



Kombiterminal Nybro

Rapport

Göteborg 2010-02-24



Innehållsförteckning

1.	Inledning	1
2.	Marknadsundersökning	1
2.1	Frågor	1
2.2	Volymer	2
2.3	Göteborgs Hamn	3
2.4	Driftsform	4
3.	Affärsutveckling	5
3.1	Möteserfarenhet.....	5
3.1.1	Mötet med åkerierna	5
3.1.2	Mötet med Green Cargo	5
3.2	Erfarenhet från Umeå/Falköping.....	6
4.	Fortsatta arbetet	6
4.1	Infrastrukturen	6
4.2	Driftsform	7
4.3	Exempel.....	7
4.3.1	Umeå	7
4.3.2	Nässjö	8
4.3.3	Stockaryd.....	8
4.3.4	Falköping	8

Rapporten upprättad av Göran Sewring och Patrik Sterky.

Kombiterminal Nybro Rapport

1. Inledning

I Kalmar och Nybro har det sedan en tid funnits intresse av att etablera en kombiterminal i regionen. Ramböll har på uppdrag av Nybro kommun genomfört en marknadsundersökning för att utreda vilket intresse det finns hos näringslivet för en kombiterminal, vart den bör lokaliseras och att etablera en affärsplan för hur projektet skall sjösättas.

2. Marknadsundersökning

I marknadsundersökningen har 29 företag i regionen intervjuats för att identifiera befintliga flöden. De intervjuade företagen är inom ett antal olika branscher, fördelade enligt:

Trä/papper	8
Verkstad	3
Detaljhandel	4
Transportör/speditör/ grossist	10
Hamn	2
Övriga	2
Intervjuer	29

2.1 Frågor

De generella frågor vi ställt till de intervjuade bolagen är följande:

- Information om inkommande flöden (råvaror, färdiga produkter mm samt varifrån)
- Information om utgående flöden (råvaror, förädlade produkter, färdiga produkter, mm samt deras destinationer)
- Dagens transportupplägg samt produktionsmönster och/eller mottagning/distribution
- Framtida transportupplägg samt produktionsmönster och/eller mottagning/distribution
- Finns intresse för att använda en ny kombiterminal, vilka är de viktigaste parametrarna
- Logistiska problem idag (spåranslutningar, mm)

- Operativa problem (tågdriften, kapaciteten i bansystemet, alternativa upplägg, mm)
- Synpunkter rörande vilka förändringar/förbättringar som önskas idag och de behov som kan ses i ett kort-medellångt tidsperspektiv framåt.

Vidare har vi ställt följande frågor som rör en eventuell etablering av en kombiterminal i Nybro- Kalmarregionen:

- Skulle ni prioritera, se nytta av en kombiterminal i Nybro-Kalmarregionen?
- Vilket upptagningsområde kan vara aktuellt för ert företag med en kombiterminal i Nybro-Kalmarregionen?
- Hur ska strukturen på en kombiterminal se ut? En kombiterminal endast för omlastning eller finns behov av andra terminalfunktioner såsom tredjepartslogistik, utrymme för egna depåer, koppling till hamnverksamhet eller andra funktioner?
- Är en lokalisering till Nybro eller Kalmar att föredra eller till båda platserna (då med samma organisation?)

2.2

Volym

Från intervjuerna har

Företagens identifierade volymer fördelas enligt följande:

Volym (ton/år) (exkl. Kalmar hamn)	
< 5 000	5
5-25 000	7
25-100 000	5
100- 250 000	4
> 250 000	2

Totalt ca 1,8 miljoner ton varav ca 15 % går på järnväg

Från intervjuerna har potentiella järnvägs/kombi volymer identifierats:

Från intervjuerna	ca 100 000
Inkl Green Cargo	ca 200 000
Ytterligare volymer (kvarvarande volymer + nyalstrat)	ca 30 000
Summa	ca 230 000

Jämförelse:

Liten terminal ca 60 000 (ex: Falköping)

Dessa volymers riktning fördelas enligt:

- Ca 150 000 till Malmö/kontinenten med eget tåg
- Ca 30 000 till Göteborg/Norge, delvis i vagnslastsystemet
- Ca 30 000 mot eller norr om Mälardalen, delvis i vagnslastsystemet
- Ca 30 000 potentiella tillväxtvolym

2.3 Göteborgs Hamn

I samband med projektet har Göteborgs Hamn intervjuats.

