

PM

Förstudie Kombiterminal Nybro/Kalmarregionen



2010-02-25

En investering för framtiden

2010-02-25

En investering för framtiden

EUROPEISKA
UNIONEN
Europeiska
regionala
utvecklingsfonden

Beställare

Nybro kommun
Mattias Andersson

Projektledare

Konsult

Peter Andersson
Peter Olofsson

Uppdragsansvarig
Utredare

Kombiterminal Nybro/Kalmar

2010-02-25

Bakgrund

Tillväxten hos en regions näringsliv är bland annat beroende av tillförlitliga och effektiva godstransporter. Av miljöhänsyn är det önskvärt att trafikfloden i så hög utsträckning som möjligt flyttas till järnvägsnätet. För att det ska vara intressant för företagen i regionen att välja järnväg måste de erbjudas kostnadseffektiva intermodala transportlösningar, där järnväg och lastbil samspelar. Ett viktigt instrument i en sådan utveckling är etablerandet av kombiterminaler på strategiska platser. Det saknas i dagsläget kombiterminaler i östra Småland.

Frågan om ett logistikcentrum eller en kombiterminal i Nybro har diskuterats till och från i flera decennier. I slutet av 1990-talet kom Nybro kommun, Banverket och SJ överens om att i östra delen av Nybro bygga dels ett mötesspår på 770 meter, dels ett industrispår på 800 meter som skulle anslutas till mötesspåret. Syftet var att öka kapaciteten på Kust till kustbanan och att flytta godshandlingen från bangården i Nybro centrum. Industrispåret stod klart i december 2008 och mötesspåret i april 2009. I anslutning till industrispåret har även ett 330 meter långt uppställningsspår och frilastplats anlagts.

I Kalmar fick kapacitetsfrågorna för infrastrukturen särskild aktualitet genom planerna på ett stort kinesiskt handelscentrum. Denna verksamhet skulle medföra att godstransporterna till och från Kalmar såväl med tåg, bil och eventuellt också båt väsentligt skulle öka. I en idéstudie från 2007 drogs bland annat följande slutsatser:

- Den goda utvecklingen i Kalmarområdet, att området är det största konsumtionsområdet i länet, att handelscentrumet etableras och att både Kust till kustbanan och Stångådalsbanan kan anslutas till terminalen motiverar att en kombiterminal lokaliseras i Kalmarområdet.
- Ett område för terminalen som bedöms lämpligt är södra bangårdsområdet. En särskild fördel med det området är att det finns elektrifierade anslutningar i båda ändar av bangården och det ligger inom Kalmar stations signalområde.

Nybro kommun har beviljats medel till denna förstudie från Tillväxtverket avseende förutsättningarna att etablera en kombiterminal i Nybro-Kalmar regionen.

Förstudien omfattar:

- Steg 1 – Analys av alternativa lokaliseringar och val av bästa plats
 1. Analys av godsflöden.
 2. Planmässiga förutsättningar - markförhållanden Nybro
 3. Planmässiga förutsättningar – konsekvensanalys av växelområdet på Kalmar Södra. Markförhållande, omgivningspåverkan, anslutning till E 22 och till Kalmar hamn.
- Steg 2 - fördjupade studier och analyser av den utvalda platsen.

STEG 1

1 Analys av godsflöden

De stora transportvolymerna i regionen består av timmer, sågade trävaror, plastråvaror, stål och en del bulkvaror. Större delen av dessa varor transporteras i dag på landsväg men även en hel del järnvägs- och fartygstransporter förekommer.

På senare år har även transporterna av biobränsle ökat kraftigt både inom och från regionen. De långväga biobränsletransporterna sker till stor del på järnväg och de kortväga med lastbil.

1.1 Flöden tunga fordon, vägtrafik

Det klart dominerande flödet av tunga transporter i sydöstra Sverige är längs väg E22 men även riksväg 25 från Kalmar i västerut mot Nybro har stora flöden av tunga transporter.



Figur 1. Godsflöden tunga transporter vägtrafik år 2006 (ton per år).



2010-02-25

1.2 Järnvägstrafik flöde

Järnvägsgodstransporterna i regionen domineras av transporterna till och från Mönsterås bruk och såg. Vissa järnvägstransporter förekommer också från Blomstermåla, Kalmar och Nybro men dessa volymer är jämförelsevis små.

Från Nybro har det under senare år skett en kraftig ökning av biobränsletransporter på järnväg.



Figur 2. Godsflöden på järnväg (ton per år).

