



Kombiterminaler i Östra Mellansverige



Banverket, Östra banregionen

BRÖT PM 38/2005

Kombiterminaler i Östra Mellansverige

Stockholms, Uppsala, Södermanlands, Östergötlands,
Örebro och Västmanlands län

Rapport 2005-10-31

Inledning

Östra banregionen har haft i uppdrag att tillsammans med Vägverkets region Stockholm och region Mälardalen ta fram en rapport som underlag för en nationell prioritering av rikskombiterminaler.

Östra banregionen menar att innan en sådan prioritering kan göras bör marknadens aktörer få möjlighet att lämna sina synpunkter.

I föreliggande rapport görs därför ingen prioritering av kombiterminaler. Rapporten ska främst ses som en inventering/identifiering av Östra Mellansveriges viktigaste kombiterminaler.

Innehållsförteckning

1. Bakgrund.....	4
2. Godstransportflöden	5
3. Förutsättningar för kombiterminaler.....	6
3.1 Marknad	7
3.2 Infrastruktur.....	10
3.3 Sammanfattning av marknads- och infrastrukturaspekter	15
4. Terminaler i Östra Mellansverige	15
4.1 Befintliga kombiterminaler	15
4.2 Sammanfattning dagens terminaler.....	17
4.3 Planerade kombiterminaler.....	17
4.4 Hamnar	18
5. Framtiden.....	20
5.1 Volymutveckling i Östra Mellansverige	20
5.2 Nya produkter.....	20
5.3 Östersjöutvecklingen.....	21
6. Slutsatser.....	21
6.1 Framtida terminalstruktur.....	21
6.2 Fortsatt arbete.....	21

Banverkets definition av kombiterminaler innebär att i stort sett samtliga last- och lossningsplatser där hantering av standardiserade lastbärare förekommer kan utgöra en kombiterminal. Denna rapport avgränsas till att omfatta kombiterminaler där hantering av en mer omfattande mängd enhetsbredd gods förekommer eller kan förekomma.

Fördelarna med kombitransporter är att man använder det mest effektiva transportmedlet för olika delar av transporten – järnvägens stordriftsfördelar på långa avstånd och för stora volymer och bilens flexibilitet och smidighet i distribution och terminaltransporter. Företag som har gods som är olämpligt för omlastning kan med kombitransporter lasta godset direkt på lastbärare som sedan går obruten till kund. Nackdelarna är att omlastningen kostar såväl tid som pengar. Kombiterminalens roll i transportsystemet är därför att möjliggöra en så effektiv omlastning mellan transportslagen som möjligt.

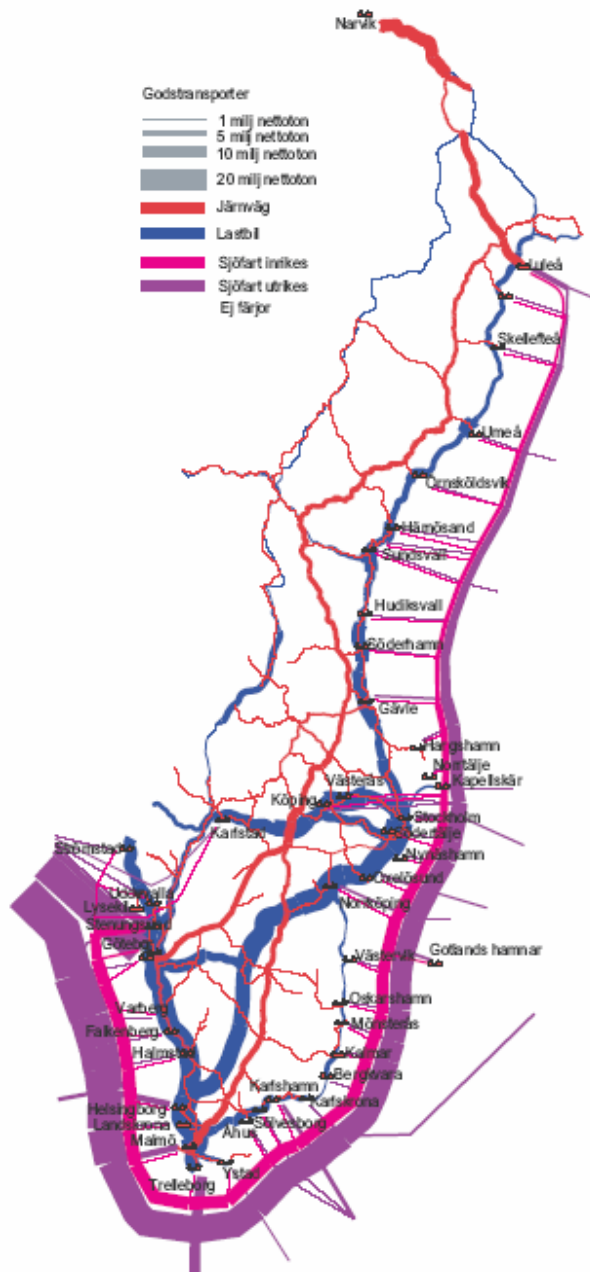
2. Godstransportflöden

År 2001 transporterades i Sverige omkring 366 miljoner gods till, inom och från Sverige. Inhemska transporter utgjorde ca 60 % av denna mängd, medan ca 40 % var import/export.

I Östra Mellansverige transporterades total omkring ca 100 miljoner ton gods (27 % av den totala volymen). Av detta hade ca 37 miljoner ton start och målpunkt inom Östra Mellansverige (över 25 km), omkring 36 miljoner ton transporterades in från andra regioner och ut från Östra Mellansverige transporterades det 27 miljoner ton. Transporterna till/från Östra Mellansverige fördelas lika mellan södra Sverige, norra Sverige och utlandet. Över 70 procent av importen och exporten går till/från Västeuropa.

Inom såväl Östra Mellansverige som hela Sverige är det viktigaste transportmedlen lastbil och tåg, medan sjöfarten svarar för den största andelen transporter med start eller mål utanför Sverige.

När det gäller containergodset i Sverige utgjorde detta endast av ett par procent av den totala godstransportvolymen år 2001. Av det samlade containergodset inom Östra Mellansverige beräknas att cirka 30 procent går in och ut sjövägen, medan 70 procent beräknas passera in/ut landvägen, framför allt mot Göteborg och Skåne. Omkring 8 procent av allt exporterat gods och omkring 4 procent av allt importerat gods transporteras i container.²



Godstransporter år 2003.
Information från trafikverken,
bearbetning av Infraplan.

² Information om godsflöden, modellberäknade enligt SIKÅ 2005:2.

När det gäller uppläggen för tåg med kombitransporter i den södra delen av Sverige är kombitågen relativt spridda men med en koncentration av flöden till/från Göteborg.

Godsflödena på väg och järnväg för containergods följer idag i stort sett samma stråk som övrigt gods. De totala godsflödena stämmer också väl överens med de övergripande stråk och noder som utpekats i Banverkets framtidsplan.

3. Förutsättningar för kombiterminaler

Marknadens behov är grundförutsättningen för en bra lokalisering av en kombiterminal. En kombiterminal bör lokaliseras så att full nytta kan uppnås av järnvägens stora transportkapacitet för de långa avstånden och samtidigt som bilens flexibilitet nyttjas fullt ut för den mer kortväga transporter i distributionstrafik. Utifrån ett samhällsmål att begränsa tunga transporter på väg bör terminalen lokaliseras så att den sammanlagda transportsträckan med lastbil minimeras. Lämpliga lokaliseringar av kombiterminalen beror också på vilket gods som omlastas och terminalens roll som nod i transportsystemet.

Östra Mellansverige är i första hand ett konsumtionsområde och den fortsatta utvecklingen förväntas ytterligare förstärka detta. Det innebär ett stort flöde in av konsumtionsvaror och en viktig faktor blir därmed också var kunderna finns. Konsumtionsvaror behöver ofta samlas och samlastas inför distribution till detaljhandelsledet och därmed är också logistikcentra och lager viktiga målpunkter för transporter. Transporter från området beror på var tillverkningsindustrin är lokaliserad och vilken typ av tillverkning det är. Industrin inom Östra Mellansverige har ett högt teknologinnehåll och mycket pekar på en utveckling mot allt mer specialiserad tillverkningsindustri. I Oxelösund, Norrköpingsområdet och Bergslagen finns basindustri i form av papper och stål.