Göteborgs Hamn har på senare tid haft en kraftig ökning av antalet containrar som ankommer hamnen via järnväg. Utvecklingen har drivits genom att nya tågpendlar har etablerats mellan Göteborgs Hamn och olika (ofta mindre, nyetablerade) terminaler ute i landet. Dessa drivs av olika tågoperatörer. I Småland finns flera terminaler med trafik mot Göteborgs Hamn, men ingen i sydöstra delen som ligger i Nybros direkta närhet. Stig Göran Thoren på Göteborgs Hamns kommentarer kring en terminal i Nybro kan sammanfattas i följande punkter:

- Det finns flera terminaler i Småland, men ingen kring Kalmar/Nybro/Karlskrona. Man diskuterar för närvarande med Karlshamn.
- En etablering kan skötas genom att man trafikerar med halvtåg, t ex tillsammans med Vaggeryd.
- Extremt viktigt med lokalt driv från kommun och lokala företag för att etablera en terminal, och för att lyckas. Hamnen deltar gärna i processen.
- Jobba med regionens företagens inställning till tåglösningar och näringslivets synsätt på tåg.
- Viktigt med bra väganlutning till terminalen.



Tågpendlar till Göteborg (Göteborgs Hamn)

2.4

Driftsform

Från intervjuerna har önskemål om driftsformen noterats, och följande punkter sammanfattar de intervjuade bolagens synsätt på driftsformen:

- Terminalen bör vara öppen för olika bolag
- Den övervägande delen av de tillfrågade företagen har ingen åsikt om ägandet. Någon påpekar att det är viktigt med en professionell styrning
- Några aktörer ser gärna att driften sköts i privat regi
- Det finns aktörer som är intresserade av att medverka i driften av terminalen

3. Affärsutveckling

En affärsutvecklingsplan tas fram och en del i detta arbete är att etablera en kontakt med intressenter som kan tänkas bruka en sådan terminal eller ha intresse av andra faciliteter i anslutning till etableringen.

Formerna för en etablering kan luta sig mot följande frågeställningar:

- Sammanfattning av marknadsundersökningen
- Tänkbara volymer
- Förslag på lay out
- Investeringskostnad
- Ägandestruktur och driftsform
- Liknade anläggningar
- Hur går vi vidare

3.1 Möteserfarenhet

Det har hållits två möten med intressenter. Följande intressenter har deltagit i möten med kommunen:

- Express logistik
- Schenker
- Åkerinäringen
- Börjes logistik
- Green Cargo

3.1.1 Mötet med åkerierna

Från mötet med ovanstående så meddelades det att det finns ett intresse från dessa aktörer att i framtiden kunna trafikera en kombiterminal i området. Det kom fram synpunkter på att försöka få till en billig terminal att starta upp verksamheten på, för att på så sätt komma igång med arbetet. Därtill trodde åkarna att en terminal blir en nödvändighet i framtiden. Ett nytt möte bokades in för att fortsätta diskussionerna kring hur arbetet skall gå vidare.

3.1.2 Mötet med Green Cargo

Ramböll, Nybro kommun och Ulf Gustavsson på Green Cargo (GC) diskuterade erfarenheter och GCs intresse för en terminal. Ulf, som är affärsområdeschef för Hallsberg och arbetar med affärsutveckling på GC, beskrev erfarenheter de har från andra terminaler i landet. GC trafikerar kombi genom sitt vagnslastsystem, och har tidigare undersökt att det är möjligt att få till näst intill dagliga avgångar till Helsingborgs Hamn via antingen Göteborg eller Malmö i sitt nätverk. På så sätt skulle två av tre identifierade flödesriktningar kunna föras i ett uppstartsskede. Ulf trodde dessutom att en mindre terminal, likt den som Nybro spårmässigt har idag, skulle räcka för att komma igång med verksamheten.

