

Godsterminalstudie i Västerbottens län



*Nulägesbeskrivning samt
strategier för framtida
terminalstruktur*



Länsstyrelsen
Västerbottens län

Meddelande 2°1999

Innehåll	Sid
Förord	1
Sammanfattning	2
1 Inledning	6
1.1 Bakgrund	6
1.2 Arbetets uppläggning	6
1.3 Syfte	6
2 Nulägesbeskrivning	8
2.1 Godsvolymer i Västerbotten	8
2.2 Godsflöden efter näringsgrenar	11
2.3 Olika terminaltyper samt utvecklingstendenser	19
2.4 Länets terminaler	23
2.5 Flödesbeskrivning för större terminaler	40
3 Bristanalys	44
3.1 Brister enligt intervju svaren	44
3.2 Övrigt bedömda brister	45
4 Utvecklingsfaktorer	46
4.1 Infrastrukturförändringar	46
4.2 Ekonomiska styrmedel	50
4.3 Godstrafikens utveckling i länet	51
5 Terminalkostnader	56
5.1 Förutsättningar	56
5.2 Hamnar	57
5.3 Vagnslasttrafik	58
5.4 Kombitrafik	59
5.5 Lastbil	61
5.6 Samlad jämförelse	62
5.7 Länets terminalkostnader	63
6 Framtida godsterminalstruktur	64
6.1 Förutsättningar	64
6.2 Uppläggning	64
6.3 Strategiska överväganden	64
6.4 Samlad bedömning av brister	66
6.5 Skiss: Framtida godsterminalstruktur	66
6.6 Åtgärdsbehov i Umeå	68
6.7 Åtgärdsbehov i Skellefteå	74
6.8 Åtgärdsbehov i Rundvik	74
6.9 Åtgärdsbehov i Storuman	74
6.10 Övriga utvecklingsbehov	76
7 Slutsatser	77
Referenser	

Medverkande

Projektansvarig

Lars Nilsson, Länsstyrelsen i Västerbottens län

Projektledare

Åsa Östling Norrman, Länsstyrelsen i Västerbottens län

Styrgrupp

Thomas Hedlund, Umeå hamn

Gösta Johnsson, Banverket

Tomas Gustavsson, Banverket

Tord Edelsvärd, Vägverket

Claes Nyström, Åkeriföreningen.

Referensgrupp

Kommunikationsrådet vid Länsstyrelsen i Västerbottens län

Konsult

Peter Törnkvist, Trafik och Miljö i Norr AB

Isabella Forsgren, Trafik och Miljö i Norr AB

Lars Norlin, Trafik och Miljö i Norr AB

Marianne Lindström, Trafik och Miljö i Norr AB

Samråd

Styrgruppen har träffats tre gånger under sommaren/hösten 1998. Referensgruppen har informerats vid två tillfällen.

Kartor/figurer

För digitalt kart- och figurmaterial i rapporten svarar konsulten om ej annat anges.

Digitaltryck NRA, Umeå 1999

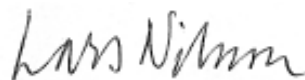
Förord

Västerbottens län har ett omfattande handelsutbyte med omvärlden. En betydande del av de godsvolymer som transporteras till/från länet hanteras i en eller flera av länets terminaler.

Under senare tid har utvecklingsbehov vid flera terminalfunktioner framkommit, bl a inom ramarna för länsstyrelsens arbete med den Regionala Transportplanen samt i planeringen för Botniabanan. Syftet med denna rapport är dels att bredda kunskapsbasen avseende terminaler, dels att avge en samlad bedömning avseende effektiviseringspotentialer och utvecklingsbehov av strategisk betydelse.

Om de investeringsbehov som redovisas blir aktuella för genomförande, är det i första hand transportsäljare med flera aktörer som skall svara för finansieringen. Länsstyrelsens finansieringsmöjligheter avseende gods-terminaler är idag begränsade, men kan i vissa fall avse infrastrukturåtgärder i anslutning till terminalerna. Planeringen för detta sker inom ramarna för den Regionala Transportplanen. Det är dock viktigt att regelverken för finansiering av terminalfunktioner ses över och justeras till att i större utsträckning beakta behovet av goda helhetslösningar och ökad samordning av transportslagen.