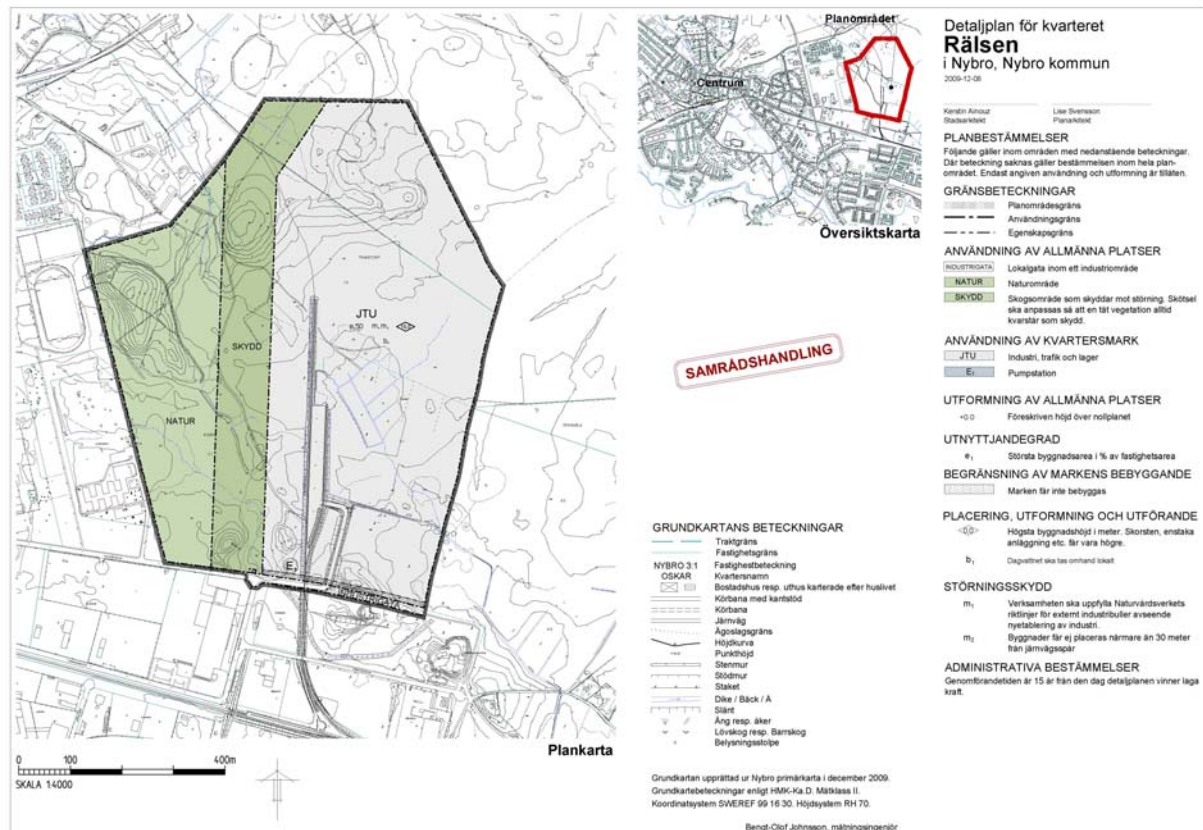
2010-02-25

2 Planmässiga förutsättningar - markförhållanden Nybro

Nybro har redan i dag industrispår på området som är lämpligt som kombiterminal. Terminalområdet används idag i huvudsak för hantering och lastning av biobränslen. De planmässiga förutsättningarna i Nybro är mycket bra för en framtida utveckling av terminalområdet.

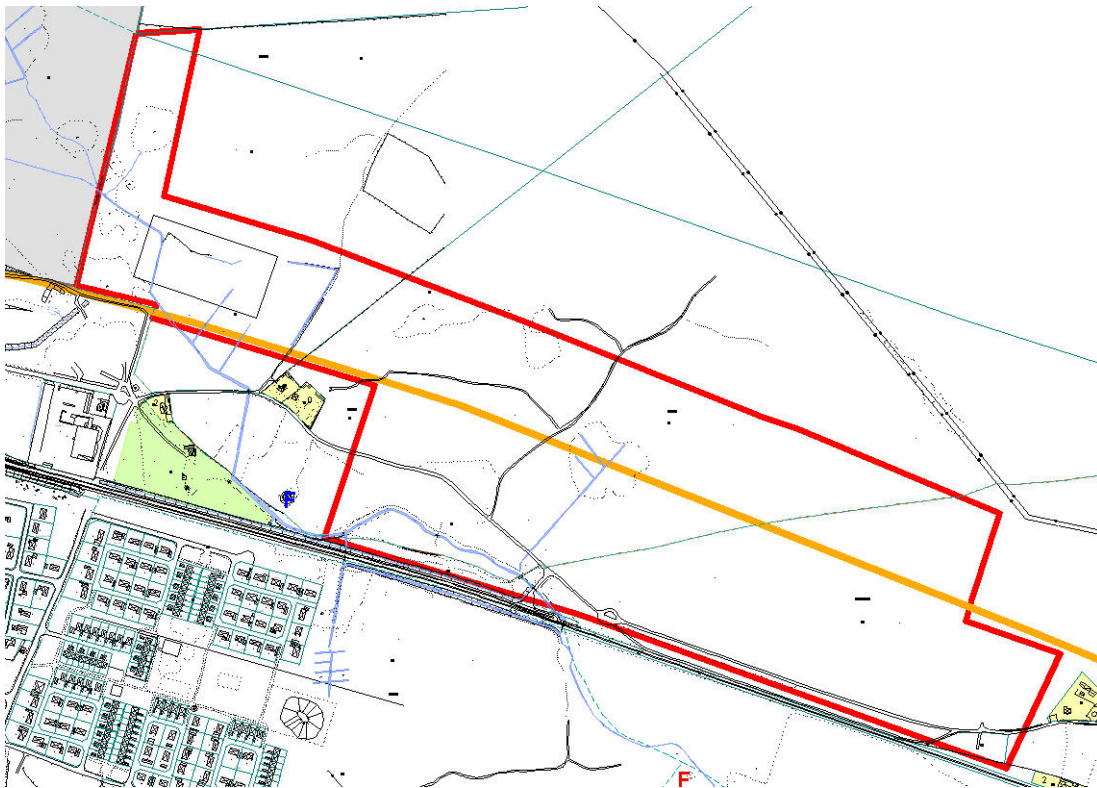


Figur 3. Befintligt terminalområde vid östra industrispåret.



