

ÅVS E4/E6/E20 Helsingborg Godstransporter på järnväg

Malmö 2015-09-25

ÅVS E4/E6/E20 Helsingborg Godstransporter på järnväg

Arbetsrapport

Datum	2015-09-25	Fel! Hittar inte referenskälla.
Uppdragsnummer	1320006999	
Utgåva/Status	1	

Erik Hedman
Uppdragsledare

Thomas Ney
Handläggare

Ramböll Sverige AB
Skeppsgatan 5
211 11 Malmö

Telefon 010-615 60 00
Fax 010-615 20 00
www.ramboll.se

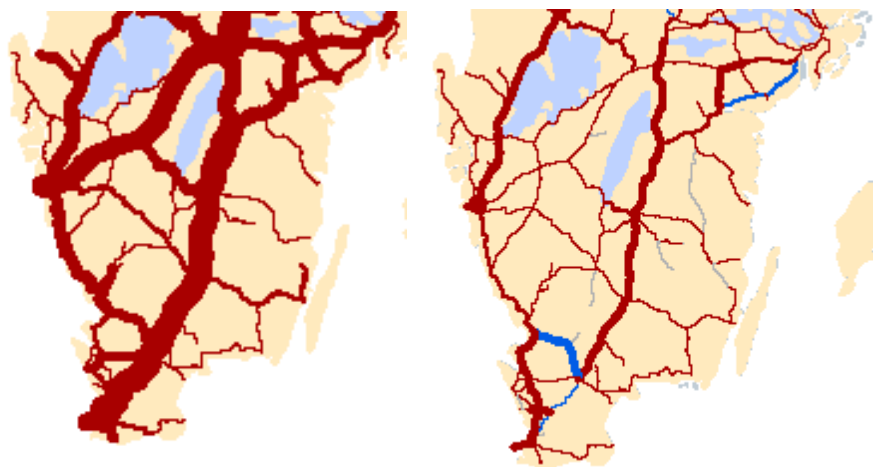
Innehållsförteckning

1.	Trender – godstransporter	1
2.	Fehmarn Belt-förbindelsen	3
3.	Begränsningar i järnvägssystemet	4
4.	Förutsättningar Helsingborg	5
5.	Långeberga	6
6.	Diskussion.....	8

1. Trender – godstransporter

Gods transporterna förväntas öka kraftigt fram till år 2030. Enligt Trafikverkets prognoser förväntas transportarbetet att öka med drygt 50 % från 2006 till 2030¹. De gränsöverskridande transporter förväntas öka i snabbare takt än de nationella. Flera olika prognoser indikerar att de gränsöverskridande transporter kan komma att fördubblas till år 2030. Inte minst ökar handeln och därmed transporter mellan Sverige och centrala/östra Europa. Därmed kan Skåne bli en allt viktigare knutpunkt i transportsystemet. Med allt längre transporter kombinerat med stordriftsfördelar och att allt mer gods transporteras enhetsberett är gynnsamt för utveckling av intermodala transporter.

Transportarbetet på järnväg förväntas öka måttligt, enligt Trafikverket. Samtidigt finns det andra prognoser som tyder på en betydande ökning av gods transporter på järnväg. Exempelvis har danska Transportstyrelsen bedömt att antalet tåg över Öresundsbron kommer att bli dubbelt så många än vad Trafikverket har beräknat.