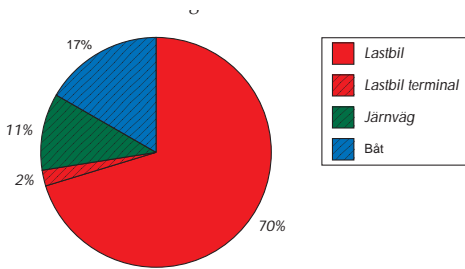
Arbetet har initierats av länsstyrelsen i Västerbottens län och utförts i samverkan med bl a Banverket, Vägverket och hamnföreträdare. Åsa Östling Norrman har varit projektledare.



Lars Nilsson

Länsstyrelsen i Västerbottens län

Sammanfattning



Andel av genererade godsvolymer som hanteras vid någon terminal i Västerbottens län. Drygt 5 miljoner ton/år av totalt ca 18 milj ton (exklusive sand och grus) hanteras vid terminal (skrafferat)

Syfte

Studien har som syfte att:

- Översiktligt analysera länets terminalfunktioner avseende funktion och terminalkostnad:
- Skissera och översiktligt utvärdera strategier för den framtida terminalstrukturen.

Redovisningen skall utgöra underlag för fastläggande av fortsatt inriktning för Länsstyrelsens agerande avseende länets godsterminalfrågor.

Dagens situation

I Västerbottens län genereras nära 25 miljoner ton gods/år, varav drygt 4 miljoner ton har målpunkt utanför länet, drygt 17 miljoner ton stannar inom länet och nära 4 miljoner ton importeras till länet. Uppskattningsvis uppgår värdet av industriproduktionen i Västerbotten till ca 15 Mdr kr per år.

Av transporterna inom länet utgörs ca 40% av sand/grus, ca 20% av skogsprodukter och ca 10% av malm. Lastbilen är det dominerande transportslaget för dessa transporter.

Skogsprodukter och papper dominerar godstransporterna från länet. Ca 50% av volymen transporteras med lastbil, ca 35% med båt och ca 15% med järnväg. Av transporterna från länet utgör ca två miljoner ton utrikes export.

Till länet importeras en mängd produkter varav trävaror/papper, bränslen, malm och livsmedel utgör de största grupperna. Transporterna fördelar sig jämt mellan sjöfart, lastbil och järnväg.

Terminalerna i länet är främst koncentrerade till kusten och då främst till Umeå och Skellefteå, där de största godsvolymer genereras. Sammantaget finns det ett 70-tal godsterminaler i länet.

Uppskattningsvis hanteras drygt 5 miljoner ton årligen vid länets terminaler, varav ca 2,7 milj ton avser hamnar, nära 2 milj ton järnvägsterminaler (varav ca 0,9 milj ton avser omlastning i Umeå hamn), 0,4 milj ton lastbilsterminaler och ca 500 ton flyg.

Den sammantagna terminalkostnaden i länet har översiktligt beräknats till ca 350 Mkr per år, vilket innebär att terminalkostnaden i många fall uppgår till så mycket som 30% av den totala transportkostnaden.