Figur 4. Förslag till detaljplan för kvarteret Rälsern vid östra industrispåret.

2010-02-25



Figur 5. Förslag på ny anslutningsväg till terminalområdet.

Förslaget på översiktsplan och de förslag som finns på ny anslutningsväg till terminalområdet visar dels på kommunens vilja att utveckla området och dels att det finns stora möjligheter för expansion.

Skyddsområdet i väster utgör en naturlig gräns för expansionen in mot Nybro. En expansion norrut begränsas dels av risken för störningar på boendemiljöer och dels av topografiska förhållanden med stora höjdskillnader.

2.1 Fördelar

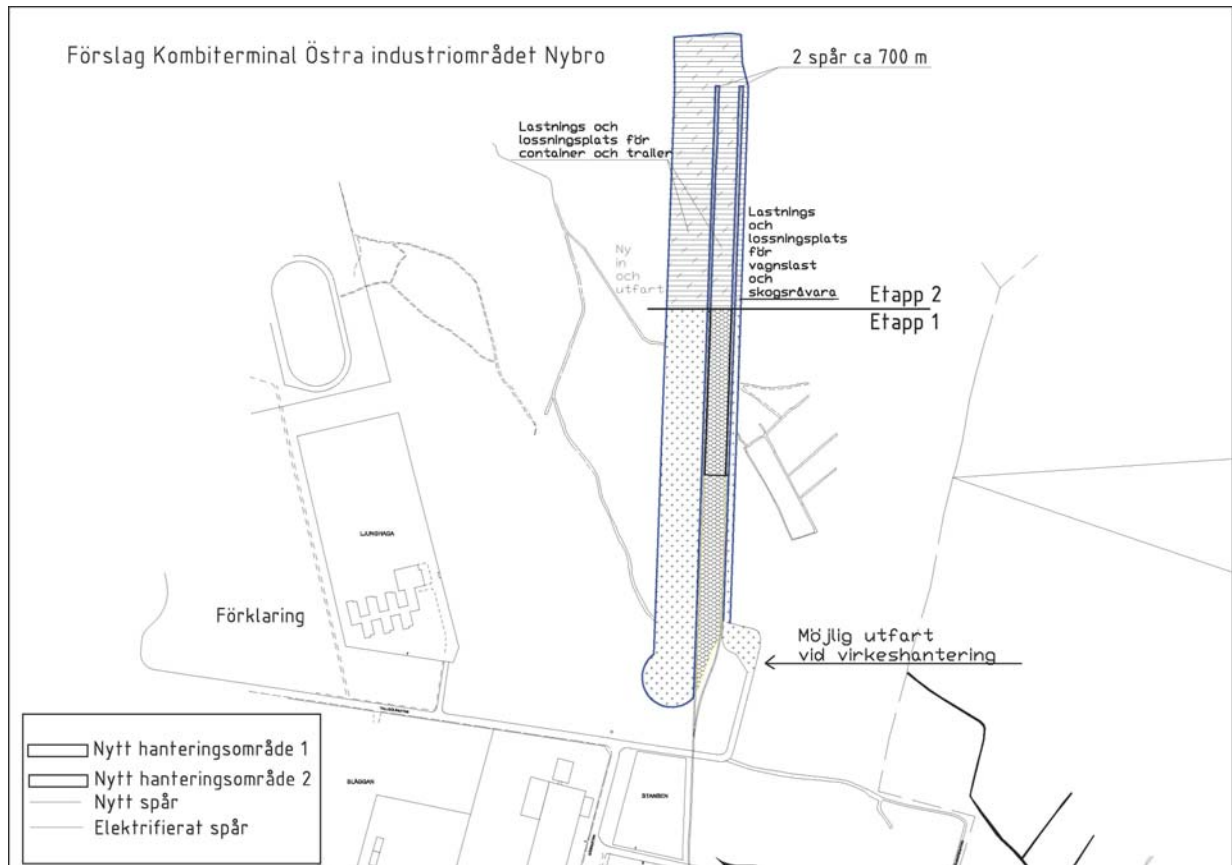
- Området har redan idag en fungerande intermodal terminalfunktion
- Östra industrispåret är idag lastnings- och lossningsplats för biobränsle
- Stora expansionsmöjligheter
- Mark finns tillgänglig för utbyggnad både åt öster och nordöst.
- Idag ingen närliggande bebyggelse, medför mindre risk för bullerstörningar.
- Bra möjligheter till anslutning väg 25/31.
- Avgående och ankommande tåg direkt till Fredrikslund.
- Kan byggas ut i etapper och ändå vara effektiv.
- Plats för logistikområde med lagerhotell och industrier.

2.2 Nackdelar

- Inte direkt anslutning till hamn.
- Elektrifiering saknas in till industrispåret.
- Bangård finns inte i anslutning till spåren.
- Problem med plats för uppställning av vagnar.

2010-02-25

2.3 Idéskiss för utformning av kombiterminal



Figur 6. Förslag på utformning av terminalområdet i Nybro.

Utbyggnad av terminalen i etapper betyder att startkostnaderna blir lägre. Förslaget ovan innebär en total terminalyta på ca 125 000 m².

Dagens hanteringsyta mellan spår 201 och 202 är cirka 25 m bred. Längs östra sidan av spår 202 bör kompletterande hanteringsyta anläggas för att spåret ska kunna lastas från båda sidor.