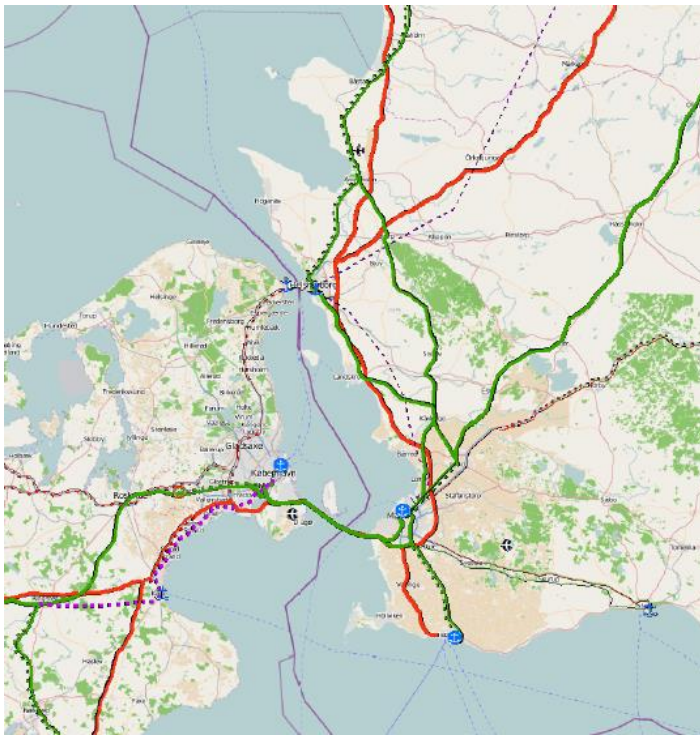
Figur 1 Godsflöden på järnväg 2010 (t.v.) och förändring till 2030 (t.h.). Med Hallandsåstunneln i drift omfördelas godstågen till Godsstråket genom Skåne från Markarydsbanan, som markeras med blå färg i kartan till höger. (källa: Trafikverket)

Med allt längre transporter kombinerat med stordriftsfördelar och att allt mer gods transporteras enhetsberett finns gynnsamma förutsättningar för utveckling av intermodala transporter. Begränsningar för ökande järnvägstransporter finns i form av kapacitetsbrister, skillnader i tekniska standarder (tåglängd, lastprofil,

¹ Trafikverket 2012. Nationell plan för transportsystemet 2014-2025. Prognos för godstransporter 2030.

elsystem med mera) och skillnader i nationella regelverk. Begränsningarna kan innebära att det finns en potentiell efterfrågan på godstågtrafik som inte kan realiseraras.

I EUs transportpolitik finns höga ambitioner om att öka järnvägens marknadsandel. Detta sker genom att arbeta för en liberalisering av järnvägsmarknaden, utveckla gemensamma standarder och genom utbyggnad av det transeuropeiska transportnätverket (TEN-T). Västkustbanan och Citytunneln genom Malmö är utpekade för persontågtrafik enbart. Godsstråket genom Skåne (Söderåsbanan, Lommabanen, Kontinentalbanan och Trelleborgsbanan) är utpekade som av särskild betydelse för godstågtrafik. Södra Stambanan och Öresundsbron är utpekade för både person- och godstågtrafik. I figur 2 nedan redovisas TEN-T Core Network genom öresundsregionen.



Figur 2 TEN-T Core Network i Öresundsregionen (rött = väg, grönt = järnväg). (källa: TENtec)

Ett ökande intresse från företag att i större utsträckning använda järnvägen, ökande långväga transporter och politiska prioriteringar medför att vi kan/bör förvänta oss ökande godstågtrafik på järnväg – och ha beredskap för detta.

2. Fehmarn Belt-förbindelsen

En av de största infrastrukturinvesteringarna i EU är byggande av en fast förbindelse mellan Rödby och Puttgarden. Förbindelsen beräknas tas i drift år 2021/22. Samtidigt genomför Danmark betydande investeringar i järnvägsnätet mellan Köpenhamn och Rödby. Senast sju år efter förbindelsens öppnande ska erforderliga investeringar i järnvägsnätet mellan Puttgarden och Lübeck ha genomförts. Förbindelsen förkortar transportavståndet mellan Skåne och Hamburg med 16 mil jämfört med nuvarande rutt via Jylland. Förbindelsen förväntas ge en betydande konkurrensfördel för järnvägstransporterna. De prognoser som gjorts pekar entydigt mot en betydande ökning av godstågstrafiken. Hur stor ökningen blir finns det dock olika bedömningar om.



I en intervjuundersökning² tillfrågades ett antal företag om vilka konsekvenser den fasta förbindelsen kan komma att få. Några av slutsatserna från undersökningen är att den fasta förbindelsen kommer att leda till ökade godstransporter med järnväg. Förbindelsen får liten påverkan på lastbilstransporter i stråket Skåne-Hamburg på grund av kör- och vilotidsregler samt transportkostnader.

Ytterligare slutsatser från undersökningen är att stråket Skåne-Hamburg blir mer konkurrenskraftigt för etablering och utveckling av logistikverksamhet. I synnerhet västra Skåne och Lübeck stärker sina positioner som logistikområden.