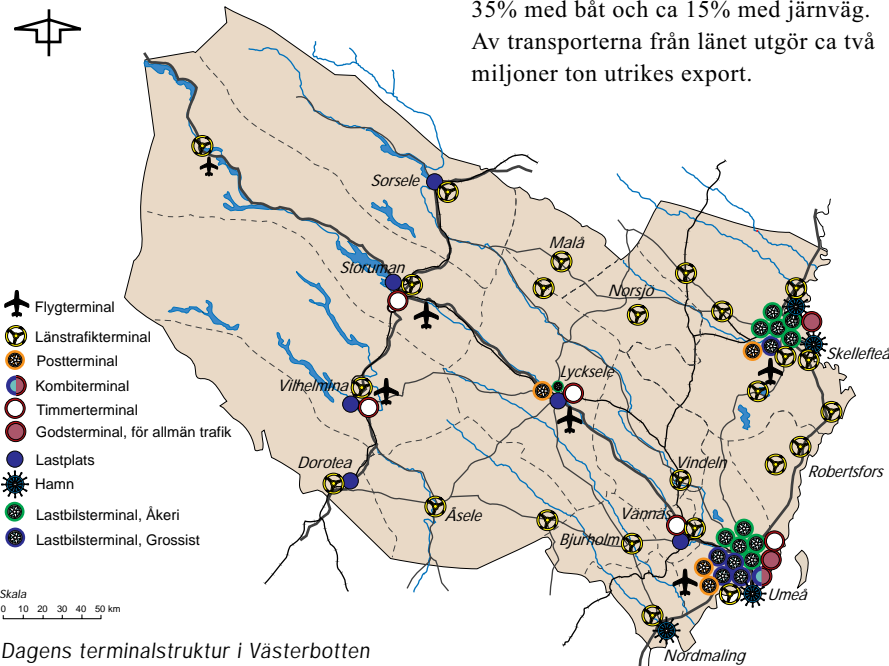
Brister

Analyser och intervjuer visar på brister i terminalfunktioner och anslutande transportsystem. Bl a har följande framkommit:

- Sjöfart: I Umeå hamnområde har bl a brister framkommit vad gäller spårssystemet. Tillgängligheten till färjeterminalen kan förbättras genom uträtning av E12. Därtill finns behov av en helikopterplatta.

I Skellefteå finns behov av en industriväg mellan hamnområdet och Rönnskärsverken. Därtill erfordras ytterligare magasinsytor samt en kran.

- Järnväg: Godsterminalen i Umeå kommer sannolikt att erfordra omlokalisering vid utbyggnad av Botniabanan. Dagens terminal fungerar tillfredsställande men klarar ingen volymökning. För kombiterminalen har synpunkter framkommit att det är trångt och ryckigt, dålig kapacitet samt saknas



magasin/väderskydd. Volvo är i behov av en större terminalyta än den de förfogar över idag. Närboende störs av buller och vibrationer från verksamheten.

I Skellefteå har från vissa håll framförts önskemål om att utveckla vagnlastterminalen i Gunsen till en kombiterminal. Bullerstörningar, till följd av terminalverksamhet, av närboende har tidigare åtgärdats.

- Väg: De brister som framkommit är i huvudsak relaterade till transportsystemet i Umeå. Bl a utgör avsaknad av koppling mellan Västerås och Klockarbäcken en brist. Därtill har standarden på E12, från Vännäsby och västerut kritiserats.
- Flyg: Inga brister har framkommit.
- Länstrafiken: Inga direkta brister har framkommit.

Utvecklingstendenser

Det Västerbottniska näringslivet är till stora delar internationellt konkurrenskraftigt. Industrins utveckling i Västerbotten innebär kontinuerligt ökade godsvolymer och värdet av industriproduktionen har fördubblats under de senaste 15 åren, vilket motsvarar en årlig, genomsnittlig tillväxttakt av ca 5 %. Särskilt sjöfarten och lastbilstrafiken har under de senaste årtiondena attraherat denna volymtillväxt. Några faktorer talar dock för att konkurrenskraften mellan transportslagen framgent kommer att förändras påtagligt i Västerbotten:

- Den enskilt största orsaken är utbyggnaden av Botniabanan. Därtill kommer att eventuellt ändrad inriktning för Kvarckentrafiken kan innebära ett tillskott av järnvägstransporter (och även lastbilstransporter).
- Sannolikt kommer kraven på miljöanpassade transporter att accentueras. Det talar för ökade volymer för järnväg och sjöfart.

Effektiviseringsmöjligheter i terminalhantering

Ökat nyttjande av informationsteknologi utgör en effektiviseringspotential som är gemensam för samtliga terminaltyper. Nedan följer exempel på effektiviseringsmöjligheter för respektive terminaltyp:

Hamnar/Sjöfart: Ökat nyttjande av informationsteknik. Idag nyttjas EDI och EDF för informationsutbyte samt streckkoder för varuhantering, men nyttjandet behöver utvecklas.