En ny väganslutning till kombiterminalområdet gör att denna verksamhet kan bedrivas helt oberoende av verksamheten på biobränsle- och frilastområdet.

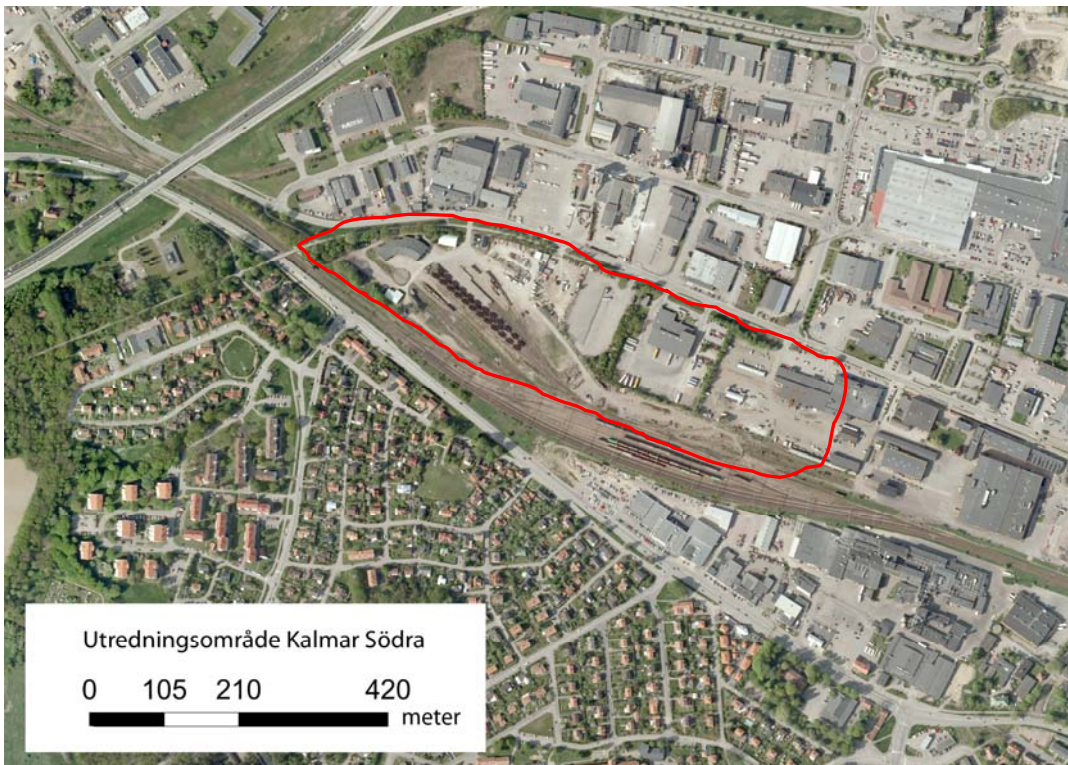
Utbyggnad av etapp 2 stör ej produktionen på terminalen.

2010-02-25

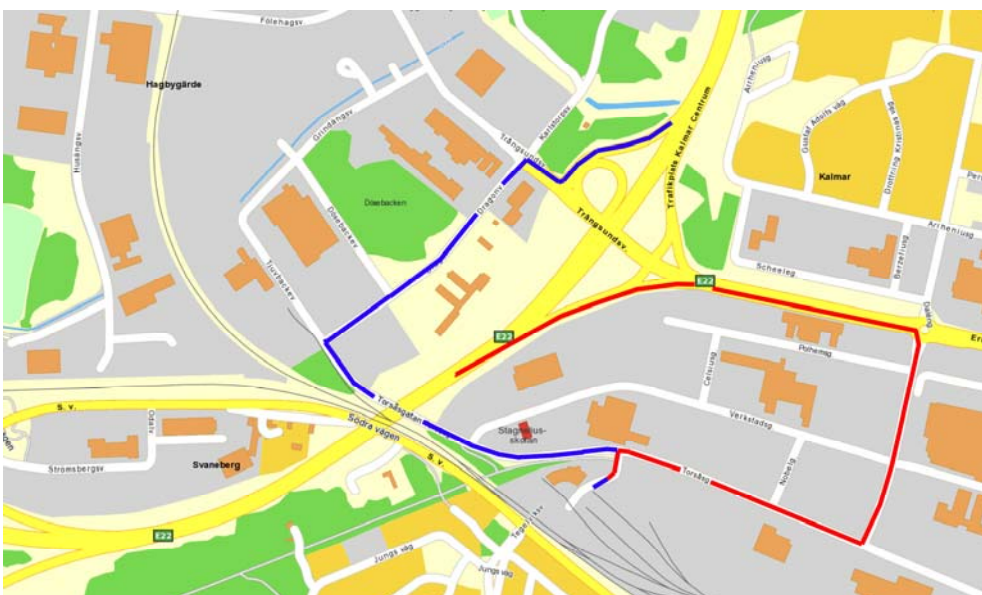
3 Planmässiga förutsättningar – markförhållanden Kalmar

Avsnittet beskriver förutsättningar och konsekvenser av en terminalerablering vid Kalmar Södra. I detta ingår bland annat beskrivning av markförhållande, omgivningpåverkan, samt anslutning till E 22 och Kalmar hamn.

Utredningsområde Kalmar Södra 2009.



Figur 7. Utredningsområde för framtida terminal vid Kalmar Södra.



Figur 8. Möjliga anslutningsvägar till framtida terminal vid Kalmar Södra.

