

Baltic Link - Intermodala transporter längs

Kust-till-Kustbanan





Förord

Under våren 2013 har studien ”Intermodala transporter längs Kust-till-Kustbanan” genomförts inom ramen för det regionala utvecklingsprojektet "Bothnian Corridor" med finansiering från Region Blekinge, Karlskrona Baltic Port AB, Karlskrona kommun samt Baltic-Link Association. Från beställarens sida har Baltic-Link Association fungerat som koordinator. Denna rapport, som utgör en del av slutrapporteringen av projektet, beskriver potentiella multimodala och intermodala flöden längs Kust-till-Kust-banan.

Arbetet har utförts och koordinerats av en utredningsgrupp som består av följande personer:

- Fredrik Bärthel, Vectura Consulting
- Nicklas Hansson, Vectura Consulting

Rapporten har sammanställts av Fredrik Bärthel, som svarar för innehållet i rapporten.

Till studien har en expertgrupp med problemägare varit knuten.

Vectura Consulting vill rikta ett stort tack till studiens finansiärer, till expertgruppen samt till andra vilka välvilligt, till exempel genom att låta sig intervjuas, medverkat till att denna studie kunnat genomföras i en positiv anda och att intressanta resultat och värdefull information framkommit.

Göteborg i April 2013

Vectura Region Sydväst

Henrik Andersson

Innehållsförteckning

INNEHÅLLSFÖRTECKNING	1
SAMMANFATTNING	1
INLEDNING	7
1.1 SYFTE	8
1.2 UTFÖRANDE	8
1.3 AVGRÄNSNINGAR	8
1.4 RAPPORTSTRUKTUR	9
2 GODSFLÖDEN	11
2.1 NATIONELLA OCH REGIONALA GODSFLÖDESANALYSER	11
2.2 GODSFLÖDEN PÅ VÄG I SÖDRA SVERIGE	13
2.3 GODS VIA SÖDRA SVERIGES HAMNAR	16
3 NÄRINGSLIVETS INTRESSE FÖR JÄRNVÄGS- OCH INTERMODALA TRANSPORTER	17
3.1 SÄLLANKÖPS/DAGLIGVAROR	17
3.2 TILLVERKNINGSINDUSTRIN	18
3.3 SKOGSBRANSCHEN	20
3.4 SLUTSATSER I KORTHET	24
4 TRANSPORTSTRÅK, JÄRNVÄGSTRANSPORTER OCH TERMINALER	27
4.1 REGIONENS STRATEGISKA TRANSPORTSTRÅK	27
4.2 INTERMODALA TERMINALER OCH INTERMODAL TRAFIK	28
4.3 HAMNTERMINALER	29
4.4 TERMINALEN – EN HANDELSPLATS FÖR SKOGSPRODUKTER	30
4.5 SAKNADE TERMINALER	31
5 NYA AFFÄRSMODELLER INOM ÅKERINÄRINGEN	33
5.1 NORDISKA SPEDITÖRERS KRAV, PREFERENSER OCH ATTITYDER TILL INTERMODALA TRANSPORTER	33
5.2 EUROPEISKA ÅKERIERNAS PREFERENSER OCH ATTITYDER TILL INTERMODALA TRANSPORTER	33
5.3 NYA AFFÄRSMODELLER INOM SPEDITIONS- OCH ÅKERINÄRINGEN	34
5.4 FÖRÄNDRADE AFFÄRSMODELLER INOM DEN INTERMODALA TRANSPORTNÄRINGEN	35
6 NÄRINGSLIVSUTVECKLING	37
6.1 ARBETSTILLFÄLLEN	37
6.2 EFFEKTER FÖR SME-FÖRETAG	37
6.3 EXTERNA EFFEKTER	38
7 DISKUSSION OCH SLUTSATSER	41
8 REFERENSER	45
8.1 PUBLICERADE REFERENSER	45
8.2 INTERVJUER	46

Sammanfattning

Kust-till-Kust banan ingår i korridoren Baltic-Link som utgår från den Skandinaviska halvön och an knyter till korridoren Baltic-Adriatic Transport Corridor i Gdynia i Polen. Målsättningen är att Skandinavien, via färjeförbindelsen Karlskrona – Gdynia, skall anslutas till en ny nord-sydliga transportled genom Östra Europa med tillgängliga och hållbara transporter till gagn för näringslivet längs hela korridoren.

Syftet med studien är att i samarbete med Baltic-Link Association ta fram ett underlag för den realistiska intermodala potentialen längs linjen Göteborg – Alvesta – Emmaboda – Kalmar/Karlskrona (Kust-till-Kustbanan). Den intermodala potentialen har inom projektet avgränsats till följande relationer (vilket skett i samverkan med beställaren):

- Transporter av översjöcontainrar mellan Småland/Östra Blekinge och Göteborg.
- Trans-Europeiska transporter mellan Södra Västergötland/Småland/Östra Blekinge och den europeiska kontinenten via Skånehamnarna eller Öresundsbron.
- Trans-Europeiska transporter mellan Södra Västergötland/Småland/Östra Blekinge och Östra Centraleuropa kontinenten via Blekingehamnarna.
- Flöden mellan Västergötland/Småland/Östra Blekinge och den Skandinaviska halvön.

Den intermodala potentialen för sjöcontainrar rör kortsiktigt främst transporter mellan Göteborgs/Helsingborgs Hamn och inlandsterminaler i regionen. Det finns idag tre sådana förbindelser och kortsiktigt indikerar marknaden att den är mättad. Två kompletterande flöden har dock identifierats; (1) Oskarshamn – Göteborg med Södra, Scania och Arla som baskunder samt (2) Göteborg – Älmhult med IKEA som baskund. Det indikeras även efterfrågan på kombinerade transporter där terminalen utnyttjas för omlastning av sågat virke och massa från lastbil/järnvägsvagn till container. När baskunderna valt att använda en ny intermodal förbindelse kan den intermodala transportförmedlaren sälja servicen till ett bredare spektrum av kunder.

Den intermodala potentialen för semitrailertransporter mellan regionerna och den Europeiska kontinenten kan indelas i två separata flöden. Det första omfattar transporter längs Södra Stambanan, från terminalerna i Nässjö/Vaggeryd, Helsingborg, Älmhult och Göteborg. Den befintliga servicen omfattar transporter 3-5 dagar i veckan mellan regionen och Ruhrområdet via Öresundsbron och förbindelsen över Stora Bält. Steg 1 i vidareutvecklingen omfattar att höja kvaliteten i befintliga förbindelser och få kunder (exempelvis Scania) att i större omfattning använda den intermodala förbindelsen. Barriären för utveckling är inte transportkostnaden utan kvalitetsaspekter samt speditörernas preferenser och attityder om förändring.

Den andra potentialen för semitrailers omfattar transporter till och från de Polska och Baltiska marknaderna. Transporterna ankommer som beledsagad trafik till Skånehamnarna, Karlshamn och Karlskrona med färja och dras till lossning inom importområden som Göteborg, Skåne, Jönköping och Mälardalen. Efter lossning omdirigeras enheterna för lämpligt exportflöde. Att lägga över detta flöde till en intermodal förbindelse är av flera anledningar svårt. Kostnadsläge, val av transportresurser, attityder och kunskapsnivå är fyra av en lång rad.

Projektet Bothnian Green Logistics Corridor utreder för närvarande potentialen längs stråket, men utgående från andra premisser än tidigare projekt som ACE Green (Källa: Green Cargo).

Den fjärde potentialen omfattar inrikestransporter inom Sverige samt mellan Sverige och Norge. Trafiken har under perioden 2011-2012 sjunkit kraftigt till följd av Cargo Nets utträde från såväl den svenska som svensk-norska marknaden. Ersättarna på den svenska marknaden Real Rail och TX Logistik, har snabbt etablerat förbindelser i de mest lönsamma relationerna. Längs dessa stråk förväntas trafiken öka under de kommande åren.

Den femte potentialen omfattar intransporter av skogstransporter (rundvirke) till skogsföretagen i regionen (för närvarande främst sågtimmer) och uttransporter av biobränsle från regionen till Värmeverken i Skåne, Göteborg och Mälardalen. En studie av industrispåren genomförs för närvarande i samverkan mellan Trafikverket och skogsbolagen, men det har i studien indikerats behov av terminaler ibland annat Limmared och Emmaboda.

I samtliga ovanstående potentialer indikeras framför allt behovet för större transportköpare som har volymer för en större vagngrupp eller heltåg mellan två regioner. För små och medelstora kunder är ofta inte järnvägen ett alternativ, men i studien indikeras behov av koordinerade transporter exempelvis till och från Norge med aluminium, papper och sågat virke. En sådan utveckling ställer dock krav på utvecklingen av samordnade transporter från ett regionalt perspektiv – exempelvis via ett regionalt järnvägsbolag som samarbetar med regionalt logistikföretag (ex. Scandinavian Supply Chain eller motsvarande).

Vi pratar inte om en lösning, vi pratar om flera anpassade lösningar som ska koordineras. En och samma relation kan omfatta flera flöden, exempelvis ett basflöde och ett akutflöde (variation) för olika kunder. De sistnämnda punkterna lyfter frågeställningen om hur transporter utvecklas och säljs på transportmarknaden. Det finns ett stort utbud av transporter, branschen är starkt fragmenterad och kostnadspressen är ytterst stor. Det, i kombination med traditionen, innebär att de olika transportörerna utvecklas och säljer trafikslagsbunden service och inte logistiklösningar. Få aktörer har ekonomi och uthålligheten att satsa ekonomiskt eller göra långsiktiga åtaganden. Åsikten styrks av att de intermodala förbindelser som etablerats på marknaden utvecklats med stöd från EU:s Marco Polo program.

Problemet med utveckling av intermodala transporter tydliggörs i regionen där ett flertal kommuner satsat stora resurser på att bygga terminaler för intermodal hantering. Problemet är inte terminalen, ofta benämnd som den felande länken, utan att det är svårt att attraheratransportköparna och speditörerna till den nya servicen. Lastbilstransporterna är för billiga och det krävs bara ett telefonsamtal för att beställa en rapport. Processen för att etablera intermodal trafik är betydligt längre där de kritiska frågorna berör hur man konsoliderar flöden för att få större samlade volymer. Nyckeln för att utnyttja trafikslagens skalekonomi ligger i nya kombinationer och/eller samarbetsformer och teoretiskt en win-win situation, men få är villiga att ställa sig i pole position för den övergripande samordningen. Nyckeln kan ligga i att Baltic-Link Association ställer sig, som ett neutralt forum, i spetsen för att föra dialogen med Trafikverk och andra myndigheter och på så sätt stötta den intermodala speditören.

Det är enkelt att dra upp stora transportstrategier där man glömmer att en transportkorridor ofta består av ett komplext lapptäcke av kortare regionala och interregionala transporter. Sålunda börja i regional/interregional skala och skala upp verksamheten när den är mogen. Potentialen (volymerna) och betalningsviljan för effektiva transporter på kortare och medellånga avstånd är oftast betydligt högre än för långväga transporter. Här kan

transportkorridoren redan idag vara ett naturligt alternativ. Sålunda företagen som jobbar inom korridoren måste främst fokusera på redan befintliga affärer och inte enbart fokusera på långväga transporter. Affärsidén för en samordnande funktion är att kombinera kontinuerliga flöden med samma tidskrav (basvolym) och för det krävs även utveckling av IT-stöd för de olika marknadssegmenten.

Tidigare i stycket diskuterade vi att ett transportflöde består av en heterogen sammansättning av transportflöden med olika O/D-relationer, egenskaper, krav och önskemål. Det är speciellt viktigt när vi beaktar en transportkorridor där vi kombinerar regionala, interregionala, nationella, intra-korridor transporter och internationella transporter. Sändningarna byter transportör, trafikslag, nation, regelverk (exempelvis tull) etc ett flertal gånger mellan avsändare och mottagare. För att skapa effektiva transporter krävs att detta kan hanteras på ett effektivt sätt till rimlig kostnad. Det innebär att Baltic-Link Association, i samverkan med Stena Line, borde ta initiativ till effektiva ITS-lösningar som kan samfinansieras och sammanvändas av ett stort antal aktörer (transportköpare, transportörer, infrastrukturförvaltare och myndigheter). Harmoniserade ITS lösningar längs en eller flera korridorer skall stärka konkurrenskraften längs rutterna. Det innebär inte bara mellan olika organisationer utan även mellan olika trafikslag. Exempelvis skall ett företag som använder sig av A2A-korridoren kunna lämna in en enhet i Koper och hämta ut den i Trondheim stött av informationssystem som gentemot kunden hanterar transporten som om den vore utförd av samma företag i samma land och med samma regelverk.

Övriga slutsatser kring den intermodala potentialen som identifierats i rapporten:

- (1) Det finns en klar diskrepans mellan företag som har kunskap om järnvägstransporter och de företag som inte använder järnvägstransporter rörande deras uppfattning.
- (2) Flera företag anger att de saknar en lokal/regional järnvägsspeditor/operatör (samarbetspartner) som de kan diskutera utvecklings- och transportfrågor med. Flertalet företag anger att det var decennier sedan de senast såg en proaktiv järnvägssäljare.
- (3) Kortsiktiga samverkans- och marginalkostnadslösningar, exempelvis att hänga på vagnar till Burseryds bruk på VIDA:s återgående tomtåg från Halmstads hamn, efterfrågas.
- (4) Etablering av nya tåglösningar kräver att en eller ett fåtal kunder kan fylla minst 50 % av heltåg. Resten kan fyllas ut av andra kunder efter etableringsfasen. Antalet kunder för en sådan förbindelse är dock lågt – i rapporten har framför allt IKEA, Södra Cell, Scania, Arla och Volvo identifierats. Flertalet kommuner saknar en sådan producent eller förbrukare.
- (5) Järnvägsföretagen upplevs som reaktiva, d.v.s. de lever på förfrågningar från transportköpare och speditörer snarare än att utveckla och marknadsföra till potentiella kunder (in advance).
- (6) Företagen i regionen anger idag att det inte finns några problem med vägtransporterna.
- (7) Ökande problem med att få tågtider på spåren. Längre ledtider skapar i värsta fall språngeffekter för företagen med kraftigt ökande transportkostnader som följd (5-30 %).

- (8) Analysen indikerar, till skillnad från WSP:s analys (WSP 2010) att det finns en stor potential för sträckan Halmstad – Nässjö om järnvägen elektrifieras och förses med fjärrstyrning.
- (9) Företagen efterlyser större samverkan mellan kommunerna för att hitta samfinansieringslösningar och samutnyttjande av terminalerna.
- (10) Terminalerna behöver öppnas kommersiellt för alla aktörer. Idag finns terminaler, exempelvis Älmhult, dit potentiella aktörer av produktions- och kapacitetsskäl utesluts. Tids- och kostnadsdiskriminering bör undvikas.
- (11) Andelen lösa lastbärare är idag kring 20-25 %, d.v.s. 75-80 % av transportererna är beledsagad trafik. Den intermodala potentialen med nuvarande transportteknik är begränsad. Det har dock utvecklats teknik, som Megaswing och Trailertrain, vilka bör vidareutvecklas och testas i kommersiell drift.

En regions beroende av god infrastruktur bidrar per automatik till att alla infrastrukturfrågor är strategiskt viktiga för regionen som helhet. En högre andel järnvägstransporter innebär mindre miljö- och klimatpåverkan för samhället men även konkurrensfördelar för det specifika företaget. Infrastruktur i form av omlastningsterminaler som möjliggör och stimulerar omlastning mellan väg- och järnvägstransporter i kombination med samordning av gods innebär mindre vägtransporter och mindre klimatpåverkan. Således, en direkt vinst för miljön men också en konkret möjlighet att arbeta för regionala och nationella klimatmål.

