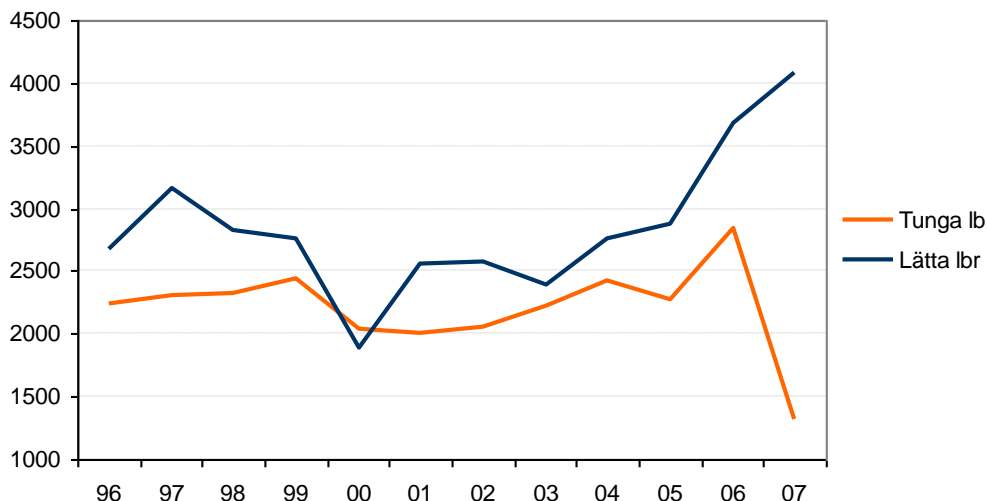
med skåpbil/pickup, lätt lastbil eller minibuss upp till 3,5 ton kostar två biljetter. Fordon med en totalvikt över 3,5 ton kostar 2 biljetter per hjulaxel. För fordon med gods under 3,5 ton och som av någon anledning inte vill lämna in det till samlastningsstationen gäller ordinarie prislista, enligt följande: 800 kr för överfart med lätta lastbilar under 3,5 ton och lastbilar över 3,5 ton kostar 600 kr per hjulaxel. Kostnad för släp tillkommer.

Boende på Marstrand har rätt att anskaffa två klippkort om vardera 6 resor per år, hushåll och fastighet för transporter för privat bruk. Kostnad per resa är då 40 kr. Dessa klippkort kan utnyttjas till godstransporter av exempelvis möbler till ett privat hushåll.⁷

4.2 STATISTIK ÖVER LASTBILSÖVERFARTER

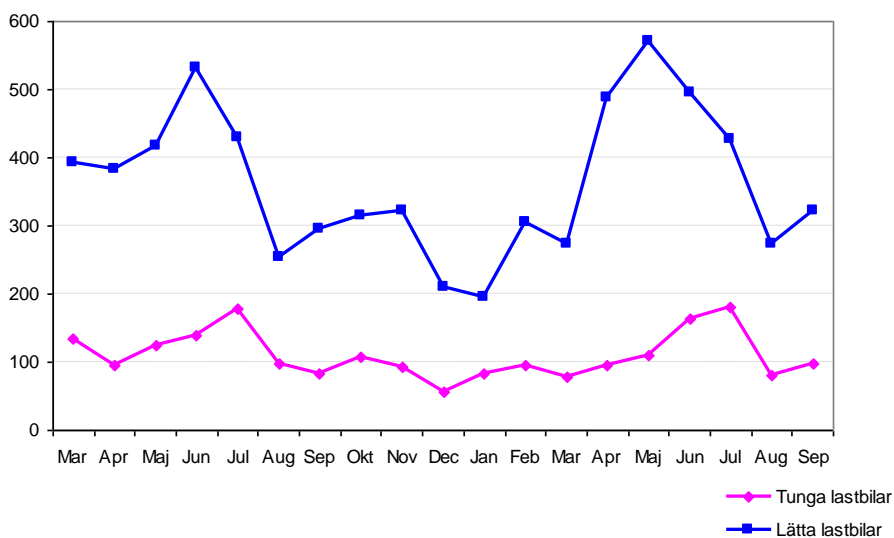
Som framgår av figur 2 har antalet lastbilar på färjan till Marstrand varierat under perioden 1996-2007. Antalet lätta lastbilar och skåpbilar har ökat kraftigt under de senaste åren. De tunga lastbilarna har däremot minskat rejält mellan 2006 och 2007 vilket skulle kunna förklaras av samlastningsstationen som startade i början på 2007.

⁷<http://www.kungalv.se/upload/F%c3%b6rvaltningar/Kommunledning/Kommunsekretariatet/KFS/Avgifter%20och%20taxor/Reglemente%20f%c3%a4rja%202008.pdf>



Figur 2: Utvecklingen av lastbilstrafik på färjan till Marstrand från 1996-2007 (*notera att skalan på y-axeln börjar på 1000)

Från samlastningsstationens start i mars 2007 t.o.m. september 2008 har totalt 6895 lätta lastbilar och skåpbilar och 2095 tunga lastbilar transporterats över till Marstrandsön. Fördelningen av fordon per månad framgår av figur 3. Antalet lätta lastbilar och skåpbilar varierar i högre grad från månad till månad än tunga lastbilar, vilket kan bero på tillfälliga byggnationer eller reparationer som kräver mycket hantverkstransporter. Variationen är betydligt mindre bland de tunga lastbilarna och den tycks snarast hänga samman med hög- och lågsäsong.



Figur 3: Antal färjeöverfarter för tunga och lätta lastbilar under perioden mars 2007 t.o.m. september 2008

5 Så fungerar samlastningen idag

5.1 ALLMÄNT OM SAMLASTNINGSTATIONEN



Samlastningsstationen är en låsbar container i vilken godset förvaras innan utkörning. De lastbilar som ankommer till samlastningsstationen lämnar godset till ansvarig personal. Samlastningens personal kvitterar godset och därmed lämnas ansvaret för godset rent juridiskt och försäkringsmässigt över till samlastningsstationen. I containern finns möjlighet att ta emot en del kylda varor. I

vissa fall placeras godset i samlastningsstationens container och i vissa fall direkt på samlastningens fordon. Utkörning sker vanligtvis två gånger per dag och turerna brukar gå klockan 10 och klockan 14. Den vanligaste typen av gods är paket, men även en del livsmedel.

Samlastningen har öppet måndag till fredag 8-16 och i vissa fall lämnas stationen obemannad då utkörning av godset görs av samma personal. Det kan hända att leverantörerna lämnar gods till samlastningen utan att samlastningspersonalen hinner anteckna. Containern hålls inte alltid låst utan står ibland öppen.