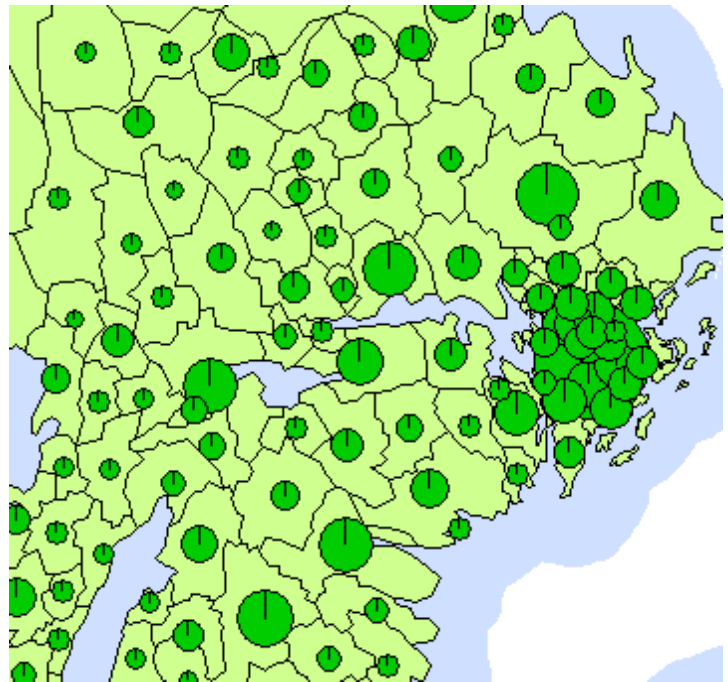
Transportsystemets infrastruktur och dess eventuella begränsningar är också av betydelse för lokaliseringen. Begränsad kapacitet i transportleder eller på terminalområden kan leda till att transportföretagen/varuägarna väljer andra kombilösningar eller helt andra transportsätt.



Kombitågupplägg i södra Sverige.

3.1 Marknad

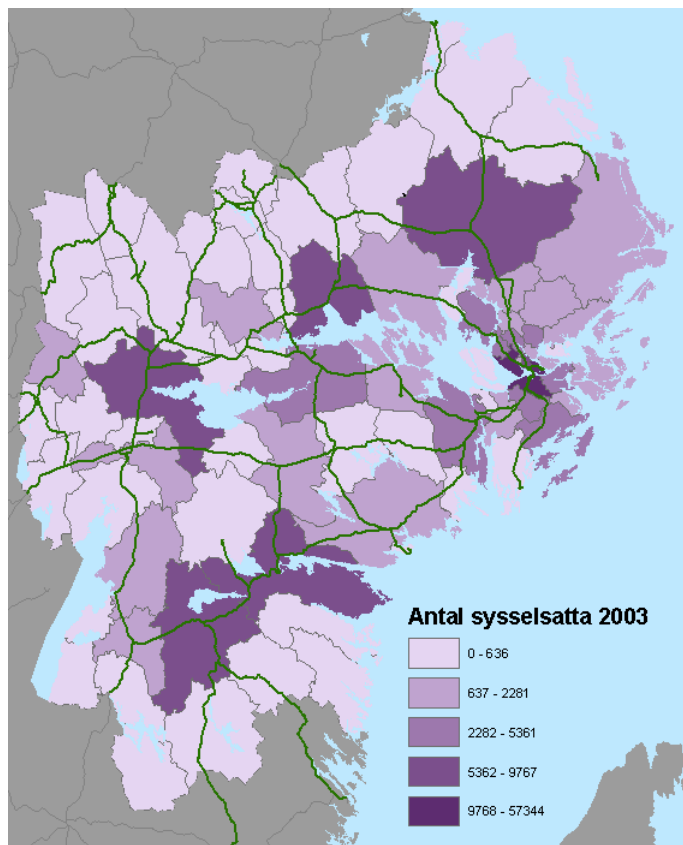
I Östra Mellansverige bor drygt 3 miljoner invånare. Befolkningen är framförallt koncentrerad till ett antal större och medelstora kommuner främst Stockholm och dess närkommuner, Uppsala, Örebro, Västerås, Norrköping och Linköping kommun. Konsumtionen i Östra Mellansverige är därmed också störst i dessa områden. Befolkningstillväxten i Östra Mellansverige förväntas ske i de regioner där befolkningmängden ökat framförallt de senare åren, d.v.s. främst i Stockholm-Uppsala regionen, Linköping – Norrköping, följt av kommunerna runt Mälaren samt i Örebro kommun. I övriga områden förväntas befolkningsutvecklingen bli relativt svag och även minska i vissa områden. Östra Mellansveriges konsumtionsområden kommer därmed att fortsätta att koncentreras till de stora och medelstora städerna i Mälardalen och i Östergötland.



Befolkning per kommun 2004.: Källa SCB

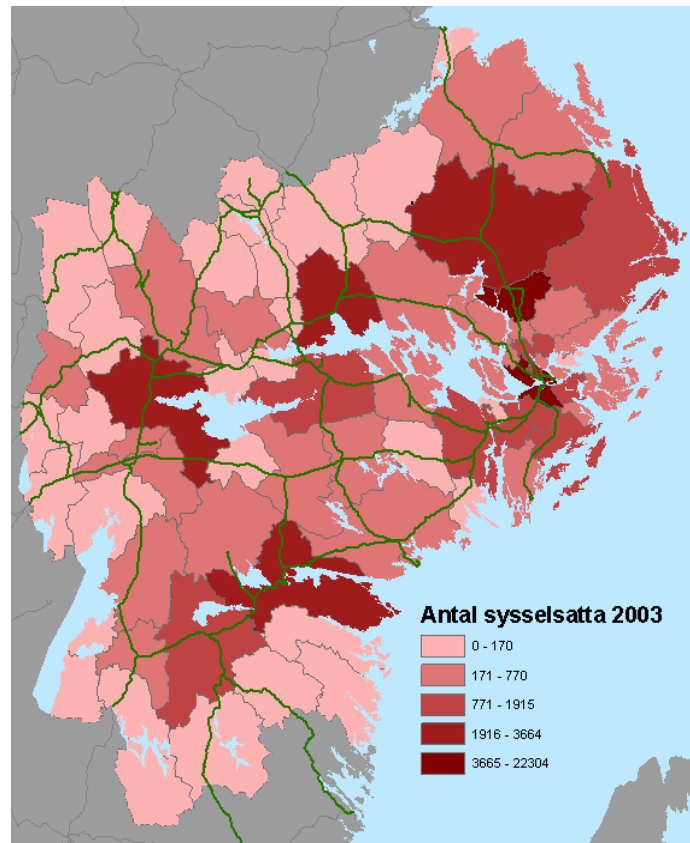
Ytterligare en indikation på var konsumtionsområdena finns är antalet sysselsatta i detalj- och partihandel. Av den kartan stärks bilden som visar var folk bor.

Kombiterminalerna i Östra Mellansverige är lokaliserade i anslutning till konsumtionsområdena och där befolkningsutvecklingen förväntas ske, nämligen Stockholmsområdet (Stockholm-Årsta och Södertälje), Norrköping-Linköping (Norrköping), Eskilstuna-Västerås (Eskilstuna). I två konsumtionsområden saknas kombiterminaler, Västerås (som dock tidigare hade en terminal) och Uppsala.



Antal sysselsatta inom detaljhandel och parti- och agenturhandel. Källa SCB.

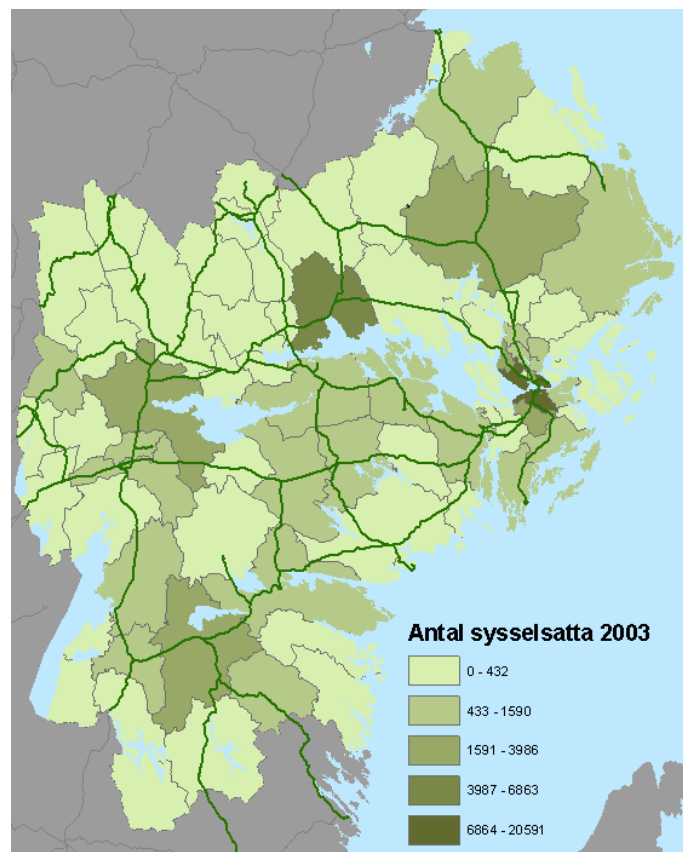
Likväl som när det gäller konsumtionsområdena är kombiterminalerna lokaliserade i de områdena med störst andel lager och även här är det tydligt att Västerås och Uppsala är bra markandslägen för kombiterminaler.