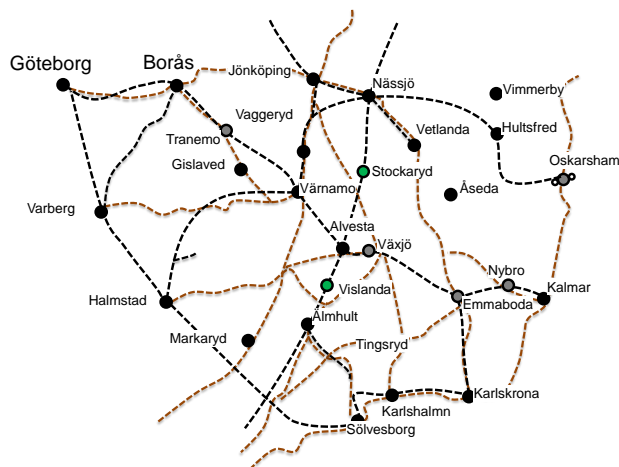
Kort sagt, större möjlighet till samordning av gods på järnväg bör ur ett samhällsekonomiskt perspektiv kunna bidra till:

- En stabilare och tryggare arbetsmarknad generellt sett - som en följd av att företagen kan förbättra sina möjligheter att utvecklas och överleva på sikt.
- Förbättrad utvecklingspotential för i stort sett alla företag i regionen på medellång och lång sikt.
- Bättre förutsättningar för nya företagsetableringar. Goda transportalternativ och tillhörande transportkostnader är centrala frågor vid i stort sett alla nya företagsetableringar.
- Gemensamma satsningar med attraktiva transportupplägg kan innebära att effektiva logistikcentrum byggs upp på sikt. Dessa centra kan i sig verka som ringar på vattnet för ytterligare logistik- och kringtjänster med nya företag som följd. På längre sikt bör detta kunna vara av stor betydelse för regionen.
- Nya erfarenheter ger kunskap och ytterligare vinster av samordningen i sig: exempelvis kan nya aktörer se nya affärsmöjligheter. Hur sköter de stora terminaloperatörerna sina uppdrag idag? Kan någon annan aktör göra arbetet effektivare under andra förutsättningar?
- Kraftigt minskade samhällsekonomiska kostnader, framför allt i form av emissioner och trafiksäkerhet.

Ett i grunden genuint intresse har vid intervjuerna upplevts för att öka järnvägstransporterna och andelen intermodalitet, inte minst av miljömässiga skäl. Men samtidigt säger också de flesta att det från myndighetshåll behövs både en morot och en piska för att driva frågorna. Det är med andra ord inget man är främmande för, vilket är intressant att konstatera.

Inledning

Kust-till-Kustbanan sträcker sig från Göteborgs Hamn i väster via Borås, Värnamo, Alvesta, Växjö till Kalmar och Karlskrona på Östkusten. Banan är enkelspårig, elektrifierad och har modern signalutrustning, och senaste upprustningen omfattar sträckan Emmaboda – Karlskrona som invigs under sommaren 2013. Upprustningen har kompletterats med ett flertal terminalinvesteringar längs banan; Alvesta, Bårnå och Verkö. Målsättningen är att utnyttja de terminaler, hamnar och den infrastruktur som byggts och därmed undvika nyinvesteringar.



Kust-till-Kust banan ingår i korridoren Baltic-Link som utgår från den Skandinaviska halvön och an knyter till korridoren Baltic-Adriatic i Gdynia i Polen. Korridoren, Baltic-Adriatic Transport Corridor, visas i nedanstående figur. I Karlskrona finns dagliga färjeförbindelser till Polen som ansluter till korridoren söderut från Gdynia ner genom Östra Centraleuropa till strategiska hamnar vid Adriatiska havet. Järnvägsinfrastrukturen inom stråket uppgraderas och terminaler för omlastning av gods mellan väg, järnväg och färja har anlagts på ett stort antal platser. Målsättningen är att Skandinavien, via färjeförbindelsen Karlskrona – Gdynia, skall anslutas till en ny nord-sydliga transportled genom Östra Europa med tillgängliga och hållbara transporter till gagn för näringslivet längs hela korridoren.



Figur 1 Baltic-Link och Baltic-Adriatic Transport Corridor (Källa: Baltic-Link hemsida).

1.1 Syfte

Syftet med studien är att i samarbete med Baltic-Link Association ta fram ett underlag för den realistiska intermodala potentialen längs linje Göteborg – Alvesta – Emmaboda – Kalmar/Karlskrona (Kust-till-Kustbanan). Den intermodala potentialen har inom projektet avgränsats till följande relationer (vilket skett i samverkan med beställaren):

- Transporter av översjöcontainrar mellan Småland/Östra Blekinge och Göteborg.
- Trans-Europeiska transporter mellan Södra Västergötland/Småland/Östra Blekinge och den europeiska kontinenten via Skånehamnarna eller Öresundsbron.
- Trans-Europeiska transporter mellan Södra Västergötland/Småland/Östra Blekinge och Östra Centraleuropa kontinenten via Blekingehamnarna.
- Flöden mellan Västergötland/Småland/Östra Blekinge och den Skandinaviska halvön.

1.2 Utförande

Arbetet har utförts som en skrivbordsstudie, som kompletterats med ett antal strategiska intervjuer. Litteraturstudien insamlades genom en kombination av sökningar i databaser och webben och insamling via Baltic-Links medlemmar. Litteraturen har gått igenom varefter ett antal strategiska intervjuer med transportköpare, transportföretag, järnvägsföretag och terminal kompletterat för att verifiera resultaten samt att komplettera där kunskapen brister.

1.3 Avgränsningar

Intermodala transporter kräver stora och regelbundna volymer över medellånga eller långa transportavstånd för att konkurrera med lastbilstransporter. Det har medfört att vi koncentrerat analysarbetet kring ett antal stråk i nord-sydlig och öst-västlig riktning (se syfte).

Det finns i dag ett antal järnvägs- och intermodala förbindelser som förser regionen med intermodala transporter. Kortsiktigt kan utveckling av befintliga förbindelser, exempelvis genom ökad frekvens eller flödeskoordinering mellan två terminaler, vara mer lukrativ än att utveckla nya förbindelser där kraven på volym är betydligt högre.

Inom den intermodala sektorn diskuteras ofta enbart heltåg mellan två terminaler. Det är få flöden i regionen som motsvarar dessa volymkrav, vilket innebär att det behöver utvecklas intermodala förbindelser i enlighet med blocktågstänkandet. Ett blocktåg består av två eller fler vagngrupper som sammankopplas till ett tågsätt.

Analysen omfattar multimodala flöden (exempelvis flöden av rundvirke till Smålandsregionen) och intermodala flöden (containrar och semitrailers) till och från regionen.

Förutsättningar för goda intermodala förbindelser

- Lokaliseringen med bra väg- och järnvägsanslutningar
- Lokalisering i närheten av avsändaren respektive mottagaren, vilket kan vara transportköparen, speditören eller åkeriet.
- Terminaler öppna för alla kunder utan diskriminering – vare sig kommersiellt eller tidsmässigt.

- Terminalens öppettider bör matcha kundernas önskemål. Transporter och terminalverksamhet pågår dygnet runt och för att erbjuda kunden god service behövs lösningar så kunden kan komma åt sitt gods när det behövs.

1.4 Rapportstruktur

- Godsflöden
- Terminal- och transportstruktur
- Potential intermodala transporter
- Diskussion

2 Godsflöden

Rapporten inleds i detta kapitel med en beskrivning av nuvarande godsflöden i regionen. Det första stycket omfattar en genomgång av Trafikverkets prognoser för flödesutvecklingen fram till år 2030. Det kompletteras med prognoser från andra strategiprojekt som Baltic Transport Outlook. I steg två diskuteras flödespotentialen för olika regioner eller kommuner baserat på det material som erhållits från respektive kommun eller region. Slutligen finns djupare information som kommer från Stena Line som kompletterar

2.1 Nationella och regionala godsflödesanalyser

Basen för Trafikverkets material utgörs av den Varuflödesundersökning som genomfördes under år 2006. De har extrapolerats baserat på utvecklingen 2006-2012 och baserat på prognostiserad utveckling för åren 2012-2030. Det bör dock påpekas att man inte tar hänsyn till förändringar i kostnader för bränsle och regelverksförändringar som införande av SECA-regleringen på Östersjön.

I sammanhanget bör problemet med prognoser lyftas fram. Prognoser bygger på en extrapolering av dagens volymer utan möjligheter att hantera språngeffekter. Det medför att flödesförändringar till följd av nya handelsförbindelser, återupptagen trafik, kraftigt ökad standard på infrastrukturen eller förändrade handelsstrukturer inte kommer ge önskat utslag vid bedömning av trafikstrukturen i framtiden. Det berör trafiken på nämnda sträcka på två sätt; (1) containertrafiken till och från Båramoterminalen (invigd 2008) saknas i Trafikverkets underlag) och (2) godstrafiken på sträckan Emmaboda-Karlskrona som varit nedlagd sedan år 1992 saknas.

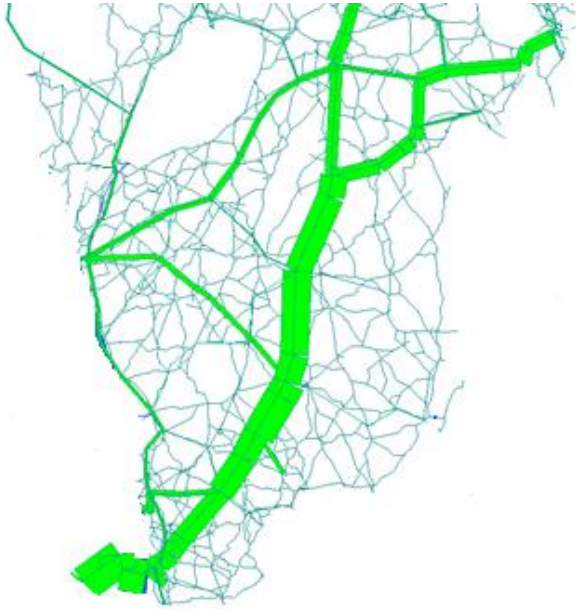
Trafikverkets material visar att flödena längs Kust-till-kustbanan mellan Alvesta – Göteborg omfattar 500 – 600 000 årston, vilket framför allt rör transporter i riktning mot Göteborg fördelat på transporter från Volvo Olofströmsverken samt pappers- och massatransporter. Därtill ska läggas två nya godsflöden; (1) rundvirkestransporter från Västergötland/Dalsland till sågverken i Småland (exempelvis Hestra, Alvesta och Vislanda) samt (2) containrar från Göteborgs Hamn till Båramoterminalen. Flödena tillsammans uppskattas till att omfatta kring 350 000 – 400 000 årston. Det innebär att en trafikökning kan ha skett motsvarande 50-60 % mellan år 2006 – 2012 mellan Göteborg – Värnamo – Alvesta. All trafik på linjerna dras inte till/från Göteborg utan det förekommer även systemtåg till både Halmstad och Varberg (exempelvis sandtransporter till Limmareds glasbruk).

På sträckan öster om Alvesta har trafiken (vagnslasterna) successivt krympt och omfattar enligt trafikverkets uppgifter 500 000 årston i östlig riktning. Transporterna domineras av insatsvaror, rundvirke och färdiga produkter till och från Södra Cells massabruk i Mönsterås, men det finns även kompletterande mindre flöden. Transporterna, speciellt inflödet, av rundvirke har ökat kraftigt sedan år 2006 med intransporter med järnväg från både Stockaryd och Vislanda. Problemet för expansionen har varit Trafikverkets bristande intresse för att bevaka stationer längs sträckan Kalmar Västra – Blomstermåla.

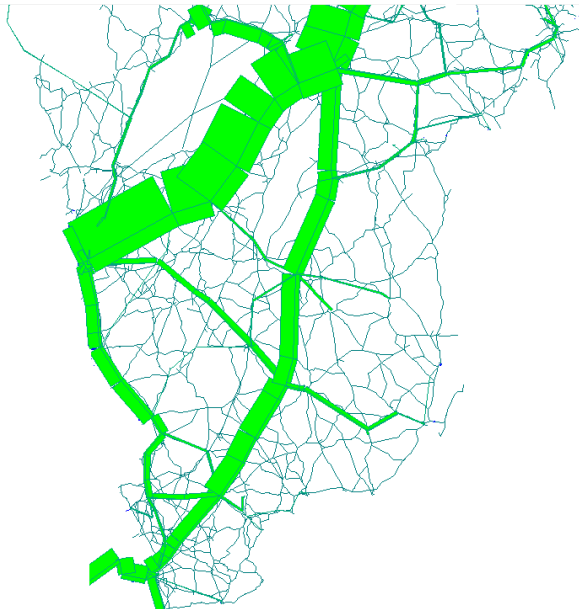
Utöver nämnda godsflöden förekommer transporter av trävaror i riktning från Småland till hamnarna på Västkusten. Såväl Halmstad som Varberg är nischade hamnar mot export av sågade trävaror.

Det har tidigare förekommit vagnslasttrafik på linjerna men den har till stor del lagts ned i samband med Green Cargos försök att marknadsanpassa sin verksamhet och genom den strukturrationalisering som kontinuerligt pågår inom industrin. Tidigare förekom vagnslaster till bland annat Borås, Värnamo och Räppe, men dessa punkter saknar kontinuerlig trafik.

Nedan redovisas flödesfigurer för godsflödena på och kring Kust-till-Kust banan. Trafiken längs stråket är relativt trafiken på Södra Stambanan liten.



