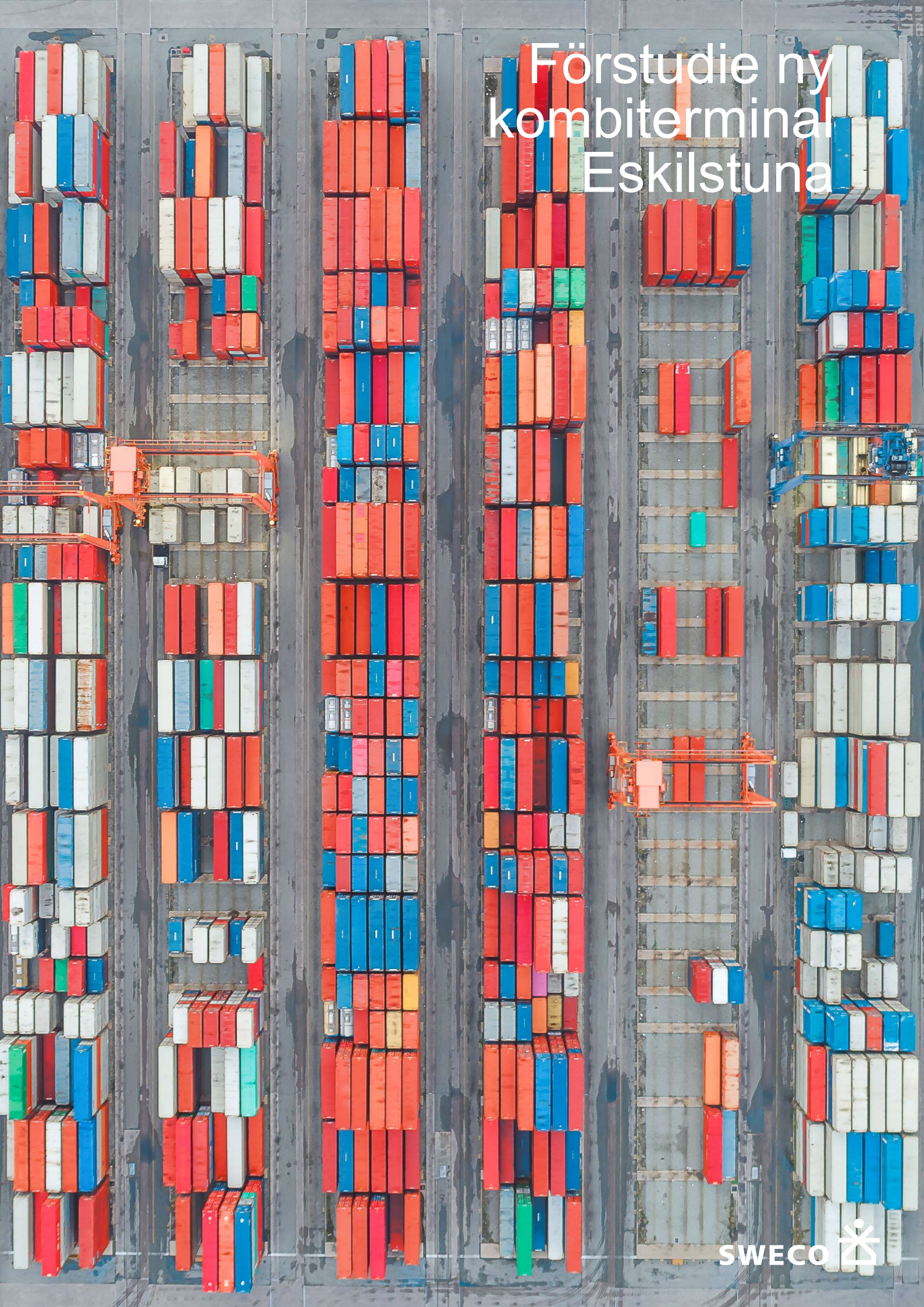


Förstudie ny kombiterminal Eskilstuna



Sweco Sverige AB	556767-9849
Uppdrag	sweco.name
Uppdragsnummer	sweco.projectId
Kund	sweco.mainCustomer.name
Upprättad av	Jonas Borg och Maria Rydman
Datum	2023-06-09
Dokumentreferens	rapport förstudie ny kombiterminal eskilstuna.docx

Innehållsförteckning

1	Marknad och omvärld	6
1.1	Marknadsanalys	6
	Aktörsgrupper	7
1.1.1	Berörda myndigheter	7
1.1.2	Järnvägsoperatörer	7
1.1.3	Intermodala operatörer	8
1.1.4	Hamnar	8
1.1.5	Rederier	11
1.1.6	Terminaloperatörer	11
1.1.7	Övriga	12
1.2	Omvärldsanalys	12
1.2.1	EU-nivå	13
1.2.2	Bränslen	14
1.2.3	Fehmarn Båltförbindelsen	14
1.2.4	Nationell nivå	14
1.2.5	Regional och lokal nivå	15
1.2.6	Övrigt	15
1.3	Framtidsscenarioer för Eskilstuna Kombiterminal	15
1.3.1	En överblick över nuvarande terminaler i Mälardalsregionen	16
1.3.2	Framtidsscenarioer för 2040	17
1.3.3	<i>Alternativ framskrivning – Alternativ 2</i>	21
1.4	Mervärden med ny kombiterminal	22
1.4.1	Arbetsstillfällen nuläge och potential med ny kombiterminal	22
1.4.2	Övergripande miljö- och klimatbedömning	22
2	Verksamhet, lokalisering och markplanering	27
2.1	Beskrivning av verksamheten	27
2.2	Tjänsteutbud vid en ny kombiterminal	27
2.3	Placering och utformning av ny kombiterminal	28
2.3.1	Kartanalys	28
2.3.2	Gunnarskäl	30
2.3.3	Etappindelning	35
2.3.4	Expansionsmöjligheter	36
2.3.5	Rekommendation	36
2.4	Effektbehov för en ny kombiterminal	37
3	Samhällsekonomi	38
3.1	Effekter på sysselsättning och regionalekonomi	38
3.2	Nationell betydelse för BNP och sysselsättning	42
3.3	Ekonomiska beräkningar	44
3.3.1	Ekonomi för nuvarande anläggning	44

3.3.2	Driftsekonomi och intäkter för framtida anläggning	46
3.4	Investeringskalkyl för föreslagen kombiterminal	47
3.4.1	Förutsättningar och antaganden i kalkylen	47
3.4.2	Kalkyl och stora enskilda kostnader	49
4	Ägar- och finansieringsfrågor	50
4.1	Exempel från andra kombiterminaler	50
4.2	Ägarstruktur och driftsform	51
4.3	Analys och rekommendation	52
4.4	Möjligheter till extern finansiering	53
Bilaga 1	Övergripande Spårplan Östra Gunnarsskäl – Alternativ 1	
Bilaga 2	Övergripande Spårplan Västra Gunnarsskäl med markanspråk – Alternativ 2	
Bilaga 3	Övergripande Spårplan Västra Gunnarsskäl – Alternativ 3	

Sammanfattning

Eskilstuna kommun och dess nuvarande bolag Eskilstuna Logistik och Etablering AB är mycket framgångsrika när det gäller att leverera de rätta förutsättningarna för en nationellt och internationellt attraktiv logistikplats, med väl fungerande logistiklösningar och omfattande verksamhetsmark för logistikföretag såväl som andra företag. Denna förstudie innebär att Eskilstuna kommun nu med Swecos stöd ser över möjligheter och vägval för att ytterligare förstärka och utöka den logistiska verksamheten. Förstudien redovisar beslutsunderlag, där ett antal analyser och faktorer har sammanvägts och presenteras i syfte att underlätta beslutsfattandet.