Antal sysselsatta inom transport och magasinering. Källa SCB.

Östra Mellansveriges näringslivsstruktur skiljer sig en aning från näringslivsstrukturen i Sverige. Sysselsättningsandelen i Östra Mellansverige är större inom tjänsteföretag och lägre inom hälsa och sjukvård och tillverkningsindustri i jämförelse med hela Sverige. Inom tillverkningsindustrin är ca en fjärdedel av tillverkningen i Östra Mellansverige tillverkning av elektronik- och optikprodukter, vilket i riket endast är ca 14 procent. Det innebär att varuproduktionen inom området är mer inriktad mot högvärdigt gods. Det innebär att sändningsstorleken är mindre och varorna behöver gott skydd under hela transporten. Normalt nyttjas container ofta i dessa sammanhang och därmed är förutsättningarna bättre för kombitransporter.

Huvudområdena för tillverkningsindustrin stämmer väl överens med huvudorterna för konsumtion.



Antal sysselsatta inom "lättindustri", dvs. industri för el- och optikprodukter, livsmedelsindustri, textil och beklädnadsindustri och trävaruindustri. Källa SCB.

Produktionsområdena i Östra Mellansverige där tillverkning sker av lättare produkter är störst i Stockholms kommun följt av Västerås, Linköping, Järfälla, Uppsala, Huddinge, Solna och Örebro kommun. (Se det övre diagrammet och gröna staplarna.)

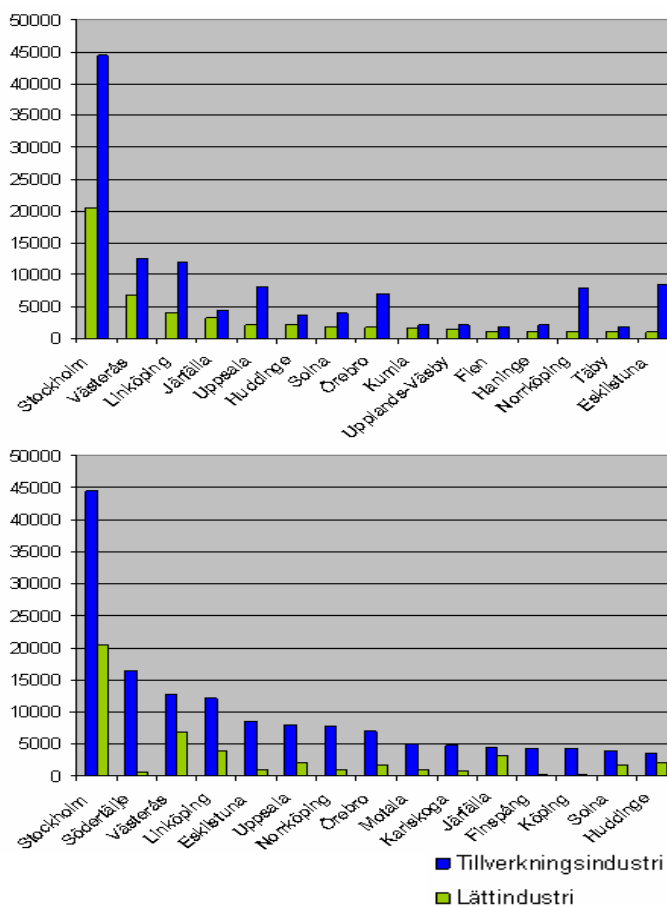
Tillverkningsindustrin generellt sysselsätter mer än dubbelt så många. (Se det undre diagrammet och blå staplar.) Även inom denna sektor är Stockholm störst, men här har också Södertälje, Eskilstuna och Norrköpings kommuner ett betydande antal anställda.

När det gäller produktion inom basindustri måste också Oxelösund, Finspång och Surahammar- Fagersta (metallförädling) samt Norrköping och Frövi (papper) nämnas.

Trender pekar mot att det systemskifte som ägt rum i Sveriges ekonomier, där tillverkningsindustrins sysselsättningsandel minskat till förmån för tjänstesektorn, kommer att fortsätta. För Östra Mellansverige innebär det att en större andel konsumtionsgods kommer att behöva importeras i framtiden samt att en viss sort exportgods skulle kunna minska i omfattning. Inom Östra Mellansverige bör dock samtliga kommuner där produktionen är omfattande idag även att vara det i framtiden.

Kombiterminalerna i Östra Mellansverige är idag lokaliserade i anslutning till produktionsområdena, dock saknas kombiterminaler i Västerås och Uppsala. I Örebro ligger dock terminalen inte i anslutning till produktionen, utan i Hallsberg. I Linköping är närmaste kombiterminal lokaliserad i Norrköping. I Stockholmsområdet kan avstånden mellan kombiterminalen i Stockholm-Årsta och produktionsområdena vara geografiskt korta, men trafiksituationen kan göra att tiderna är långa.

Sammantaget pekar marknaden och näringslivets utformning inom Östra Mellansverige på att kombiterminaler bör lokaliseras i Stockholmsområdet, Västerås-Eskilstuna, Hallsberg-Örebro, Norrköping-Linköping. Möjligen kan Uppsala också vara intressant.



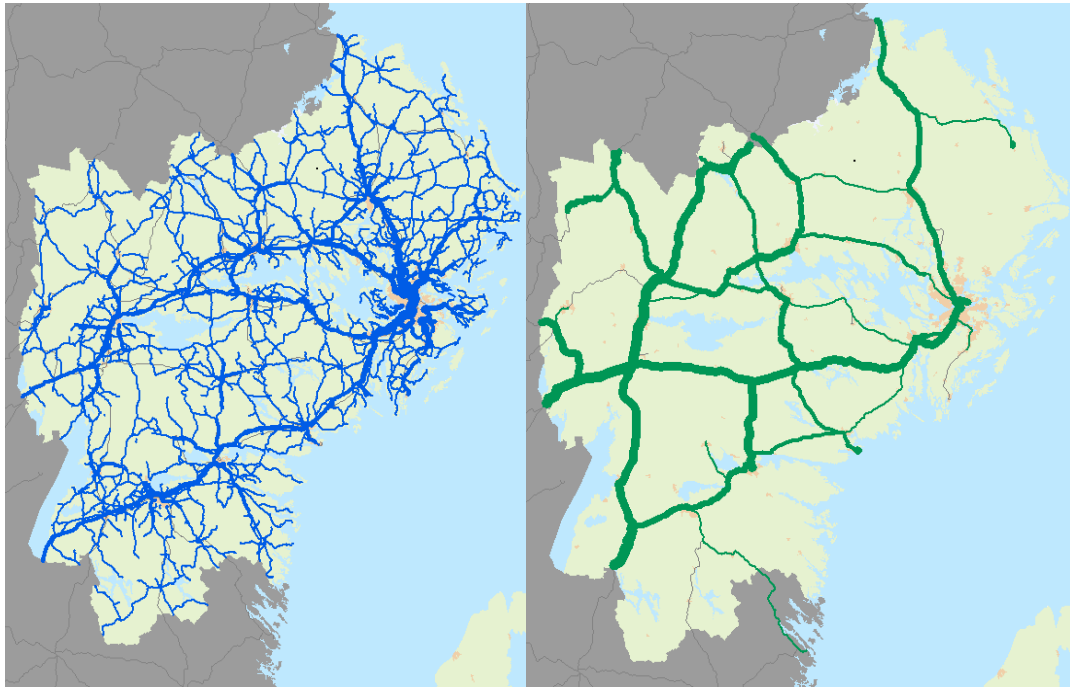
De femton kommuner som har flest antal anställda inom lättindustri respektive tillverkningsindustri. Källa SCB.

3.2 Infrastruktur

De i Östra Mellansverige tyngsta godsstråken på järnväg går mellan Stockholm och Göteborg (både norr och söder om Mälaren), på Godsstråket genom Bergslagen (Mjölby-Hallsberg-Avesta/Krylbo), mellan Stockholm och Malmö, samt mellan Gävle och Stockholm. När det gäller godstransporter på väg sker detta framförallt på E4 söder och norrut ut från Stockholm. I öst-västlig riktning är godstransporterna framförallt omfattade norr och söder om Mälaren på E18 och E20. I Östra Mellansverige finns ett tiotal hamnar där omlastning av gods sker i större eller mindre utsträckning, fem kombiterminaler och ett antal last- och lossningsplatser vid järnvägen och på vissa av dessa hanteras också kombilaster. I Östra Mellansverige finns planer på att etablera en ny kombiterminal i norra Storstockholm och eventuellt även i Västerås.