Fel! Hittar inte referenskälla.

Kombiterminal Nybro

Unr **Fel! Hittar inte referenskälla.**

3.2 Erfarenhet från Umeå/Falköping

Som input i arbetet har erfarenheter från Michael Malmqvist som är aktiv i Falköping och Umeå samlats in. Något han tycker är viktigt är att kommunen vet varför man skall etablera en terminal i Nybro? Detta är viktigt då en terminal i sig inte genererar många jobb, men ger det lokala och regionala näringslivet en ny transportmöjlighet som kan ge förbättrade möjligheter för tillväxt.

- Viktigt är att man försöker få till en basvolym som kan gå redan från början, så att trafiken kommer igång och kan växa.
- Viktigt att vårda de gamla kunderna och den befintliga industristrukturen. Satsning på den attraherar nya kunder.
- Viktigt att man planerar för en multifunktionell hantering; intermodalt, energi och vagnslast.

Han tycker att kommunen bör äga infrastrukturen. Terminalytan och driften kan hyras ut till en neutral part, t ex lokala intressenter, ISS eller annan intresserad operatör, och på en bestämd tid, t ex fem år. Det är också viktigt att kommunen är medveten om att det kostar att bygga terminal, och att de är aktiva ägare av terminalen med en proffsig styrelse.

4. Fortsatta arbetet

I det fortsatta arbetet ingår framförallt två delar, fysisk infrastruktur och driften/trafikeringen.

4.1 Infrastrukturen

I samråd med kommunen har Ramböll gjort en kostnads kalkyl för att etablera en liten terminal i anslutning till befintlig terminal för skogsprodukter. I förslaget ingår att man etablerar en terminalyta väster om befintlig terminal, totalt 12 000 m³, där terminalen är ca 350m lång (motsvarande ett spår i Göteborgs Hamns containerharpa). Terminalytan bör vara bredare på mitten för avställning och lagring av lastbärare, och smalare längs övrig del av spåret. Terminalen behöver därtill förses med belysning, grind och barrack för administration.

Både befintlig skogsnäring i området och flera andra aktörer ser stora fördelar med en elektrifiering in till lastytan (GC undantaget). Därför har även en elektrifiering av sträckan in till terminalen tagits med i beräkningarna, och att själva lastspåret förses med en sk Gudrun Brygga.

Kostnaden är i dagsläget beräknad till knappt 9 miljoner kr.

4.2 Driftsform

När det kommer till driftsformen bör kommunen fortsätta diskussionerna med de lokala intressenterna. Ett alternativ är att bilda ett projektbolag som jobbar för frågan att etablera en terminal, hur trafiken skall komma igång både på spåret men även till/från terminalen och därefter marknadsföra terminalen. Lite beroende på hur utvecklingen blir, om någon intressent blir delägare i projektbolaget och hur det blir med driften i framtiden så kan bolaget antingen avvecklas efter det att en operatör utsetts alternativt kan bolaget ombildas till ett driftsbolag längre fram.

4.3 Exempel

Här följer ett par exempel på driftformer och ägandestrukturer:

4.3.1 Umeå

Kommunalt bolag med 7 ledamöter i styrelsen, politiskt valda och 3 tjänstemän. Terminalen är under byggnation och skall sättas i drift år 2011.



Umeå godsbangård (källa INAB)

Föremål för bolagets verksamhet

Bolaget har ansvar att uppföra, utveckla och förvalta resecentrum vid Umeå Östra och Hörnefors med anknötning till Botniabanan, att utveckla och tillhandahålla resecentra verksamheter som positivt förbättrar kollektivtrafikens konkurrenskraft inom Umeå Kommun samt att ansvara för utvecklingen av Umeå godsbangård till den del det ankommer Umeå Kommun.