I marknads- och omvärldsanalysen framgår att marknaden för godstransporter är god och volymerna ökar, trots en komplex bransch med många aktiviteter och aktörer. Branschen påverkas av infrastrukturutvecklingen och en omställning mot fossilfria godstransporter. Det finns även utmaningar i form av energikostnader och tillgång till alternativa bränslen samt chaufförsbrist.

De mervärden som en ny kombiterminal kan antas bidra till är bland annat arbetstillfällen och klimatnytta. Under driftsperioden beräknas de totala sysselsättningseffekterna uppgå till omkring 6900 personer per år fördelas på direkt anställda i kombiterminalen, anställda i anslutande verksamheter (som lokaliseras på grund av närheten till terminalen) samt indirekta spridningseffekter i underleverantörsleden. En eventuell klimatnytta från en ny kombiterminal ligger i att tillräckligt stor mängd gods kan flyttas från väg till mer effektiva transportslag och därmed väga upp för de utsläpp som nybyggnation av terminalområdet ger upphov till. En kombiterminal ger också bättre möjligheter till samordnade godstransporter och samlastning, vilket av Eskilstuna kommun lyfts fram som viktiga åtgärder för att minska klimatpåverkan från transportsektorn.

Sweco förordar en placering av ny kombiterminal i Västra Gunnarsskäl, då detta område medför möjligheter för goda järnvägsnätanslutningar samt förutsättningar för långa tågspår på såväl kombiterminalen som ankomst- och avgångsbangården. En placering av kombiterminal i Västra Gunnarsskäl är även förenlig med pågående arbete som sker inom kommunen med fördjupad översiktsplan.

1 Marknad och omvärld

För ett bredare kunskapsunderlag omkring intermodala transporter och kombiterminaler, som en del av transportsystemet, berörda marknader och näringsliv, samt förväntad utveckling mot fossilfria godstransporter, har en marknads- och omvärldsanalys utförts. Den bygger till stor del på det av kommunen utarbetade PM "Nulägesbeskrivning och marknadsbedömning", och delar av detta PM har också inkluderats i nedanstående.

Syftet med analysen är att etablera en gemensam kunskapsbas omkring den betydelse en kombiterminal och intermodala transporter har i transportsystemet och för kommunens och näringslivets klimatsmarta utveckling. Därutöver de olika intressenternas möjliga påverkan, samt överordnat vilka andra viktiga faktorer i omvärlden som påverkar utvecklingen för en ny kombiterminal.

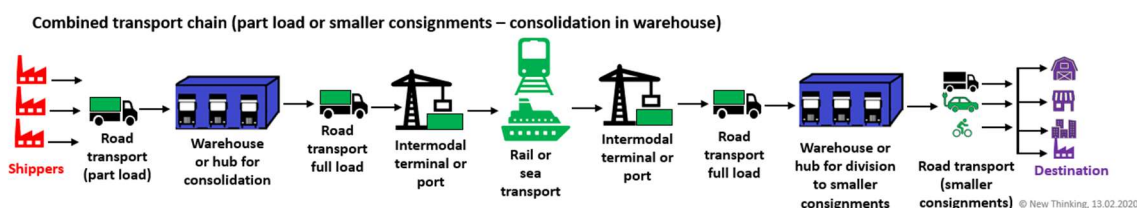
Denna del av rapporten har strukturerats i första hand för att lättare kunna få en överblick över de många olika aktörsgrupper och övriga externa faktorer som spelar olika roller för utvecklingen framöver.

1.1 Marknadsanalys

Denna marknadsanalys sammanfattar den marknad som berör aktiviteterna på kombiterminalen, både nu och i framtiden. Utgångspunkt för detta är de nuvarande aktiviteter vilka också förväntas att fortsätta framöver.

Marknaden för en kombiterminal är ganska komplex, genom att det är många aktörsgrupper som har inverkan på aktiviteterna på kombiterminalen. Aktörsgrupperna inkl. de viktigaste aktörerna inom varje grupp beskrivs i det kommande.

Transportkedjor är ofta komplexa med många aktörer inblandade för en transport från avsändare till mottagare. En förenklad bild kan ses nedanstående, och kombiterminalen, med dess många olika aktiviteter är ett led i transportkedjan.



Figur 1 Schematisk bild på kombiterminalens del i transportkedjan.

Aktörsgrupper

Det finns en rad olika aktörsgrupper, som har direkt eller indirekt inflytande på kombiterminalen och i det följande beskrivs de viktigaste aktörsgrupperna och aktörerna.

De olika aktörerna ska ses både som kunder och även samarbetspartners som är viktiga för den framtida utvecklingen både i den nuvarande och en eventuellt kommande kombiterminal.

1.1.1 Berörda myndigheter

Trafikverket som infrastrukturförvaltare är en viktig part för kombiterminalen, eftersom de är ansvariga för:

- Tilldelning av kanaler på det statliga järnvägsnätet
- Underhåll av omkringliggande järnvägsinfrastruktur
- Eventuell utbyggnad av omkringliggande statlig väg- och järnvägsinfrastruktur
- Kontakter med järnvägsoperatörerna
- Trafikledning för järnvägstrafiken, härunder den trafik som skall till och från de kommunala järnvägsspåren, inkl. kombiterminalen.

1.1.2 Järnvägsoperatörer

Järnvägsoperatörer är de företag som har licens och säkerhetscertifikat och därmed får lov att köra transporter på det svenska järnvägsnätet. De järnvägsoperatörer som idag är aktiva på den nuvarande kombiterminalen är:

1. TX Logistik
2. CargoNet
3. Green Cargo

TX Logistik

TX Logistik är den svenska delen av europeiska TX Logistik, som är dotterbolag till den statliga italienska järnvägen. TX Logistik är förutom i Sverige också aktiva i Tyskland, Danmark, Nederländerna, Luxemburg, Schweiz, Italien, Österrike och Rumänien.

TX Logistik har varit en av de största samarbetspartnerna för den nuvarande kombiterminalen, som de har valt som deras stora nod i Sverige.

TX Logistik har en ständigt ökande trafik mellan Eskilstuna och Trelleborg, samt Malmö. Sedan i januari 2023 har man även en ny pendel på Norvik (den nya hamnen i Stockholm), där man också kan anknyta till färjorna på Finland.

CargoNet

Norska CargoNet, är en del av den statliga Vy Gruppen och de har i många år kört tåg även i Sverige. Deras ARE-tåg mellan Alnabru (Oslo) och Narvik går till stor del genom Sverige, eftersom Narvik inte har järnvägsanslutning till det övriga norska järnvägsnätet. Deras trafik mellan Trelleborg och Alnabru startades i 2016 och har haft en bra utveckling sedan dess.

CargoNet har sedan långt över 20 år haft största fokus på intermodal trafik, och deras nätverk för både nationell och internationell trafik har Oslo som det stora navet.

CargoNet är en viktig ny järnvägsoperatör i Eskilstuna och de har i 2023 startat ett tåg mellan Alnabru och Eskilstuna, och promoverar därigenom även möjligheten att fortsätta vidare med TX Logistiks tåg på Norvik, f.v.b.. till bl.a. Finland.

Green Cargo

Den svenska statliga järnvägsoperatören har kommit och gått i den nuvarande kombiterminalen genom åren. De har dock inga tågpendlar på Eskilstuna. Sedan 2022 har man satsat på ett nytt koncept med större fokus på intermodal trafik till totalt 23 orter. För Green Cargo hanteras ett mindre antal vagnar med intermodala enheter, vilket totalt sett motsvarar genomsnittligt ca 85 TEU/vecka. Green Cargo rangerar på bangården.

1.1.3 Intermodala operatörer

Intermodala operatörer finns i stor utsträckning exempelvis i Göteborgs Hamn och de står för organisering av intermodala tåg. De är inte själva järnvägsoperatörer, utan köper in de olika nödvändiga tjänsterna, som tågdragning, rangering, vagnar, och eventuellt annan hantering av deras leverantörer. De intermodala operatörerna står dock ofta för bokningstjänst mm. för sina tåg och de står också för det mesta för risken, dvs. att se till så att tågen är å fulla som möjligt.