Nordvästskåne kan ytterligare stärka sin konkurrenskraft för etablering och utveckling av logistiknäringen. Både Helsingborg och omgivande kommuner bör ha en gemensam strategi/beredskap avseende infrastruktur- och markanvändningsplanering för att möta den förväntade utvecklingen.

² The Fehmarn Belt fixed link and effects on logistic strategies and industrial development zones. TransBaltic. 2012

3. Begränsningar i järnvägssystemet

I Sverige finns begränsningar i hela järnvägsnätet. Inom planperioden kommer utbyggnaden till fyra spår mellan Malmö och Lund att färdigställas och Godsstråket genom Skåne åtgärdas för att möjliggöra ökad godstågtrafik samt viss persontågtrafik. Kapaciteten på Södra Stambanan Hässleholm-Lund byggs ut med förbigångsspår, men kapaciteten behöver byggas ut ytterligare. Utbyggnad av ny stambana Jönköping-Malmö kommer förstås att drastiskt förändra kapacitetssituationen i södra Sverige. Det är fortfarande oklart när och hur en sådan stambana kommer att byggas.

Sträckan Åstorp-Hässleholm ska inom planperioden åtgärdas för att möjliggöra kortare restid och viss kapacitetsökning. Trafikverket har prövat möjligheterna att trafikera bansträckan med upp till ett godståg per timme, med hänsyn tagen till planerad persontågtrafik år 2030.³ Slutsatsen är att endast mindre åtgärder i form av mötesspår behöver genomföras för att möjliggöra timmestrafik för godståg. Begränsningar finns dock i Hässleholm godsbangård där utrymme behövs för lokrundgång. Järnvägssträckan Åstorp-Helsingborg är högt utnyttjat och sträckan är klassad som "stora begränsningar" av Trafikverket. Kapacitetsbristen kvarstår, och blir förvärrad, till år 2030.



Figur 3 Kapacitetsutnyttjande 2013 per dygn (vänster) och högtrafik 2 tim (höger) (rött = hög belastning, grönt = låg belastning). (källa: Trafikverket)

Utöver kapacitetsbrister på bana finns betydande brister i bangårdar. Malmö godsbangård, som är nav för internationella transporter, är i stort sett fullbokad. Detta begränsar också tillgängligheten till Malmö Hamn och Malmö kombiterminal. Enligt uppgift används Ramlösa för rangering av tåg där Malmö annars skulle vara den logiska platsen för rangering. Bristerna i Malmö innebär därmed att båda Ramlösa godsbangård och banorna belastas av "onödiga" tågtransporter.

³ Trafikverket/EWTCII. 2012. Feasibility studie, Helsingborg-Blekinge.

4. Förutsättningar Helsingborg

I Helsingborg finns godsbangården centralt belägen i staden. Vagnslastplatser⁴ finns också vid Helsingborgs industri-spår och vid Ättekulla. I direkt anslutning till bangården finns en kombiterminal, Rännarbanan, som har en kapacitet på 30 000 enheter⁵. I Helsingborgs hamn finns en kombiterminal som hanterar containers både över kaj och mellan landtransportmedel. Totalt omsätts cirka 300 000 TEU⁶ i kombiterminalen.⁷



© Lantmäteriet

Hamnen och godsbangården är lokaliserad centralt i staden, som har stora utmaningar att utveckla stadsmiljön (H+) samordnat med godshanteringen.

I Nordvästskåne diskuteras utvecklingen av en så kallad torrhamn (dry-port). Konceptet skiljer sig åt från en ordinarie kombiterminal genom att den ur logistisk synpunkt är integrerad med hamnen, och förbinds med godspendlar på järnväg. En torrhamn i nordvästskåne skulle kunna möjliggöra effektivare godstransporter