Vid en intervju med en ansvarig för samlastningen diskuterades samlastningens utveckling, möjliga förbättringsåtgärder och problem. Den intervjuade konstaterade att utvecklingen har gått bra under det första projektåret. Fler leverantörer väljer att lämna in gods till samlastningen och han/hon upplever att antalet lastbilar, framförallt tunga 3-axliga lastbilar, på färjan har minskat. Under den sista tiden har till och med hantverkare börjat lämna gods. Nu är man snarare rädd för att samlastningens kapacitet inte kommer att räcka till under högsäsongen. Det finns inte tillräckligt med utrymme för att lagra gods någon längre period och för att klara högsäsongen behövs ytterligare en anställd. Då kan en person köra tätare turer med distributionslastbilen och en person ta emot och kvittera gods på stationen. Det skulle även behövas utökade kylmöjligheter på samlastningsstationen för att kunna höja andelen livsmedel.

Maxvikten för gods som lämnas till samlastningen är ett ton. Det går enligt den intervjuade att ta emot tyngre gods, så länge det är hanterbart med avseende på höjd och typ av packning. Maxvikten bör enligt den intervjuade ses över och eventuellt ersättas med andra typer av villkor. Redan idag tar samlastningen emot gods som överstiger ett ton, om än inte med så mycket. Godset skall vara lastat på pallar för att underlätta hantering.

Samlastningen hanterar även till viss del returvaror och dessa hämtas upp på samma gång som gods distribueras. Det handlar främst om apoteksvaror, tidningar och paket från privatpersoner som returneras. Detta är dock något som den intervjuade från samlastningen tycker att de kan förbättra.

Det finns möjlighet att låna en handkärra vid färjan så att mottagare på Marstrand själva kan hämta godset på samlastningsstationen, men detta görs inte särskilt ofta.

I tabell 1 visas samlastningens prislista, som gäller från och med 1 mars 2008. Att distribuera gods till Marstrand kostar max 600 kr om det körs via samlastningen. Priset bör jämföras med kostnaden för att åka över till Marstrand med färjan, som exempelvis är 600 kr per axel för lastbilar med en totalvikt över 3,5 ton.

Tabell 1: Samlastningsstationens taxa fr.o.m. 1 mars 2008

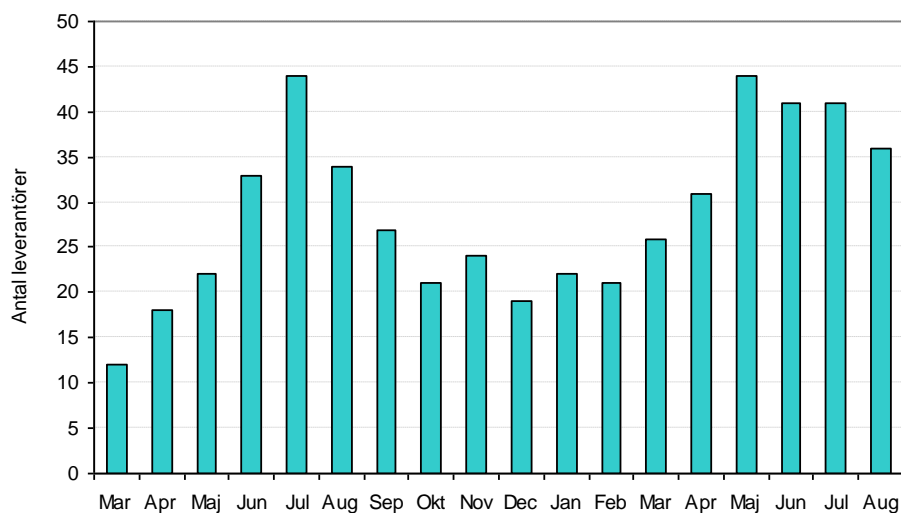
Vikt [kr]	Taxa [kr]
1-9	75
10-19	100
20-49	150
50-99	200
100-149	250
150-199	300
200-249	350
250-299	400
300-399	425
400-499	450
500-599	475
600-699	500
700-799	525
800-899	550
900-999	600

5.2 RESULTAT HITTILLS

I detta avsnitt redovisas hur mycket samlastningsstationen har använts sedan den togs i bruk som Lasse Majas samlastning i mars 2007. Uppgifterna baseras på statistik från samlastningsstationen.

Leverantörer

Antal leverantörer som transporterar gods till samlastningen per månad under perioden mars 2007 t.o.m. augusti 2008 framgår av figur 3. Det finns en tydlig säsongsberoende trend i antalet leverantörer. Flest leverantörer lämnar gods till samlastningen under sommarmånaderna. Juli var den starkaste månaden under 2007 då knappt 45 olika leverantörer lämnade gods till samlastningen. Under juni och augusti samma år lämnade ett trettioital olika leverantörer gods. Hittills under 2008 är maj den starkaste månaden, i storleksordningen jämförbar med juli 2007. Juli 2008 är något svagare än året innan med drygt 40 olika leverantörer. Övriga månader under 2008 är generellt sett högre än föregående år.



Figur 3: Antal leverantörer per månad som lämnar gods till samlastningsstationen från mars 2007 t.o.m. augusti 2008

Totalt har 137 olika leverantörer lämnat gods till samlastningen under perioden 1 mars 2007 till och med 31 augusti 2008. Alla leverantörer finns i bilaga 1.

I tabell 2 framgår hur mycket gods de 10 leverantörer som har transporterat mest gods mätt i antal kg till samlastningen. Det handlar framförallt om transportföretag och företag som levererar livsmedel.

Tabell 2: De 10 leverantörer som lämnat mest i antal kg till samlastningen från mars 2007 till augusti 2008

Transportör	Vikt [kg]	Antal paket
Företag 1	58 847	2 338
Företag 2	54 525	352
Företag 3	37 741	1 659
Företag 4	26 420	239
Företag 5	24 920	999
Företag 6	19 584	572
Företag 7	12 867	392
Företag 8	10 380	418
Företag 9	9 832	695
Företag 10	6 753	496

Tabell 3 visar hur många transporter som de 10 mest frekventa leverantörerna haft till samlastningen under perioden mars 2007 t.o.m. augusti 2008. Majoriteten av dessa företag är styckegodsdistributörer.