Flödena är aggregerat av antalet godståg per dygn på järnvägen och andelen tunga transporter på vägen per vardagsmedeldygn. Vägar med färre än totalt 300 fordon per dygn visas inte. Källa, Banverket och Vägverket



Flöden tunga transporter på väg (blå) och godståg (gröna)

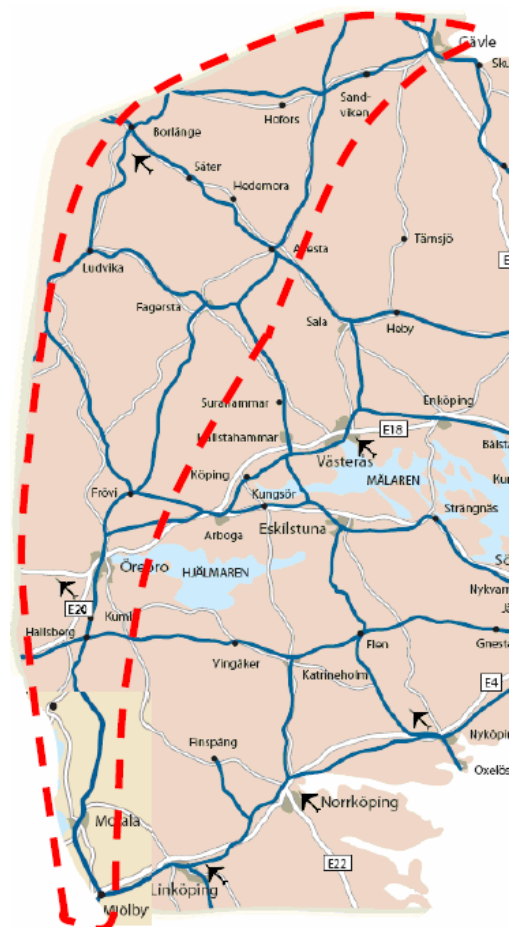
Utifrån de största godstransportstråken på väg- och järnväg i Östra Mellansverige har ett antal ”korridorer” identifierats och namngetts. Inom respektive korridor kan det finnas flera väg- och järnvägs-länkar som inte behöver ligga geografiskt nära varandra. Både i ändarna och i korridorerna finns intermodala noder som ger möjlighet till överflyttning mellan transportslagen.

Bergslagskorridoren

Bergslagskorridoren går från Mjölby, via Örebro och Hallsberg till Gävle.

Bergslagskorridoren utgör på järnvägssidan Östra Mellansveriges viktigaste och mest trafikerade godsstråk. Korridoren ingår i det nationella godsstråk på järnvägen som förbinder södra och norra Sverige och flödena är till stor del stabila över tiden. På vägsidan är godsflödena inte lika dominerande som på järnvägssidan, men transportrelationen utgör en viktig förbindelse för näringslivet i området. Hallsberg är en viktig nod för järnvägstransporterna i korridoren, här möts det nord-sydliga och det väst-östliga järnvägsstråket. Kombiterminalerna på järnvägen är mer omfattande i den södra delen av korridoren upp till Hallsberg. Kombiterminalen i Hallsberg ligger idag därmed intill stora godsflöden på järnvägen.

Idag utgör kapacitetsbrist på järnvägen mellan Hallsberg och Mjölby ett problem, vilket kommer att åtgärdas genom en utbyggnad till dubbelspår på sträckan. Bergslagskorridoren kommer att fortsätta att vara en viktig godskorridor och Hallsbergs kombiterminal har därmed även en långsiktigt bra lokalisering.



Räta-linjenkorridoren

Räta-linjenkorridoren sträcker sig i en bred korridor mellan Norrköping och Oxelösund i söder, över Mälaren via Eskilstuna och Västerås upp mot Gävle. I korridoren finns även Oxelösunds hamn, Norrköpings hamn och Eskilstuna kombiterminal.

Räta-linjenkorridoren ingår på järnvägssidan i ett viktigt godsstråk för systemtågstransporter mellan Oxelösund och Borlänge. Godsflödena av enhetsberett gods är däremot idag inte särskilt omfattande på järnvägen. Godsflödena på vägen är inte heller särskilt omfattande, men korridoren utgör ändå ett viktigt stråk med två vägförbindelser över Mälaren. Västerås och Eskilstuna är två viktiga noder i korridoren. Här möter korridoren två viktiga väggodsstråk i väst-östlig riktning norr respektive söder om Mälaren. Kombiterminalen i Eskilstuna har därmed en bra lokaliserings för att kunna ta marknadsandelar från vägtrafiken från de korsande vägstråken.

Det finns kapaciteten på järnvägen, men däremot är transporter på järnvägen från Oxelösund mot Stockholm och via Flen mot Hallsberg mindre goda. På vägsidan planeras satsningar både i Katrineholm och Sala för att förbättra miljösituationen i städerna och för att öka framkomligheten genom att bygga förbifarter.

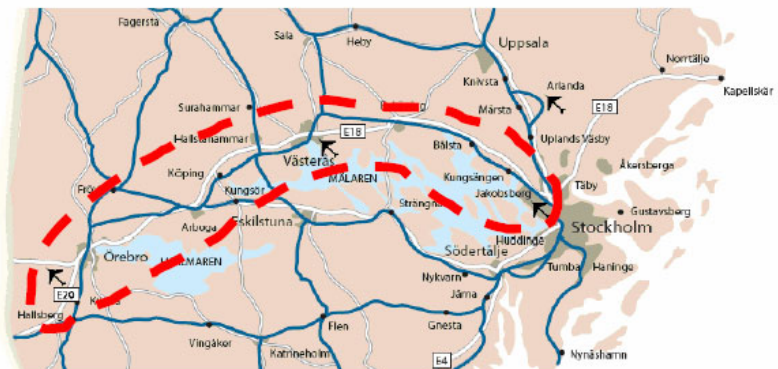
Räta-linjenkorridoren kommer på järnvägssidan att fortsätta att vara en viktig korridor för systemtåg och godsflödena förväntas öka mellan Gävle och Västerås. Korridoren kan bli viktigare för enhetsberett gods om hamnarna i Norrköping och Oxelösund i större omfattning kommer att importera/exportera enhetsberett gods till konsumtionsområdena eller från produktionsområdena kring Mälaren. I och med att avstånden från hamnarna till konsumtion/produktionsområdena är relativt korta är det troligare att godset transporteras på väg än järnvägen. Utvecklingen av kombiterminalen i Eskilstuna bör därmed inte bero på utvecklingen av godsflöden i Räta-linjenkorridoren, utan mer beroende av flödesutvecklingen i det korsande vägstråket.



Mälarkorridoren

Mälarkorridoren går från Hallsberg, Örebro, via Västerås till Stockholm.

Mälarkorridoren är ett mycket viktigt godsstråk för vägtransporter från västra Sverige och Mälardalen mot Stockholm och här transporteras mycket enhetsberett gods. Godstransporterna på järnvägen är däremot inte så omfattande utan gods mot Stockholm går via Västra stambanan i den korridor som kallas Svealandskorridoren. Stockholm, Västerås och Hallsberg är viktiga noder i korridoren. I Hallsberg ansluter korridoren till det viktiga järnvägsgodsstråket mellan västra och östra Sverige.



Kapaciteten på hela Mälarkanalen är och kommer att fortsätta att vara begränsad för godstågstrafiken. På vägsidan har väg E18 begränsningar då vägen inte fullt ut är utbyggd till motorväg. Inom de

närmaste åren kommer utbyggnad att ske väster om Örebro och därefter planeras utbyggnad av sträckan mellan Sagån och Enköping som idag är en flaskhals. Även väster om Västerås råder idag vissa kapacitetsproblem vilka planeras att byggas bort. Utredningsarbete pågår också för att förbättra standard på E18 i Stockholm.

Mälarkorridoren kommer att fortsätta att vara ett viktigt godsstråk för vägtrafiken och väggodsflödena kommer att öka. Det är inte lika givet att godsflödena på järnvägen kommer att öka. Byggs det däremot en kombiterminal i norra Storstockholm och godset från västra och södra Sverige fraktas runt Mälaren istället för genom centrala Stockholm kan Mälarkorridoren bli ett viktigt järnvägsstråk och järnvägen kan genom att ta marknadsandelar minska den tunga vägtrafiken. Byggs en kombiterminal längs Ostkustbanan skulle ett triangelspår i exempelvis Tomtebodas underlätta.