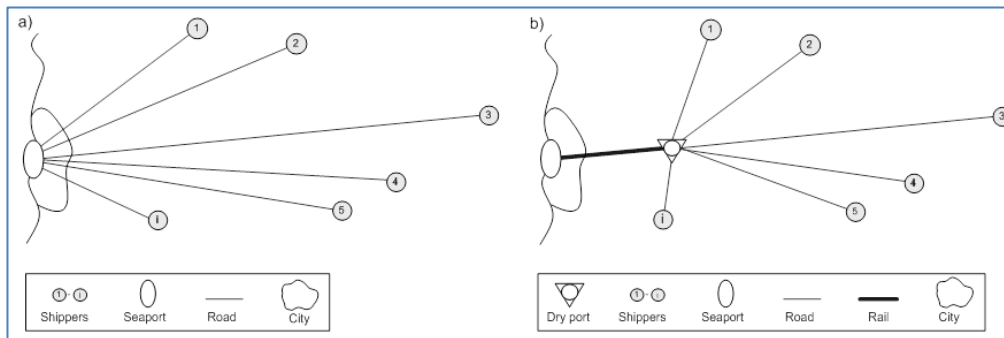
⁴ www.greencargo.com

⁵ www.jernhusen.se
30 000 enheter motsvarar 30 000-60 000 TEU.

⁶ TEU = Twenty-foot equivalent unit. En trailer motsvarar två TEU.

⁷ TransBaltic/Region Skåne/Helsingborg Business Region. 2012. Torrhamn i nordvästra Skåne.

på järnväg och erbjuda expansionsutrymme där tillgången på exploaterbar mark är större.



Figur 4 Principskiss över godsflöden med respektive utan torrhamn. (källa: TransBaltic)

Familjen Helsingborg har prövat flera alternativa lokaliseringar i Helsingborgsregionen. Åstorp/Bjuv har bedömts som mest lämplig. Kommunerna har dock ännu inte fattat beslut om detaljplanering. Även Långeberga har prövats. Markägaren har dock inte varit beredd att sälja.

Med förväntade öknings av godstransporter på järnväg och stärkt konkurrenskraft för Nordvästskåne när Fehmarn Belt-förbindelsen öppnar kan planerna för en torrhamn skapa goda förutsättningar för att hantera ökande godstransporter på ett effektivt sätt. En förutsättning är dock att kommunerna kan ge näringslivet tydliga besked om de politiska intentionerna och att mark reserveras för detta ändamål.

5. Långeberga

Industrispåret i Långeberga sträcker sig från verksamhetsområdet vid ICA's höglager till Ättekulla där det ansluter till Skånebanan. För tågrörelser österifrån på Skånebanan och söderifrån (Teckomatorp) måste tågen vända vid Ramlösa godsbangård för att kunna köra in på industrispåret. Industrispåret används för närvarande inte för tågtransporter.

ICA's lager, som ligger mellan Långebergavägen och motorvägen, genererar stora mängder gods men alla transporter sker med lastbil. Utflödet är spritt och transportavstånden för korta för att järnvägen ska vara ett realistiskt alternativ. Möjligtvis skulle inflödet kunna omfatta tillräckligt stora volymer för viss godstågtrafik. För att järnvägstransport ska vara ekonomiskt bärkraftig krävs dock att det finns tillräckligt stora volymer i båda riktningarna. Representanter från ICA menar att verksamheten inte ser ut på det sättet, då utflödet är spritt och transportavstånden är för korta. ICA menar också att nuvarande

järnvägstransportsystem har alltför stora brister i tillförlitlighet och rättidighet⁸. ICA liksom övriga verksamhetsutövare i studieområdet är dock måna om att industrispåret till Långeberga finns kvar om förutsättningarna i järnvägssystemet som helhet skulle förändras.

NSRs avfallsanläggning och Öresundskraft omsätter gods av sådan typ att järnvägstransport kan vara lämpligt att överväga. Industrispåret skulle då behöva förlängas till Filborna.

Till båda anläggningarna sker inflöde av godsvolymer huvudsakligen från närområdet. Avstånden är för korta för att järnvägstransporter ska kunna vara aktuella. Till Öresundskraft importerar omkring 25 000 till 30 000 ton sopor per år⁹. Mängden avfall förväntas vara oförändrad inom överskådlig tid. Importen sker via hamnarna i Helsingborg, Malmö och Göteborg. Med ett mycket grovt räkneexempel¹⁰ skulle detta motsvara upp till sex järnvägsvagnar per dag, med avfall lastade i 20-fotscontainrar. Avståndet från Malmö och Helsingborgs hamnar till kraftvärmeverket är dock väldigt kort för järnvägstransport.