Tabell 3: Antal transporter till samlastningen utförd av de 10 mest frekventa leverantörerna

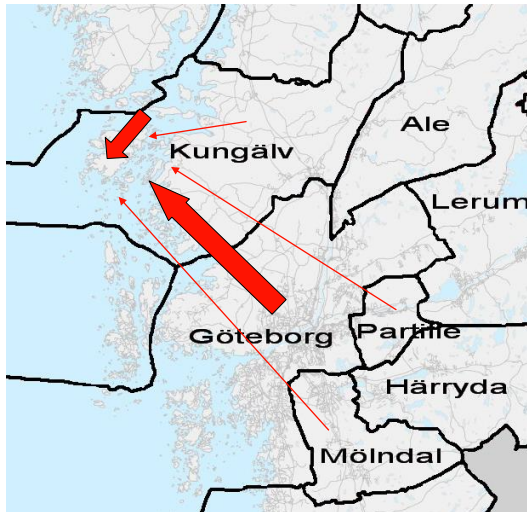
Transportör	Antal transporter
Företag 1	240
Företag 2	196
Företag 3	184
Företag 4	161
Företag 5	112
Företag 6	99
Företag 7	81
Företag 8	77
Företag 9	76
Företag 10	72

Majoriteten av alla leverantörer (45 %) har bara transporterat gods till samlastningen en gång. 27 % har gjort 2-5 besök, 12 % har gjort 6-20 besök och ca 23 % har gjort fler än 20 besök (se tabell 4).

Tabell 4: Leverantörernas besöksfrekvens

1 besök	2-5 besök	6-20 besök	> 21 besök	Totalt
62	37	16	23	138
45%	27%	12%	17%	100%

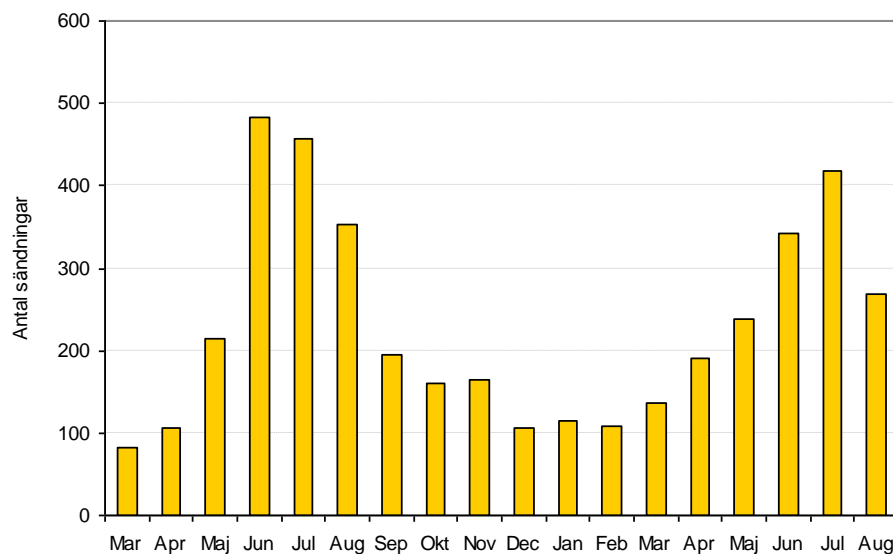
För att skapa en överblick över var leverantörerna huvudsakligen kommer ifrån har en sammanställning av detta gjorts för de leverantörer som har lämnat gods till samlastningen fler än 10 gånger. Av dessa kommer 56 % från Göteborg, 29 % från Marstrand, 6 % från Kungälv och Mölndal och 3 % från Partille (se figur 4) . De leverantörer som har adress Marstrand kan antingen vara gods som skall transporteras från Koön till Marstrandsön eller gods som skall returneras från ön.



Figur 4: Karta som illustrerar var leverantörerna till samlastningen kommer ifrån

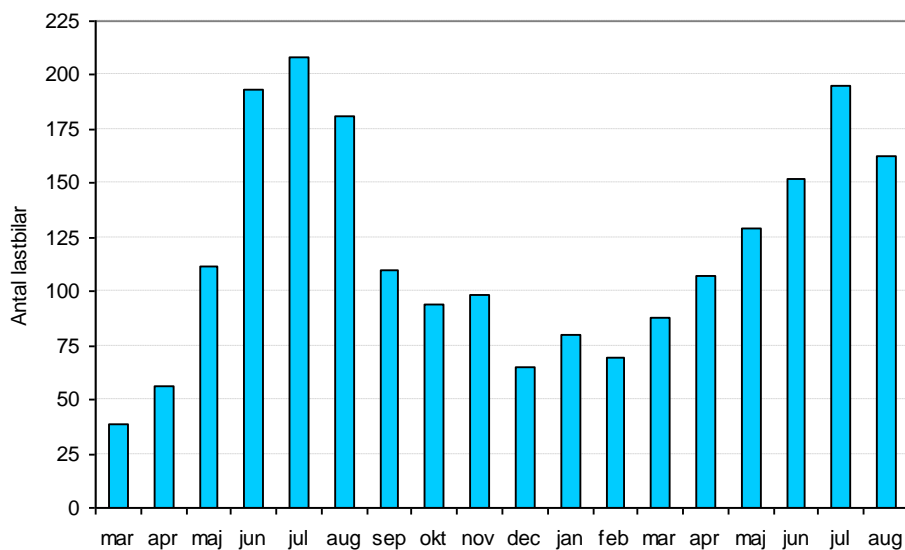
Gods och transporter

Antal sändningar till samlastningen under perioden mars 2007 t.o.m. augusti 2008 visas i figur 5. En transportör kan köra en lastbil med gods som skall till flera olika mottagare och en sändning innebär gods till en specifik mottagare. Andelen sändningar är högst under juni, juli och augusti 2007 med omkring 400-500 sändningar per månad. Antalet sändningar är något lägre under sommarmånaderna 2008 då endast sändningarna i juli överstiger 400 st.