Ändamålet med bolagets verksamhet

Ändamålet med bolagets verksamhet är att uppföra och förvalta järnvägsanknuten infrastruktur med anknötning till planerade stationer för Botniabanan inom Umeå kommun samt därutöver ansvara för utvecklingen av Umeå godsbangård till den del det ankommer Umeå kommun.

4.3.2 **Nässjö** HÖGLANDETS TERMINAL AB

Bolaget ägs av Nässjö kommun och NÅ-ETB till lika delar.
Bemanningen är "outsourcad" till NÅi Transport AB.
Bolaget äger två SMW Reachstacker 4537 med kombiok och som klarar att lyfta enheter från två parallella spår.

Terminalen är ca 700 meter lång och 80 meter bred. Det finns två spår utmed västra sidan och ett på den östra sidan med totala lossningslängd av 2000 meter. Terminalen fungerar som en inlandshamn så kallad Dryport.

Affärsidé

Högländets Terminal AB ska med kompetens, motivation och den modernaste teknik vara en oberoende aktör på marknaden för kombilogistik och göra kundens intresse till sitt.

Mål

Att göra kundens intresse till vårt intresse
Att skapa mervärden för kunder, medarbetare och ägare.
Att utveckla en kombiterminal som är en av Nordens bästa gällande kvalitet, kundservice och utveckling.
Att tillsammans med NÅ-ETB skapa och vårda de bästa forslingskoncepten.

4.3.3 **Stockaryd** Terminalbolaget Stockarydsterminalen AB ägs till hälften av vardera Sävsjö kommun och Sävsjö Transport AB.

Fakta om Sävsjö Transport AB:
Åkeri med dotterbolag som verkar inom flera specialområden med 54 egna last bilar, 48 4-axliga släpvagnar. Fyra bilar utrustade med kran.
Bolaget har en egen fastighet med kyl- och frysanläggning.

4.3.4 **Falköping** Logistic Center Skaraborgs kombiterminal. Kommunledningsförvaltningen

Tillsammans med ISS Trafficare kommer verksamheten att utvecklas vidare, initialt inom ramen för den befintliga terminalytan, men med målet att relativt snart etablera en ny större kombiterminal. Denna terminal planeras på det nya logistikområdet, Marjarp, i anslutning till Stora Ensos nya virkesterminal.

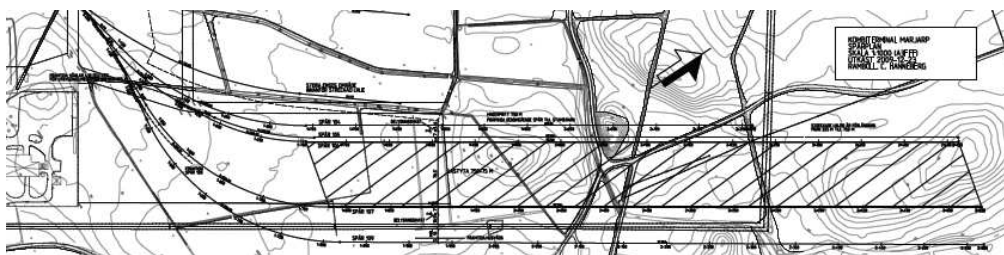
Mål

Målet är att den nya kombiterminalen då också ska fungera som en Dryport till Göteborgs Hamn. En Dryport är en inlandshamn med samma funktioner och säkerhet som Göteborgs Hamn. Samarbetet med Göteborgs hamn ska utvecklas och då kommer intresset för logistikcentrumet att öka. Samarbetet med ISS Trafficare ger möjligheter till stark utveckling i Falköping, inte minst smidigare och snabbare transporter med Falköping som nav.

Fel! Hittar inte referenskälla.

Kombiterminal Nybro

Unr **Fel! Hittar inte referenskälla.**



Förslag på lay out för Logistic Center Skaraborgs kombiterminal