Den intermodala operatör som idag är aktiva på den nuvarande kombiterminalen är:

GDL Sjöcontainer

GDL är en större åkeriverksamhet och en del av den stora danska DSVM gruppen, som levererar miljö-, transport- och byggrelaterade tjänster i Danmark, Sverige och Norge.

GDL Sjöcontainer är Sveriges största transportör av sjöcontainers, de är också terminaloperatörer i exempelvis Helsingborg. Företaget har vuxit rejält genom de senaste åren, bla. även genom uppköp av andra intermodala operatörer som SCT Transport och Svensk LogistikPartner.

GDL Sjöcontainers har även flera intermodala tågpendlar till och från Göteborgs Hamn. En av dessa är på Eskilstuna och volymerna ökar, så att de också ökar från 5 till 6 tåg/vecka i varje riktning.

1.1.4 Hamnar

Hamnar spelar en viktig roll som samarbetspartners för kombiterminalen, eftersom den största delen av trafiken på kombiterminalen också går via hamnar. Det handlar både om import- och exportgods som går via de viktigaste hamnarna man samarbetar med, vilka beskrivs i korthet nedan.

Samarbetet med hamnarna och de aktörer som jobbar med hamnarna är därför speciellt viktigt för kombiterminalens utveckling i framtiden.

Göteborgs Hamn

Göteborgs hamn är Nordens största hamn och flera av de största oceangående fartygen har anlöp i Göteborg. I hamnen hanterades i 2022 885.000 TEU (motsvarande 20'-enheter), dvs. de ankom eller avgick med fartyg. De flesta av dessa transporteras till och från hamnen på järnväg i en av de många järnvägspendlarna som går på hamnen. Totalt transporterades 515.000 TEU i järnvägspendlarna till och från hamnen i 2022, vilket är 12% mer än i 2021. Det betyder att nästan 60% av de containers som ankommer och avgår från Göteborgs Hamn använder de många järnvägspendlarna.

Idag har den intermodala operatören GDL en tågpendel på Eskilstuna och Green Cargo transporterar också containers i deras intermodala system mellan Göteborgs Hamn och Eskilstuna.

Därutöver hanterades 561.000 RoRo enheter (semi-trailers mm.) i Göteborgs Hamn och detta är ett annat segment som är intressant för Eskilstuna kombiterminal. En stor del av de lastbilar och trailers som använder de många RoRo-färjorna i Göteborgs Hamn har en stor potential, när det gäller överflyttning från väg till järnväg.

Semi-trailers till och från Göteborgs Hamn är en mycket intressant framtida marknad för Eskilstuna kombiterminal att jobba vidare med.

Trelleborgs Hamn

Trelleborgs Hamn kallar sig porten till Kontinenten och hamnen har färjetrafik på en rad hamnar på den andra sidan av Östersjön. De flesta av dessa är RoRo-färjor, varav 2 av dem är också järnvägsfärjor, eftersom de har ca. 1.000 m. järnvägsspår ombord.

Järnvägsspåren på de 2 järnvägsfärjorna är inte fullt utnyttjade, men de kan också användas till lastbilar. De ska dock ses som redundans vid eventuella stopp i trafiken på Öresundsbron, då man istället kan transportera en del av de tåg som normalt går via Danmark på Kontinenten via färjorna istället.

Efter att järnvägstrafiken på färjorna, samt till och från Trelleborg under många år minskade år efter år, har man lyckats vända trenden och har nu en rad järnvägspendlar med kraftigt ökande trafik. Faktiskt har man mer än dubblat den intermodala volymen med enheter på järnväg till och från hamnen mellan 2015 och 2022. Denna utveckling förväntas att fortsätta även framöver.

Utvecklingen har skett i tätt samarbete främst med partnerhamnarna i Rostock, Lübeck-Travemünde, Swinoujscie och Klaipeda, samt med olika andra aktörer. Hamnarna arbetar allt närmare tillsammans, genom bl.a. gemensamma kundbesök mm. vilket också har bidragit till den stora positiva utveckling av hinterlandtrafiken på järnväg, dvs. landtrafiken till och från resp. hamn, som också förväntas att fortsätta genom ytterligare gemensamma tilltag för att flytta över mer trafik på järnväg till och från hamnarna.

Trelleborgs Hamn har också expanderat och byggt om väsentligt i hamnen under senare år, för att effektivisera och för att möta de krav och önskemål som deras kunder rederierna har. Dessutom för att kunna erbjuda faciliteter till chaufförer, parkering av lastbilar mm.

I PM "Nulägesbeskrivning och marknadsbedömning" nämns följande utveckling i Trelleborgs Hamn:

- Har byggt ut hamnen med ett helt nytt hamnläge för Ro-Ro trafiken
- Har byggt ett helt nytt automatiserat gatesystem
- Nytt kontor i den nya delen av hamnen under byggnation
- Hamnen behöver mera spårkapacitet, dels fler spår för såväl hantering som uppställning.
- Hamnen har fått accept av Trafikverket att använda ett av spåren på deras anläggning till att även anpassas till intermodal hantering. Delvis finansierat av Näringslivspotten. Dock har underhåll inom Trafikverket dragit lite på sig och det har blivit lite förskjutet i tid.
- Hamnen är i diskussion med Trafikverket om en upplåtelse av befintlig bangård, något som dock kommer att ta något år att utreda.
- Hamnen har och ser även på en möjlighet att anlägga spår utanför hamnen för uppställning
- Hamnen planerar internt för att friställa mera ytor för att kunna möta ökande volymer.

Kort om Trelleborgs hamns partnerhamnar, dvs. de hamnar som har färjeförbindelser med Trelleborg, sammanfattat från PM:

Lübeck-Travemünde Hamn har förlängt de intermodala spåren till 730 meter, samtliga 5 kransspår och arbetar aktivt med volymer till/från hamnen.

Rostock Hamn har byggt ytterligare ett spår (fullängd), i nuläget 4 kransspår. Planerar för ytterligare ett 5:e spår och har ytorna för expansion. Bearbetar aktivt marknaden tillsammans med Trelleborg. (Värt att nämna är Samskips nyligen tre tillkommande tåg per vecka till/från Rostock - Duisburg).

Rostock - Trelleborg v.v. är den mest frekventa trafiken med sex avgångar i vardera riktning/per dygn."

Swinoujscie får en mindre intermodal terminal på plats 2023. Men, det är en utmaning att polska spåravgifter normalt är höga. Polska järnvägsnätet började upprustas 2017 och ska vara helt uppdaterat 2023. År då troligen Europas modernaste järnvägsnät.

Klaipeda Det är problematiskt att utveckla intermodal trafik under rådande omständigheter. Har dock ett "acceptabelt" antal lösa enheter per månad.

Norvik

Den nya hamnen i Norvik, som öppnade 2020, är en del av Stockholms Hamnar.

Containerterminalen i hamnen drivs av Hutchison Ports, som driver 53 hamnar globalt. I containerhamnen anlöper feeder-fartyg flera gånger i veckan med förbindelse till de stora hamnarna på Kontinenten, som exempelvis Antwerpen, Rotterdam, Hamburg och Bremerhaven.

RoRo-terminalen drivs av Stockholms Hamnar. Från RoRo-terminalen har man idag anknötning till Ventspils i Lettland och Hangö i Finland med Stena Line's RoRo-färjor.

Genom TX Logistik's tåg mellan Eskilstuna och Norvik finns det alltså möjlighet att transportera intermodala enheter till många olika delar av Europa sjövägen.

1.1.5 Rederier

Det är många olika rederier som ligger i periferin bland kunder och samarbetspartners, men vissa av dem förtjänar att nämnas speciellt.

Stena Line

Stena Line har ett nätverk av RoRo-färjor, inkl. 2 järnvägsfärjor i Europa och till dessa knyts järnvägslinjer i deras intermodala nätverk. I samarbete med större kunder erbjuds intermodala lösningar, dvs. så att man hjälper till med hela transportkedjan.