Från Öresundskraft transporteras cirka 7 000 ton flygaska till Norge. Grovt räknat motsvarar detta 1-2 järnvägsvagnar per dygn.

Från NSR transporteras returpapper på längre avstånd¹¹. Volymen omfattar cirka 30 000 ton, motsvarande 1 300 trailers per år. Detta motsvarar drygt 5 järnvägsvagnar per dyg. NSR är en av få anläggningar som kan ta emot kontaminerat avfall. Därmed kan det finnas en potential för framtida ökade volymer som transporteras längre sträckor.

Både NSR och Öresundskraft anger att en omlastningsplats inom befintligt verksamhetsområde är en förutsättning för ekonomiskt effektiva förflyttningar från järnväg till respektive anläggning. Omlastning vid till exempel Rännarbanan och vägtransport till anläggningarna bedöms inte som rimlig.

För att närmare precisera potentialen för järnvägstransport till och från NSR och den ekonomiska bärkraftigheten behöver fördjupade studier göras. Även med ett



⁸ Minnesanteckningar från studiebesök juli 2014.

⁹ Jesper Baaring, Öresundskraft, intervju november 2014.

¹⁰ Antagande: transport sker i 20-fotscontainrar som lastas med 10 ton.

¹¹ Conny Wettergren, NSR, intervju november 2014.

begränsat antal vagnar kan det tänkas finnas möjlighet att dessa ingår i vagnslastsystem till och från Ramlösa bangård varifrån vagnarna dras till omlastningsplats i Filborna. Nyttan med en sådan lösning behöver vägas mot kostnaden för en förlängning av industrispåret och kostnad för lok med mera. Till en kostnads kalkyl behöver också övervägas om lastbäraren kan utformas för att kunna användas vid transporter av andra typer av gods eller om den blir specifik för ändamålet.

6. Diskussion

Med ökande godstransporter, förbättrad konkurrenskraft för järnvägen och för Nordvästskåne som logistikområde kommer konkurrensen om utrymme på bana, terminaler och godsbangård att öka. Helsingborgs Hamn, godsbangården/Rännarbanan, Långeberga/Ättekulla och en eventuell framtida torrhamn behöver ses i ett sammanhang. Ett strategiskt val för den långsiktiga utvecklingen av järnvägssystemet och dess anläggningar är om, och var en torrhamn bör utvecklas.

Om befintliga verksamheter är otillräckliga för att motivera investeringar i Långeberga industrispår, dess förlängning och kringinvesteringar finns möjlighet att stärka underlaget genom att erbjuda etableringsmöjligheter för ytterligare verksamheter med potential för godstransport på järnväg. Utveckling av en torrhamn i området skulle förändra förutsättningarna, men detta har prövats och förkastats vid två tillfällen.

Med huvudalternativet för en framtida torrhamn i Bjuv/Åstorp är det rimligt att i första hand erbjuda etableringsmöjligheter i detta område för företag med potentiellt järnvägsgods. Möjligheterna att få ökande godstransporter på järnväg hänger tätt samman med stordrift och utnyttjande av skalfördelar vilket skulle kunna erbjudas i Bjuv/Åstorp. Därmed vore det rimligt att primärt styra etableringar till torrhamnsläget och först i andra hand erbjuda andra lägen.

Ett tredje alternativ är förstås att torrhamnsplanerna inte genomförs och att den förväntade ökande godshanteringen sker inom den befintliga fysiska strukturen. En geografiskt mer spridd utveckling försämrar möjligheterna att dra nytta av järnvägssystemets skalfördelar. När volymerna är otillräckliga för att motivera direkt järnvägstransport till/från berörda företag blir det mer angeläget att möjliggöra effektiva transportmöjligheter till kombiterminal och godsbangård. I ett sådant scenario är det rimligt att överväga hur vägtransporterna skulle kunna utvecklas för anslutning till järnvägens knutpunkter.

Oavsett alternativ är det inte orimligt att godstågtrafik på Långeberga industrispår, samt förlängning av detta till NSR ligger långt fram i tiden. Därmed blir det angeläget vägtransporterna kan hantera ökande godsmängder på ett sätt som är till gagn för staden.