Hallsbergs kombiterminal kommer att fortsätta att ha en viktig roll som nod i anslutning till järnvägsgodsstråket mellan västra och östra Sverige. För att järnvägen ska utvecklas i Mälarkorridoren kan en ny kombiterminal behöva etableras i någon av noderna Västerås eller Stockholm.

Svealandskorridoren

Svealandskorridoren sträcker sig i en bred korridor från Hallsberg, Örebro via Eskilstuna respektive Flen till Stockholm.

Godstransporterna på järnväg i Svealandskorridoren går framförallt från Hallsberg till Stockholm på Västra stambanan. I korridoren ingår därmed både järnvägsstråket och vägstråket som går mellan Stockholm och västra Sverige och här transporteras mycket enhetsberett gods från västra Sverige. Korridoren är ett av Östra Mellansveriges viktigaste godsstråk för järnvägstransporter. Stockholm, Eskilstuna och Hallsberg är viktiga noder i korridoren.



På Västra stambanan, mellan Järna och Hallsberg är det idag under rusningstid ont om kapacitet för att köra både person- och godståg. Detta kan komma att åtgärdas genom, signalåtgärder och mötesspårutbyggnader. Väg E20 har en hög standard på större delen av sträckan i Östra Mellansverige.

Svealandskorridoren kommer att få en allt större betydelse för godstransporterna på järnvägen då godstransporterna mellan västra Sverige och Stockholm kommer att öka. Västra stambanan kan i framtiden bli avlastad från persontrafik efter att en ny järnväg är byggd från Södertälje till Linköping (Ostlänken) och en eventuell ny järnväg från Södertälje till Göteborg (Götalandsbanan). Attraktivare tåglägen kommer då att kunna erbjudas till godstrafiken. Kapacitetsproblem på järnvägen kommer däremot att uppstå på järnvägssträckan från Södertälje in mot Stockholm. Svealandskorridoren kommer också att utgöra en allt viktigare korridor för vägtrafiken.

Kombiterminalen i Eskilstuna ligger framförallt i en nod för vägtrafiken och här finns potentialer att få upp mera gods på järnvägen. För kombiterminalen i Stockholm-Årsta kan kapacitetsproblemen på anslutande vägar och järnvägar vara en begränsning för kombiterminalens utveckling. Kombiterminalen i Södertälje kan därmed få en öka betydelse i och med att järnvägskapaciteten från Södertälje till Stockholm kan bli extra hårt ansträngd.

Södra E4-korridoren

Södra E4-korridoren går genom Östra Mellansverige via Linköping/Norrköping, Nyköping och Södertälje till Stockholm.

Södra E4-korridoren är Östra Mellansveriges mest trafikerade godsstråk på vägsidan och ingår i ett nationellt viktigt vägstråk från södra Sverige, via Stockholm och vidare till norra Sverige.

Godsflödena på järnvägen Norrköping – Nyköping – Södertälje är inte omfattande beroende på att huvudstråket är Norrköping – Katrineholm – Södertälje. Kapaciteten i

järnvägssystemet är ansträngd i denna korridor. Norrköping och Stockholm är två viktiga noder i korridoren. I Stockholm möts flera viktiga väg- och järnvägsstråk. Kapaciteten genom Stockholm både på väg- och järnvägssidan är hårt ansträngd och det innebär begränsningar för trafiken.

Södra E4-korridoren kommer att fortsätta att utgöra ett av Östra Mellansveriges viktigaste godsstråk på vägsidan och kan få en ytterligare ökad betydelse om ostkusthamnarna tar markandsandelar av den ökade Östersjöhandeln.

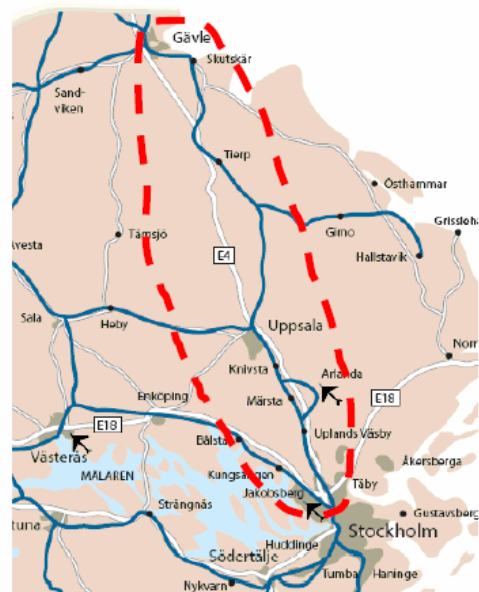
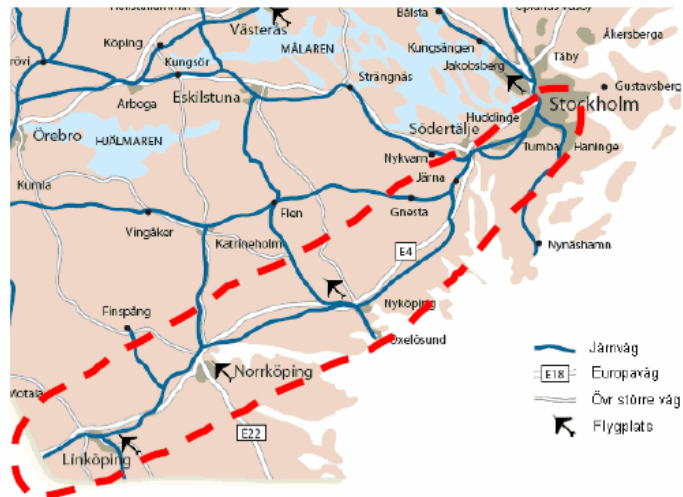
Den planerade Ostlänken kommer att innebära kapacitetstillskott på järnvägen då den färdigställs. När Citybanan tas i bruk ökar järnvägskapaciteten genom Stockholm. En utredning pågår om förbättrade vägförbindelser i nord-sydlig riktning, men bristerna på vägsidan kommer att finnas kvar under flera år framöver.

Kombiterminalerna i Norrköping, Södertälje och Stockholm-Årsta ligger därmed i ett godsstråk där flödena på vägsidan idag är stora och också förväntas att öka. Järnvägen har här potentialer att ta markandsandelar av väggodset. Likväl som när det gäller Svealandskorridoren kan kapacitetsproblemen på anslutande vägar och järnvägar vara en begränsning för Stockholm-Årsta kombiterminalers utveckling och kombiterminalen i Södertälje kan därmed få en ökad betydelse då järnvägskapaciteten från Södertälje till Stockholm kan bli extra hårt ansträngd.

Norra E4-korridoren

Norra E4-korridoren går från Stockholm, via Uppsala upp till Gävle. Norra E4-korridoren är ett viktigt godsstråk framförallt på vägsidan.

Godsflödena är dock inte lika omfattande som i den Södra E4-korridoren vilket främst beror på att en stor mängd av godset har sin målpunkt i Stockholm. Godstransporterna på järnvägssidan är relativt omfattande och här går också en del enhetsberett gods. Stockholm är en viktig nod i korridoren och likväl som i den Södra E4-korridoren fungerar Stockholm också som en barriär med kapacitetsproblemen på både väg och järnvägssidan.



Korridoren kan få mer godsflöden på järnvägen när Botniabanan är klar. Om Gävle hamn och/eller Hargshamn kommer att få ökade godsvolymer kan godsflödena både på vägen och på järnvägen öka.

I korridoren finns idag inte någon kombiterminal och tillgängligheten till kombiterminalen i Stockholm-Årsta begränsas på grund av att kapaciteten på vägsidan genom Stockholm är ansträngd.

3.3 Sammanfattning av marknads- och infrastrukturaspekter

Sammantaget visar denna genomgång av marknadsens transportbehov och dagens infrastruktur att godströmmarna finns i stort i samma korridorer för såväl järnvägs- som vägtrafik. Flödena pekar också på att en betydande del av vägtrafiken är långväga och därmed borde det finnas en potential att flytta volymer mellan transportslagen. Viktiga noder inom Östra Mellansverige knyts främst till konsumtionen och kombiterminaler bör därmed lokaliseras i Stockholmsområdet, Västerås-Eskilstuna, Hallsberg-Örebro, Norrköping-Linköping. Möjligen kan Uppsala också vara en intressant nod.