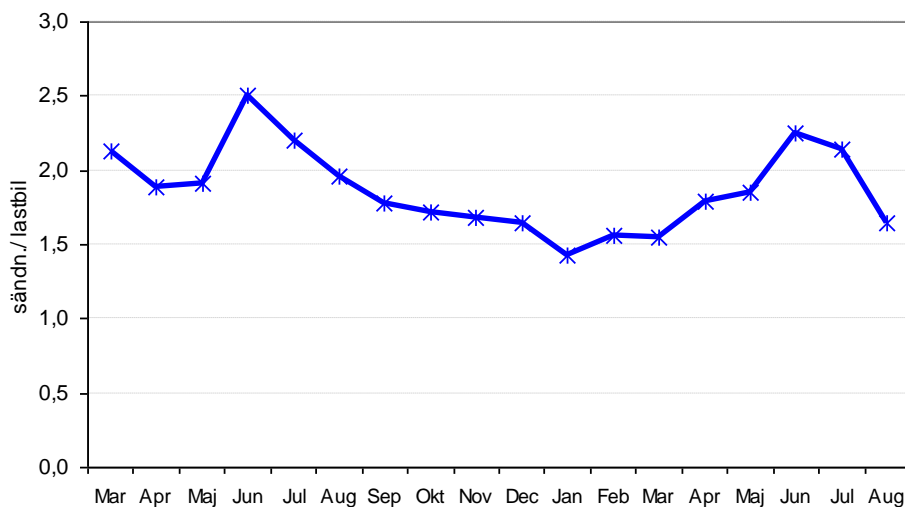
Figur 5: Antal sändningar till samlastningen mellan mars 2007 t.o.m. augusti 2008

Antalet lastbilar till samlastningen under samma period har beräknats genom att gods som transporterats av samma transportör och lämnats in med mindre än en timmes mellanrum antas ha transporterats på samma lastbil. Liksom för leverantörer och sändningar nås ett maxvärde under sommarmånaderna juni, juli och augusti 2007 med omkring 200 lastbilar per månad (se figur 6), medan antalet lastbilar är något lägre under sommaren 2008.



Figur 6: Antal lastbilar till samlastningen mellan mars 2007 t.o.m. april 2008

Antal sändningar per lastbil visas i figur 7. Under juni 2007 transporterades i genomsnitt 2,5 sändningar per lastbil jämfört med 1,43 som lägst i januari 2008, vilket tyder på att fyllnadsgraden i fordonen är högre under högsäsong.

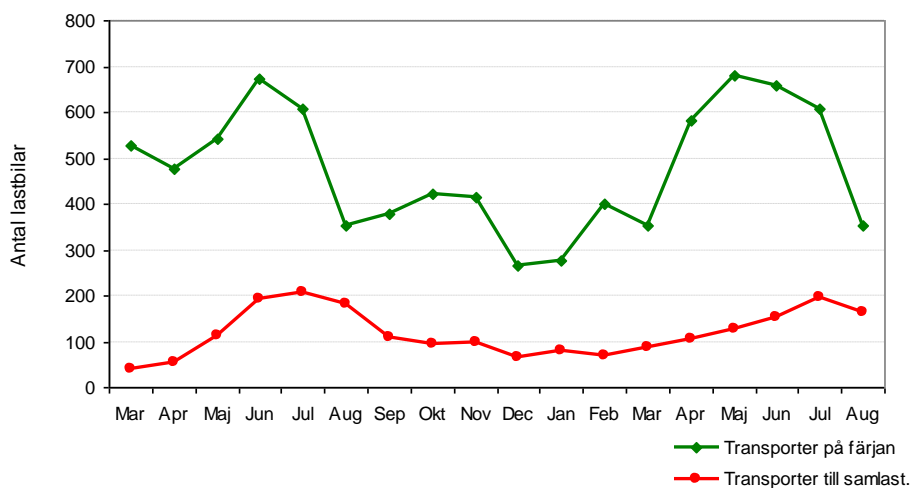


Figur 7: Antal sändningar per lastbil mellan mars 2007-april 2008

I studien har vi valt att jämföra antal transporter som har minskat till Marstrand till följd av samlastningsstationen, vilket ger ett resultat. Vissa kan hävda att det inte är relevant att räkna antal lastbilar utan att det är mängden gods som är av betydelse och att det är det som jämförelsen bör baseras på. Det stämmer dock inte med verkligheten då de lastbilar som levererar gods till Marstrand även har annat gods i lasten. Det innebär att om man ska utgå ifrån mängden gods, bör hänsyn även tas till mängden övrig last som körs runt på Marstrand utan att levereras där, då även den besparas öns genom samlastningen.

5.3 LASTBILSTRAFIK TILL SAMLASTNINGSSTATIONEN JÄMFÖRT MED FÄRJAN

En jämförelse mellan totalt antal lastbilar som transporterats med färjan till Marstrand och antal lastbilar som har lämnat gods till samlastningsstationen görs i figur 8. Variationen vid olika tidpunkter är större för lastbilar på färjan än för lastbilar till samlastningen, vilket tyder på att vissa toppar av lastbilstrafiken på färjan kan härledas till temporära verksamheter såsom byggen etc.



Figur 8: Totalt antal lastbilar som har transporterats på färjan jämfört med totalt antal lastbilar till samlastningsstationen under perioden mars 2007 t.o.m. augusti 2008

Tabell 5 visar hur stor andel av antalet transporter som körs till samlastningsstationen jämfört med det totala antalet transporter (både till samlastningsstationen och färjan). I augusti 2007 körde 34 % av lastbilarna gods till samlastningsstationen, vilket var det högsta värdet under hela projektiden. Totalt sett står transporterna till samlastningen för 20 %.

Tabell 5: Andel transporter till samlastningen i förhållande till totalt antal transporter till samlastningen och färjan

År	Månad	Andel transporter till samlastningen	
2007	Mar	7%	
	Apr	11%	
	Maj	17%	
	Jun	22%	
	Jul	25%	
	Aug	34%	
	Sep	23%	
	Okt	18%	
	Nov	19%	
	Dec	20%	
	2008	Jan	22%
		Feb	15%
Mar		20%	
Apr		16%	
Maj		16%	
Jun		19%	
Jul		24%	
Aug		32%	
Totalt		20%	

6 Drift och ekonomi

Kungälv kommun driver och ansvarar för samlastningen. Som nämndes ovan finansierar Kungälv kommun från och med 2008 projektet själva. Nedan följer en sammanställning över samlastningens ekonomiska status samt en översiktlig beräkning över de samhällsekonomiska vinster som samlastningen bidrar till.

6.1 INTÄKTER OCH KOSTNADER

Den budgeterade kostnaden för att driva samlastningen under 2008 är uppdelad i två delar; dels lönekostnader och dels övriga kostnader. Lönekostnaderna för 2008 är budgeterade till 346 000 kr och övriga kostnader till 256 000 kr, vilket totalt blir 602 000. I övriga kostnader ingår kostnader för fordon, container, it-stöd mm. Som läget ser ut i oktober 2008 räknar kommunen med att kunna hålla budgeten på utgiftssidan. Totalt redovisad kostnad t.o.m. augusti 2008 var 416 000 kr.