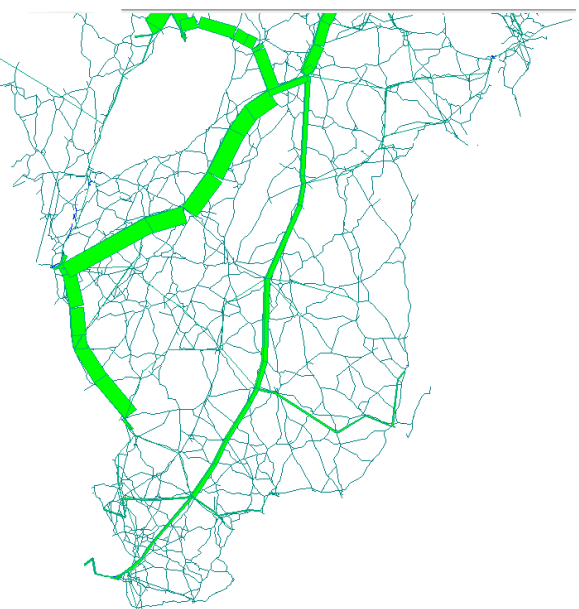
Figur 2 Tillverkningsprodukter järnväg



Figur 3 Trävaror järnväg



Figur 4 Papper & Massa järnväg

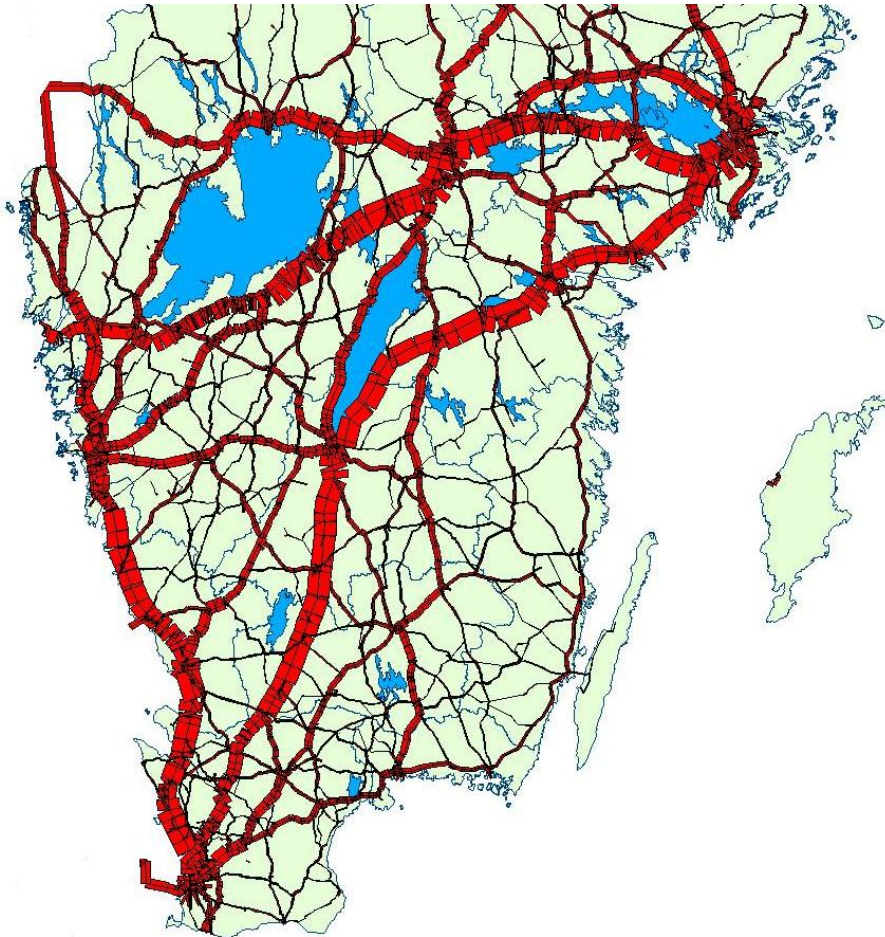


Figur 5 Rundvirke järnväg

Utöver de nämnda flödena förekommer intermodala transporter till terminalerna i Göteborg, Nässjö och Älmhult. Dessa terminaler har, som redovisas i kommande kapitel, en med Kust-till-Kustbanan överlappande upptagningsområde.

2.2 Godsflöden på väg i södra Sverige

På vägsidan är den största transporterade volymen kopplat till stora stråk med förbindelser ut mot strategiska gränspassager exempelvis Göteborgs hamn, Blekinges hamnar, Skånehamnarna samt Öresundsregionen. Den transporterade godsmängden längs de stora Europavägarna motsvarar årligen ca 7-10 miljoner ton i vardera riktningen. De största fraktvolymerna i södra Sverige går i enlighet med figuren nedan längs E4, E6, E22, väg 23, 26, 29 och 40.

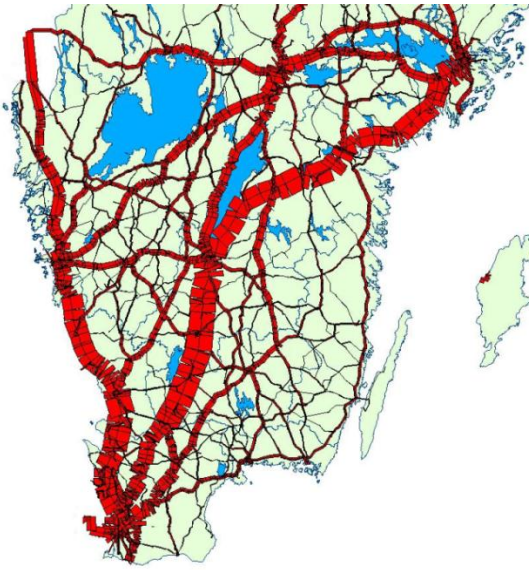


Figur OO totala godsflöden väg (SAMGODS)

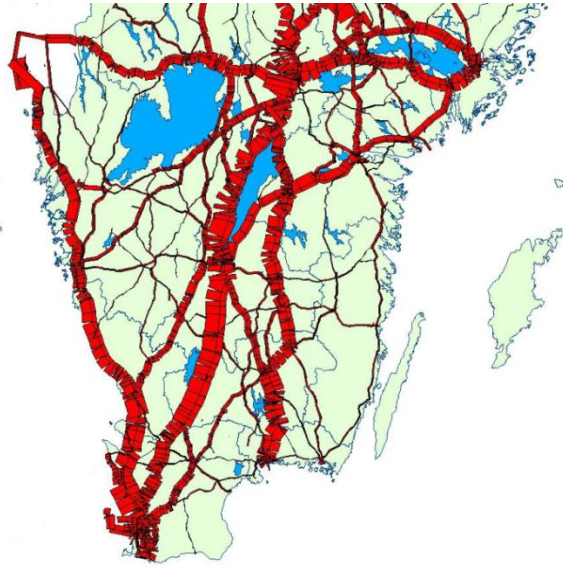
En uppdelning på olika varugrupper indikerar ett antal intressanta iakttagelser.

- För samtliga varugrupper förutom trävaror är E4 och E6 dominerande.
- För varugrupperna metallprodukter och trävaror kan ett tydligt stråk från Karlshamn norrut längs väg 27 och väg 29 identifieras. Flödet av metallprodukter skiljer sig från den totala godsflödesbilden då tydliga kopplingar uppvisas mot Karlshamn, årligen fraktas ca 350 000 ton i vardera riktningen längs väg 29. Dessa kan jämföras med volymerna längs E4an som är dubbelt så stora i södergående jämfört med nordgående och uppgår till 400-600 000 ton per år.

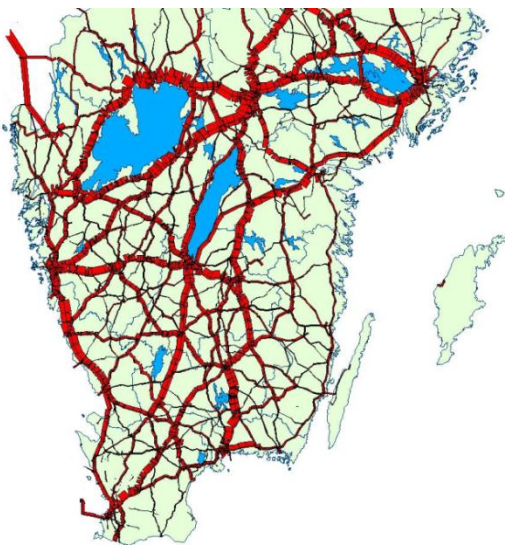
- Livsmedel transporteras i syd-nordlig riktning mellan Skåne regionen och centrallagren i Stockholm.



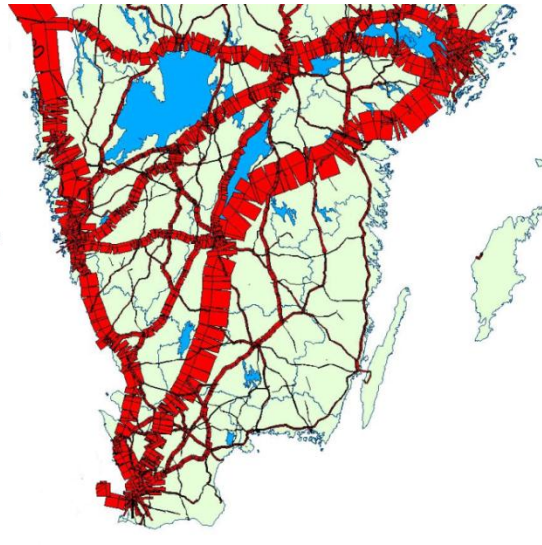
Figur 6. Tillv.prod



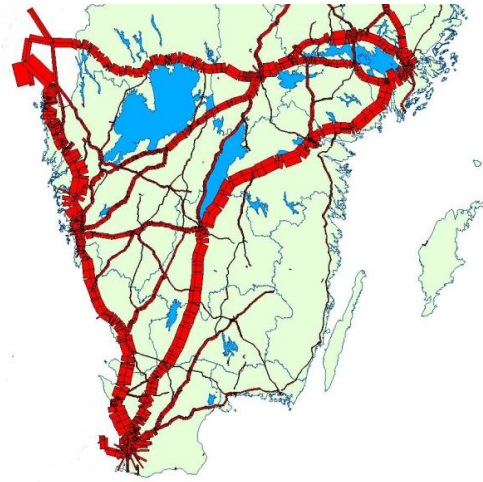
Figur 7. Metallprodukter



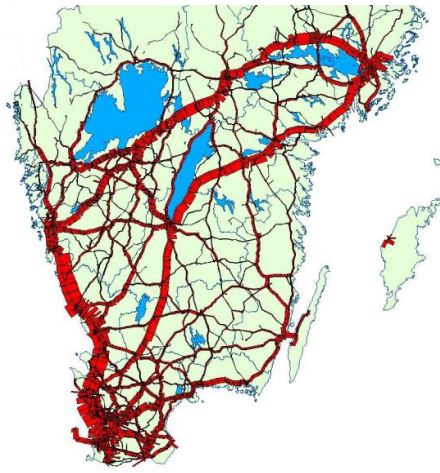
Figur 8. Trävaror



Figur 9 Livsmedel



Figur 10 Kemikalier



Figur 11 Skogsbruk.

2.3 Gods via Södra Sveriges hamnar

Transporterna i sjöfart till och från regionen omfattar färje-, bulk- och containertransporter. Trenden mot ökad användning av intermodala lastbärare är tydlig i hela Östersjöområdet. Den stora ökningen förväntas dock i Rysslandstrafiken, men med hänsyn till den stora obalansen i dessa flöden kan det få effekter på exportflödena från regionen. Transporterna av containrar är koncentrerade till Göteborgs Hamn och Helsingborgs Hamn. Importflödena är fördelade mellan dess hamnar medan exportflödena är koncentrerade till Göteborgs Hamn. Centrala logistiknoder för dessa flöden i regionen är Jönköping/Torsvik, Värnamo och Älmhult. Enheter som ankommer till Göteborgs Hamn skickas till Torsvik/Värnamo med järnväg eller lastbil för att lossas och därefter återlastas mot Göteborg. Containerflödet till Älmhult styrs till stor del av IKEA:s val av importhamn. Det innebär att viss triangeltrafik förekommer där enheter som kommer med importlass till Skåne ompositioneras till Småland och Blekinge för export via Göteborgs Hamn.

Bulkflödena längs våra kuster är stora och till stor del obalanserade. I nordgående riktning transporteras stora mängder olja, oljeprodukter och kemikalier. I sydgående riktning transporteras produkter från svensk basnäring som papper, massa och trävaror. Transportflödena är i storleksordningen 100 % större i sydgående riktning än nordgående riktning och motsvarar 10 miljoner ton nordgående och 20 miljoner ton sydgående.

Ur ett intermodalt perspektiv används dock påhängsvagnen i stor omfattning i RoRo-flöden till och från Skandinavien. I Sveriges hamnar hanterades under år 2009 800 000 containrar, vilket kan jämföras med 2 300 000 lastbilar, påhängsvagnar och andra lastbärare (Sveriges Hamnar, 2010). Trailertrafiken via Trelleborgs Hamn dominerar tätt följd av trafiken via Helsingborgs och Göteborgs hamn. Baltic Transport Outlook (2012) prognostiserar en positiv förändring om 47 miljoner ton, årlig volym. Störst förändring sker till hamnarna i Skåne med en ökning på 60-80 procent. Trailertrafiken via Blekingehamnarna omfattar idag nästan 140 000 enheter per år och beräknas av Trafikverket (2012) öka med 170-210 % till år 2030 till kring 260 000 enheter. Trafiken till och från Östra Centraleuropa och Ryssland beräknas öka med motsvarande mängd till följd av ökat handelsutbyte. Transportvolymen via Karlskrona motsvarar 130-150 enheter per dag och riktning.

I projektet East-West Transport Corridor (EWTC) anges en ny förbindelse mellan Kaliningradregionen och Blekinge med en transportvolym på 1,1 miljoner ton per år. En ny förbindelse kan dock få en kannibaliseringseffekt på linjen Klaipeda – Karlshamn som kan generera en volymtapp på 25-50 % på den linjen. Detta är ett vanligt fenomen där vi i projektet förespråkat en koncentrationsstrategi där vi tror att framgången ligger i koncentration av flöden till färre hamnar som angörs av större båtar. Det ställer dock krav på effektivare inlandsförbindelser mellan hamn och dess insamlings- och distributionsområden.

3 Näringslivets intresse för järnvägs- och intermodala transporter

Globaliseringen medför ökad handel över världshaven, vilket inte bara gäller varor utan även tjänster. Det innebär ökat fokus på förändring och förnyelse inte bara i produktionsledet utan i hela marknads- och logistikkedjan längs hela värdekedjan. Det är särskilt tydligt då många företag märker av en allt starkare konkurrens inom allt fler produktions- och tjänsteområden från företag i Asien och andra BRIC-länder¹.

Regionen omfattar i princip två olika regiontyper; (1) befolkningstäta och funktionella regioner och (2) tillverkningsstäta regioner.

- Kategori 1 har generellt en högre befolkningstillväxt och högre sysselsättningstillväxt. Till dessa områden hör Jönköping, Kalmar, Växjö, Blekinge, Borås samt Östergötland/Halland. Områdena kan ses som motorer för utvecklingen inom regionen – och speciellt med koppling till högskolor och universitet.
- Kategori 2 omfattar ett bälte som sträcker sig tvärs över regionen och inkluderar kommunerna Ljungby, Värnamo, Vetlanda, Vimmerby, Tranås och Oskarshamn. Till skillnad är högre andel av befolkningen sysselsatta inom tillverknings- och utvinning. Sysselsättningen i dessa regioner förväntas ligga på konstant nivå, men med ökande krav på marknads- och produktionsutveckling kommer det ställa krav på ökad pendling från kategori 1 regioner till kategori 2 för att kompensera för lägre utbildningsnivå (Vectura, 2012/c). Således krävs ökad tillgänglighet mellan tillverknings- och befolkningstäta/kunskapsintensiva regioner.

Regionen har en stor mängd företag inom såväl tjänstenäring som tillverkningsindustri. Inom ramen för projektet har ett par områden specialstudierats; detaljhandeln/livsmedel, tillverkningsindustri och skogsindustri.

3.1 Sällanköps/dagligvaror

Detaljhandeln i Sverige har genomgått en större förändring från roll som sälj- och distributionskanal för varuproducenter till att axla en betydligt mer aktiv roll i försörjningskedjan. Logistiken har successivt utvecklats från en transportfråga till att bli en vital del för ett företags lönsamhet och potential i tillväxt. De nuvarande trenderna kommer med stor sannolikhet fortsätta och kan i korthet beskrivas som:

- Regionaliseringen och internationaliseringen kommer att fortsätta. Norden kommer i allt större grad betraktas som en marknad
- Den ökande konkurrensen kommer medföra ökad specialiseringsgrad inom detaljhandeln, vilket kommer öka trycket på alternativa marknadskanaler som internet.

¹ BRIC är en förkortning för Brasilien, Ryssland, Indien och Kina (China), fyra stora, snabbt växande tillväxtmarknader.