Samarbetet med Stena Line är redan väletablerat, vilket också kan ses i nedanstående utklipp från deras intermodala nätverk.



Figur 2 Intermodalt nätverk som inkluderar samarbete med Stena Line.

TT-Line

Har Trelleborg som bas och har 8 färjor i trafik på Trelleborg och deras partnerhamnar. TT-Line storsatsar på att erbjuda intermodala transportkedjor med sina färjor som bas, och de ansvarar genom att backa upp Green Cargos tåg och stå för kostnaderna, om detta inte blir tillräckligt fullt. Därigenom står de för risken för tåget. Rederiet tar ansvar för hela transportkedjan och fungerar även som en "one stop shop" för intermodal trafik till/från Europa-Sverige/Norge för den som vill ha en sådan lösning.

1.1.6 Terminaloperatörer

Terminaloperatörerna är de aktörer som hanterar enheter i de olika typer av terminaler som finns, och i detta sammanhang handlar det om operatörer av terminaler som hanterar enheter till och från tåg. Det kan vara i en hamn eller i en kombiterminal och här nämns endast de viktigaste, som har med Eskilstuna att göra.

APM Terminal

Containerterminalen i Göteborgs Hamn sköts av APM Terminal, en global terminaloperatör som är en del av A.P. Møller-Maersk gruppen.

APMT och Göteborgs Hamn arbetar mycket med digitalisering och effektivisering av deras terminal inom många olika områden. De försöker skapa större ytor för att kunna hantera ännu fler containers och ett arbete med att elektrifiera järnvägslinjen ner till containerterminalen pågår.

APMT har haft en mycket positiv volymutveckling i containerhamnen de senaste åren och hanterade totalt 449.672 enheter i 2022 och till/från tåg hanterade 244.222 enheter, vilket är 54% av enheterna.

APMT räknar med att ha en tillväxt med ca. 20 - 25 nya containerpendlar pendlar under den närmaste 3 års perioden. Därmed ser vi också en mycket positiv volymutveckling på fartygssidan över kaj de kommande åren.

M4

M4 är terminaloperatör i den nuvarande kombiterminalen i Eskilstuna, där de utöver de gängse terminaltjänster i förbindelse med kombitåg bl.a. också erbjuder att strippa och stuffa containers (lasta och lossa dem) via loadplate.

1.1.7 Övriga

Förutom de redan nämnda aktörgrupperna finns även en rad andra grupper, som logistikföretag, lagerverksamheter, handels och industriföretag mm. Dessa är också viktiga för kombiterminalen, även om de kanske inte alla har ett direkt inflytande, dvs. själva väljer att använda kombiterminalen på ett eller annat vis. En transportkedja kan byggas på många vis och vem som är ansvarig för beslut omkring de olika delarna kan också delas upp mellan många olika parter längs kedjan.

En del av framgången för Eskilstuna Logistik och etablering ligger säkert också i erbjudandet om närhet till en kombiterminal, men det är svårt att kvantifiera hur mycket detta betyder. Om man ser på det stora antalet Eskilstunaföretag som idag använder kombiterminalen, vilka nämns i PM, så verkar företagets närhet till kombiterminalen spela en stor roll.

Eskilstunaföretag står i nuläget – 2022 för ca 20% av volymerna på den nuvarande kombiterminalen, men med de nybyggnationer som pågår och förväntas, räknar man med att denna andel kommer att öka till 25% inom de närmaste 2 åren.

Eventuella kommande etableringar i Eskilstuna

Eskilstuna Logistik och Etablering kommer att fortsätta med att attrahera fler kunder till de olika industriområdena inom kommunen och härigenom kommer ännu ej kända kommande kunder i en ny kombiterminal att kunna etablera sig.

1.2 Omvärldsanalys

Denna del av analysen handlar om vad som händer i omvärlden, som kan tänkas påverka kombiterminalen. För att presentera analysen överskådligt har den delats upp på olika nivåer. Vissa beslut i omvärlden kan komma till att ha större inverkan på kombiterminalen, medan vissa andra endast har marginell påverkan. I det följande nämns de som förväntas att ge större påverkan. Denna

påverkan kan både vara positiv och negativ, men kan också ses som möjligheter och utmaningar.

Det är främst följande områden som förväntas påverka kombiterminalen:

- Infrastrukturutveckling
- Grön transportpolitik mot fossilfria godstransporter
- Modalskift mot intermodala transporter – överflyttning från väg till järnväg

Andra omständigheter som kan innebära möjligheter, om de nyttjas på rätt vis:

- Chaufförsbrist pga. skärpta krav, stora pensionsavgångar mm.
- Energikostnader och tillgång på alternativa bränslen
- Andra klimatåtgärder
- Beskattning av sjöfartens CO₂-utsläpp, som också kommer in under EU. Kommer de långa färjerutterna kunna konkurrera?

1.2.1 EU-nivå

Den trebenade beslutsprocessen inom EU står för många viktiga beslut, som kan beröra en kombiterminal på olika sätt.

Ett exempel är kombidirektivet, som säkerställer gynnsamma förutsättningar för kombitrafiklösningar, där gods transporteras på järnväg eller sjö på det långa benet av transporten, och på väg för de kortare i varje ända (max 150 km fågelvägen). Ändringar av kombidirektivet har diskuterats länge och enligt källor i Bryssel ska komma en ändring och förbättring ultimo juni 2023.

Förordningen om de europeiska transportnätverken, TEN-T, som är EUs viktigaste transportinfrastruktur, håller också på att revideras och det förväntas beslut om dessa ändringar ultimo 2023 eller primo 2024.

Inom TEN-T har man etablerat transportkorridorer (core network corridors) och den som berör Sverige heter Scandinavian-Mediterranean Corridor, eller ScanMed. Samtidigt med dessa korridorer har man även etablerat järnvägskorridorer, och den som berör Sverige heter ScanMed Rail Freight Corridor (RFC). I ScanMed RFC kan man bl.a. beställa kanaler för sina godståg.

Därtill kommer också CEF-förordningen, som handlar om fonden för ett sammanlänkat Europa, varifrån stöd ges till ansökningar om förbättringar av infrastruktur mm.

Den infrastruktur och de kombiterminaler som nämns i TEN-Ts huvudnät (core network) har högre prioritet när det gäller investeringar.

EU har calls under olika teman, senaste CEF-callet med en rad olika teman hade deadline i januari 2023 och de projektansökningar som förväntas att få EU-stöd kommer att annonseras under sommaren. Oftast är det många fler ansökningar än pengar, så medlen måste prioriteras ganska hårt.

Grönare transporter och överflyttning till järnväg har länge varit viktiga fokusområden inom EU och det förväntas även nya initiativ för att skynda på omställningen mot mer klimatvänliga godstransporter. Redan i Kommissionens vitbok i 2011 la man målet om att överflytta 30% av vägtransporterna till sjö och järnväg till 2030, och 50% ska vara överflyttade i 2050. Vi är dock långt ifrån att

nå dessa mål, varför det krävs en rad ytterligare och tydligare åtgärder på olika håll.

1.2.2 Bränslen

AFIR-förordningen om utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen, som också är en del av Fit for 55-paketet påverkar också en kombiterminal. Sverige ligger långt framme när det gäller alternativa bränslen för lastfordon jämfört med övriga länder i Europa. För framtiden gäller det att byta ut diesel till alternativa, gröna bränslen och detta påverkar både de olika fordon som används inom kombiterminalen, och de fordon som kör enheter till och från terminalen. Därutöver behovet av att ha närhet till tankstation för alternativa bränslen.

Den nuvarande kombiterminalens fordon har redan tagit steget mot grönare bränsle genom att använda HVO i stället för diesel. HVO kan användas i dieselfordon, vilket har gjort omställningen till HVO förhållandevis lätt.