Samlastningens intäkter utgörs av taxan. I budgeten har kommunen beräknat att intäkterna från samlastningen skall bli 456 000 kr under 2008. Det målet ser dock inte ut att nås utan de intervjuade tjänstemännen på Kungälv kommun uppskattar att intäkterna snarare kommer att ligga runt 370 000 kr. Den redovisade vinsten t.o.m. augusti 2008 var 279 000 kr.

Budgeterat resultat, uppskattat resultat för hela 2008 och redovisat resultat t.o.m. augusti 2008 redovisas i tabell 6. Samlastningen beräknas enligt budget gå med 146 000 kr i förlust år 2008. I augusti 2008 var förlusten något mindre, - 137 000 kr, men kommunen uppskattar att det totala resultatet för hela 2008 kommer att bli ca - 230 000 kr.

Tabell 6: Intäkter och kostnader för samlastningen under 2008

	Kostnad			Intäkt	Differens
	Lön	Övrigt	Totalt		
Budget 2008	346	256	602	456	-146
Förväntat resultat 2008	346	256	602	370	-232
Resultat t.o.m. aug. 2008	259	157	416	279	-137

6.2 VINST OCH MÅLUPPFYLLELSE

Drivkraften bakom projektet har bland annat varit att minska underhåll på vägar och kajer på Marstrand, till följd av att färre tunga lastbilar framförs på ön. Att exakt beräkna hur stor besparing samlastningsprojektet lett till är svårt och underlag saknas. En mycket enkel och översiktlig beräkning av detta har ändå gjorts i ett försök att påvisa nyttan med verksamheten.

Metod och osäkerhetsfaktorer

Beräkningarna baseras på två av målen som det tidigare EU finansierade projektet Lättare Tyngre Trafik baserades på:

- 1000 färre lastbilar på Marstrand per år och

- 3 miljoner kr i minskade kostnader för reparationer av infrastruktur 2006-2010.

Underlag och beräkningar för hur Kungälv kommun har kommit fram till dessa två mål saknas. Varken Kungälv kommun eller den före detta projektledaren för Lättare Tyngre Trafik vet vad dessa beräkningar har baserats på och därför har ett antagande om att 1000 mindre lastbilar på Marstrand per år ger en besparing på 3 miljoner kronor på 4 år (2006-2010). Det motsvarar 750 000 kronor i minskade kostnader per år. Då underlag saknas ger det en osäkerhet i beräkningarna som är svår att bedöma.

Kostnaden har sedan jämförts med beräkningarna av antalet lastbilar som har lämnat gods till samlastningsstationen. Även dessa beräkningar innehåller ett visst mått av osäkerhet, då det baseras på ett antagande om att gods som transporterats av samma transportör och lämnats in med mindre än en timmes mellanrum antas ha transporterats på samma lastbil. Antagandet har diskuterats med personal från samlastningen som tycker att det är rimligt, men viss osäkerhet förekommer alltså ändå.

I beräkningarna utgår vi från grundantagandet att de lastbilar som lämnat gods till samlastningsstationen skulle, om stationen inte funnits, färdats över till Marstrand. Transporter som genomförts utan samlastning omfattas inte eftersom de antas ha kört över till ön oavsett. Det gäller bland annat renhållningstransporter och tunga transporter i samband med exempelvis byggnationer.

Resultat

Enligt dessa beräkningar har samlastningen från dess start i mars 2007 t.o.m. augusti 2008 har sparat närmare 1,4 miljoner kr i minskade kostnader för reparationer och slitage. Om utvecklingen resten av året ser likadan ut som hittills ligger den totala besparingen på knappt 2 miljoner kr för år 2007-2008 (se Tabell 7).

Om den framtida utvecklingen av samlastningen behåller samma procentuella ökning som under den första delen av 2008 blir den totala besparingen t.o.m. 2010 närmare 4,2 miljoner kr, vilket är 39 procent mer än de förväntade 3 miljoner kronorna.

Baseras beräkningen istället på ett antagande om en något bättre utveckling med 5 procent ökning per år blir den totala besparingen drygt 4,3 miljoner kr t.o.m. 2010, vilket är 45 procent mer än den förväntade besparingen.

Tabell 7: Beräknad besparing i form av minskade kostnader för reparationer av infrastruktur

Beräknad besparing t.o.m.	Samma nivå som 2008	Årlig ökning om 5 %
augusti 2008	1 358 500	-
december 2008	1 967 580	-
december 2009	3 068 160	3 123 189
december 2010	4 168 740	4 336 578

7 Intervjuade aktörers synpunkter

För att få en bild av några av de berörda aktörernas synpunkter på samlastningsprojektet har ett antal intervjuer gjorts. De intervjuade omfattar två transportörer som distribuerar gods till Marstrand, två företagare som bedriver verksamheter på Marstrand och den person som är ansvarig för godsmottagningen. Två av de intervjuade har varit delaktiga i projektet sedan starten år 2004, medan de andra på ett eller annat sätt har blivit berörda av projektet eller blivit delaktiga under projektets gång. Frågorna till de intervjuade har anpassats efter deras roll i projektet och därför har inte alla intervjuade svarat på samma frågor.

Allmänheten har inte intervjuats inom ramen för detta projekt, men för att få en uppfattning om deras syn på trafikmiljön på Marstrand kan det vara ur intresse i eventuellt fortsatta studier.

7.1 INSTÄLLNINGEN TILL SAMLASTNINGSPROJEKTET

En av de intervjuade företagarna, som har varit aktiv i projektet sedan starten, ser klara fördelar med samlastningsprojektet. Intervjupersonen menar att det har medfört en minskning av antalet tunga lastbilar som kommer till Marstrand och som sliter på kajer och vägar. Det innebär även en miljövinst att slippa stora lastbilar som inte är fyllda. Under högsäsongen kan det komma upp till fem stora lastbilar per dag med bara lite gods i varje fordon som skall lastas av på Marstrand.

En av de verksamma på Marstrand tror att godset till en stor del utgörs av livsmedel, från ICA, Servera, Pripps, Spendrups, Axfood. Den intervjuade menar att man är bortskämd på Marstrand med att få gods 3 ggr per vecka, själv har intervjupersonen leverans 1 gång per vecka och upplever att det fungerar bra, det handlar om att planera.

En av de intervjuade anser att möjligheten att driva sitt företag väsentligt har försämrats genom att biltrafiken hindras och samlastning krävs. Samlastning anses vara ett väldigt klumpigt sätt för leverans till hans verksamhet. Dessutom begränsar topografin en eventuell leverans med handkärren.