- Transportkostnaderna kommer att öka för nuvarande fragmentering och prispress är långsiktigt inte hållbart – varken ekonomiskt, miljömässigt eller socialt.
- Kostnaderna för tillverkning bedöms fortsatt vara låga.
- Logistiken kommer att förändras för att fokusera hela värdekedjan.

Det medför att balansen mellan produktions- och logistikkostnader kommer att förändras. Det räcker inte med att köpa in varor från låglöneländer utan det gäller att ha en organisation som är flexibel och kan ställa om till förändrade marknadsförutsättningar. I kopplingen till Baltic-Link ligger att transporterna från Östra Centraleuropa till centrallagren i Jönköpings-, Göteborgs- och Mälardalen kommer att öka, men sannolikheten att detaljhandelskedjorna väljer centrallager i regionen (förutom två nämnda delregioner) är begränsad. Som nämnts tidigare kommer Norden i allt större grad betraktas som en marknad med ett centrallager.

Baltic-Link kan härmed bidra till att utveckla hållbara och flexibla logistikkedjor för företagen, men med fokus på logistikkedjan leverantör och grossist. Detta är nästa steg i utvecklingen sedan detaljhandeln under de senaste 10 åren arbetat hårt med integrationen mellan grossist och butik. Utvecklingen för att uppnå ökad lönsamhet och effektivitet på en hårt konkurrensutsatt marknad ställer då krav på integrering bakåt i transportkedjan samt att företagen frångår transaktionstänkandet mot leverantörerna.

Inom ramen för segmentet detaljhandel har vi identifierat följande potentiella godsflöden:

- (1) Ankommande flöden Oversea till möbelgrossister som IKEA. Containerarna ankommer idag via Helsingborg till Älmhult och via Göteborg till Torsvik. Enligt uppgift finns dock en potential att etablera en förbindelse mellan Göteborg – Älmhult. Enheterna som lossats i Älmhult kan därefter returlastas med exportgods via Göteborgs Hamn.
- (2) Sortimentet som säljs inom detaljhandeln levereras i allt större omfattning från leverantörer i Asien, Fjärran Östern och framför allt Östeuropa. Effektiva integrerade förbindelser via Karlskrona Hamn ned längs den Baltisk-Adriatiska korridoren är en utvecklingsinriktning flertalet företag önskar ett integrerat transportutbud där en lastbärare lämnas in vid terminal i Polen och hämtas i Jönköping eller Mälardalen.
- (3) Ett företag, Arla, skulle kunna tänka sig intermodala transporter mellan fabriken i Vimmerby och Göteborgs Hamn om kostnader motsvarar lastbilens och livsmedelskraven kan upprätthållas. Transporterna omfattar upp till 10-15 ISO-containerer per dag och är ett utmärkt basflöde för en lokal terminal i norra delen av regionen.

3.2 Tillverkningsindustrin

Tillverkningsindustrin omfattar fler olika näringsgrenar med fokus på den medel- och högteknologiska industrin. I kapitlet fokuseras främst på fordons-, möbelindustrin samt till viss del verkstadsindustrin.

Tillverkningsindustrin har olika krav på logistik- och transportsystemet beroende på var i logistikflödet produkten befinner sig. Vi får här skilja på tre flöden; (1) mellan leverantör och producent, (2) mellan producenters produktionsställen eller mellan producent och grossist samt (3) mellan grossist och butik/kund.

Den första kategorin omfattar inleveranser av råvaror och insatsmaterial till de producerande företagen. Transporterna sker i bulkform i regelbundna flöden med krav på låga kostnader. Intransporterna omfattar även förpackningsmaterial och emballage, vilka ankommer till de företagen i ett kontinuerligt flöde. Hur inflödena ser ut skiljer sig mellan låg-, medel- och högteknologiska företag.

Den andra kategorin omfattar transporter mellan leverantörer och grossister. Transporterna sker på pall eller rullburar med ett kontinuerligt flöde för att fylla på lager. Ledtiden är inte lika kritisk som för den tredje kategorin, men med målet att minska lagren hos grossisterna har ledtiderna pressats kraftigt.

Den tredje kategorin omfattar transporter från lager till kund/butik. Logistiken och transporterna mellan olika varusegment är heterogen. Men som exempel kan verkstadsindustrin tas. Verkstadsprodukterna kan kategoriseras som högvärdiga produkter. Denna kategori har volymmässigt mindre produktion medan produktvärdet är högt, vilket medför att segmentet tål högre transportkostnader och långa avstånd. Det höga produktvärdet är starkt kopplad till en kontinuerlig produkt- och produktionsutvecklingsprocess, vilket genererar produkter med högt teknologiskt innehåll med behov av kontinuerlig utveckling.

Verkstadsproduktion sker till stor del mot direkt order. Genom att produktionen är kundorderstyrd saknas ofta ett kontinuerligt flöde ut från industrierna utan det sker ofta batchvis och ofta till den europeiska kontinenten eller för sjötransport via Göteborgs hamn. En strukturell förändring sker för närvarande och ett flertal företag har börjat köpa in komponenter eller delsystem från underleverantörer. Istället för att transporteras via lager transporteras dessa direkt för montering på plats. Detta upplägg har i många fall minskat de transporterade godsmängderna avsevärt. Vanligt är dock att reservdelar lagerförs hos företagen och dessa distribueras som paket eller styckegods med korta ledtider. Flödesfluktuationerna är stora, men samtidigt är ledtiderna för planering av transporter ofta goda. Kraven på tidsprecision i transporterna är hög.

Inom ramen för segmentet tillverkningsindustri har vi identifierat ett antal flöden som bör detaljstuderas som basflöden för intermodala transporter.

Det första flödet omfattar transporter av aluminiumstänger (kategori 1) till produktionsenheterna i Småland. Det rör dels intransporter till underleverantörer inom Automotive som möbelindustrin. Mottagande företag ligger utspridda i regionen med viss koncentration kring Gnosjö/Värnamo samt Vetlanda/Uppvidinge. Transporterna som ankommer från Norge (tre ställen) och Sundsvall omfattar minst 100 000 årston. Exempelvis Bärthel och Arvidsson (2011) föreslår anläggandet av lokal aluminiumterminal i Vetlanda för att förse den regionens företag med effektiv järnvägslogistik. Enbart i Vetlanda kommun skulle en sådan terminal kunna omsätta 100 000 ton gods.



Figur 12 Industrispåret till Sapa i Vetlanda (foto: Fredrik Bärthel).

Det andra flödet omfattar skrymmande transporter för företag i Växjö- och Karlskrona regionen som transporteras via Göteborgs Hamn. Transporterna betraktas som skrymmande då de inte är pallympade och kräver specialfordon för transporterna. Dynapac och Volvo CE har tidigare använt järnvägen för dessa transporter men tvingats över på väg. Företagen anger att de önskar se på möjligheterna, men är för tillfället tveksamma till leverans kvaliteten. Flödena behöver specialstuderas för att identifiera potentialen.

Det tredje flödet omfattar färdiga hytter från Scania's fabrik i Oskarshamn till monteringsfabrikerna i Zwolle och Anger. Transporterna beräknas öka kraftigt i samband med utvidgningen av fabriken i Oskarshamn. Till fabriken ankommer dessutom stora mängder ISO-containrar med komponenter via Göteborgs Hamn.

3.3 Skogsbranschen

Begreppet Skogsindustrin omfattar näringsgrenarna; Massa- och papper, sågverk, träskiveindustri, tillverkning av förpackningar gjorda av trä, papper och papp samt snickeriindustri (Skogsindustrierna, 2010). Historiskt har Europa och Nordamerika varit de största producenterna men de har under de senaste åren utmanats av primärt Asien, där både produktion och konsumtion av industrins produkter har ökat kraftigt. Inom regionen finns ett stort antal pappers-, massabruk och sågverk, men generellt kan konstateras att de stora företagens satsningar till stor del har skett utanför regionen.

Logistik- och transportkostnaderna står för 20 % av kostnadsmassan inom Skogsbranschen. Det inleds med intransporter av råvaror från regionen till produktionsenheterna, men dessa intransporter är väderberoende och känsliga för vattenflöden samt tjällossning vilket påverkar råvaruförsörjningen negativt. Det är råvaruförsörjningsdelen som kontaktade företag anger som det största hotet mot effektiviteten inom transportkedjan och inte transport mot kund. Skogsnäringen bedömer således inte att investeringsbehoven ligger på det strategiska vägnätet utan snarare på mindre vägar (BK2-klassade) samt järnvägen (Vectura, 2012).

Transporterna inom segmentet sker till övervägande andel med lastbil och sjöfart. Inrikes fördelas tillväxten mellan trafikslagen väl, men det är klart och tydligt att lastbilen har tagit volymer av trävaror från järnvägen. Det förklaras av järnvägens omstrukturering i kombination med ökande tillåtna bruttovikter/längder för lastbilen. Höjningen av bruttovikten från 51,6 till 60 ton innebar en sänkning av kostnaden med 20- 25 % och de längre

modulekipagen (24 m blev 25,25 m) sänkte kostnaderna med 7-8 %. Till följd av förändrad konkurrenssituation och åkeriernas mer anpassade service har det medfört en överföring av trävaror från järnväg till landsväg.

Om förändringarna mellan trafikslagen är relativt jämt fördelade kan vi konstatera att nästan hela tillväxten i den gränsöverskridande trafiken tagits av lastbilstrafiken. Orsakerna förklaras dels av logistiska faktorer, men även av konkurrensen från utländska åkerier samt att både båttransporterna och järnvägstransporterna präglas av obalanser. Transportflödena i dessa obalanser går dessutom i samma riktning som lastbilarnas marginalkostnadsprissättning. Kombinationen har lett till en kraftig prispress i nord-sydlig riktning. Transporterna sker till stor del i semitrailers.

Skogsindustrierna är intresserade av järnvägstransporter för större regelbundna flöden och framför allt till utskeppningshamnarna i Halmstad och Varberg. Man anger samtidigt att den bristande marknadsbearbetningen från den dominerande operatören, i kombination med Trafikverkets effektiva sanering av industrispårsväxlar, inneburit att tillgängligheten till järnvägstransporter minskat kraftigt. En effekt blev att en av koncernerna inom regionen valde att i samverkan med mindre järnvägsbolag satsa på egen trafik till framför allt Varbergs och Halmstads hamnar. Detta ger dem högre flexibilitet och man ser ingen brist på terminaler som kan lossa. Den begränsande faktorn anses istället ligga i tillåten vagnlängd på tågsätt samt tillgången på tagglägen på infrastrukturen. Industrin uppfattning är att införandet av IMO reglerna inom SECA-området inte kommer medföra den överflyttning till väg och järnväg som anges av Skogsindustrierna, men att det kommer leda till en koncentration till färre hamnar som angörs av större fartyg. Den ökade skaldriften ställer i sin tur krav på effektiva transportnätverk mellan hamnarna och deras respektive omland.

Inom Skogsbranschen används ISO-containerar framför allt för de transoceaniska flödena. Fram till år 2000 ansågs transporter av sågat virke i ISO-containerar som en omöjlighet, men idag transporteras stora volymer sågat furuvirke till Nordafrika och Japan. Inom regionen sågas främst gran och därmed är transportererna i ISO-containerar begränsade, men de flöden som finns koncentrerade via hamnen i Göteborg. ISO-containerarna används av kostnadsskäl framför allt i den transoceaniska trafiken till följd av den rådande lastbärarstandarden. Enheten är dock inte lämplig (kostnadseffektiv) i de inomeuropeiska flödena till följd av att den inte är anpassad till de Europeiska standardmått för vägtransporter och såväl båt som järnväg (vagnslast) erbjuder effektivare lastning genom att vikt/volym kan utnyttjas effektivare. Vissa sågverk anger en fördel med containern eftersom stöld/svinn minimeras då det är enklare att övervaka och kontrollera en container än virkespaket. Det bör dock påpekas att längre ompositionering av lastbärare inte bör genomföras om effektivare alternativ finns.

Det finns även flöden med massa och papper som framför allt går "Overseas" via Göteborgs hamn, men omställningen har inte bara krävt nytt logistiskt tänkande utan framför allt ny marknadsbearbetning (försäljning) där de konventionella marknaderna övergivits och försäljningsagenterna anpassat portföljen till en större marknad. Ett exempel på detta är Waggeryd Cell (Jönköpings län) som tidigare sålde merparten av produktionen på 135 000 årston till Europa, men numera transporterar en stor del av produktionen World-Wide i ISO-containerar.

Den Europeiska exporten transporteras ut via Skånehamnarna och fraktas till stor del med returgående lastbilstransporter. Asien med framförallt Kina i spetsen har ökat sin konsumtion av pappersmassa markant de senaste åren, vilket ställer ökad efterfrågan på transporter mot västkusthamnar med Göteborgs hamn som Asien-länk. Hamnen i Göteborg ses av företagen

som dyr men är den som erbjuder bäst service mot Asien. Trots detta bör det observeras att transporterna till Asien idag är billigare än transport per lastbil till Centraleuropa.

I stället för att använda standardlastbärare har den svenska industrin skapat egna transportsystem på järnväg och båt för transporter till Europa. Stora Enso har skapat NETSS-systemet, ScandFibre Logistics AB (Billerud, Holmen, Kappa och Korsnäs) använder järnvägssystemet Rail-11, SCA Transforest, Södra och Holmen har egna båtar som chartras för dessa transporter. Målsättningen är att med egna eller tillsammans med samarbetspartners volymer skapa konkurrenskraftiga transportsystem där man drar full nytta av skalfördelarna i båt- och järnvägssystemen. Svagheten med dessa transportsystem är de begränsade returtransporterna, vilket fått ett antal företag att arbeta med att förbättra balanserna. Problemen är flera; spridd importstruktur, begränsad marknadsbearbetning i Centrala Europa samt krav på ledtider för tidskänsligt importgods. Slutsatsen är att under överskådlig framtid kommer transporterna mellan Europa och Sverige, under förutsättning att spelreglerna inte förändras, ske med transportenheter anpassade för Europeiska förhållanden. Det kommer dock krävas en utveckling för att sänka logistikkostnaderna till och från Europa, speciellt med hänsyn till de successivt införda vägavgifterna i Tyskland, Polen, Österrike och Schweiz (samt snart Danmark) för att Sveriges avståndshandikapp på 700 – 800 km relativt konkurrenterna inte skall inverka konkurrenshämmande på svensk basindustri. En fördel för svensk industri inom basnäringen vore om billiga 45 fots containrar kunde användas till och från Europa. Dessa skulle även kunna användas på Containerfartyg/feederbåtar och därmed skulle man kunna samlasta till och från hamnnaven i Europa, som Rotterdam och Hamburg. Men det kräver att 45 fots container blir en allmänt accepterad standard. Utvecklingen är på gång och sker i direkt konkurrens med lastbilstrafik, men kräver stora investeringar i hamnar och terminaler för att klara såväl kapacitet som kvalitet idag och i en framtid. Den här utvecklingsinriktningen saknas inom regionen.

Det som talar för ökad andel intermodala transporter är följande faktorer;

- Ökad internationalisering som leder till ökade gränsöverskridande flöden. Produktionen sker allt längre från marknaden, vilket ställer krav på kostnadseffektiva transporter mellan produktion (i flera led) och konsumtion.
- Framtidens industriprodukter kommer ha högre värde per kilo, vilket i sin tur ställer krav på bra förpackningar och emballage. Andelen emballage och förpackningar ökar dessutom med varuvärdet, vilket i kombination antyder inom vilket område massa- och pappersindustrin kommer växa primärt.
- Det kommer med högre varuvärde ställas ännu högre krav på logistiska lösningar; styrning, transport, lagring och hantering av materialflöden. Det skapar en marknad för specialiserade tredje- och fjärdeparters- logistikföretag som hjälper till att styra och optimera flödena.
- Med ökade logistikkrav och minskade sändningsstorlekar ökar attraktiviteten med lösa lastbärare. Det ökar flexibiliteten och möjliggör optimering av flödena. Lagring av dessa sker lämpligtvis i hamnar/terminaler med närhet till produktionsanläggningarna (där supply chain blir demand chain).
- Ökad integration av de Europeiska marknaderna ger mindre utrymme för nationella sär lösningar, exempelvis rörande mått och vikter på lastbärare.