Utveckling av lastbärare, kranar mm kan minska lasttiderna.

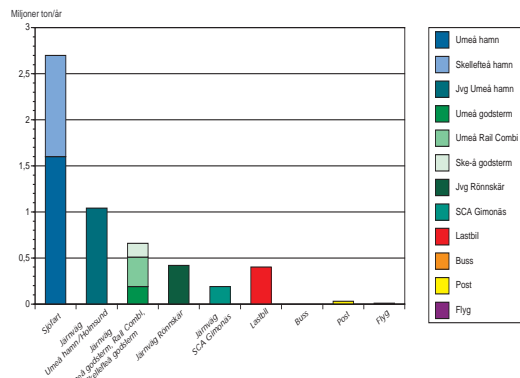
Den generella utvecklingen av godstransporter med sjöfart tenderar mot containertrafik, vilket medför att hanteringskostnaderna samt att behovet av t ex lagerytor torde minska.

Vagnlasttrafik: SJ Gods genomför för närvarande ett antal projekt med syfte att direkt eller indirekt minska terminalkostnaderna. Bl a arbetar man för högre tillåten axellast samt metervikt på järnvägsnätet. Därtill finns ambitioner att utöka lastprofilen.

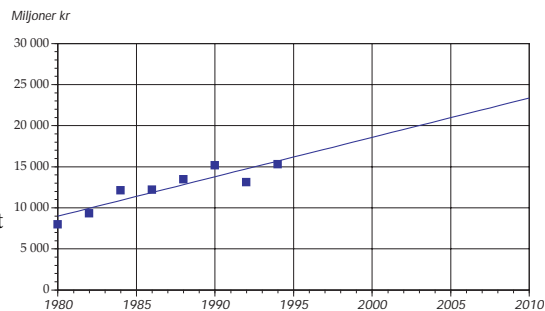
Terminalen i Umeå och även i Skellefteå inrymmer effektiviseringspotentialer. Huruvida dessa kan komma transportköparna tillgodo genom lägre pris är dock osäkert.

Kombitrafik: Nya koncept för tågtrafiken utvecklas. Gemensamt för de flesta av dessa är att behovet av terminaler helt eller delvis eliminerats.

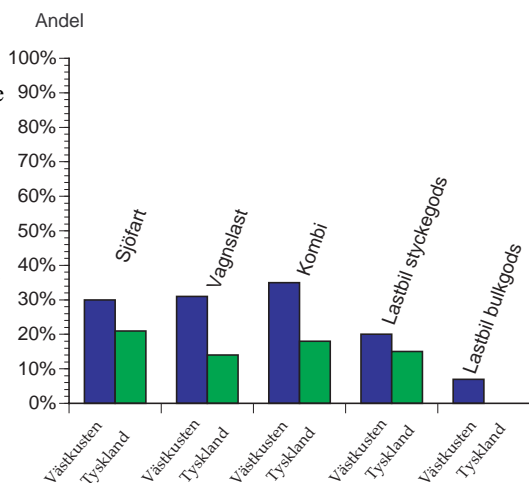
Lastbilstrafik: Dagens lastbilsterminaler är relativt effektiva. Satsningar som görs för att effektivisera lastbilstransporter avser främst att öka informationsutbytet.