2010-02-25

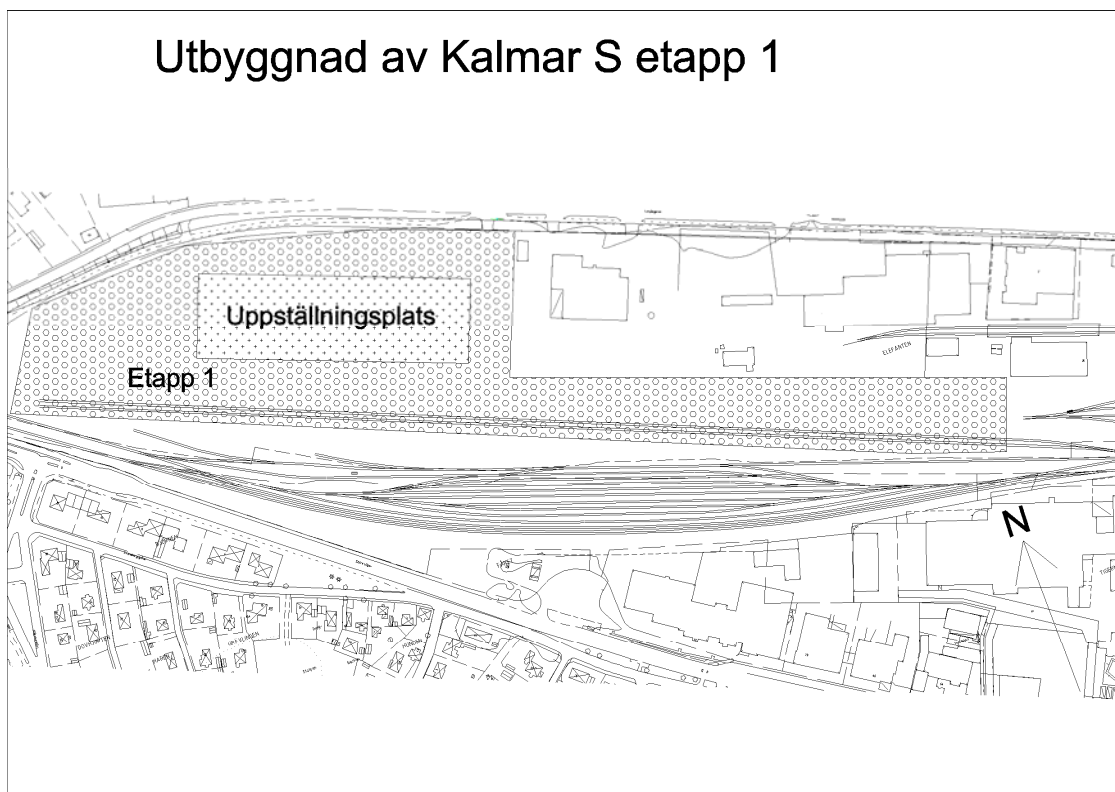
3.1 Fördelar

- Kalmar Södra har i dag hantering av godsvagnar och spår för uppställning.
- Direkt anslutning till hamn.
- Logistisk knutpunkt
- Bra möjligheter till anslutning E 22 via Erik Dahlbergs väg.
- Avgående och ankommande tåg direkt till Kalmar Södra.
- Bangård finns i anslutning till spåren. Möjlighet till uppställning av vagnar
- Kan byggas ut i etapper och ändå vara effektiv.

3.2 Nackdelar

- Närliggande bebyggelse, risk för störningar i boendemiljö.
- Begränsade expansionsmöjligheter.
- Risk för konflikter med persontrafik tåg.
- Eventuellt bevarandebeslut för byggnader inom området.
- Spår måste rivas upp, mindre antal spår.

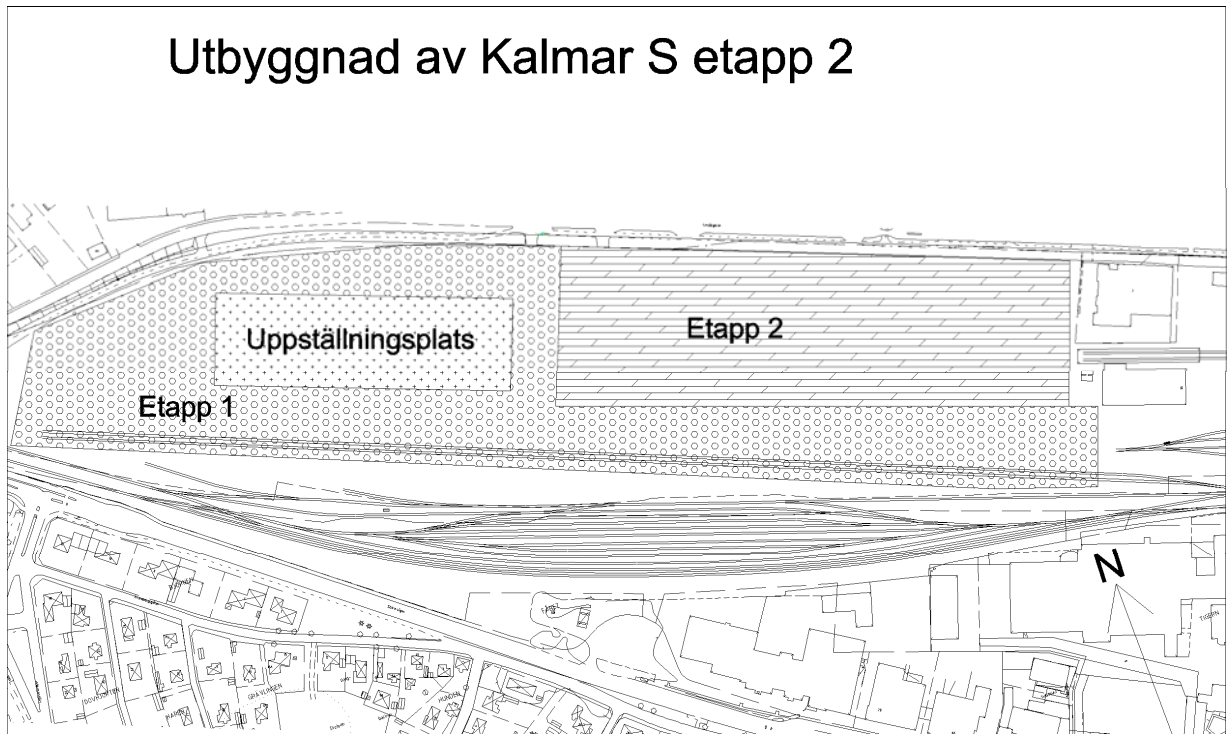
3.3 Idéskiss för utformning av kombiterminal