- För ökad konkurrenskraft för intermodala lösningar ställer det krav att logistikföretagen kan erbjuda en smidig informationsöverföring som dels gäller godset och dels gäller gränssnitten mellan aktörerna. Den stora utmaningen i kostnadseffektiveringar ligger som nämnts i transportledet. Vägtransportens fördel ligger enligt industrin i dess flexibilitet och är av stor vikt för transporter till Europeiska kontinenten samt för mindre företag med oregelbundna flöden och till exempel hustillverkare som saknar industrispår. Kostnadsstrukturen är dock ojämn beroende på riktning. Vägtransport kan idag vara billigare till länder som Danmark och Holland än till Mälardalen. Detta kan sedan ställas i relation till sjötransporternas kostnadseffektivitet på längre avstånd.

Inom ramen för segmentet skogsindustrin har vi identifierat ett antal flöden som bör detaljstuderas som basflöden för intermodala transporter.

- Södra Cell har stora flöden containrar som antingen går direkt med lastbil i container eller med vagnslast till Göteborgs Hamn för omlastning. Företagets transportstruktur visar på två intressanta utvecklingslinjer:
 - Det finns en potential av omkring 100 – 150 TEU massa från Södra Cells bruk i Mönsterås med destination Göteborgs hamn fvb.
 - Det finns ett vagnslastflöde som idag lastas om i Göteborg, men likväl skulle kunna lastas om vid terminal där det finns tomma importcontainrar (exempelvis Båramo). Vagnslasterna kunde i dessa fall köras till Båramo där omlastningen kan ske till en betydligt lägre kostnad än i Göteborgs hamn där kapacitetsbristen är betydande.
 - Det sistnämnda alternativet att ha en omlastningsfunktion mellan landtransport och ISO-containrar vid en intermodal terminal med överskott på importcontainrar är en intressant utveckling av DryPort konceptet som möjliggör effektivare utnyttjande av infrastrukturen och transportererna än långa tompositioneringar av ISO-containrar. Förutom massindustrin borde detta vara en ypperlig lösning för sågverken.
- Regionen har ett stort antal sågverk som har två stora flöden som är intressanta för utveckling av nya järnvägstransporter.
 - För det första rör det utveckling av effektiva intransporter av rundvirke (sågtimmer och massaved) från mer avlägset liggande regioner (ex Västergötland, Bohuslän och Dalsland). Företag som importerar virke utgörs av bland annat Södra Skogsägarna och VIDA Timber. Effektiva transporter ställer inte enbart krav på terminaler (omlastningsplatser) vid avyttringsregionerna utan även att terminaler eller industrispår finns vid mottagande industri.
 - Det andra flödet omfattar transporter av biobränsle (bränsleved, GROT, flis och sågverksavfall) från regionen till mottagande biobränslekonsumerande regioner som Skåne, Göteborg och Mälardalen. Betalningsviljan för dessa transporter är mycket låg, men förväntas öka i samklang med att biobränslet blir en allt viktigare del i bränslemixen i de allt större värmeverken.

Terminalerna som anlagts i regionen bör utvecklas till att även kunna hantera dessa volymer. Idag sker detta enbart i Stockaryd.

3.4 Slutsatser i korthet

I kapitlet har vi identifierat ett antal flöden som kan ses som lågt hängande frukt för att utveckla den intermodala trafiken till och från regionen.

- En utvidgad containerpendel Göteborg – Båråmo – Oskarshamn. Uppgifterna indikerar att det finns volym för minst 0,5-1 tågsätt i riktning mot Göteborg per vardag. Det ställer dock krav på att en småskalig terminal² anläggs i Oskarshamn och eventuellt i Hultsfred/Vimmerby.
- En ny containerpendel mellan Göteborgs Hamn och Älmhult. Det ställer dock krav på att terminalen i Älmhult öppnas för andra transportörer än de i dag på terminalen befintliga. Någon containerpotential öster om Alvesta har vi i denna studie inte lyckats identifiera.
- Översyn och utveckling av terminal- och den kapillära infrastrukturen för skogsindustrin. Det omfattar industrispår och omlastningsterminaler för att möjliggöra att insatsvaror köps in på längre avstånd till gagn för industrin. Översynen bör även omfatta etablering av terminaler för skogs- och sågverksavfall. Mottagande regioner för sågverks- och skogsavfall är Skåne, Västkusten och Mälardalen.
- En översyn hur befintliga terminaler kan stödja större upptagningsområden genom att användas som omlastningsterminaler för skogsprodukter. Det innebär för det första minskande tompositioneringar av ISO-containrar, minskat kapacitetsbehov i Göteborgs hamn och ökat resursutnyttjande av befintliga terminaler.
- Ett nytt nätverk för vagnslasttransporter mellan Sverige och Norge för att öka transportmöjligheterna mellan länderna. Idag är det begränsat till enbart intermodala transporter och i viss mån vagnslaster (Green Cargo). Potentialen som diskuteras i rapporten Trans Baltic (2012) indikerar behovet av vagnslaster mellan regionerna med sågade varor, pappersprodukter, pappersåtervinning och kemi i nordgående riktning samt fisk, aluminium och metallprodukter i sydgående riktning. Ett sådant system bör kopplas till ett logistikcentrum, exempelvis Scandinavian Supply Chain, i Råppe, för att möjliggöra mellanlagring inför distribution.
- Den ökande trafiken till och från Polen och Östra Centraleuropa i kombination med den hamnkongestion och de större båtarna mellan Sverige och Östra Europa ställer krav på kostnadseffektiva inlandsförbindelser till och från hamnarna. I rapporten föreslår vi en förbindelse mellan Karlskrona – Mälardalen – Trondheim/Umeå för att möjliggöra detta. I nordgående riktning transporter av leverantörsprodukter från Östra Centraleuropa till centrallagren i Mälardalen och distributionsflöden från Mälardalen norrut till Trondheim/Umeå. I södergående riktning exportvaror (inklusive Norsk fisk) till polska marknaden (inklusive polska slakterier). Parallellt pågår en studie kring denna förbindelse inom projektet Bothnian Green Logistics Corridor.

² Förslag till referensobjekt: Terminalen i Åmål

- En stor andel av godspotentialen för intermodala transporter utgörs av semitrailers – antingen från den Europeiska kontinenten via Skåne eller från Östeuropa/Ryssland via Karlskrona och/eller Karlshamn. Avståndet till Torsvik från Karlskrona är 235 km och från Karlskrona till Örebro 390 km. Avstånden innebär att samma chaufför kan köra till Jönköping lossa och sedan hämta returgods på annan ort i Småland för att hinna med återgående färja på kvällen. När transporten närmar sig Örebro innebär det längre ledtider för åkarna och därmed att en tur- och retur runda inte klaras av på 12 timmar. Ledtidsmässigt innebär det att det går en brytpunkt strax söder om Örebro där det kan bli intressant med järnvägstransporter.

4 Transportstråk, järnvägstransporter och terminaler

Transporterna till och från regionen sker längs ett antal större transportstråk. Längs stråken finns ett antal terminaler och hamnar lokaliserade. Stråken och terminalerna/hamnarna beskrivs i nedanstående text. Det kompletteras även med en beskrivning av de huvudsakliga förbindelser som anknyter terminalerna med terminaler i andra regioner.

4.1 Regionens strategiska transportstråk

De viktigaste stråken i regionen omfattar; (1) stråk till och från de viktigaste kunskaps- och tillväxtnoderna, (2) stråk till och från de viktigaste godstransportnoderna och mellan dessa och nationella/internationella strategiska noder/hamnar samt (3) stråk som är av vikt för turismnäringen (ej beaktat). Det kan konstateras att ett stort antal av nämnda stråk sammanfaller. I nedanstående figur anges de viktigaste transportstråken för järnvägstransporter och i den efterföljande texten beskrivs de olika stråken övergripande för såväl väg som järnväg.



Stråk 1 omfattar vägarna E4 och Rv 23 samt järnvägarna Västra Stambanan och Södra Stambanan. Stråket knyter samman logistik- och centralorter som Växjö och Älmhult med den Europeiska Kontinenten och Skåne. Stråket har stor betydelse för utvecklingen på kort och lång sikt. Kapacitetsbrist förekommer på vissa sträckor med mycket pendeltågstrafik och E4 är i behov av utbyggnad vid Ljungby.

Stråk 2 omfattar E22 norrut samt Blekinge Kustbana/Stångådalsbanan. Stråket har idag framför allt en regional eller interregional funktion, men med målsättning att utvidga nyttan till att bli nationell. Uppgradering av stråket Karlskrona – Kalmar – Nässjö – Linköping med elektrifiering, fjärrstyrning och en del triangelspår är nödvändig för att uppnå denna standard. Stråket har potential att fungera som avlastning till Södra Stambanan om uppgraderingen sker, men kapacitetsbristen på Blekinge Kustbanor är idag högt.

Stråk 3 omfattar Rv40 från Göteborg till Jönköping och järnvägen Göteborg – Falköping till Jönköping/Nässjö (Västra Stambanan och Jönköpingsbanan).

Stråk 4 omfattar Rv 25, Rv 27 och Rv 29 samt Kust-till-Kustbanan från Kalmar/Blekinge via Växjö till Göteborgsområdet. Med ökande handel med Östra Centraleuropa och Svarta havsländerna kommer behovet av ökad standard och kapacitet på dessa stråk att lyftas.

Stråk 5 omfattar Rv 25 längs Kalmar – Växjö – Halmstad samt Tvärleden som förbinder Olofström med Halmstad hamn. I stråket ingår även länken Halmstad – Nässjö/Jönköping. I stråket diskuteras även Sydostlänken – kopplingen Olofström – Blekinge Kustbana som poängteras av näringslivet (Vectura 2012/c). I figuren anges inte stråket med järnväg, trots att flödena till och från Olofströmsfabriken är mycket stora.

Stråk 6 utgörs av Rv 33/47 från Västervik/Oskarshamn via Vimmerby till Jönköping med anslutning till Rv 40 mot Göteborg. Järnvägen i detta stråk representeras av järnvägen Nässjö – Oskarshamn med anslutning till Södra Stambanan och Jönköpingsbanan i Nässjö. Banan är inte elektrifierad och saknar fjärrstyrning, vilket begränsar möjligheterna till effektiv tågföring (Vectura, 2012/a). Transportpotentialen längs stråket är stor om banan kan uppgraderas.

Stråk 7 omfattar Rv 28, Rv 31 och Rv 32 som knyter samman Karlskrona med Östergötland och Mälardalen via Emmaboda, Vetlanda, Eksjö och Tranås. Vägstråket ansluter E4an till Blekingehamnarna och kommer öka i betydelse under de kommande decennierna i och med ökande handel med Östra Centraleuropa och Baltikum. Parallell järnvägsförbindelse i stråket saknas, vilket innebär att godståg får dras via Södra Stambanan/Kust-till-Kustbanan eller via Stångådalsbanan – Kust-till-kustbanan – Blekinge Kustbana för att nå hamnarna i Karlskrona och Karlshamn.

Stråk 8 omfattar vägarna E6 och E20 samt Västkustbanan, Älvsborgsbanan samt Västra Stambanan. Stråket sammanbinder hamnarna längs Västkusten med Mälardalen och Norrland.

4.2 Intermodala terminaler och intermodal trafik

Längs de nämnda stråken finns ett stort antal terminaler lokaliserade. Ett flertal kommuner har genomfört sådana investeringar för att attrahera logistikföretag och därmed arbetstillfällen till respektive kommun. Det är framför allt i Alvesta, Jönköping (Ljungarum, Torsvik), Nässjö (Gamlarp), Sävsjö (Stockaryd), Vaggeryd (Båramo) och Älmhult där det finns terminaler. Karlskrona (Verkö) kommer att få sin terminal under 2013 och projekt pågår i både Oskarshamn och Nybro. En terminal har ett upptagningsområde som varierar mellan 30-100 km och som visas i nedanstående figur överlappar ett stort antal av terminalerna upptagningsområden varandra.

Terminalen i Alvesta anlades år 2006 och används i dagsläget uteslutande för COOP Logistikts distributionsflöden i regionen.

Terminalen i Ljungarum som ägs av Jernhusen drevs fram till 2010 av Cargo Net och sedan ISS. För närvarande ligger verksamheten nere.

Terminalen i Torsvik etablerades under 2010 av Brinova och Jönköpings kommun. Terminal drivs av Torsvik Terminal AB (Jönköping kommun) med Skaraslättens Transport som terminaloperatör.

Terminalen i Nässjö (Gamlarp) ägs av Jernhusen och opereras av Transab genom bolag. Terminalen är sammanbunden med Luleå, Umeå, och Oslo med dagliga förbindelser utförda

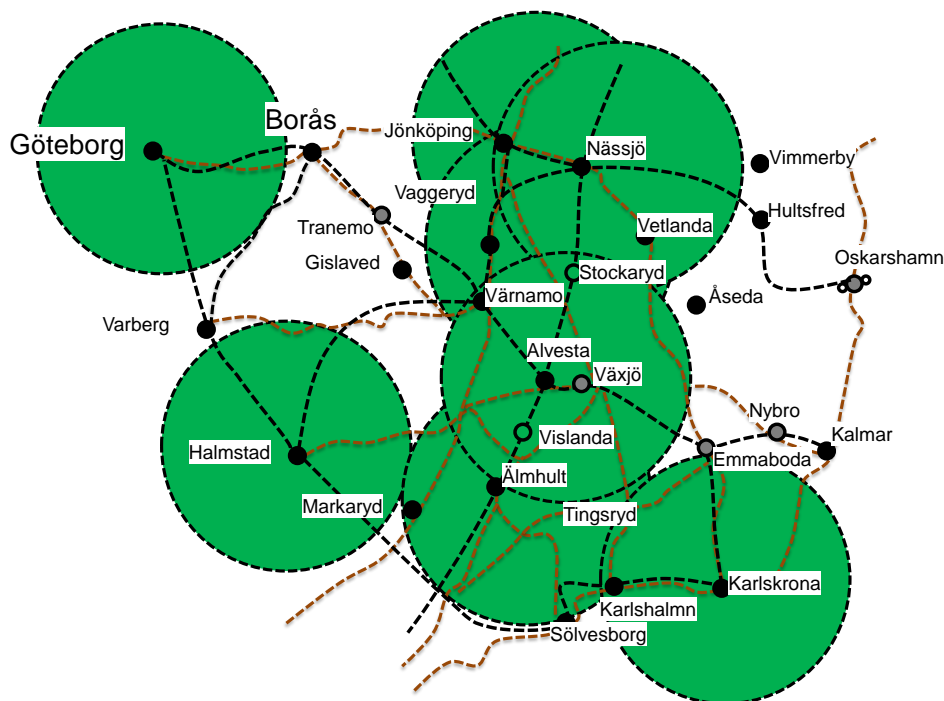
av Green Cargo och Real Rail. Van Dieren erbjuder dessutom förbindelser tre dagar i veckan mellan Nässjö och Herne i Tyskland.