Terminalhanterade godsvolymer i Västerbotten fördelade på terminaler



Industriproduktionsindex för Västerbotten (den blå linjen markerar trenden)



Terminalkostnadernas andel av totala transportkostnaden för transport av en container sågade trävaror från Umeå till Västkusten respektive norra Tyskland (exklusive terminalkostnader och eventuella distributionskostnader vid målpunkten)



Principskiss avseende övergripande godsflöden samt lägen för godsterminalfunktioner av strategisk betydelse

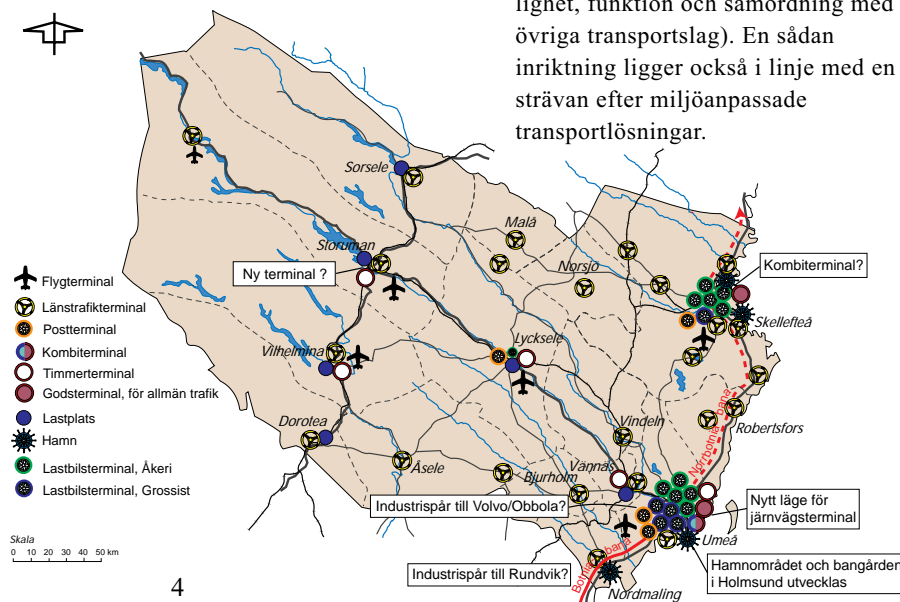
Strategiska överväganden

Länets olika godsterminalfunktioner har avgörande betydelse för att tillgodose näringslivets transportbehov. Hamnar och järnvägsterminaler hanterar de stora volymerna. Nyttan avspeglas dock inte endast i de volymer som hanteras. Således har t ex länets flygfraktkterminaler och bussgodshantering stor betydelse exempelvis för snabba leveranser av reservdelar och olika slags förnödenheter.

Som underlag för bedömningar av vilka åtgärder som är mest angelägna föreslås att utgångspunkt tas dels i näringslivets behov, dels i kraven på god miljöanpassning. Därvid bedöms att:

- Om man ser till dagens situation är förutsättningarna för lastbilstrafiken och sjöfarten förhållandevis goda, även om de terminaler som är knutna till dessa transportslag uppvisar utvecklingsbehov. Järnvägstrafiken är dock jämförelsevis utvecklad, främst till följd av påtagliga brister i infrastrukturen, vilket utbyggnaden av Botniabanan till stor del kommer att råda bot på. För att tillvarata den potential som Botniabanan innebär, och för att bidra till en balanserad utveckling av konkurrenskraften mellan transportslagen, behöver därför *åtgärder avseende länets järnvägsterminaler ges prioritet* i det fortsatta arbetet (avseende tillgänglighet, funktion och samordning med övriga transportslag). En sådan inriktning ligger också i linje med en strävan efter miljöanpassade transportlösningar.

Kompletteringsbehov avseende befintlig godsterminalstruktur



Utöver ovanstående bedöms bl a att:

- Länets hittills inte har intagit någon framträdande roll vad gäller nyttjande av informationsteknologi för effektiva transporter. Detta område borde fortsättningsvis ges ökad uppmärksamhet.
- Kvarcentrafiken är av stor betydelse för länet och en omställning mot godstrafik kan medföra krav på åtgärder. Idag föreligger åtgärdsbehov vad gäller spårsystemet i Holmsunds hamn samtidigt som utbyggnaden av Botniabanan kan komma att medföra omlokaliseringsbehov av Gimonästerminalen. Sammantaget innebär detta att terminalfrågorna i Holmsund hamnar i fokus.
- Det övergripande vägnätet, dvs E4, E12 och Rv 45 är angeläget att åtgärda till god funktion/standard.