7.2 DISTRIBUTION

Många använder argumentet att det går så många bilar med lite gods ut till Marstrand. En av de intervjuade berättar att han ber sina leverantörer att de skall avsluta sin distributionsrutt på Marstrand eftersom fordonen då inte behöver köra över gods som inte ska levereras dit. Det innebär att de lastbilarna är lättare och sliter mindre på kajerna.

En transportör som använt sig flitigt av samlastningen säger att det har lett till förändringar i transportplaneringen för fordonet. Det är samma fordon med oftast samma chaufför som kör rutten till Marstrand. Vid de tillfällen som chauffören skall lämna av gods till samlastningsstationen så sparas tid, den tidsbesparingen innebär att det kan planeras andra leveransadresser på detta fordon, oftast blir turen förändrad så till vida att det blir fler leveranser i Kungälvsområdet som i och med tidsbesparingen hinns med under arbetsdagen. Intervjupersonen beskriver också att det förekommer ett visst samarbete mellan chauffören och samlastningsstationen, chauffören ringer ibland innan leverans.

7.3 INFORMATION

När det gäller information om samlastningsprojektet tycker de intervjuade att den kunde ha varit bättre. En av de intervjuade är missnöjd och menar att all information han/hon fått om projektet var en liten informationsbroschyr vid projektets start och personen anser sig inte ha fått någon mer information om huruvida projektet kommer att fortsätta och i så fall i vilken form.

En annan av de intervjuade menar att han/hon själv har fått söka upp den information som behövts.

En av de intervjuade är dock mer positiv till marknadsföringen av projektet och menar att man via Företagarföreningen och Team Marstrand fått information, både i muntlig- och skriftlig form. Intervjupersonen tror att projektet skulle ha fått större genomslag om det hade varit en tydligare styrning med mindre valmöjligheter för berörda aktörer.

7.4 KOMMUNENS ROLL

De intervjuade har något skilda åsikter om vilken roll kommunen bör spela i projektet. En av dem tycker att kommunen måste ta ett stort ansvar för projektet nu i dess inledningsskede, både som finansierare och för att tillsätta resurser i form av en projektledare. Kommunen bör se kostnaderna för projektet i relation till vad det kostar att reparera och underhålla kajer och vägar på Marstrand. Det upplevs också som viktigt att det finns en kontaktperson på kommunen med ansvar för projektet till vilken berörda kan vända sig. Många samlastningsprojekt har lagts ner eftersom de drivande inte har varit tillräckligt uthålliga säger den intervjuade, och menar att Kungälv kommun har en chans att skapa något riktigt bra som kan komma att uppmärksammas av andra kommuner runt om i Sverige. Intervjupersonen tycker att kommunen tillsammans med näringen bör sätta upp gemensamma mål som samtliga berörda sedan arbetar emot. Det anses viktigt att kommunen förmedlar ”tänket” om varför den här typen av projekt är viktiga. På längre sikt tror den intervjuade att fler företag kommer att ansluta sig till samlastningen när de ser vilka positiva effekter det har för Marstrand och tror att det framledes finns goda möjligheter till att kommersiell drift av verksamheten.

En annan av de intervjuade är inte lika positivt inställd till projektet och kommunens roll. Personen tycker att kommunen bör lägga ner projektet och istället anpassa vägar och kajer efter de förutsättningar som trafiken på Marstrand behöver. Den intervjuade menar att det inte går att behålla det pittoreska som Marstrand erbjuder samtidigt som det skall vara möjligt att driva en verksamhet på ön. Den intervjuade uttrycker samma åsikt som den tidigare intervjuade personen om att det bör finnas en naturlig kontaktyta gentemot kommunen när det gäller frågor som rör Marstrand. Han anser också att det är viktigt att kommunens kontaktperson bor och verkar på Marstrand för att ha förståelse för öns specifika frågor och problem.

7.5 ANDRA TRANSPORTER PÅ MARSTRAND

Transporter som utförs av hantverkare påtalas av flera intervjuade som ett problem för Marstrand. Ett förslag som uppkommer är att de skulle kunna hyra plats i en annan bil för transport av material och verktyg.

Det är också viktigt att det finns klara fördelar för dem som använder alternativa system, som t.ex. gratis parkering på Koön. Idag är det enligt en intervjuperson billigare för hantverkare att köra över bilen till Marstrand än att parkera på Koön.

Något som diskuteras under en av intervjuerna är kommunens egna transporter. Den intervjuade menar att det skapar irritation att kommunen själva kör tunga transporter på ön när ingen annan får göra det.

Något som kommer upp på ett flertal av intervjuerna är också hur kommunen hanterar frågan om bygglov och till bygglovet kopplade transporter. Kommunen anses kunna vara mer restriktiv med bygglovsmedgivandet om det tros orsaka många transporter, alternativt att bygglovsansökaren tvingas att på ett bättre sätt planera för transporterna ska bli så få som möjligt.

7.6 SAMLASTNING I KUNGÄLV ELLER GÖTEBORG

En av de intervjuade anser att det inte är någon lösning att förflytta samlastningen till Kungälv alternativt Göteborg utan att det bästa är att samlastningen läggs ner och att kommunen istället anpassar kajer och vägar på ön till den trafik som finns. Personen menar att det är för mycket gods som ska transporteras ut till Marstrand för att en samlastning ska fungera.

En intervjuad transportör anser däremot att det finns stor vinst i att samlastningen sker innan Koön. Vägen ut till Marstrand är både lång och smal. Intervjupersonen räknar med att en resa fram och tillbaka tar minst 4 timmar att genomföras, varav hälften av tiden går åt till överfart med färja och distribution på ön.

7.7 FRAMTIDSIDÉER

Ett projektförslag som kommer upp vid en av intervjuerna är att ha en godsmottagning på Koön med en anställd. På godsmottagningen kan transportörer lämna gods precis som idag, men den lastbil som ankommer med mest gods i lasten kan även ta med sig det gods som lämnats in till samlastningen över till Marstrand. Chauffören skulle sedan kunna ta en rast på Koön för att sedan köra ytterligare en tur på eftermiddagen med gods som lämnats in till samlastningen senare.

En annan alternativ projektidé som tas upp under intervjuerna är att erbjuda leverantörer som kör från Göteborg att lämna in sitt gods på en alternativ adress i Göteborg. Godset körs sedan samordnat av en leverantör från Göteborg och tar på vägen även upp det gods som lämnats in på samlastningen. Ett liknande upplägg skulle kunna göras även för kyllda varor i en kylbil, t.ex. att den största livsmedelsleverantören tar med sig inlämnade kylvaror över till ön. Det skulle kunna vara olika transportörer som utför tjänsten under exempelvis olika veckodagar beroende på vem som har mest gods en dag.