Terminalen i Vaggeryd etablerades under 2008 och idag finns regelbunden trafik sex dagar i veckan med Göteborgs Hamn för ISO-containrar. Terminalen drivs av PGF Tåg AB. Vaggerydsspendeln är ett samarbete mellan Svensk Logistikpartner AB, CFL Cargo och PGF Tåg AB. Tåget är ett öppet tåg för alla varuägare, rederier och speditörer m.fl.

Terminal Verkö har utvecklats under de senaste åren och syftar till vara en byggsten i ökad integration mellan färjetrafiken och inlandsförbindelserna. Terminalen kommer drivas av Karlskrona Baltic Port med start i början av 2014.

Terminalen i Älmhult finns och det ankommer och avgår ett stort antal nationella och transnationella tåg till och från denna terminal. Nya aktörer har försökt att etablera containerpendlar till och från Göteborgs hamn men misslyckats då terminalen inte är kommersiellt öppen.

Terminaltäckningen i Småland/Blekinge är mycket hög och kommer öka ytterligare under de kommande åren om terminaler anläggs i Oskarshamn och Nybro. Problemet är inte terminalerna utan att det behöver skapas förutsättningar för etablering av trafik till och från dessa terminaler. Det bör påpekas att terminalerna i Göteborgsområdet räcker för att försörja inte bara Göteborg utan även exempelvis Borås.



Figur 13 Terminaltäckningen i Småland är mycket hög och kommer öka ytterligare under de kommande åren om terminaler anläggs i Oskarshamn och Nybro. Problemet är inte terminalerna utan att det behöver skapas förutsättningar för etablering av trafik till och från dessa terminaler.

4.3 Hamnterminaler

Viktiga exporthamnar för regionen är framför allt; (1) Göteborg, (2) Halmstad och (3) Varberg. Halmstad är en viktig hamn för skogsprodukter, stål och bulkvaror. Halmstad hamn är relativt liten (2,8 miljoner årston) och häri ingår transporter för Stora-Enso, sågverken samt

bulktransporter som malt, salt och råvaror för glastillverkning. Hamnen fungerar dessutom som imporhamn för Skandiatransport (bilar) och för ISO-containrar för detaljhandelsföretag som Biltema.

Halmstad hamn har sedan 2011 intermodal förbindelse med Mälardalen i Intercontainers regi. Transporterna sker 3-5 dagar i veckan. Tidigare har det förekommit intermodala transporter av containrar mellan Göteborgs Hamn och Halmstad hamn. Planer finns för återupptagande, men pga prispressen inom åkeribranschen är avståndet mellan Göteborg – Halmstad i väl kortaste laget för att få ekonomi i transporterna.

Varbergs hamn är en bulk- och RoRo hamn. Utskeppningen domineras av transporter av massa och sågat virke från Södras anläggning i Väröbruk. Det förekommer även uttransporter från sågverken inom hamnens upptagningsområde. För Ardagh glas transporteras bland annat sand till produktionsprocessen i Limmared med ett eget tåg.

Utöver nämnda hamnar finns ett antal brohamnar, exempelvis Karlskrona.

4.4 Terminalen – en Handelsplats för skogsprodukter

Det finns ett stort antal faktorer som medför att företag vill förflytta skogsprodukter som rundvirke, massaved och skogsavfall. Produkterna i sig är lågvärdiga, standardiserade och finns utbredda på en stor del av regionens (och Sveriges) geografiska yta. Ska skogens produkter kunna avsättas krävs således utbudspris, vilket är en kombination av produktpris och transportpris. Logiken bakom detta är att om utbudspriset är för högt blir den avverkade skogen inte såld och om efterfrågepriset är för lågt så låter skogsägaren skogen stå ytterligare ett år. Utgår vi från att skogsavverkningskostnaden är ungefär konstant på den svenska marknaden blir det transportkostnaden som är avgörande för om skogen ska avverkas och vart den ska säljas. Långväga transporter av rundvirke är inte lönsamt, d.v.s. det lågvärdiga godset kan inte bära höga transportkostnader och lastbilstransporter kan här användas på avstånd upp till 20-25 mil.

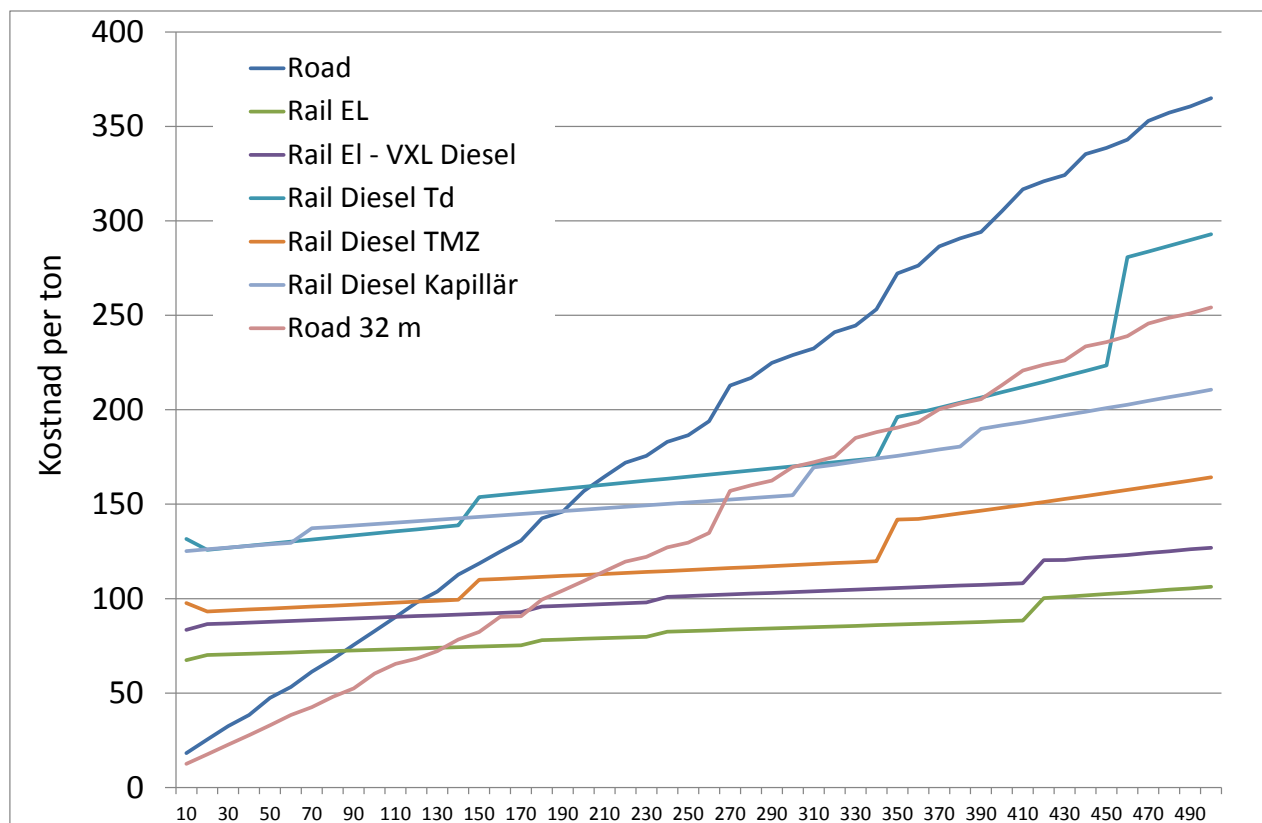
Som exempel är transportkostnaden för en m³ massaved från Nybro till Mönsterås 50 SEK medan samma transport kostar 150 SEK per m³ från Vislanda. Logiskt innebär det att Södra i Mönsterås främst väljer att köpa in skogen i Nybrotrakten för transport till bruket Mönsterås. Skog som avverkas i Nybrotrakten som köpts upp av andra skogsbolag kan genom bytesaffär med Södra ersättas med likvärdig skog som är lokaliserad på lämpligt transportavstånd för dessa företag.

Inom skogsindustrin pågår en ständig strukturrationalisering där många mindre och medelstora produktionsenheter har ersatts med få större specialiserade produktionsenheter. Med ökad specialiseringsgrad och ökad storlek krävs ett allt större upptagningsområde och därmed längre transporter. Större produktionsenheter, som Stora-Ensos bruk i Kvarnsveden, behöver 6 000 ton massaved per dygn året runt. Här kompletterar kombinerade väg-järnvägstransporter de renodlade lastbilstransporterna genom att kombinationen genom järnvägens skaldrift erbjuder konkurrenskraftiga transporter för skogsindustrin från 10-15 mil upp till 75-100 mil. Skogsterminalen (omlastningsplatsen) kan härmed ses som en handelsplats (en möjliggörare) som medför en större avsättningsmarknad för regionens skogsägare.

Det är dock inte enbart tillgången till en omlastningsterminal som avgör om en järnvägstransport är ekonomiskt försvarbar eller inte. Avgörande för konkurrenskraften är

forslingsavstånden från avyttringsyta till omlastningsplats (terminal), terminalkostnaden, järnvägstransportkostnaden tillsammans med mottagande företags tillgänglighet till järnvägstransporter. Ett stort antal företag inom skogsnäringen har exempelvis inget industrispår eller har inte vedgården ansluten till järnväg, vilket innebär att transporten behöver avslutas med terminalhantering och vägtransport.

Det sistnämnda ska beaktas mot bakgrund att en järnvägstransport är konkurrenskraftig ned till 10-15 mil om flödet är regelbundet och vedgården är ansluten till järnvägssystemet, men att det ökar till 20-25 mil om järnvägstransporten behöver avslutas vid en terminal med efterföljande lastbilsforsling till mottagande bruk.



Figur 14 Kostnadsstruktur för regelbundna järnvägstransporter mellan omlastningsplats och mottagande terminal som funktion av transportavståndet.

I regionen har terminaler diskuterats i Emmaboda och Limmared som komplement till de befintliga i Vislanda och Stockaryd. Terminalerna kan anläggas i divergerande skala, men som tidigare nämnts behöver hela transportkedjan inklusive avsändande och mottagande företag tillgänglighet till järnvägstransporter.

I såväl Limmared som Hestra finns intressen från skogsnäringen att transportera skogsprodukter till/från respektive ort. För närvarande pågår ett projekt i samverkan mellan Trafikverket och VIDA koncernen där en översyn av nuvarande terminaler och industrispår görs i relation till koncernens nuvarande och framtida behov.

4.5 Saknade terminaler

Ett flertal av kommunhuvudorterna saknar idag järnvägsförbindelser och järnvägsterminaler. Som exempel kan nämnas Gislaved och Tranemo. I Gislaved finns möjligheter till omlastning

av gods på frilaster³ i Smålandsstenar och Smålands Burseryd, men omlastning på respektive ställe kräver att avtal träffas med järnvägsoperatör samt att kapacitet på terminalerna kan frigöras.

Ur intermodal synvinkel ligger såväl Gislaved som Tranemo för nära Göteborg för att det ekonomiskt skall vara lönsamt med en intermodal förbindelse. Den närliggande terminalen i Båramo kan dock potentiellt användas i framtiden, men då framför allt för transporter från kommunerna till den Europeiska kontinenten i semitrailers eller 45 containrar.

För att utveckla järnvägsverksamheten visar tidigare utförda studier att befintliga aktörer – i mån av intresse – bör bygga vidare på småskaliga terminaler i samverkan med lokala åkerier. De lokala åkerierna bör i dessa fall sköta såväl godshantering som insamling och distribution av gods som komplement till befintlig verksamhet.

Utöver beskrivna terminaler föreslår vi att befintliga terminaler och framför allt terminalverksamheter utvecklas i Råppe (Scandinavian Supply Chain), Smålands Burseryd/Smålandsstenar och eventuellt även i Värnamo.

³ En frilast är ett område där gods kan lastas om mellan väg och järnväg. En frilast består normalt av en terminalyta antingen mellan två ändlastspår eller bredvid ett rundgångsspår. Lastkaj kan finnas, bockkran kan finnas eller så sker hanteringen med lastbil eller annan hanteringsutrustning som allokeras av lokala åkerier/aktörer.

5 Nya affärsmodeller inom åkerinäringen

Användare av intermodala transporter är förutom transportköpare, se kapitel 2, speditörer, åkerier och rederier. I föreliggande kapitel diskuteras de olika aktörernas inställning till intermodala transporter samt en förändring som skett sedan år 2008 och som påverkat kostnadsstrukturen inom näringen mer än marginellt.

5.1 Nordiska speditörers krav, preferenser och attityder till intermodala transporter

I Sverige finns fyra större aktörer på marknaden för samlastningsgods. Det är Bring, DB Schenker, DSV och DHL. Samtliga har nätverksbaserade transportsystem uppbyggda kring trafikområden och terminaler från Malmö i söder till Luleå i norr.

Företagen har av tradition en stark företagskoppling till åkeribranschen. Det får till följd att företagets säljare primärt säljer en lastbilsservice till en kund. Beslutet att använda en intermodal förbindelse tas därefter internt inom företaget och grundas på produktionsaspekter snarare än marknadsaspekter. En grund till detta är att hela branschen till följd av den fragmenterade strukturen och hårda konkurrensen i princip enbart består av kundlösningar. Därmed är samlastarna, liksom hela branschen ytterst kundfokuserade i såväl försäljning som produktionsplanering. Det innebär att det är svårt att skapa standardiserade produkter och företagen är ytterst obenägna att göra egna åtaganden eller skriva längre kontrakt gällande intermodala transporter. Det reaktiva beteendet innebär att de är duktiga på att suga upp kunderna krav, men har svårt att generalisera och fånga upp hela marknadens krav.

Företagen har traditionellt använt sig av intermodala transporter för att kapa toppar i efterfrågan. Det innebär att företagen primärt belagt lastbilarna med basuppdragen, varefter de köpt in intermodala transporter för att hantera toppvolymen. Ett antal åkerier inom DB Schenker och DHL frångick under 2000-talet denna princip och driver idag gemensamt den intermodala företaget Real Rail. En utvidgning av Real Rail från Nässjö och söderut kommer dock främst att syfta till att återknyta Malmö till det befintliga nätet. Således kommer enheter längs kust-till-kustbanan som skall använda en intermodal inrikes förbindelse främst behöva använda sig av befintliga terminaler i Göteborg eller Nässjö.

5.2 Europeiska åkeriernas preferenser och attityder till intermodala transporter

I föregående kapitel kan vi konstatera att majoriteten av de svenska och utländska speditörerna använder sig av chaufförer från låglöneländer. Den fråga projektet ställt sig är således om det finns intresse hos dessa speditörer och åkerier att använda sig av en intermodal lösning och speciellt via hamnen i Karlskrona. Grundläggande är frågan om de investeringar som gjorts även skall komma till användning. Ett antal avstämningar med utländska åkerier har hållits.

Den Österrikiske speditören/åkeriet LKW Walter, som specialiserat sig på transporter av lågvärdigt normalgods agerar på en prispressad marknad. Företaget har tidigare varit en stor leverantör till IKEA och har använt intermodala förbindelser från Krefeld/Hannover till Malmö. Företaget har enligt uppgift inga transporter för IKEA längre pga. den prispress som IKEA kräver. Ett problem med att använda Baltic-Link korridoren är att det polska

järnvägsnätet inte är avreglerat och att lokbyte måste ske vid gränsen. Företaget anger dessutom att Gdynia är betydligt dyrare än Rostock. För framtiden är dock företaget intressant då det har en hubb i Eskilstuna. Således finns intresset men företaget är avvaktande.