Men, det uppstår knapphet på alternativa bränslen, när fler använder dessa och inte bara i Sverige. HVO har använts mer och mer i godstrafiken i Sverige sedan introduktionen i 2011 och importen av HVO är stor. Nu använder också andra länder HVO och restriktioner har införts på råvaror till bränslet, där PFAD och palmolja sedan 2022 inte får användas för att uppfylla reduktionsplikten. HVO används som inblandning i diesel för att hålla reduktionsplikten. Restriktionerna på råvaror och den höga efterfrågan har dock lett till nya möjligheter för större investeringar för inhemsk tillverkning med råvaror från skogsbruk, för att minska importen av HVO eller råvaror därtill.

Vilka övriga alternativa bränslen, förutom el, som kommer att behövas i framtiden är ännu oklart.

1.2.3 Fehmarn Bältförbindelsen

Ett speciellt stort EU-projekt är den tunnel som ska byggas mellan Rødby och Puttgarden. När tunneln öppnar 2029, kommer det att korta av järnvägssträckan genom Danmark med 160 km, och därigenom ge snabbare tåg till och från Kontinenten. Förbindelsen byggs så att godstrafiken på järnväg får mycket bättre villkor och långt högre kapacitet.

Det diskuteras dock, när infrastrukturen speciellt landinfrastrukturen på bägge sidor av Öresundsbron och genom Skåne, som redan idag ses som flaskhalsar, kommer att utvidgas för att möta den volym som förväntas med Fehmarn Bältförbindelsen.

1.2.4 Nationell nivå

I NTP (Nationell plan för transportsystemet) läggs planerna fast för infrastrukturens utveckling och fördelningen av de medel som finns (Trafikverket tar fram förslag som regeringen beslutar kring). Förutom infrastrukturen i Skåne, som nämns ovan i förbindelse med Fehmarn Bält, så är NTP också särdeles viktig för att ge godstrafiken på järnväg de bästa möjligheterna för utveckling. Prioritering för gods på järnväg är låg, men, en rad åtgärden som längre förbigångsspår, möjligheter för längre tåg mm. finns i planerna.

Även på nationell nivå arbetas det med olika åtgärder för grönare godstransporter, och många av dessa kommer att påverka i framtiden.

1.2.5 Regional och lokal nivå

När det gäller regionala och lokala beslut, så kan de få stora konsekvenser, men samtidigt är det också lättare att vara med under beslutsprocessen och få möjlighet för att påverka besluten i en viss och för kombiterminalen gynnsam riktning.

1.2.6 Övrigt

Sverige ligger långt före när det gäller omställningen mot fossilfria transporter i framtiden, men det är fortfarande lång väg att gå. Vägen har heller inte visat sig vara så tydlig, eftersom det finns så många alternativa vägar att välja.

Det stora intresset för el-lastbilar kan också ha en gynnsam påverkan på kombiterminaler, för att utnyttja dessa fordon optimalt mellan laddningarna. Deras räckvidd blir längre och längre, varför det kunde vara passande alternativ för att köra enheter lokalt och regionalt till och från kombiterminaler. Ellastbilarnas andel av nybilsförsäljningen är ännu väldigt liten, och investeringskostnader för ellastbilar är mycket högre än för diesellastbilar. Därutöver behöver man även installera en laddstation och de flesta väljer att ha en inom egna grindar, för laddning över natten, och så ladda på offentliga laddstationer när det behövs.

Det kan dock påpekas att det ses ett klart större intresse och en större vilja att transportera gods på ett långsiktigt hållbart sätt både bland transportörer och transportköpare. Detta ses både i det väsentligt ökande användandet av alternativa bränslen, samt intresset i att omställa transporter från väg till järnväg och sjö – modalt skift.

1.3 Framtidsscenarioer för Eskilstuna Kombiterminal

För att etablera en ny kombiterminal är det också viktigt att se på utveckling i kombitrafiken fram mot 2040, som är den horisont Trafikverket använder för sina basprognoser. Därigenom säkras man också ett sammanhang med Trafikverkets planer och prognoser, som berör omkringliggande infrastruktur i området.

Trafikverkets la fram nya Basprognoser 2023-04-01 med basår och denna ser på utvecklingen fram mot 2040. Det ska sägas, att Trafikverkets prognoser är nationella och därför inte direkt speglar den regionala eller lokala förväntade utvecklingen när det gäller godstransporterna.

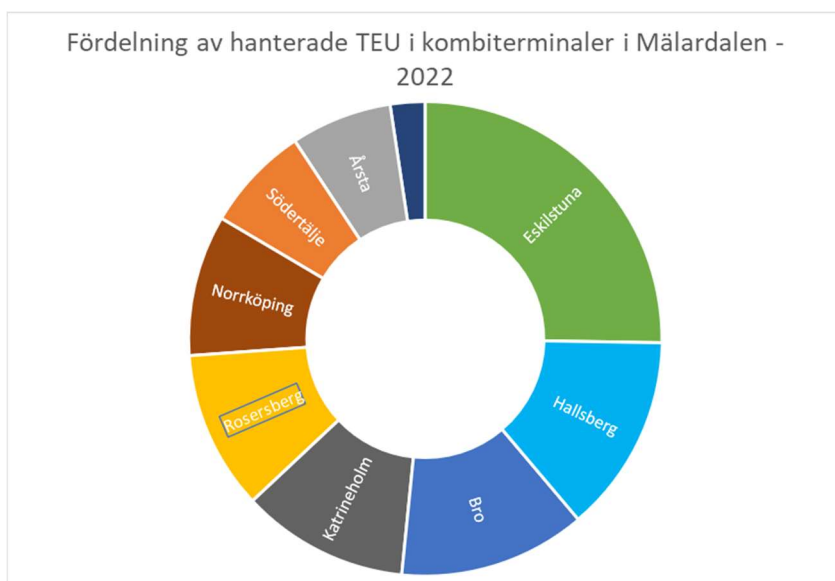
Det bör också noteras att logistikuppläggen i Stockholm och Mälardalen har förändrats väldigt mycket de senaste åren, något som Samgodsmodellen inte riktigt beaktar i nuläget eller för framtidsår 2040. Därför har en viss efterhantering av resultaten från Samgods gjorts både för nuläget och prognosen. Tidigare analyser tyder på att Samgods fördelar för mycket gods till centrala Stockholm och för lite till bland andra Eskilstuna och Västerås.

Eftersom Sweco tidigare har gjort liknande arbete för Region Skåne och Trafikverket, har tillgängligt relevant inputsdata för terminaler i Mälardalsområdet använts, för att därigenom få en mer rättvisande bild av hur det ser ut idag. Scenarierna bygger på detta underlag.

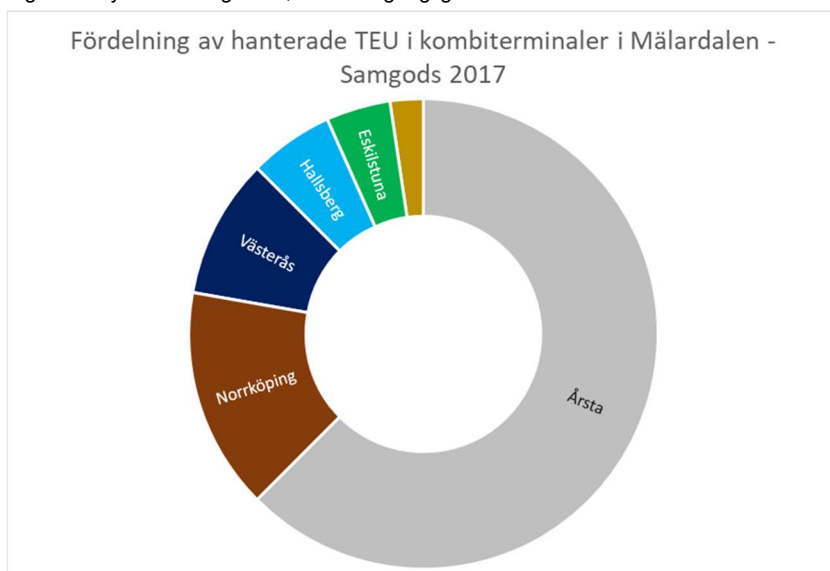
1.3.1 En överblick över nuvarande terminaler i Mälardalsregionen

Det är många olika terminaler i Mälardalen, som hanterar kombigods och under senare år har en tydlig förskjutning kunnat ses, ifrån den tidigare väldigt stora kombiterminalen i Årsta, till terminaler till andra terminaler.