4. Terminaler i Östra Mellansverige

4.1 Befintliga kombiterminaler

I Östra Mellansverige finns idag flera platser där omlastning av enhetsberett gods sker mellan järnväg och väg. Flera av platserna har vi bedömt att de inte är kombiterminaler utan istället last- och lossningsplatser bland annat på grund av att omlastningen sker med en truck och lyften är därmed inte särskilt stora, omlastningen inte förekommer regelbundet på alla platser, möjlighet saknas att kunna hantera alla lastbärare på flera platser samt att uppställningsytor och expansionsmöjligheter inte finns på alla platser. Last- och lossningsplatserna kommer därmed inte att i dagsläget kunna föreslås som riksterminaler. I Östra Mellansverige finns idag fem kombiterminaler som uppfyller kraven för att kunna prövas om de är lämpliga som riksterminaler, vilket är Hallsberg, Södertälje, Stockholm-Årsta, Norrköping och Eskilstuna kombiterminal.

Hallsbergs terminal

Terminalen är lokaliserad strax utanför Hallsbergs tätort, i anslutning till Godsstråket genom Bergslagen och Västra stambanan samt vägarna är E20/50. De direkt anslutande vägarna till terminalen är kommunala.

Terminalen ägs av Hallsbergs Terminal AB som äger både ytor och spår. Hallsbergs Terminal AB ägs av kommunen samt ett järnvägsföretag. Terminalen opereras av ett driftbolag som ägs av Hallsbergs Terminal AB och två järnvägsföretag. Terminalen är allmän och idag kör CargoNet och Euroshuttle till terminalen.

Terminalen hanterade ca 45 000 TEU:s³ år 2004, vilket i år beräknas öka till ca 60 000 TEU:s. En stor del av de inkommande godsflödena kommer söderifrån och består av konsumtionsvaror, men även av en del basprodukter. Utgående godsflöden på järnvägen är till stor del basgods som till stor del exporteras till kontinenten. In och utgående godsflöden på järnvägen är i stort sett lika stora. Volymerna på terminalen ökar och tankar om att bygga ut terminalen finns.

³ Begreppet TEU står för Twentyfoot Equivalent Unit som är ett vedertaget begrepp världen över för att beskriva mängden gods i container. En TEU är detsamma som en 20-fots standardcontainer, cirka 6 meter. En 40-fots container är följaktligen två TEU.

Södertälje terminal

Terminalen är lokaliserad i Södertälje hamn och ansluter till Västra stambanan och vägarna E20 och E4. Direkt anslutande vägar till terminalen är kommunala. Terminalen ägs och opereras av Södertälje hamn som i sin tur ägs av Södertälje kommun.

År 2004 hanterade terminalen ca 11 500 TEU:s, inestående år kommer flöden troligen att öka. Flödena på järnvägen kommer framförallt västerifrån och består till största delen av containers innehållande konsumtionsvaror. Inflödena på järnvägen är betydligt större än utflödena. De flesta containers omlastas obrutna till lastbil och körs ut till kunderna, en mindre andel bryts i hamnen. Utgående flöden på järnvägen är del tomcontainers och dels en del konsumtionsvaror. En stor del av containrarna går också ut direkt från hamnen via sjöfarten.

För att klara av utökade volymer av enhetsberett gods kan terminalen behöva utöka med ett ytterligare spår. Begränsningar finns också i en intilliggande bangård.

Stockholm-Årsta kombiterminal

Kombiterminalen är lokaliserad i Stockholm-Årsta, strax söder om centrala Stockholm, intill Västra stambanan. Terminalen ligger i anslutning till europaväg E4/E20. Direkt anslutande vägar till terminalen är kommunala. Marken ägs av Jernhusen och Banverket äger spåren. Terminalen är allmän, opereras av CargoNet och utgör ett nav för deras inrikestrafik.

År 2004 hanterade terminalen ca 135 000 TEU:s. Ingående flöden på järnvägen kommer framförallt söder och västerifrån och rör sig främst om konsumtionsvaror. Utgående godsflöden på järnvägen är framförallt styckegods förpackat i trailer och växelflak. Utgående containerflöden är nästan uteslutande tomcontainertransporter.

Frihamnen ingår också i CargoNets system för kombitrafiken och här finns CargoNets depå för tomcontainrar. I Frihamnen sker omlastning framförallt mellan sjöfart och väg/järnväg och är därmed inte medtagen som en kombiterminal.

Stockholm-Årsta kombiterminalen är inte optimalt utformad för att svara för dagens behov. Kapacitetsbrist under dagtid finns i järnvägarna som ansluter till terminalen vilket medför att terminalens möjlighet att nyttja den lediga terminalkapaciteten begränsas och att trafiken in och ut till terminalen är ojämnt fördelat över dagen. Kapacitetsbriser finns också i vägsystemet vilket innebär en begränsning för vägtransporter mellan södra och norra Storstockholm under högtrafikstimmarna.

Norrköping

Terminalen är lokaliserad i Norrköpings hamn, med anslutning till Södra stambanan. I Norrköping finns anslutning till väg E4 mellan Stockholm och Jönköping, väg E22 mot Kalmar, väg 55 mot Uppsala, väg 56 mot Eskilstuna/Västerås och väg 51 mot Örebro.

Terminalen är allmän och opereras av Norrköpings hamn. År 2004 hanterades 30 000 TEU. Inkommande och utgående godsflöden är relativt balanserade. In kommer de mesta flödena söder och västerifrån. Inkommande flöden består av konsumtionsgods medan utgående flöden främst är basgods.

En ny kombiterminal uppförs vid kajen på Händelö, intill ett industriområde. Efter att kombiterminalen på Händelö tagits i drift kommer troligen terminalen i Norrköping att på sikt att upphöra och all verksamhet flytta till Händelö. Under en övergångsperiod kommer båda terminalerna troligen att vara öppna.

Eskilstuna terminal

Terminalen ligger strax väster om Eskilstuna tätort, i anslutning till Svealandsbanan och järnvägen Sala-Eskilstuna-Oxelösund och väg E20. Kommunen är ägare till terminalen, till både ytor och spår. Terminalen är allmän och opereras av Sörmlast.

Under de senaste tolv månaderna hanterade terminalen ca 13 000 TEU:s. Inflödena består främst av konsumtionsgods och utflödena består främst av tomcontainerar samt en del basprodukter. Inflödena kommer söder och västerifrån och ska främst till lager i närheten av kombiterminalen. Flödena söderifrån är lastade i trailers som lyfts på järnvägen, medan flödena västerifrån består av containerar.

Terminalen är inte tillräckligt stor för att kunna ta in ett fullängdståg (ca 650 meter). Idag finns endast ett spår, vilket klarar av att försörja ett 350 meter långt tåg.

4.2 Sammanfattning dagens terminaler

Kombiterminal	Årlig volym (TEU) (2004/5)
Hallsberg	45.000
Södertälje	11.500
Stockholm-Årsta	135.000
Norrköping	30.000
Eskilstuna	13.000

Tabell: Årliga volymer 2004 på Östra Mellansveriges 5 terminaler

Förutom på dessa orter så hanteras kombitåg i Örebro (trafikstart för en ny hamnpendel från Göteborg i oktober 2005), Sundbyberg (torv till värmeverk), Jordbro (torv till värmeverk).

I Östra Mellansverige finns totalt 64 lastnings- och lossningsplatser (inklusive de 8 som redovisats ovan). Av dessa kan 27 stycken hantera kombitransporter. Det finns alltså ett relativt stort utbud av omlastningsmöjligheter. I våra kontakter med järnvägsföretagen efterfrågas ofta ytterligare möjligheter till bra omlastningspunkter mellan järnväg och väg. Det tyder på att vi i vårt arbete måste vara mycket flexibla både vad det gäller omlastningsplatser och utrustning för omlastning för att på bästa sätt medverka till att minska den tunga trafiken på vägarna.

4.3 Planerade kombiterminaler

Banverket har mottagit ett antal förfrågning om iordningställande av terminalområden eller frilastområden där hantering av bland annat enhetsberett gods kan ske. Markreservationer för liknande verksamhet förekommer också i en del av Östra Mellansveriges kommunala översiktsplaner. Vi har valt att endast redovisa de planer som finns för nya kombiterminaler där ett aktivt utredningsarbete och/eller etableringsarbete idag bedrivs och där kombiterminalerna kommer att utgöra en större roll än ett frilastområde där hantering kan ske av enhetsberett gods.

Västerås kombiterminal

I Västerås planeras att återuppta verksamhet i en gammal kombiterminal. Terminalen är lokaliserad strax intill hamnen i anslutning till Mälarbanan. Terminalen ligger i anslutning till väg E18. Dialog pågår.