Ett antal polska åkerier har intervjuats inom ramen för projekten TransBaltic och Bothnian Green Logistics Corridor. Företagen, som alla spelar på en konkurrensutsatt marknad, har olika inställningar till intermodalitet och speciellt det expanderande familjeföretaget Erontrans har visat intresse för att delta i en pilot – men behöver samarbetspartners på järnvägssidan i Sverige och vill dock gärna hänga med om någon drar lasset. Företaget har förutom transporter till IKEA en hel del fisktransporter från Polen till de nya marknaderna Tjeckien, Rumänien och Bulgarien och Turkiet. Särskilt Turkiet kommer vara aktuellt framöver. Returgods anges som mindre problem. Företaget använder intermodala transporter i Polen mellan Gdynia – Poznan, Radomski och Kalisz. I dessa förbindelser går både trailers och containrar.

5.3 Nya affärsmodeller inom speditors- och åkerinäringen

Ett problem för intermodala transporter, och som aktualiserats i samband med Cargo Nets avveckling av godstrafiken mellan Trelleborg – Oslo, är konkurrensen från Östeuropeiska åkerier eller från svenska åkerier som använder Östeuropeiska lastbilschaufförer. En svensk åkare behöver 110 kr per mil medan en polsk eller tjeckisk chaufför behöver 80 kr per mil för samma transport eller en estnisk/lettisk chaufför 70-75 kr per mil⁴. Detta får för det första till följd att andelen svenska chaufförer på de svenska vägarna minskat drastiskt. DB Schenker anger att andelen svenska chaufförer i Sverige minskat från 80 % till 50 % sedan år 2008. Det får för det andra effekten att brytavståndet där intermodala transporter kan konkurrera med lastbilstransporter skjuts till betydligt längre avstånd.

En svensk åkare har kostnader för bruttolön, traktamente och sociala avgifter. Bruttolönen motsvarar 24 000 kr per månad, vilket inklusive sociala avgifter motsvarar 31-32 000 kr. Det skall jämföras med en chaufför från Östra Centraleuropa som tjänar mellan 700-1 000 Euro per månad, (6 000 – 8 500 kr per månad) i bruttolön, inklusive sociala avgifter. Att använda utländska chaufförer innebär att betalning enbart sker när de transporterar gods, d.v.s. de får betalt per kilometer. Det får till följd att lastbilar kan stå i dagar i väntan på returlaster, vilket i sin tur ökar benägenheten att bedriva inrikes cabotage trafik⁵. Många chaufförer drygar dessutom ut sin lön med att sälja tobak och alkohol.

Anställningstekniskt anges att chaufförerna är egenföretagare och har F-skattesedel. Detta missbrukas dock i stor omfattning:

- Anställningstekniskt är en chaufförerna anställd om han/hon bara kör för ett åkeri. F-skatt kan du få om du är egenföretagare och tar jobb för ett stort antal åkerier. Om den inhyrde inte har F-skatt skall arbetsgivaren betala arbetsgivaravgifter och göra skatteavdrag.

⁴ Detta bekräftas av åkerier som speditörer som anger att en chaufför från Estland/Lettland kan fås för 65-75 kr per mil och Bulgarien/Rumänien för 80 kr per mil. Det förekommer ännu lägre priser inom branschen, men normalt är 63 – 87 kr per mil.

⁵ Trafikutskottet har gjort en undersökning av problemen med cabotage trafiken – problemen är stora men inte gjort försök att mäta det.

- Står chauffören dessutom under ett åkeris arbetsledning och använder åkeriets resurser bör han/hon vara anställda inom företaget.
- En chaufför skall skatta i det land de tjänar sin inkomst.

I två Europeiska länder har myndigheterna försökt stävja beteendet. I Finland har man infört anmälningsplikt till Skatteverket varje gång man hyr in personal. Därefter är det företagets ansvar att skatterna betalas in. I Holland har man förbjudet åkerier att använda förare som inte är anställda i företaget. Något liknande borde införas i Sverige.

Andra aspekter som påverkar konkurrenssituationen är:

- Diesel utgör en stor del av driftskostnaden för en lastbil och många chaufförer behöver ligga ute med kostnader för diesel under transporter. En del åkerier erbjuder sina chaufförer importerad diesel så att chaufförer skall kunna tanka obeskattad och ej miljöklassad diesel för 6 kr/liter istället för 13 kr/liter. Andra organisationer organiserar dieselstölder. Under år 2010 stals över 1,7 miljoner liter diesel genom slangning eller att pumpar manipuleras och diesel tankas över på lastbilar med egna dieseltankar under kapellen som i sin tur används för tankning av lastbilar. Dessa kör runt på svenska vägar trots att fordonen borde vara ADR-märkta. Effekterna av en kollision, exempelvis motsvarande den på Tranarpsbron den februari 2013, skulle varit katastrofala.
- Arbetsveckor på 80 – 100 timmar (arbetstidslagen anger max 56 timmar) och dagspass på 15 timmar, körtider på 13 timmar utan vila och dygnsvila på 1,5 timmar. Överträdelse mot kör- och vilotiderna är numera snarare regel än undantag. Förutom långa arbetspass pressar speditörer och åkerier chaufförerna med överlast och marschfart på 90 km/tim (största tillåten hastighet 80 km/tim).
- Det skall dessutom tilläggas att många fordon som enbart går på de svenska vägarna inte är registrerade i Sverige. Det innebär att svenska myndigheter inte får in fordonsskatt, moms, arbetsgivaravgifter och inkomstskatt. Sen kan man alltid fråga hur det är med underhåll och besiktning.

En orsak till beteendet är att åkerierna tjänar pengar på enstaka överträdelser, eftersom liten sannolikheten att åka fast i kombination med lågt straffvärdet medför innebär att förtjänsten vida överstiger kostnaden.

Detta är vardagsmat hos stora transportintensiva företag med gott renommé som Volvo, Scania, IKEA och ABB. Gör de stora företag detta kommer även små företag att följa efter.

5.4 Förändrade affärsmodeller inom den intermodala transportnäringen

Det är inte bara inom åkerinäringen som förändring sker. Intermodala företag på den svenska marknaden har utnyttjat det så kallade kombidirektivet från EU och det innebär att holländska åkerier kan ha utländska åkerier stationerade i Sverige utan att det av juridiska skäl betraktas som svensk näringsverksamhet. Det är dock en tolkningsfråga hur detta direktiv skall tolkas. EU reglerna anger att man skall betala skatterna i det land där tjänsterna utförs.

Vad är det för speciellt med kombitrafikreglerna? Hur kommer det sig att distributionen ofta är längre än 150 km – som direktivet anger? En annan tolkning av EU direktivet anger inte max 150 km utan med tillägget alternativt närmsta lämpliga terminal.

6 Näringslivsutveckling

Bättre möjlighet för fler att använda järnvägen för sina transporter stimulerar regionens näringsliv totalt sett, om det är samtliga respondenter helt överens. För en region innebär förbättrade transportmöjligheter att attraktiviteten ökar vilket framförallt bör leda till fler nyetableringar av företag. Alternativa och miljömässigt fördelaktiga transportalternativ till en företagsekonomiskt rimlig kostnad är en viktig faktor att räkna med när företagen väljer lokaliseringssort. Att kunna erbjuda ett intermodalt samlastningsupplägg eller åtminstone förutsättningarna för kombitrafikupplägg kan bli en konkurrensfördel för en region före andra regioner.

För de redan etablerade företagen är det minst lika viktigt att få bra villkor för sina transporter så att företagen kan växa och utvecklas. Ett långsiktigt hållbart transportnät med möjlighet till omlastning av gods bidrar till en stabilisering av näringslivet där infrastrukturutveckling och företag bättre kan anpassa sig till kund- och miljökrav. Ett tydligt resultat från intervjuerna är att just konstaterandet att om företag får bättre möjlighet att transportera sitt gods på järnväg kommer det att kunna bidra till en mer stabil och trygg arbetsmarknad på sikt.

6.1 Arbetstillfällena

Intervjuresultatet visar däremot på en viss försiktighet vad gäller järnvägstrafikens direkta inverkan på antalet nya arbetstillfällen i regionen generellt sett. Någon sammanfattade det hela som att man nog inte ska förvänta sig några ”bingoeffekter” men studerar man specifika arbetsmarknadsregioner finns ändå anledning att anta att ett järnvägsupplägg kan påverka antalet arbetstillfällen i positiv riktning mer konkret.

Bra infrastruktur och kostnadseffektiva förbindelser skapar förutsättningar för planerade investeringar hos större transportköpare som i sin tur troligen ökar behovet av anställda i en region. Förutom potentiella arbetstillfällen hos de expanderande företagen medför företagsutveckling och ökad produktionskapacitet ökat behov av logistik-, transport och andra servicetjänster som genererar arbetstillfällen i regionen.

Om en generell försiktighet råder när det gäller att förutspå ett antal nya arbetstillfällen är respondenterna lika överens om att godsupplägget bidrar till att förbättra företagets förutsättningar och därmed regionens attraktion. På längre sikt är detta oerhört viktigt för ett län som Jönköping. En stabil arbetsmarknad där jobben inte försvinner ut från länet är minst lika viktig som att stimulera nyetableringar.

6.2 Effekter för SME-företag

Järnvägsföretagen har av tradition varit inriktade på att skapa transportlösningar för stora företag och då framför allt inom basindustrin. Utvecklingen har skett genom att koncerner som Stora Enso, Outokumpu och Ovako erbjudits systemtåglösningar eftersom de ensamma har så stora transportvolymerna att de garanterar ekonomin i transportuppläggen.

En regions mindre och medelstora företag har traditionellt betjänats av järnvägsföretagens vagnslasttrafik. Som en följd av att industrispår rivits upp, vagnslasttrafik lagts ned och

järnvägsföretagen haft bristande intresse att behålla trafiken på många kapillärer så har regionens mindre eller medelstora företag i allt högre grad fått utnyttja vägtransporter.

En regions små- och medelstora företag har således små möjligheter att använda järnvägen för sina transporter, men även dessa företag bör kunna ges möjlighet att använda järnvägen transporter för inleveranser och distribution till kunder. Det kan antingen ske genom att företagen själva tar kontakt med en järnvägsoperatör eller genom krav på speditörer/åkerier att använda de intermodala förbindelser som skapats med basvolymerna från de stora företagen. En samordnande funktion skapar möjligheter som tidigare inte funnits och möjligheter för SME-företag att marknadsföra sitt transport- och distributionssystem som miljövänlig.

Nya transportsystem med inriktning mot samordning av godsflöden kan även skapa nya kluster av transportköpare, transportörer och andra aktörer knutna till olika transportflöden. Inom dessa kluster kan de olika aktörerna diskutera utveckling, synergieffekter och därmed öka långsiktigheten och hållbarheten i de olika transportlösningarna. En effekt av dessa kluster kan vara att olika transportköpare gemensamt kan skapa transportlösningar som inte varit möjliga utan interorganisatoriskt samarbete. Ett exempel är IKEA som genom att fokusera på utformningen av förpackningar kunde öka antalet förpackningar per pall med hela 21 %. För att inte överskrida viktbegränsningarna i ett vägfordon samlades nämnda förpackningarna med material med låg densitet, vilket gemensamt innebar att såväl volym som vikt på fordonet utnyttjades till fullo. För mindre företag behöver detta ske genom organisationsöverskridande samarbete. Som exempel kan nämnas att ICA i samarbete med dryckesföretagen samlar gods med olika vikt/volymkaraktäristik för optimalt utnyttjande av vägfordonen, vilket minskade utsläppen per transportenhet med 20-25 %.

Mindre företag har enskilt inte samma förutsättningar att effektivisera sina transporter som de stora, men genom samordning av flöden mellan små, medelstora och stora transportköpare genom regional klusterbildning kan det skapa unika möjligheter till minskade transportkostnader och minskad miljöpåverkan av gods med olika egenskaper. Samlastningen och samordningen sker på olika nivåer i transportsystemet. För det första samlastningen i lastbäraren för ökat resursutnyttjande. För det andra samordningen av lastbärare i samma tåg och för det tredje samordning av olika lastbärare från olika regioner så att god servicemässig marknadstäckning kan erbjudas.

Ytterligare en effekt av klusterbildningen kan vara etablerandet av gemensamma oberoende servicebolag för inköp och drift av pallsystem eller lastbärare. Samarbetet skapar grund för stordriftsfördelar, minskad ekonomisk risk samt lägre transportkostnader för de enskilda företagen.

Förutom ovan nämnda effekter kan potentiella effekter dessutom vara en tryggare arbetsmarknad med förbättrade möjligheter för befintliga företag att utvecklas och överleva. Alternativ till vägtransporter för SME-företag är idag i stort sett ett oprövat kort och en godssamordning innebär nya utvecklingsmöjligheter som man tidigare varken haft tillgång till eller tillräcklig kunskap om.

6.3 Externa effekter

Att järnvägen är ett miljömässigt klart bättre alternativ än vägtransporter är alla överens om men även andra parametrar än lägre emissioner bör framhållas. En samordning som ger färre lastbilar ger även högre trafiksäkerhet, bättre folkhälsa och lägre kostnader för vägunderhåll.

Förstudien visar dock på potentialen utifrån företagsekonomisk och miljömässig synvinkel till följd av en överflyttning av gods från väg till järnväg.

Två alternativ har jämförts, ett intermodalt upplägg och ett upplägg där godset transporteras enbart på väg. I det intermodala upplägget har även emissioner från växlingsrörelser inkluderats. En växlingstimme/tåg har antagits i grundberäkningen men en känslighetsanalys med två växlingstimmar/tåg har även genomförts.

När järnvägsupplägget jämförs med landsvägsupplägget erhålls minskade totala kostnader för emissioner, slitage och olyckor till följd av att majoriteten av godset kan flyttas över från lastbil till järnväg. Landsvägsupplägget är 50 % dyrare sett ur miljö- och trafiksäkerhetssynpunkt. Av de externa kostnaderna så utgör utsläppen 66 % av kostnaden i lastbilsupplägget. Försämrad trafiksäkerhet till följd av fler lastbilar på vägarna utgör 28 % av och slitage utgör resterande 6 %. I järnvägsuppläggen utgörs 72 % av emissionskostnader, varav merparten kommer från diesellokstrafiken. Det finns en potential att minska emissionerna i järnvägsupplägget om moderna terminaler byggs där växlingen sker med ellok. Slitagekostnaderna står för 23 % och trafiksäkerhetskostnaderna motsvarar 5 %.

Även fast investeringarna inte inkluderats i denna studie så visar en samordning av gods på järnväg på stor potential när det handlar om att minska de externa kostnaderna. Av de värderade emissionerna på landsväg utgör 62 % utsläpp av koldioxid, 36 % av kväveoxider och resterande från partiklar, kolväten och svaveldioxid. Vad gäller utsläppen från växlingsrörelserna i järnvägsalternativet så utgörs 50 % av partiklar, 35 % av kväveoxider, 12 % av koldioxid och resterande från kolväten och svaveldioxid. Kan man ur detta perspektiv övergå till ett järnvägsupplägg och samtidigt minska på dieseldriven växling så kan man minska både globala och lokala hälsoeffekter genom främst minskning av CO₂ och partiklar.

7 Diskussion och slutsatser

I rapporten diskuteras den intermodala potentialen längs Kust-till-kustbanan utgående från en skrivbordsstudie som kompletterats med ett antal strategiska intervjuer. Målsättningen har varit att peka ut ett antal godsflöden som kan betraktas som basflöden för vidare utveckling av befintliga eller nyutveckling av nya intermodala flöden längs stråken och primärt inom varusegmenten detaljhandel/livsmedel, skogsindustri och tillverkningsindustri.