Som det tydligt kan ses i figur 3 nedan, så är Eskilstuna redan den största terminalen i området. Figur 4 visar den fördelning som finns i Trafikverkets godsmodell Samgods, vilken ger en helt annan bild, med Årsta som den dominerande terminalen i området.



Figur 3 Volymfördelning 2022, utifrån tillgänglig data. Sweco



Figur 4 Samgods volymfördelning med basår 2017

1.3.2 Framtidsscenarier för 2040

Vi har utarbetat alternativa scenarier för framtiden utifrån några olika kriterier och dessa är beskrivna nedan.

1.3.2.1 Nollscenario - Alternativ 0

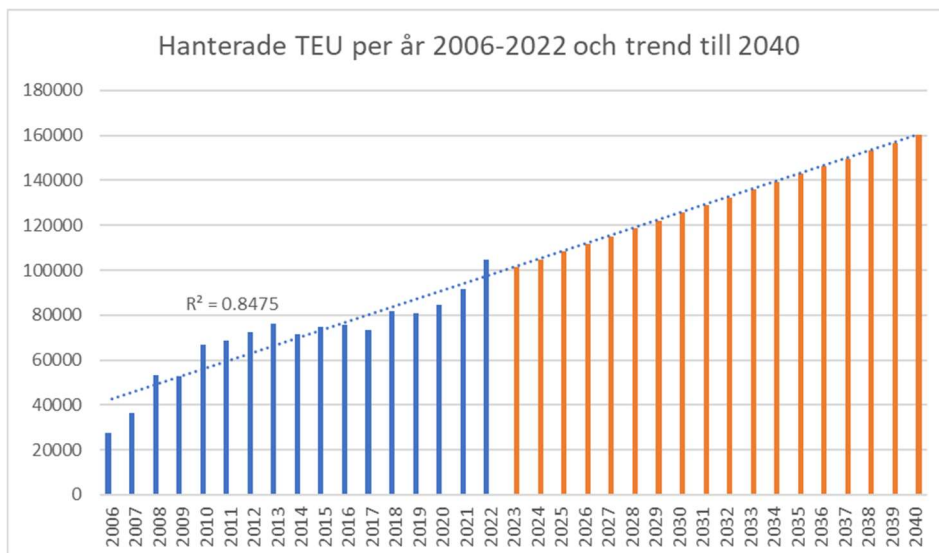
Bygger på att man inte investerar i ny kombiterminal, utan i stället anpassar nuvarande kombiterminal med olika tilltag. Detta scenario kommer att betyda att kombiterminalens maximala kapacitet uppnås inom några få år.

Om inga ytterligare nya tåg kommer igång, så kan den nuvarande kombiterminalens kapacitet på 150.000 TEU hålla till ca. 2035. Men, eftersom redan 2 nya förbindelser har tillkommit under de första månaderna av 2023, beräknas kapaciteten i den nuvarande kombiterminalen att gå i taket redan år 2025.

Ett nollscenario kan ge konsekvenser på sikt för den befintliga verksamheten som är kopplad till den befintliga terminalen (med begränsade utvecklingsmöjligheter i framtiden). Det skulle kunna innebära att verksamheter som har behov av större utvecklingsmöjligheter väljer att flytta till annan placering. Det kan framför allt få effekter för nya verksamhetsutövare som väljer bort Eskilstuna till förmån för annan placeringsort (med kombiterminal som har kapacitet för verksamheternas utveckling). För att mer detaljerat kunna beskriva konsekvenserna för den framtida marknaden i Eskilstuna behöver man utreda befintliga verksamhetsutövaras förväntan på kombiterminalens utveckling.

1.3.2.2 Alternativ 0a

Om man ser på trenden för 2006 – 2022, så kommer man hamna på ca. 160.000 TEU till 2040. Detta tar inte hänsyn till de nya tåg som startats upp under 2023.

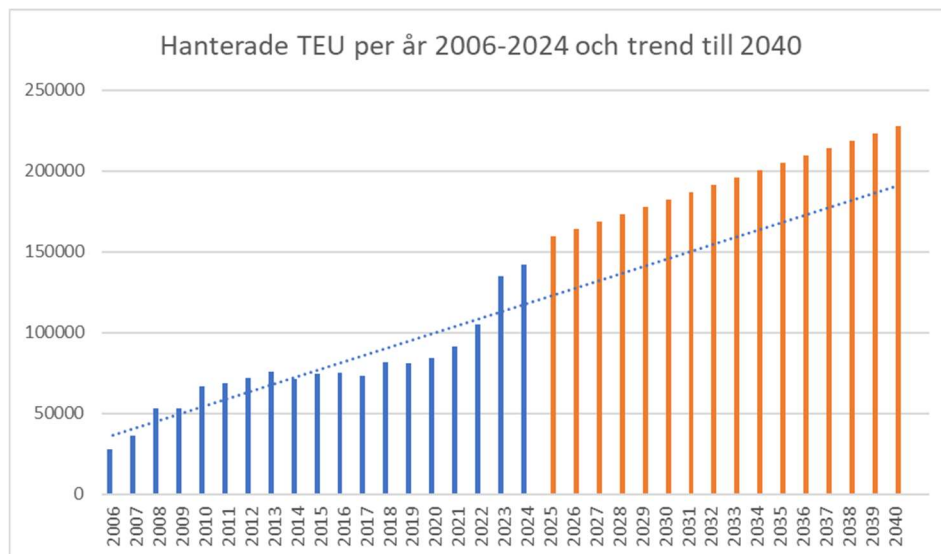


Figur 5 Framskrivning baserat på historik 2006 - 2022

1.3.2.3 Alternativ 0b

Eftersom ovanstående trendframskrivning inte tar hänsyn till de ytterligare tåg som tillkommit under 2023, varigenom en stor växt förväntas under året, har vi i stället lagt in beräknade volymsiffror för 2023 och 2024.

Redan under 2023 förväntas en årsvolym på 135.000 TEU och med trenden för utvecklingen mellan 2006 och 2024, så hamnar man på ca. 230.000 TEU i 2040. Detta skulle betyda att kapaciteten i den nuvarande kombiterminalen går i taket redan i år 2025.



Figur 6 Framskrivning baserat på större tillväxt 2023.

1.3.2.4 Alternativ 1

Förutsätter att en ny kombiterminal byggs, och en trendframskrivning av godshanteringen görs till år 2040, baserat på den historiska utvecklingen. Trendframskrivningar görs främst med hjälp av så många år av historiska data som möjligt, för att trenden därigenom också tar hänsyn till cykliska utsväng årt ena eller andra hållet, som exempelvis finanskrisen under 2008, vilken orsakade stora reduktioner i godstransporterna på många ställen.

Vi har sett på den historiska utvecklingen i Eskilstuna kombiterminal i flera omgångar, för att komma fram till möjliga scenarier för utvecklingen fram till år 2040. Vi har dels arbetat med trendutveckling baserat på utvecklingen från 2006, dels med trendutvecklingen baserat på utvecklingen från 2014.