Figur 9. Förslag på utbyggnad av etapp 1 för terminal vid Kalmar Södra.

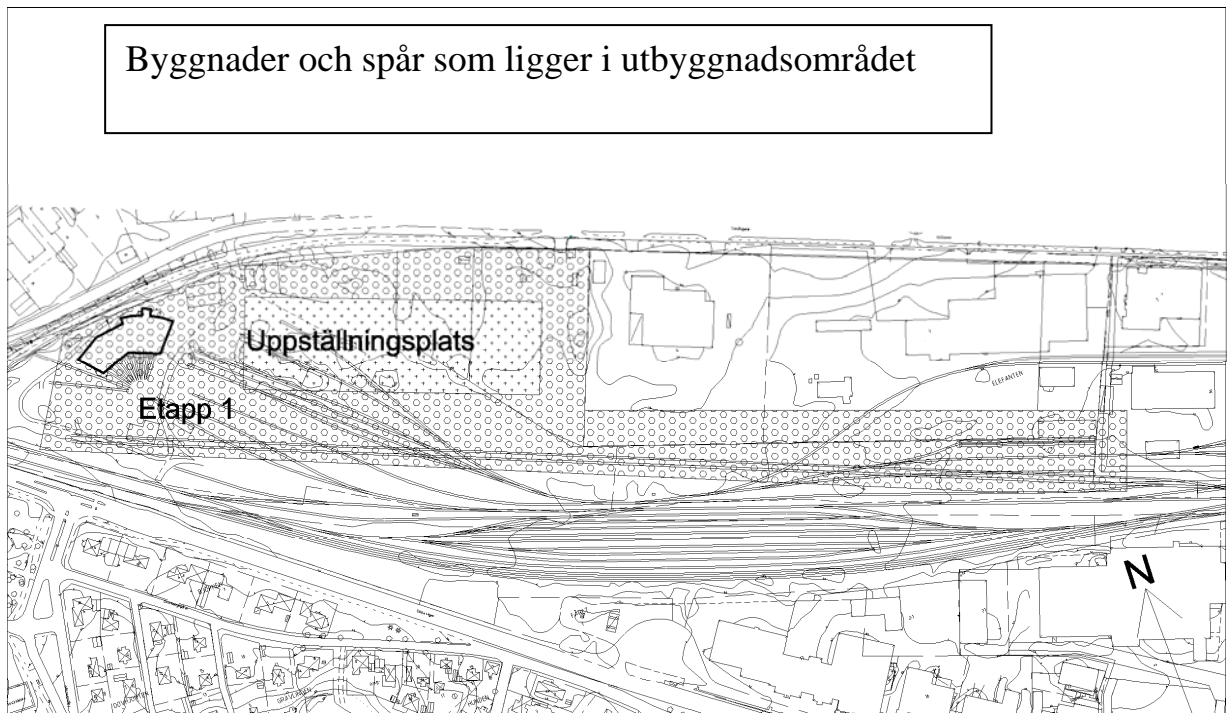
Utbyggnad av terminalen i etapper betyder att startkostnaderna blir lägre. Utbyggnad innebär rivning av bangårdsspår och industrispåranslutningar. Bangårdsspåren nyttjas för uppställning av vagnar. Nyttjandet av industrispåranslutningar är oklart. Etapp 1 innebär dessutom intrång på ytor i befintlig verksamhet längs Torsåsgatan.

2010-02-25



Figur 10. Förslag på utbyggnad av etapp 2 för terminal vid Kalmar Södra.

Utbyggnad av etapp 2 stör ej produktionen på terminalen men medför att befintliga verksamheter inom området måste flytta till annan plats.



Figur 11. Påverkan på befintlig markanvändning för terminal vid Kalmar Södra.

2010-02-25

4 Jämförelse och utvärdering

De två platserna i Kalmar och Nybro har båda för- och nackdelar. Nedan görs en jämförelse mellan de båda alternativen.