Den intermodala potentialen för sjöcontainrar rör kortsiktigt främst transporter mellan Göteborgs/Helsingborgs Hamn och inlandsterminaler i regionen. Det finns idag tre sådana förbindelser och kortsiktigt indikerar marknaden att den är mättad. Två kompletterande flöden har dock identifierats; (1) Oskarshamn – Göteborg med Södra, Scania och Arla som baskunder samt (2) Göteborg – Älmhult med IKEA som baskund. Det indikeras även efterfråga på kombinerade transporter där den intermodala terminalen utnyttjas för omlastning av sågat virke och massa från lastbil/järnvägsvagn till container. När baskunderna valt att använda en ny intermodal förbindelse kan den intermodala transportförmedlaren sälja servicen till ett bredare spektrum av kunder.

Den intermodala potentialen för semitrailertransporter mellan regionerna och den Europeiska kontinenten kan indelas i två separata flöden. Det första omfattar transporter längs Södra Stambanan, från terminalerna i Nässjö/Vaggeryd, Helsingborg, Älmhult och Göteborg. Den befintliga servicen omfattar transporter 3-5 dagar i veckan mellan regionen och Ruhrområdet via Öresundsbron och förbindelsen över Stora Bält. Steg 1 i vidareutvecklingen omfattar att höja kvaliteten i befintliga förbindelser och få kunder (exempelvis Scania) att i större omfattning använda den intermodala förbindelsen. Barriären för utveckling är inte transportkostnaden utan kvalitetsaspekter samt speditörernas preferenser och attityder om förändring.

Den andra potentialen för semitrailers omfattar transporter till och från de Polska och Baltiska marknaderna. Transporterna ankommer som beledsagad trafik till Skånehamnarna, Karlshamn och Karlskrona med färja och dras till lossning inom importområden som Göteborg, Skåne, Jönköping och Mälardalen. Efter lossning omdirigeras enheterna för lämpligt exportflöde. Att lägga över detta flöde till en intermodal förbindelse är av flera anledningar svårt. Kostnadsläge, val av transportresurser, attityder och kunskapsnivå är fyra av en lång rad. Projektet Bothnian Green Logistics Corridor utreder för närvarande potentialen längs stråket, men utgående från andra premisser än tidigare projekt som ACE Green (Källa: Green Cargo).

Den fjärde potentialen omfattar inrikestransporter inom Sverige samt mellan Sverige och Norge. Trafiken har under perioden 2011-2012 sjunkit kraftigt till följd av Cargo Nets utträde från såväl den svenska som svensk-norska marknaden. Ersättarna på den svenska marknaden Real Rail och TX Logistik, har snabbt etablerat förbindelser i de mest lönsamma relationerna, men förväntas öka trafiken under de kommande åren.

Den femte potentialen omfattar intransporter av skogstransporter (rundvirke) till skogsföretagen i regionen (för närvarande främst sågtimmer) och uttransporter av biobränsle från regionen till Värmeverken i Skåne, Göteborg och Mälardalen. En genomgång av industrispåren genomförs för närvarande i samverkan mellan Trafikverket och skogsbolagen, men det har i studien indikerats behov av terminaler i bland annat Limmared och Emmaboda.

I samtliga ovanstående potentialer indikeras framför allt behovet för större transportköpare som har volymer för en större vagngrupp eller heltåg mellan två regioner. För små och medelstora kunder är ofta inte järnvägen ett alternativ, men i studien indikeras behov av koordinerade transporter exempelvis till och från Norge med aluminium, papper och sågat virke. En sådan utveckling ställer dock krav på utvecklingen av samordnade transporter från ett regionalt perspektiv – exempelvis via ett regionalt järnvägsbolag som samarbetar med regionalt logistikföretag (ex. Scandinavian Supply Chain eller motsvarande).

Vi pratar inte om en lösning, vi pratar om flera anpassade lösningar som ska koordineras. En och samma relation kan omfatta flera flöden, exempelvis ett basflöde och ett akutflöde (variation) för olika kunder. De sistnämnda punkterna lyfter frågeställningen om hur transporter utvecklas och säljs på transportmarknaden. Det finns ett stort utbud av transporter, branschen är starkt fragmenterad och kostnadspressen är ytterst stor. Det, i kombination med traditionen, innebär att de olika transportörerna utvecklas och säljer trafikslagsbunden service och inte logistiklösningar. Få aktörer har ekonomi och uthålligheten att satsa ekonomiskt eller göra långsiktiga åtaganden. Åsikten styrks av att de intermodala förbindelser som etablerats på marknaden utvecklats med stöd från EU:s Marco Polo program.

Problemet med utveckling av intermodala transporter tydliggörs i regionen där ett flertal kommuner satsat stora resurser på att bygga terminaler för intermodal hantering. Problemet är inte terminalen, ofta benämnd som den felande länken, utan att det är svårt att attrahera transportköparna och speditörerna till den nya servicen. Lastbilstransporterna är för billiga och det krävs bara ett telefonsamtal för att beställa en transport. Processen för att etablera intermodal trafik är betydligt längre där de kritiska frågorna berör hur man konsoliderar flöden för att få större samlade volymer. Nyckeln för att utnyttja trafikslagets skalekonomi ligger i nya kombinationer och/eller samarbetsformer och teoretiskt en win-win situation, men få är villiga att ställa sig i pole position för den övergripande samordningen. Nyckeln kan ligga i att Baltic-Link Association ställer sig, som ett neutralt forum, i spetsen för att föra dialogen med Trafikverk och andra myndigheter och på så sätt stötta den intermodala speditören.

Det är enkelt att dra upp stora transportstrategier där man glömmer att en transportkorridor ofta består av ett komplext lapptäcke av kortare regionala och interregionala transporter. Sålunda börja i regional/interregionala skala och skala upp verksamheten när den är mogen. Potentialen (volymerna) och betalningsviljan för effektiva transporter på kortare och medellånga avstånd är oftast betydligt högre än långväga transporter. Här kan transportkorridoren redan idag vara ett naturligt alternativ. Sålunda måste företagen som jobbar inom korridoren främst fokusera på redan befintliga affärer och inte enbart fokusera på långväga transporter. Affärsidén för en samordnande funktion är att kombinera kontinuerliga flöden med samma tidskrav (basvolym) och för det krävs även utveckling av IT-stöd för de olika marknadssegmenten.

Tidigare i stycket diskuterade vi att ett transportflöde består av en heterogen sammansättning av transportflöden med olika O/D-relationer, egenskaper, krav och önskemål. Det är speciellt viktigt när vi beaktar en transportkorridor där vi kombinerar regionala, interregionala, nationella, intra-korridor transporter och internationella transporter. Sändningarna byter transportör, trafikslag, nation, regelverk (exempelvis tull) etc ett flertal gånger mellan avsändare och mottagare. För att skapa effektiva transporter krävs att detta kan hanteras på ett effektivt sätt till rimlig kostnad. Det innebär att Baltic-Link Association, i samverkan med Stena Line, borde ta initiativ till effektiva ITS-lösningar som kan samfinansieras och sammanvändas av ett stort antal aktörer (transportköpare, transportörer, infrastrukturförvaltare

och myndigheter). Harmoniserade ITS lösningar längs en eller flera korridorer skall stärka konkurrenskraften längs rutterna. Det innebär inte bara mellan olika organisationer utan även mellan olika trafikslag. Exempelvis skall ett företag, som använder sig av transportkorridoren från Nordnorge till Adriatiska havet, kunna lämna in en enhet i Koper och hämta ut den i Trondheim stött av informationssystem som gentemot kunden hanterar transporten som om den vore utförd av samma företag i samma land och med samma regelverk.

Övriga slutsatser kring den intermodala potentialen som identifierats i rapporten:

- (1) Det finns en klar diskrepans mellan företag som har kunskap om järnvägstransporter och de företag som inte använder järnvägstransporter rörande deras uppfattning.
- (2) Flera företag anger att de saknar en lokal/regional järnvägsspeditor/operatör (samarbetspartner) som de kan diskutera utvecklings- och transportfrågor med. Flertalet företag anger att det var decennier sedan de senast såg en proaktiv järnvägssäljare.
- (3) Kortsiktiga samverkans- och marginalkostnadslösningar, exempelvis att hänga på vagnar till Burseryds bruk på VIDAs återgående tomtåg från Halmstads hamn, efterfrågas.
- (4) Etablering av nya tåglösningar kräver att en eller ett fåtal kunder kan fylla minst 50 % av ett heltåg. Resten kan fyllas ut av andra kunder efter etableringsfasen. Antalet kunder för en sådan förbindelse är dock lågt – i rapporten har framför allt IKEA, Södra Cell, Scania, Arla, och Volvo identifierats. Flertalet kommuner saknar en sådan producent eller förbrukare.
- (5) Järnvägsföretagen upplevs som reaktiva, d.v.s. de lever på förfrågningar från transportköpare och speditörer snarare än att utveckla och marknadsföra till potentiella kunder (in advance).
- (6) Företagen i regionen anger idag att det inte finns några problem med vägtransporterna.
- (7) Ökande problem med att få tågtider på spåren. Längre ledtider skapar i värsta fall språngeffekter för företagen med kraftigt ökande transportkostnader som följd (5-30 %).
- (8) Analysen indikerar, till skillnad från WSP:s analys (WSP 2010) att det finns en stor potential för sträckan Halmstad – Nässjö om järnvägen elektrifieras och förses med fjärrstyrning.
- (9) Företagen efterlyser större samverkan mellan kommunerna för att hitta samfinansieringslösningar och samutnyttjande av terminalerna.
- (10) Terminalerna behöver öppnas kommersiellt för alla aktörer. Idag finns terminaler, exempelvis Älmhult, dit potentiella aktörer av produktions- och kapacitetsskäl utesluts. Tids- och kostnadsdiskriminering bör undvikas.
- (11) Andelen lösa lastbärare är idag kring 20-25 %, d.v.s. 75-80 % av transporterna är beledsagad trafik. Den intermodala potentialen med nuvarande transportteknik är begränsad. Det har dock utvecklats teknik, som Megaswing och Trailertrain, vilka bör vidareutvecklas och testas i kommersiell drift.

En regions beroende av god infrastruktur bidrar per automatik till att alla infrastrukturfrågor är strategiskt viktiga för regionen som helhet. En högre andel järnvägstransporter innebär mindre miljö- och klimatpåverkan för samhället men även konkurrensfördelar för det specifika företaget. Infrastruktur i form av omlastningsterminaler som möjliggör och stimulerar omlastning mellan väg- och järnvägstransporter i kombination med samordning av gods innebär mindre vägtransporter och mindre klimatpåverkan. En direkt vinst för miljön men också en konkret möjlighet att arbeta för regionala och nationella klimatmål.

Kort sagt, större möjlighet till samordning av gods på järnväg bör ur ett samhällsekonomiskt perspektiv kunna bidra till:

- En stabilare och tryggare arbetsmarknad generellt sett - som en följd av att företagen kan förbättra sina möjligheter att utvecklas och överleva på sikt.
- Förbättrad utvecklingspotential för i stort sett alla företag i regionen på medel- och längre sikt.
- Bättre förutsättningar för nya företagsetableringar. Goda transportalternativ och tillhörande transportkostnader är centrala frågor vid i stort sett alla nya företagsetableringar.
- Gemensamma satsningar med attraktiva transportupplägg kan innebära att effektiva logistikcentrum byggs upp på sikt. Dessa centra kan i sig verka som ringar på vattnet för ytterligare logistik- och kringtjänster med nya företag som följd. På längre sikt bör detta kunna vara av stor betydelse för regionen.
- Nya erfarenheter ger kunskap och ytterligare vinster av samordningen i sig: exempelvis kan nya aktörer se nya affärsmöjligheter. Hur sköter de stora terminaloperatörerna sina uppdrag idag? Kan någon annan aktör göra arbetet effektivare under andra förutsättningar?
- Kraftigt minskade samhällsekonomiska kostnader, framför allt i form av emissioner och trafiksäkerhet.

Ett i grunden genuint intresse har vid intervjuerna upplevts för att öka järnvägstransporterna och andelen intermodalitet, inte minst av miljömässiga skäl. Men samtidigt säger också de flesta att det från myndighetshåll behövs både en morot och en piska för att driva frågorna. Det är med andra ord inget man är främmande för, vilket är intressant att konstatera.

8 Referenser

8.1 Publicerade referenser

Albertsson, Åsa (2011) Inventering av gods för järnväg i Emmabodaområdet, Intern rapport för Emmaboda Kommun.

Baltic Transport Outlook (2011) Baltic Transport Outlook 2030 Executive Report, Dec, 2011.

Bergkvist, R. och Woxenius, J. (2008) Varuflödesundersökning för Jönköpingsregionen – godsunderlag för kombinerade transporter, LogPoint South Sweden – sammanfattningsrapport.

Bärthel, F. och Arvidsson, T. (2011) Idéstudie för utvecklad järnvägstrafik i Vetlanda och Uppvidinge kommuner - Kan järnvägsinfrastrukturen med begränsade resurser anpassas eller kompletteras i syfte att åstadkomma ökad attraktivitet för godstågstrafik till nytta, Göteborg och Vaggeryd i Juni 2011.

Nybro Kommun (2013) Sammanträdesprotokoll, Dnr 09/0041.

Ramböll (2010) Kombiterminal Nybro – Rapport för Nybro Kommun.

SSPA (2011) Utredning av konkurrensfördelar och kundkrav för godstransportlinje över Östersjön

Sweco (2012) East West Transport Corridor – Global Study on Trade and Transports in the East West Transport Corridor, Report 2012-03-30.

Trafikverket (2012) Prognoser över svenska godsströmmar år 2050, TRV 2012:112.

Vectura (2012/a) Idéstudie inom projektet CargoTo, Rapport för Regionförbundet Kalmar län.

Vectura (2012/b) Trans Baltic Task 5.5: the market for intermodal transport in the Trans Baltic Port-Hinterland Corridor connected to the ferry link Gdynia – Karlskrona, Rapport inom Trans Baltic projektet utförd på uppdrag från Region Blekinge.

Vectura (2012/c) Kronobergs län- analys av sambandet mellan regionens näringslivsstruktur och dess infrastrukturbehov, Rapport utförd på uppdrag av Kommunalförbundet Södra Småland.

Vectura (2013) Virkesterminaler i region Fyrbodal, Rapport utförd på uppdrag av kommunalförbundet Fyrbodal inom ramen för IGS-programmet, Göteborg.

WSP (2008) Regional Systemanalys för transportinfrastrukturen i Östra Götaland – slutredovisning, 30 september 2008.

WSP (2010) Analys och transportbehov i Gislaveds kommun, WSP 2010-10-15.

ÅF (2011) Beställarsamverkan kring långväga godstransporter i Småland, Slutrapport för Godstransportrådet i Småland, ÅF Rapport, Tavelsjö.

8.2 Intervjuer

Andersson, Thomas, TX Logistik.

Arvidsson, Tomas, Trafikverket.

Hammarbäck, Lennart, PGF Tåg.

Hansson, Hans, Stena Line.

Jonsson, Pelle, van Dieren.

Sjöblom, Anders, Oskarshamns Hamn.

Sörman, Claes, Intercontainer.

Thoren, Stig-Göran, Göteborgs Hamn.

Wittskog, Anders, Högländets Terminal AB



Box 1094

405 23 Göteborg

www.vectura.