Norrköping ny kombiterminal på Händelö

Terminalen uppförs på Händelö, intill Pamphushamnen. Terminalen kommer att bli klar om ett till två år. På Händelö finns idag ett befintligt industri- och logistikområde vilket har en kommunal järnvägsanslutning till Södra stambanan. Väganslutningarna till Händelö är kommunala och ansluter i Norrköping till det statliga vägnätet. Utredningar pågår inom Banverket respektive Vägverket för att förbättra både järnväg och väganslutningarna till Händelö.

Kombiterminal i norra Storstockholm, KombiNorr

Forslingen till norra Stockholmsregionen drabbas trängseln i vägsystemet. En ny kombiterminal i norra Storstockholm skulle väsentligt förbättra kombitransportsystemet och till viss del beroende placering även förbättra för Arlanda-Uppsala området. CargoNet och Green Cargo delar uppfattningen att det vore önskvärt med en kombiterminal norr om Stockholm. Banverket bedriver därför en förstudie för en ny kombiterminal i norra Storstockholm.

4.4 Hamnar

I Östra Mellansverige finns idag tio hamnar. Åtta hamnar ligger på Östersjökusten: Hargshamn, Norrtälje, Kapellskär, Stockholm, Södertälje, Nynäshamn, Oxelösund och Norrköping. Hamnen i Kapellskär och Norrtälje saknar tillgång till järnväg. Vi har även valt att i texten redovisa Gävle hamn och Västerviks hamn som ligger utanför området.

Hantering av enhetsberett gods förekommer främst i hamnarna i Stockholm (Frihamnen), Södertälje, Västerås och Norrköping. I Östra Mellansverige har Stockholm Stad planer på att eventuellt flytta ut containerhanteringen från Frihamnen till Norvik. Om och när detta kommer att ske vet vi inte idag. Flera hamnar i Östra Mellansverige planerar också att utöka sin verksamhet.

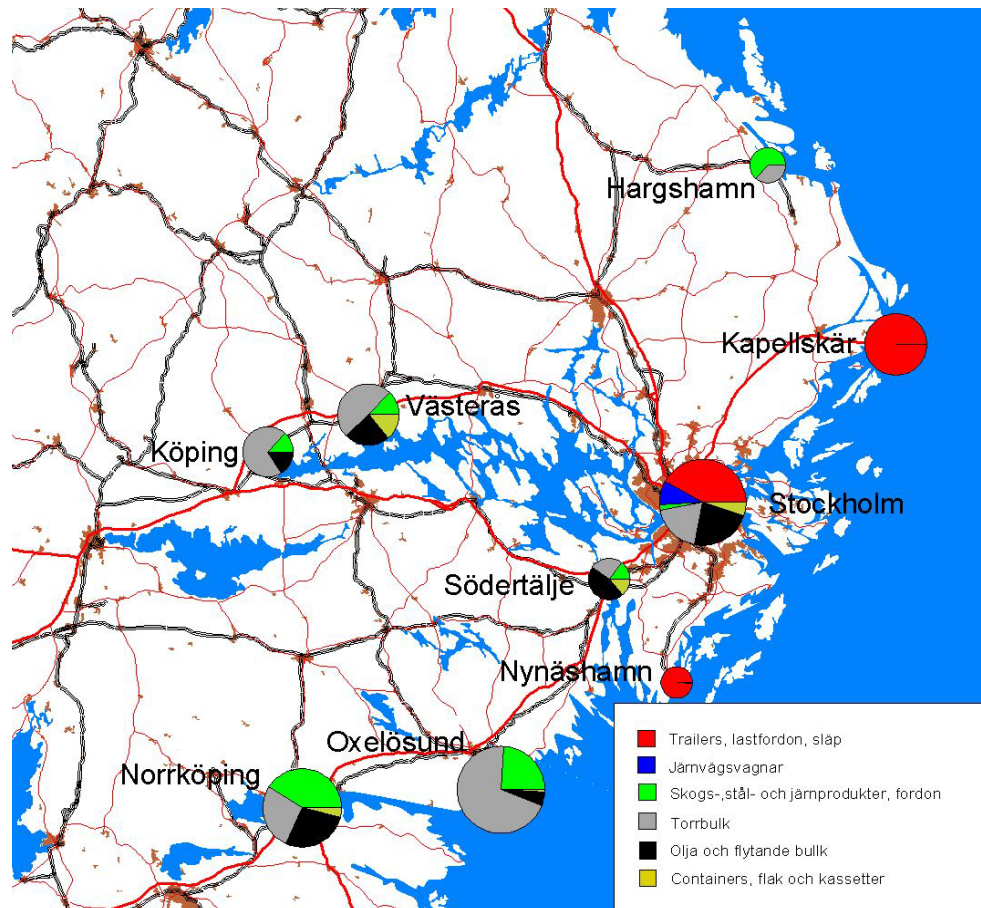
Gävle hamn

Gävle Hamn är huvudsakligen en importhamn, ca 1/3 gods var lastat och 2/3 var lossat under 2004. Hamnen har sin tyngdpunkt på skogsprodukter, som står för 40 procent av de hanterade volymerna. Den näst största varugruppen i hamnen är olja, därefter följer containers, flak och kassetter och torrbulk och övrig flytande bulk. I hamnen hanteras cirka 30 procent (drygt 46 000 TEU:s år 2004) av allt containergodslängs Mellersta Ostkusten inklusive Mälaren. Storleksmässigt hanterar hamnen i ungefär lika stora godsvolymer som Norrköpings hamn.

Hamnens huvudsakliga marknadsområde är Gästrikland, Dalarna, Hälsingland, södra delarna av Medelpad samt delar av Härjedalen och norra Uppland.

Hargshamn

Hargshamn är huvudsakligen en importhamn för bulk gods. Ursprungligen var hamnen utskleppningshamn för malm från de uppländska gruvorna. Verksamheten i hamnen domineras av import av skogsprodukter till skogsindustrier och värmeverk i Mellansverige, bland annat till



Gods som hanteras i de olika hamnarna. Bild från Länsstyrelsen i Stockholms län. Arbetsmaterial, bilden kommer att uppdateras inom kort. Norrtälje hamn saknas. Källa Sveriges hamnar.

värmeverken i Västerås, Uppsala och Enköping. Andelen lastat gods är cirka 20 procent och andelen lossat gods cirka 80 procent. Flödena från Hargshamn består av krossad sten och grus till Östersjöområdet.

Norrtälje hamn och Kapellskärs hamn

Norrtälje hamn och Kapellskärs hamn ligger båda i Norrtälje. Bägge hamnarna saknar järnvägsanslutning. Tyngdpunkten i godsflödena i Norrtälje hamn ligger på skogsprodukter som står för nästan tre fjärdedelar av de hanterade volymerna. Utöver detta hanteras främst torrbulk. Andelen lossat gods var 75 procent 2004 och andelen lassat gods följaktligen 25 procent.

Kapellskär har tidigare dominerats av passagerartrafiken, men på senare år har godsvolymerorna blivit allt viktigare. Hamnen hanterar endast gods som fraktas via trailers, lastfordon och släp (Ro/Ro-gods) och är störst i Östra Mellansverige inom detta område. Andelarna lastat och lossat gods är nästan lika stora. Produktsegmenten som transporteras via Kapellskär är konventionella verkstadsprodukter samt kemiprodukter.

Stockholms hamnar

Stockholms hamn är ostkustens största hamn. Hamnen består av flera hamndelar, Värtahamnen-Frihamnen-Loudden och Skeppsbron – Stadsgården – Masthamnen. Containerhantering sker framförallt i Frihamnen.

Hamnen är huvudsakligen en importhamn för konsumtionsgods till Stockholmsområdet. Andelen lastat gods i Stockholms Hamn är cirka 30 procent och andelen lossat gods följaktligen cirka 70 procent. Färjetrafik till och från Finland och Estland är framförallt av stor betydelse för hamnen. I hamnen hanteras de flesta typer av gods. Tyngdpunkten ligger på Ro/Ro-gods (trailers, lastfordon och släp), följt av olja och torrbulk och därefter följer gods i järnvägsvagnar samt containers, flak och kassetter.

Stockholm Hamn diskuterar att eventuellt bygga en ny containerhamn i Norvik i Nynäshamn vilken skulle ersätta hanteringen i Frihamnen. Inga beslut är tagna. Banverket kommer att påbörja en utredning om en ny järnvägsanslutning mellan Norvik och Nynäsbanan samt ett dubbelspår på hela Nynäsbanan och Vägverket bedriver en utredning för att bygga ut väg 73. Om hamnen etableras i Norvik kan på sikt krävas att Södertörnsleden också byggs ut.

Nynäshamns hamn

Nynäshamns Hamn är för närvarande en renodlad hamn för kombinerade gods och passagerarfärjor med trafik till och från Gotland, Polen och Baltikum. De huvudsakliga flödena till och från Nynäshamn går via väg 73 mot Stockholm. Nynäshamn nås via väg 73 från Stockholm samt väg 225 från Södertälje.