Godsterminal Nybro	Godsterminal Kalmar
<ul style="list-style-type: none">+ Logistisk knutpunkt+ Möjlig lagringskapacitet för 3:e- /4:e-partslogistik+ "Obegränsade" expansionsmöjligheter+ Ingen påverkan på boende- eller trafikmiljö+ Möjlighet till snabbstart - Inte direkt tillgång till hamn- Oelektrifierade anslutningsspår- Begränsad möjlighet för uppställning av vagnar	<ul style="list-style-type: none">+ Närhet till hamn+ Logistisk knutpunkt+ Alternativa lägen+ Uppställning av tomvagnar+/- Eventuellt lagringskapacitet för 3:e- /4:e-partslogistik+/- Möjlighet till snabbstart - Begränsade expansionsmöjligheter- Risk för konflikter med boendemiljö trafik/hantering- Risk för konflikter med tågpersontrafik

Sammantaget bedöms Nybro ha störst fördelar att utvecklas till en regional kombiterminal. Främsta fördelarna är utbyggnadsmöjligheter och begränsad omgivningspåverkan. En annan fördel med Nybroalternativet är att det redan finns en etablerad terminal som går att bygga vidare på.

STEG 1

1 Utrustning för kombiterminal

På kombiterminaler samlas gods av olika slag och olika värde. För transportköparen är godsets säkerhet en av de viktigaste frågorna vid val av transportsätt. Terminalområdet måste därför vara inhägnat och bevakat för att förhindra obehöriga att ta sig in på området. För att hantera säkerheten krävs någon form av passage- och identifieringssystem.

För att driva en kombiterminal behövs ett IT-system för informationshantering. Systemet bör vara konvertibelt med andra system i transportbranschen.

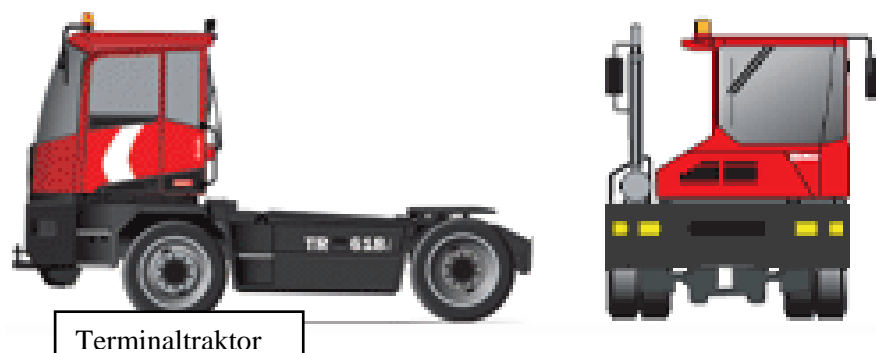
Reachstacker för lastning och lossning av container och trailers.

På en terminalen behöver tillgång till reserv reachstacker vid hög belastning och stillestånd.

Terminaltraktor för trailerdragning och eventuell förflyttning av containers.