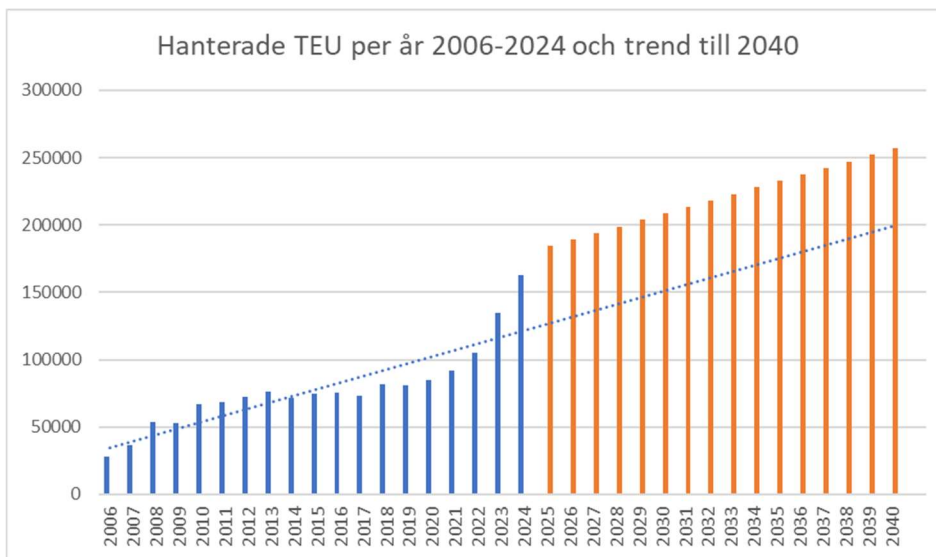
I det följande har vi utarbetat alternativa scenarier baserade på trendframskrivning med de 2 olika perioderna, samt baserade på när den redan förväntade utvecklingen kommer. Dvs. när de ytterligare tåg som förväntas börjar.

Förutom de trendframskrivningar som presenteras under alternativ 0a (160.000 TEU i 2040) och alternativ 0b (230.000 TEU i 2040) har vi utarbetat ytterligare möjliga scenarier för utvecklingen. Dessa är baserade på den faktiska utvecklingen hittills, samt på den närmast förväntade utvecklingen under 2023 och 2024.

Genom att se på de nya tåg som tillkommit under 2023, samt de som är planerade för 2024/2025, ökar volymerna väsentligt mer under de kommande åren. Beroende på vilka tåg som tillkommer när, så hamnar trendframskrivningarna för 2040 på mellan 250.000 TEU och 352.000 TEU.

1.3.2.5 Alternativ 1a

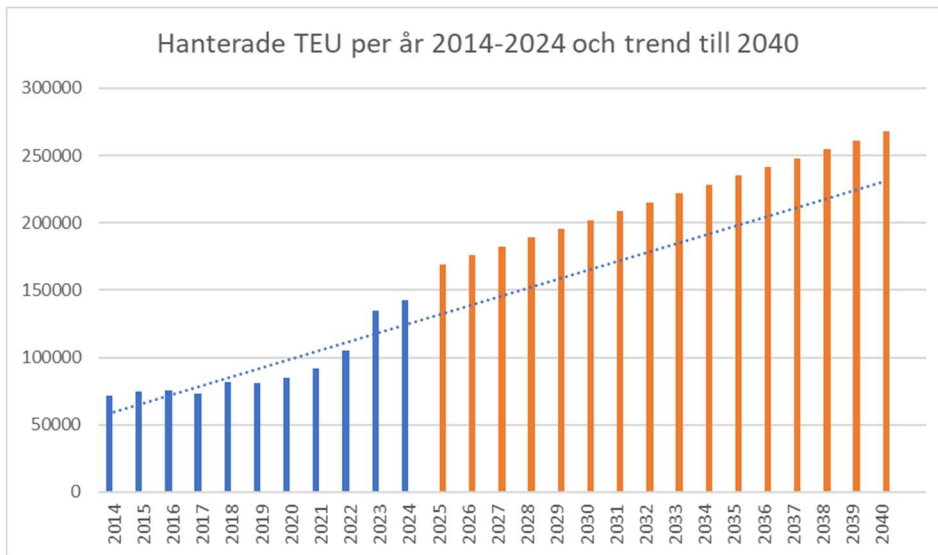
Eftersom man redan nu jobbar med ytterligare tåg från både Göteborg och Norrland, så har vi även beräknat detta, utifrån att ett av dessa tåg kommer igång under 2024. Med en trendframskrivning baserad på utvecklingen mellan 2006 och 2024 hamnar volymen på knappt 260.000 TEU i 2040.



Figur 7 Framskrivning baserat på 1 nytt tåg 2024 samt treden för 2006 - 2024.

1.3.2.6 Alternativ 1b

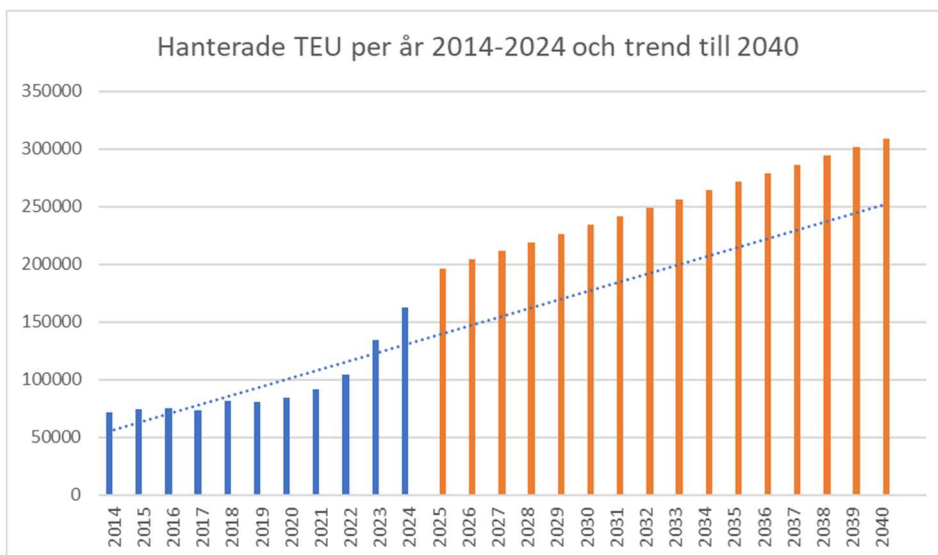
Om man istället baserar trenden på utvecklingen mellan 2014 och 2024, och inte tar hänsyn till ytterligare nya tåg under 2024, så landar volymen på ca 270.000 TEU i 2040.



Figur 8 Framskrivning baserat på trend 2014 - 2024. Sweco.

1.3.2.7 Alternativ 1c

Med samma förutsättning på 1 ytterligare tåg under 2024 och baserat på trenden för åren 2014 – 2024 får man följande utveckling, som landar på nästan 310.000 TEU i 2040.



Figur 9 Framskrivning baserat på 1 nytt tåg 2024 och trend 2014 - 2024.

Om bägge nya tåg skulle realiseras i 2024 (vilket skulle betyda att den nuvarande kombiterminaler når kapacitetstaket), så visar trendframskrivningen på mellan 288.000 och 352.000 TEU i 2040, baserat på vilken av trendperioderna man använder.