En av de intervjuade kunde tänka sig en frivillig gemensam inköpsfunktion, där kommunen och verksamheterna på Marstrand efter en gemensam målsättning skulle arbeta mot krav på transportörer/leverantörer för att tvinga fram samlastning.

En idé som har diskuterats av ansvariga på samlastningsstationen är att samordna betalning av färjeöverfart och samlastning till ett ställe i nära anslutning till färjan, för att på så sätt öka möjligheterna att informera och visa att samlastningen finns och fungerar.

Andra framtidsidéer som de intervjuade personerna nämnde är leverans utförda av tysta fordon (typ truckar med vagnar på som man kan koppla på/av efter behov, exempelvis som flygplatsernas bagagehanteringsvagnar), eller en tidsstyrning så att samlastningen kan erbjuda en mer tidsbestämmd leverans. Det poängteras att det är viktigt att vara flexibel i tänkandet. Det framkommer också idéer såsom t.ex. fler handkärror till utlåning.

7.8 ÖVRIGA SYNPUNKTER

En intervjuperson upplever att samlastningens chaufförer hade jättesvårt att hitta i början av projektet och när den berörda personalen hade lärt sig att hitta då byttes de ut mot andra. Intervjupersonen menar att samlastningsprojektet borde ha skicklig transportör och inte av kommunen själva. Dessa problem har lett till att personen i möjligaste mån undviker att få sitt gods levererat via samlastningsstationen då den upplevs orsaka en fördröjning av leveranserna.

En av de intervjuade påpekar att man redan på 80-talet kunde konstatera att samlastning inte fungerade och personen ifråga undrar varför man inte kan dra lärdom av det försöket. Då fungerade det så att verksamheterna på Marstrand inrättade en sorts frivillig upphandlingsfunktion. Godset samlastades sedan i Göteborg och transporterades till Marstrand av en av verksamhetsidkarna på ön. Problemet var att verksamheterna ville ha en större frihet att beställa från valfri leverantör då dessa konkurrerar med varandra om lägst pris och detta ledde enligt den intervjuade till att samlastningen avslutades.

En annan av de intervjuade refererade till det samlastningsförsök som utgick ifrån Göteborg till Marstrand mellan 2005-2006. Han skulle vilja se en vidareutveckling av denna projekttanke.

8 Projektets framtid

När finansieringen från EU avslutades 2006, beslutade Kungälv kommun att fortsätta driften i egen regi, med viss finansiering från Vägverket under 2007. Från och med 2008 drivs projektet enbart med kommunala medel.

I slutet på september 2008 gjordes en intervju med ansvariga tjänstemän för samlastningsverksamheten på Kungälv kommun. De berättade att projektet är nedläggningshotat på grund av kommunens ansträngda ekonomi. Kungälv kommun ska spara 120 miljoner kronor och politikerna kräver att all verksamhet som kommunen bedriver skall ses över och det som inte utgör grundläggande kommunal verksamhet skall läggas ner. En utvärdering av samlastningsverksamheten planeras till oktober 2008 och därefter kommer ett beslut om fortsättning att tas. Trots detta finns dock en politisk vilja att driva verksamheten vidare i annan regi och inte lägga ner den helt.

De intervjuade tjänstemännen ser dock positivt på utvecklingen av samlastningsverksamheten och tycker att det vore synd att lägga ner den nu. De nämner även att företagen på Marstrand är väldigt nöjda med samlastningsstationen. De anser att Kungälv kommuns politiska styre bör se mer långsiktigt på verksamheten då möjligheterna att på sikt få verksamheten kommersiell är goda. De menar att majoriteten av nya projekt och verksamheter som innebär att förändra beteenden tar relativt lång tid och att man bör ge fortsatt ekonomiskt stöd till samlastningen. De nämner höjda taxor som en utvecklingsmöjlighet på kort sikt för att öka intäkterna. Detta förslogs redan i januari 2008 men röstades då ner av politikerna. En annan kortsiktig lösning som skulle kunna rädda verksamheten är finansiellt stöd från en extern part, som exempelvis Vägverket.

9 Slutsatser

Samlastningsverksamheten gynnas av Marstrands geografiska förutsättningar och avsaknaden av en fast landsförbindelse. Havet utgör en naturlig barriär som gör det möjligt att se tydliga vinster med att samlasta gods till Marstrand. För transportörerna innebär det betydligt kortare leveranstider då de slipper färjeöverfart.

Marstrand som grundades redan på 1200-talet har kvar mycket av det gamla ursprunget med smala kullerstengator och tät bebyggelse. En samlastning med syfte att minska den tunga trafiken på ön och reducera slitaget på gator och kajer bidrar till att bevara öns unika atmosfär. Öns geografiska avgränsning borde underlätta för att få berörda och allmänhet att förstå syfte och de vinster som kommunen vill uppnå med samlastningsverksamheten.

Ett flertal samlastningsprojekt med olika inriktning har drivits runt om i Sverige. Många har avslutats i förtid bland annat på grund av bristande intresse från transportörer, leverantörer och svårigheter med administration. Denna typ av problem har inte framkommit i föreliggande studie.

Det är tydligt fler transportörer och leverantörer som idag nyttjar möjligheten att lämna gods till samlastningsstationen. Statistiken innehåller uppgifter för mer än ett år och den pekar på en uppåtgående trend med hänsyn tagen till variationerna för hög- och lågsäsong. Det gäller att ta hänsyn till säsongvariationen och planera för denna i den fortsatta driften av projektet. Det krävs enligt uppgifter från berörda mer än en person för driften av stationen under högsäsong, medan det däremot under lågsäsong inte finns behov av en heltidstjänst. Om tanken från Kungälv kommunens sida är en fortsatt drift i egen regi behöver de personella resurserna planeras utifrån Marstrands verksamhetens behov.

Transportörernas användning av samlastningsstationen ökar. Det är lättare att idag påvisa efterfrågan av tjänsten när underlag och statistik har insamlats under drygt ett och ett halvt års tid. Det kan användas i ett framtida försök att få en kommersiell aktör att ta över driften av samlastningsstationen. Det mest troliga i en eventuell framtida kommersiell drift är att arbetet med samlastningsstationen behöver kombineras med en annan basverksamhet för att få driften ekonomiskt hållbar.

En stor del av godset kommer från Göteborg. Det tyder på att en samlastning skulle kunna ske betydligt längre från själva Marstrandön. Ett tänkbart alternativ är en samlastningsstation i Kungälv eller Göteborg. Det skulle dels innebära minskade körsträckor för många transportörer från Göteborg eller Kungälv och dels att verksamheter längs väg 168 också skulle kunna omfattas av samlastningen.