Skiss framtida terminalstruktur

Befintliga godsterminaler

I länet finns ca 70 terminalfunktioner. Följande, befintliga anläggningar har bedömts särskilt angelägna att utveckla:

- Järnvägsterminalen i Umeå.
- Holmsunds bangård.
- Umeå hamn.
- Järnvägsterminalen i Skellefteå.

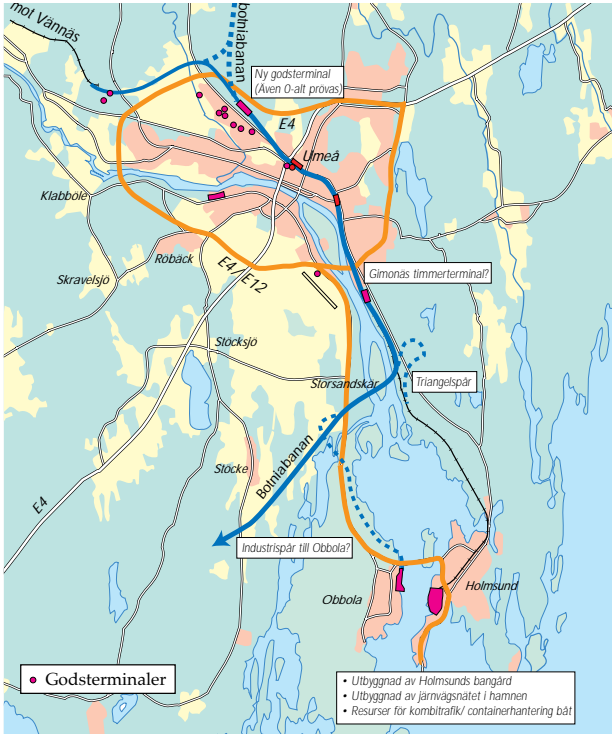
Nya godsterminaler

Behov av en kombiterminalfunktion i Skellefteå har framkommit. Huruvida det idag finns underlag för en sådan satsning är osäkert.

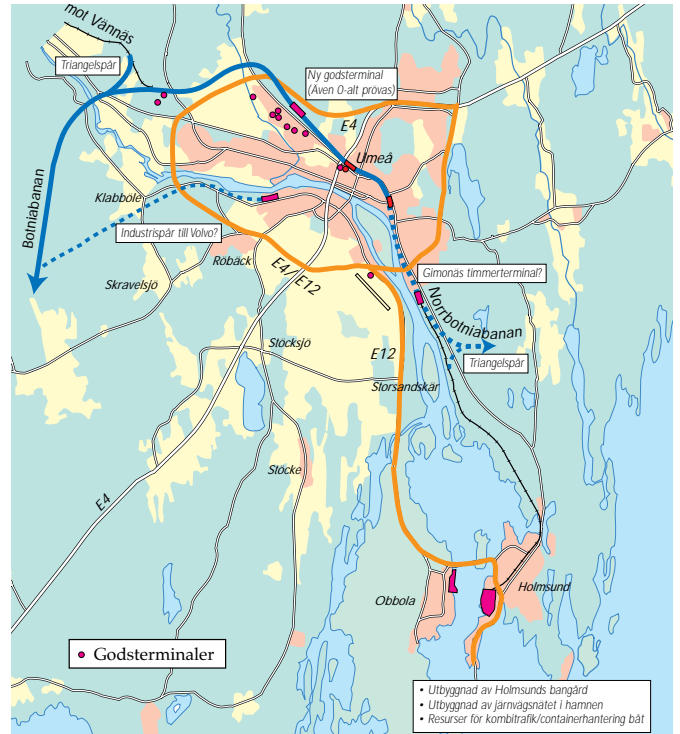
I samband med etableringsarbetet av frihamnen i Mo i Rana har framkommit behov av terminalfunktion på svensk sida. Där har Storuman ansetts utgöra en strategisk lokalisering med koppling till väg 45 och E12 samt Inlandsbanan och Tvärbanan.