Reachstacker

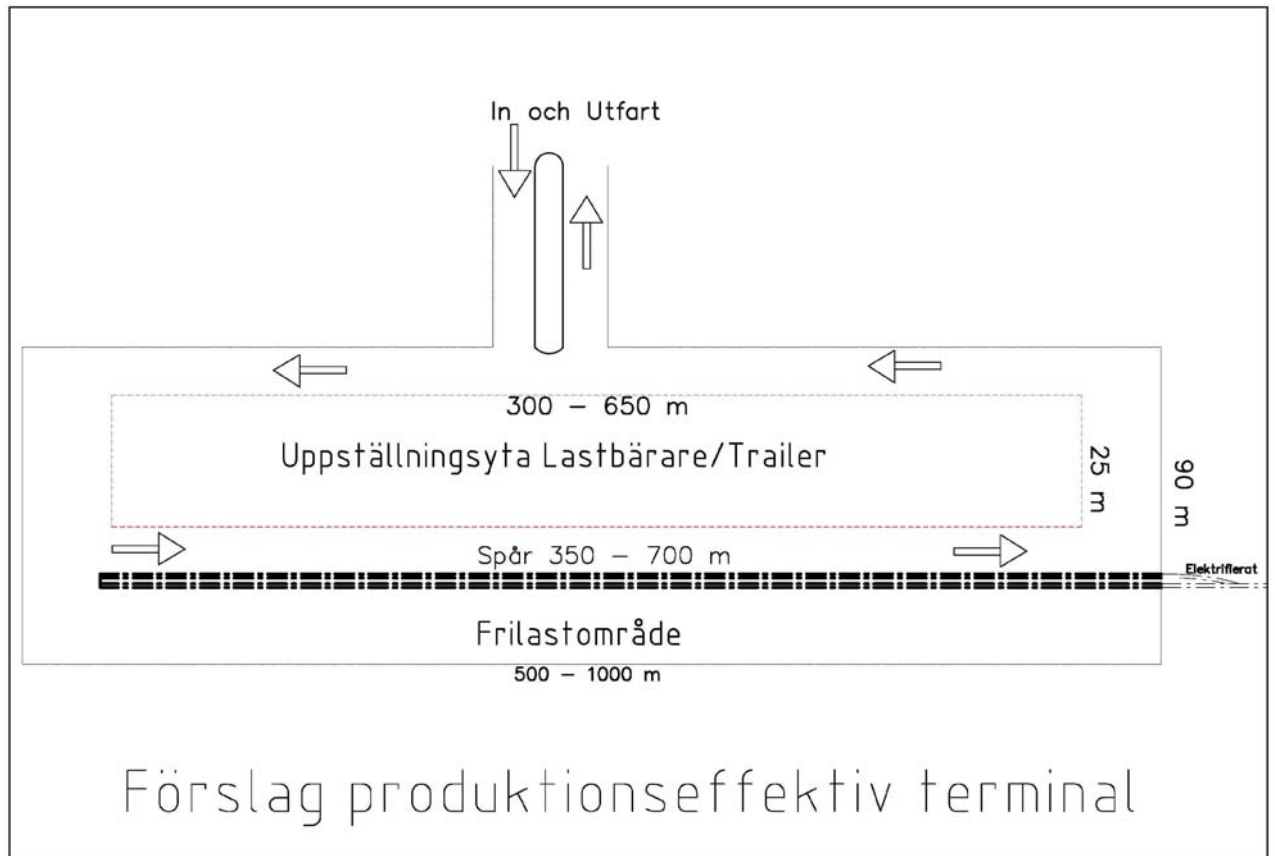


Terminaltraktor

Figur 12. Exempel på terminalhanteringsutrustning.

2010-02-25

1.1 Förslag på byggande av produktionseffektiv Terminal



Figur 13. Principexempel på terminalutformning.

Vid byggandet av en ny terminal bör det finnas möjlighet till utbyggnad. Utbyggnad av spår och ytor ska kunna göras utan att störa verksamhet som redan finns.

2010-02-25

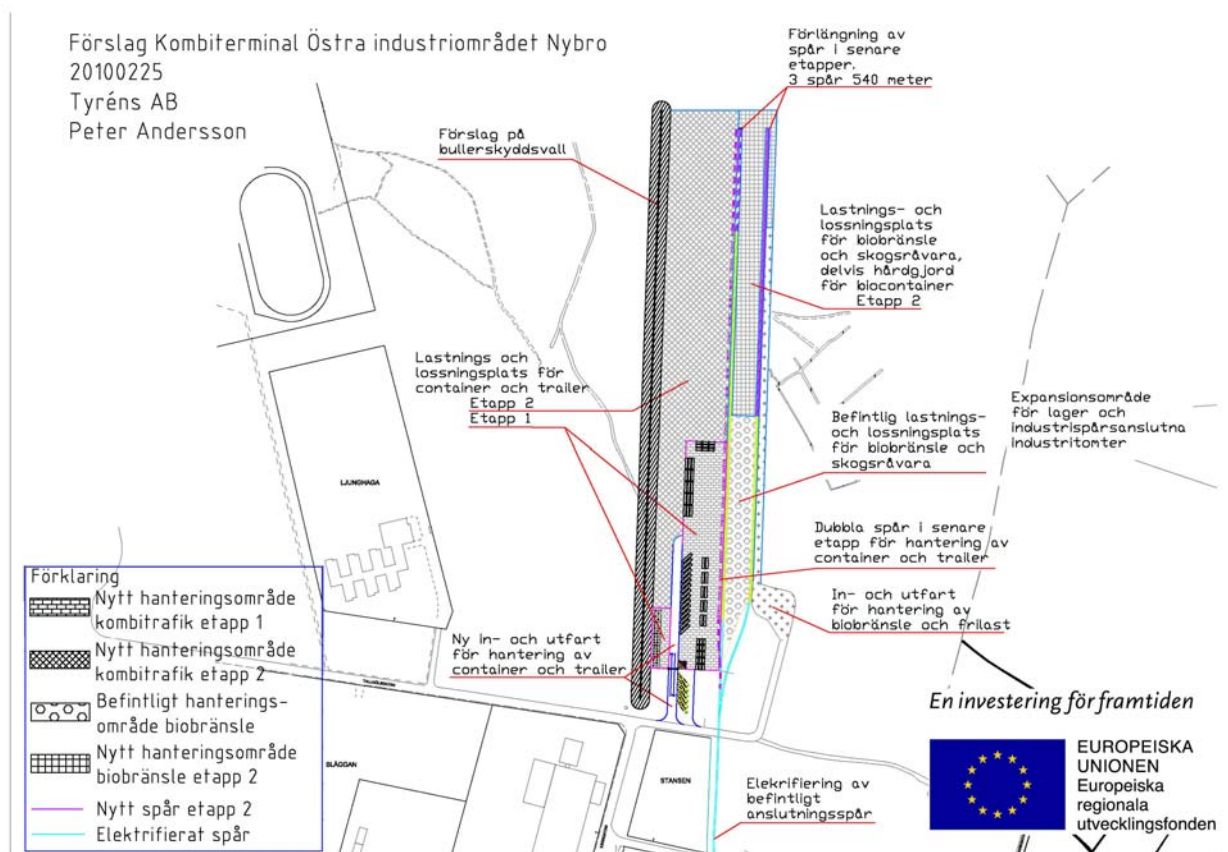
1.2 Förslag på utformning av terminal i Nybro

Förslaget på terminalområde i Nybro innehåller två delar. Ett område för kombihantering och ett område för biobränsle- och frilasthantering.

Till kombiterminalområdet förslås en ny in-/utfart från Tallgölgsgatan. Via en grind i anslutning till områdets servicebyggnad, leds trafiken i en slinga genom området.

På terminalområdet finns såväl ytor för uppställning som hantering. I en första etapp föreslås en terminalyta på ca 12 500 m². Inledningsvis kan kombihanteringen skötas på befintliga spår men om volymerna ökar bör ytterligare ett kombispår anläggas.

För att ytterligare effektivisera hanteringen av järnvägsvagnar bör kombispåren och hanterings torna på sikt förlängas till 540 m.



Figur 14. Förslag på utformning av terminalområde i Nybro.