2008 är det första år som Lasse Majas samlastning har drivits helt utan finansiering från externa partners och projektet väntas gå med drygt 200 000 kr i förlust. På grund av Kungälv kommunens ansträngda ekonomi och det negativa ekonomiska resultatet är samlastningsverksamheten enligt intervjuade tjänstemän på Kungälv kommun nedläggningshotat.

Kostnaderna för att driva verksamheten bör dock sättas i relation till hur mycket samlastningen beräknas spara i form av minskade kostnader för reparationer av gator och kajer. Förvisso är beräkningen över besparingen osäker på grund av ett osäkert underlag, men den bör ändå ge kommunen en indikation på samlastningsstationens nytta.

Det är samtidigt viktigt att påpeka att samlastningsverksamheten på Marstrand är ett av de få samlastningsprojekt som faktiskt lyckats i Sverige. Intervjuade företagare och transportörer är nöjda med projektet och mängden gods till samlastningsstationen ökar. Det vore synd om projektet ligger ner, nu när verksamheten är igång och fungerar. Verksamma på Marstrand tror på idén om en samlastning och tror att fler leverantörer kommer att ansluta sig till samlastningen. En förutsättning för detta är att kommunen fortsätter att vara en drivande kraft ytterligare en tid tills verksamheten har fått en chans att stabilisera sig och fungera kommersiellt. Det finns många goda idéer om utvecklingsmöjligheter, men berörda aktörer tycker att det saknas en naturlig kontakt på Kungälv kommun och de vet inte vem som ansvarar för projektet eller vem man kan kontakta om man har synpunkter, nya idéer eller frågor. Kommunens roll bör kommuniceras tydligare gentemot berörda aktörer.

Referenser

SKRIFTLIGA KÄLLOR

Godsflöden utmed väg 168 Ytterby - Marstrand, förutsättningar för samdistribution Transek 2006:34

Transporttjänster- Samlastning Marstrand, Kungälvs kommun dnr 2006/603

Lasse Majas Samlastning, sammanställning av Marika Sjöström 2007-11-15

STATISTIK

Carina Jansson, Samlastningsstationen, genom Åke Hermansson Marstrands IT-center
Lena Hedlund, Kungälvs kommun

MUNTliga KÄLLOR

Carina Jansson, Samlastningen
Eiwe Svanberg, Carlstens Fästning
Harri Pesonen, Kungälvs kommun
Lena Hedlund, Kungälvs kommun
Marika Sjöström, projektledare för Lättare Tyngre Trafik
Mikael Stenberg, Bergs konditori
Roger Nilsson, Transport AB Göteborg Marstrand

INTERNET

Carpe Mare

http://www.carpemare.nu/cgi-bin/cm_projekt?who=a&d=s&w=p&which=31

Kungälvs kommun

<http://www.kungalv.se/upload/7%20Administrativ%20service/INFO/Kungälv%202008.pdf>

<http://www.kungalv.se/upload/F%c3%b6rvaltningar/Kommunledning/Kommunsekretariatet/KFS/Avgifter%20och%20taxor/Reglemente%20f%c3%a4rja%202008.pdf>

Leader+

www.leaderplus.se/sv/redirect_frameset.asp?p=64&time=103614

ÖVRIGT

Ett antal egna fotografier

Bilaga 1 Leverantörer

Leverantör

ABC-FISK AB	Intersail Restaurang AB/Villa Maritime
Alfred Anderssons Åkeri	Jasteko AB
Anders Gustavsson	Johan i Hallen
Anders Lindqvist	KOBIA
Ann-Louise Vimont	Kungälv's Kommun
Apoteket	Lasse Majas Krog
Arla Foods	Lennart Johanssons Åkeri
AXFOOD NÄRLIVS	Leröy Allt i Fisk AB
Basis Transport	Marstrands Bergshotell AB
Bengt Hallberg	Marstrands skolenhet
Bergs Konditori	Marstrands Varmbadhus, Båtellet
Bergstrands Kafferosteri AB	Marstrands Wärdshus
Biblioteket	Maximal Storkök AB
Bilbeställning AB	Mimers Hus, FM enheten
Box Delivery	Minni van der Vliet
Brf Gustafsberg	Nordiska Nyttigheter
Bröderna Arvidssons Fisk AB	Nordsjöfisk AB
Bröderna Sakelarius AB	Panaxia Securitu AB
Budkedjan Thermo AB	Pick up GBG AB
Carlsberg Sverige AB	Posten Logistic
Carlstens fästning	Posten Sjukvårdslogistik AB
Christian Lindmark	Poståkeriet i Sverige AB
Christian Sildenstedt c/o Stigen	Primeur Vin
Conny Magnusson	Prinfo Linderoths
Delego Scandinavia AB	RBK Göteborg
DFDS Transport AB	Recon Entreprenad AB
DSV Road AB	Rest Högvakten
E-interiör AB	Restaurang Fullriggaren
Elektroluxbutiken i Kungälv	Runessons Åkeri AB
Elgiganten	SAFAB fastigheter
Elonbutiken i Sisjön	SCP
Energiförbättring AB	Screen & Kartong AB
Folktandvården Södra Bohuslän	Sea Trikå AB
Fraktpartner logistics AB	Sege-bygg HB
Frigoscandia Dist AB	Snacksbolaget i Sthlm
GB Framåt Transport AB	Societetshuset Marstrand
GB Grossisten i Jörlanda	Spendrups Bryggeri
Grand Hotell Marstrand-Tenan	Stein Petter Ski
Grete Wallin	Stenkulla Produktion AB (fd Stenk. Brunn)
G-Trans HB	Stigs Kakerl
Gunnar Bonnervier	Strömberg Distribution
Göran Lyckemark	Säve Trä Förs AB
Handlarn Marstrand	Södra Strandverket
Harling Förvaltning AB	Sörgårdens Äldreomsorg
INF -Import	Tamro AB
Input Interiör GBG	Tomas Setterberg

Leverantör

Transport AB Göteborg Marstrand

Trendmark AB

TTG Sverige AB

U-A Lotsen AB

Uppdraget Budservice

Wettergrens Kontorscenter

VGT, DHL

Victoria Wingstrand

Villa Maritime

Villa Maritime/AB Fyren

Xelor AB/ Box Delivery



Vägverket

Region Väst

405 33 Göteborg

www.vv.se vagverket.got@vv.se

Telefon: 0771-119 119 Texttelefon: 0243-750 90 Fax: 031-63 52 70



Vägverket