Södertälje hamn

Södertälje Hamn AB är ett integrerat hamn- och stuveribolag. Av de hanterade godsvolymerorna i hamnen ligger tyngdpunkten på oljan följt av torrbulk, fordon, skogsprodukter och övrig flytande bulk. Andelen lossat gods är hela 93 procent och andelen lastat gods sju procent. I hamnen hanteras omlastning mellan väg och järnväg.

Oxelösunds hamn

Oxelösunds Hamn hanterar främst torrbulk, följt av järn- och stålprodukter och därefter olja. Andelen lastat gods är ca 30 procent och andelen lossat gods ca 70 procent.

Norrköpings hamn

Norrköpings hamn hanterar de flesta typer av gods, främst hanteras skogs-, stål-, spannmåls- och petroleumprodukter samt containergods och konsumtionsvaror. Tyngdpunkten ligger på

skogsprodukter följt av torrbulk, olja, containers, flak och kassetter samt järn- och stålprodukter. Andelen lossat gods är 60 procent och andelen lassat gods 40 procent. I hamnen finns en kombiterminal som hanterar omlastning mellan väg och järnväg.

Västerviks hamn

Västerviks hamn är framförallt en importhamn. Hamnen hanterar främst mineralolja-, skogs-, järn- och stålprodukter. I hamnen hanterades inget containergods år 2004. Godsvolymen är knappt hälften av Nynäshamns hamns volymer.

Västerås och Köpings hamnar

Västerås och Köpings hamnar är samägda och går under namnet Mälarhamnarna. I Mälarhamnar hanteras de flesta typer av gods. Tyngdpunkten ligger på torrbulk, följt av olja, containers, flak och kassetter och skogsprodukter. Andelen lassat gods är ca 20 procent och andelen lossat gods ca 80 procent. Hamnen är starkt knuten till järn- och stålindustrin i regionen.

5. Framtiden

5.1 Volymutveckling i Östra Mellansverige

Godsflödena i Östra Mellansverige förväntas öka och då framförallt när det gäller containertransporter. Enligt SIKÄ kommer transportererna i Sverige att öka med 16 % mellan 2001 och 2020. Handeln med Östeuropa och resten av världen förväntas öka, delvis på bekostnad av handeln med Västeuropa.

Tillväxten i godstransportflöden beräknas bli störst för sjöfart, följt av väg och järnväg. För alla tre trafikslag beräknas de inkommande flödena öka mer än utgående och den befintliga obalansen i godsflödena i Östra Mellansverige ökar ytterligare. Att tillväxten beräknas bli störst för sjöfarten beror framförallt på den ökande världshandeln. I och med att allt mer gods transporteras i container kommer dessa volymer att öka nästan fyra gånger till år 2020. (Allt fler godsslag även sådana varor som vi normalt räknar som basgods – papper och sågade trävaror.)

Hamnarna kommer därmed att få en allt större betydelse för kombitransporter. Godsflödena på väg och järnväg beror också idag på hamnarnas lokalisering. Vilka godsstråk och terminaler som kommer att få den största flödesökningen beror bland annat på tider och kostnader för hanteringen i hamnarna. Bli det mer fördelaktigt att hantera containergods i hamnarna på ostkusten kan mer gods från västra Sverige omlastas till feederfartyg och transporteras till ostkusten. SIKÄ:s analyser tyder på att det leder till ökade vägtransporter och en minskning av järnvägspendlar. På motsvarande sätt innebär sannolikt en förskjutning av volymer från Göteborg till europeiska storhamnar att feedertrafiken i Östersjön ökar och att järnvägen får en mer besvärlig konkurrenssituation.

5.2 Nya produkter

Kombitrafiken har sin grund i container som ursprungligen togs fram för sjöfarten. För landbaserade system kan det finnas enklare lösningar och ett antal av dem har testats, exempelvis Csam och lättkombi. Så här långt har dock inget system varit så framgångsrikt på markanden att det överlevt. Det finns dock flera analyser som pekar mot att för konsumtionsvaror skulle lättkombisystem i någon tappning kunna vara intressanta. Det innebär att vi måste ha en beredskap att hantera även sådana system och med dess terminalanläggningar. I samband med förstudien av Ostlänken pekas på behovet av ett snabbt lättkombisystem längs stråket

5.3 Östersjöutvecklingen

Utvecklingen i Baltikum och Ryssland kan ha en stor inverkan på flöden i Östra Mellansverige. Det kan dels handla om logistikcentra i Östra Mellansverige och dels handla om transittrafik till och från dessa relativt stora marknader. I det perspektivet spelar hamnarna en viktig roll.

6. Slutsatser

6.1 Framtida terminalstruktur

Inom Östra Mellansverige finns ett stort konsumtionsbehov som medför omfattande transporter inom området. Utvecklingen pekar på att befolkningen i Östra Mellansveriges städer kommer att fortsätta att öka och därmed väntas ökande konsumtionsbehov och ökande intransporter. När det gäller flödet från Östra Mellansverige är tjänsteproduktionen större än i övriga landet. Varuproduktionen i Östra Mellansverige av högvärdigt gods är högre än i resten av landet och en ytterligare specialisering av varuproduktionen är att förvänta. Obalansen i flöden in och ut från Östra Mellansverige förväntas också att öka i framtiden.

Dagens placering av kombiterminaler är utifrån ovanstående aspekter rätt och ligger i linje med nuvarande/prognostiserade godsstråk. Däremot finns det ett behov av komplettering i norra Storstockholm. Kombiterminaler som vi kan se som potentiella ”rikskombiterminaler” är alla de större befintliga kombiterminalerna (Hallsberg, Stockholm-Årsta, Södertälje, ”Stockholm Nord”, Norrköping, Eskilstuna). Även Västerås vill vi lyfta som en potentiell framtida rikskombiterminal. För en tydlig prioritering behövs ett riksperspektiv och en helhetsbild.

Generellt anser vi att det är viktigt att utvecklingen avseende kombiterminaler snarare går mot fler mindre än få större terminaler. I vår dialog med kunderna inom Östra Mellansverige antyder dom att det finns ett behov av att utöka antalet möjliga lastnings-/lossningsplatser i Östra Mellansverige, nära eller i anslutning till industrier/lager. Det är mycket viktigt att Banverket fortsätter att stödja en sådan utveckling.

Hamnarna är självklart också viktiga knutpunkter för järnvägens utveckling. Containertransporterna beräknas öka kraftigt i Östra Mellansverige vilket indikerar behovet av bra/prisvärda lösningar även i hamnarna. En del av detta containergods kommer att stanna i Östra Mellansverige men en del kan även antas ha ett längre transportbehov. Vi har dock inte behandlat hamnarna ur ett rikskombiterminalperspektiv. Vi utgår ifrån att en utveckling av hamnstrukturen kommer att ske utifrån ”marknadens” villkor och då är det tveksamt att staten gör en prioritering bland hamnarna och klassificerar en del av dem som rikskombiterminal. Däremot finns det all skäl att arbeta för järnväglösningar där det är försvarbart. I denna rapport finns endast en kort sammanfattning om befintliga hamnar i Östra Mellansverige

6.2 Fortsatt arbete

För att järnvägen ska kunna utvecklas som ett konkurrenskraftigt alternativ till andra trafikslag krävs att omflyttning av de olika enheterna (container, trailer, växelflak) kan ske på ett kostnadseffektivt sätt. Banverket har tagit ställning till att medverka i denna utveckling bland annat genom att investera i och ansvara för drift/förvaltning av järnvägsanslutningar till ett antal terminaler som kommer att klassificeras som s.k. ”rikskombiterminaler”.

Denna rapport bygger på dagens situation i Östra Mellansverige samt existerande prognosmaterial. En fördjupad analys utifrån framtida flöden, såväl i stråk som på terminaler, och en analys av konsekvenser (åtgärdsbehov och kostnader) ser vi som ett naturligt nästa steg i arbetet.

Effektiva logistklösningar bygger på transportmäklarnas, järnvägsföretagens och industrins möjligheter till effektiva produktionslösningar. Inför framtagandet av denna rapport har vi i regionen inte haft någon djupare dialog med olika aktörer/kunder. I det gemensamma projektet har vi varit överens om att initiativ till en sådan dialog kommer att tas från Banverket centralt då ett första rikstäckande förslag finns. Det kommer dock att krävas mer ingående dialog med aktörer/kunder även på regional och lokal nivå.



Östra banregionen
Box 1070, 172 22 Sundbyberg
tel 08-762 20 20
www.banverket.se