Industrispår

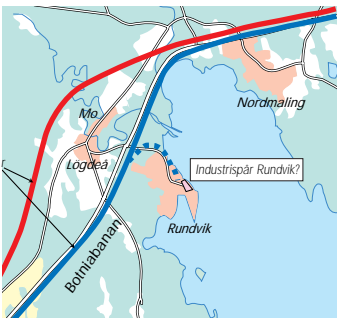
Utbyggnad av industrispår med koppling till Botniabanan och med direktanslutning till större verksamheter, kan inrymma effektiviseringspotentialer, bl a avseende SCA Packaging och Graningeverken.



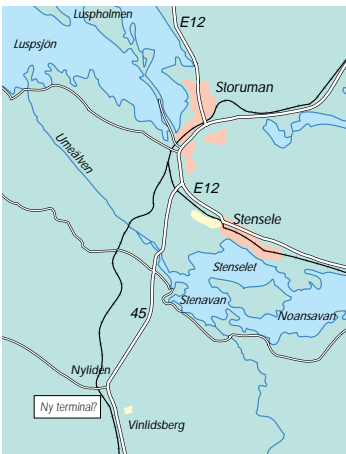
Utvecklingsbehov med östlig Botniabana



Utvecklingsbehov med västlig Botniabana



Botniabanan i en östlig sträckning möjliggör industrispårutbyggnad till Rundvik

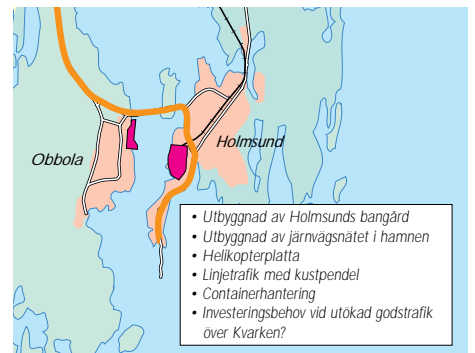


Timmerterminalen i Vinliden, söder om Storuman avses nyttjas för omlastning av produkter från Mo i Rana

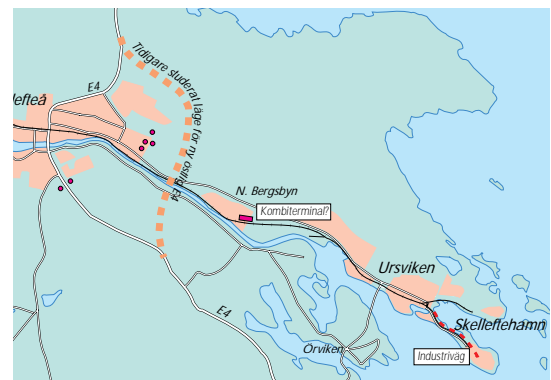
Slutsatser

De utvecklingsbehov som identifierats är i första hand *knutna till Umeå* och då särskilt till den interna funktionen i hamnen respektive vid järnvägs-terminalerna. Därtill finns utvecklingsbehov i *Skellefteå* och eventuellt i *Storuman*. Det är angeläget att utvecklingsbehoven kan tillgodoses och att de effektiviseringspotentialer som identifierats tillvaratas, eftersom *enskilda terminalers funktion har stor betydelse för konkurrenskraften för länets näringsliv*:

- Utvecklade terminalfunktioner i kombination med utvecklade trafikutbud medför *större valmöjligheter och förbättrad marknadstillgänglighet* för transportköpare.
- Konkurrensen mellan de olika transportutbudet i Västerbotten kan öka, vilket torde medföra att *transportpriserna kan "hållas nere"*.
- Utvecklade terminalfunktioner förstärker konkurrenskraften särskilt för järnvägstransporter och sjöfart. Det är *positivt sett från såväl miljömässig som trafiksäkerhetsmässig synpunkt*.



Utvecklingsbehov i Umeå, oberoende av Botniabanans lokalisering, är främst knutna till Umeå hamn



Skellefteå: E4 i ett östligt läge är fördelaktigt sett från godsterminalsynpunkt