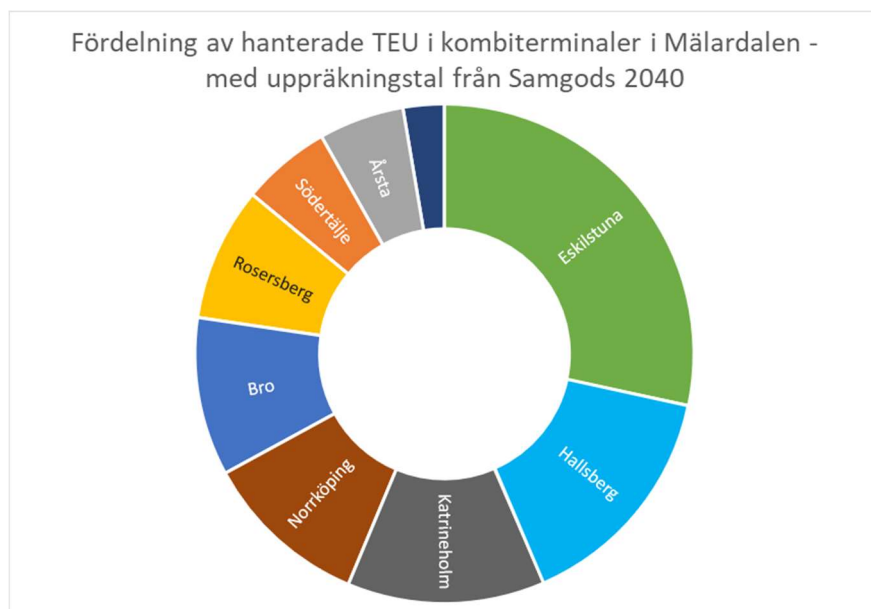
1.3.3 Alternativ framskrivning – Alternativ 2

Förutsätter att en ny kombiterminal byggs och här används Trafikverkets basprognos för 2040, som anpassats regionalt med fokus på Eskilstuna.

När vi har arbetat med framtidsscenarioer, har vi utgått från Samgods, men vi har dock bearbetat ytterligare, för att anpassa resultaten. I Samgodsmodellen har man lagt störst utveckling fram till 2040 på vagnslasstrafik, och endast mindre utveckling på kombitrafik.

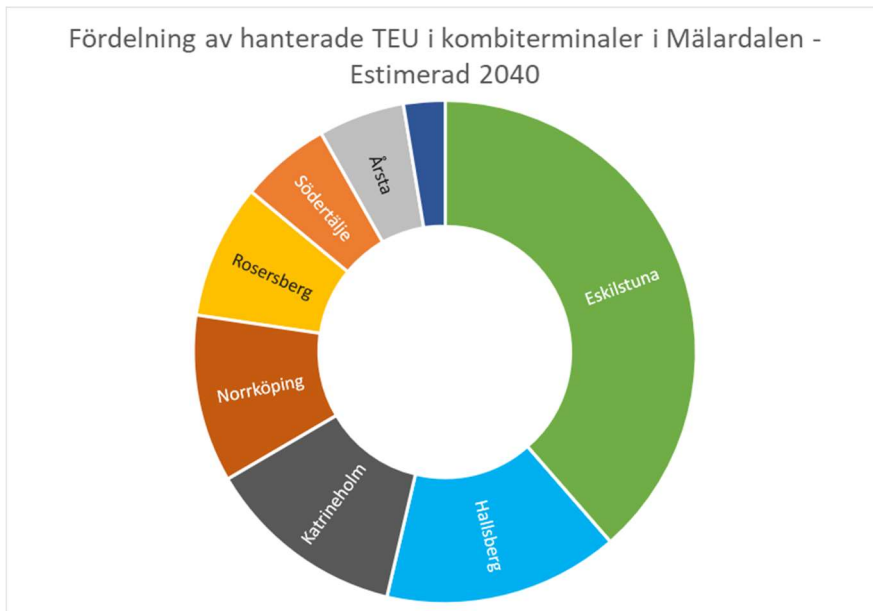
Vi har gjort en samlad bedömning, där vi anser att kombitrafiken står för den klart största delen av järnvägsgodstrafiken i 2040, och har därefter fördelat denna utveckling på terminalerna.

Denna framskrivning skulle betyda ca. 200.000 TEU på kombiterminalen i 2040 och därtill ska läggas de ca. 70.000 TEU som flyttas från Bro till COOPs nya centrallager i Eskilstuna. Sett från Trafikverkets synvinkel, är detta den samlade intermodala trafiken på Eskilstuna.



Figur 10 Scenarion baserat på Samgods uppräknings järnväg, baserat på tillgänglig data 2023

Eftersom COOP kommer att vara helt på plats under sommaren 2024, kommer transportvolymerna på terminalen i Bro också att flytta över till Eskilstuna. Visserligen kommer de till största delen att gå direkt till COOPs anläggning, men denna ligger också inom kommunen. Därigenom kommer Eskilstuna att ytterligare befästa sig på förstaplatsen bland hanterat kombigods i Mälardalsregionen, vilket nedanstående bild visar.



Figur 11 Scenario Eskilstuna inkl. COOP, Sweco

1.4 Mervärden med ny kombiterminal

1.4.1 Arbetstillfällen nuläge och potential med ny kombiterminal

Den nuvarande kombiterminalens betydelse för arbetsmarknaden i Eskilstuna är förhållandevis begränsad. Antalet sysselsatta i SNI-bransch 52.290 ("övriga serviceföretag till transport") uppgick år 2021 till 115 personer. Dock gör Eskilstuna Logistik och Etablering AB (*PM Nulägesbeskrivning och Marknadsbedömning Ny Kombiterminal Gunnarskäl*) bedömningen att ytterligare omkring 800 jobb har tillkommit genom närheten till kombiterminalen och möjligheten till anslutning till järnvägsnätet.

En ny kombiterminal med betydligt större kapacitet kan antas bidra till arbetsmarknaden genom tre olika mekanismer; direkt anställda i kombiterminalen, anställda i anslutande verksamheter som lokaliseras på grund av närheten till terminalen, samt indirekta spridningseffekter i underleverantörsleden. Till detta kommer även en tillfällig effekt på antalet byggjobb under konstruktionsfasen. I avsnitt 3.1 nedan görs beräkningar av hur stora dessa effekter kan antas bli.

Godsflödet genom kombiterminalen utgör också en viktig komponent i näringslivet i hela Sverige. I avsnitt 3.2 visas genom modellberäkningar hur stor betydelse den nya kombiterminalen kan få och hur stor andel av den totala produktionen i riket den står för.

1.4.2 Övergripande miljö- och klimatbedömning

Miljö- och klimatbedömningar av en ny kombiterminal kräver flera ansatser och perspektiv för att få en heltäckande och rättvis bild. Över lag gäller det dels att beakta byggnation och uppförande av ett nytt terminalområde och efterföljande

effekter, dels att beakta funktionen av en kombiterminal och efterföljande effekter. Det tidigare innebär att bedöma konsekvenser av uppförande av byggnader, spår, vägar och annan infrastruktur som krävs samt att ta hänsyn till den specifika plats kombiterminalen uppförs på, det vill säga den lokala miljön. Det senare, funktionen av en kombiterminal, innebär att bedöma de relativa effekter som uppstår när kombiterminalen används jämfört med när den inte används, det vill säga den transporteffektivitet som en kombiterminal kan ge.

I denna förstudie görs en övergripande kvalitativ bedömning utifrån det underlag som finns. Eftersom studien undersöker potential och nytta i ett tidigt skede är det svårt att göra konkreta bedömningar av faktiska konsekvenser. Syftet med miljö- och klimatbedömningen är att på en generell nivå påvisa vilka slags effekter som kan uppstå till följd av en ny kombiterminal samt lyfta olika perspektiv, främst vad gäller klimat, som är av vikt att beakta i det fortsatta arbetet.

1.4.2.1 Effekter av kombiterminalens funktion

En kombiterminal möjliggör intermodala transporter, där olika transportslag kan kombineras för att dra fördelar av respektive transportslags egenskaper samt erhålla högre genomgående transporteffektivitet. För en kombiterminal av detta slag betyder det framför allt väg- och järnvägstransporter kan kombineras, och till en lägre grad även flygtransporter.

En intermodal transport bestående av både väg- och järnvägstransporter har potential att minska klimatpåverkan jämfört med enkom vägtransport. Detta kan förklaras med att järnvägstransporter i Sverige har hög transport- och energieffektivitet, vilket betyder att mer gods kan fraktas till en lägre energiförbrukning per transporterad enhet jämfört med fossildrivna vägtransporter. Lastbilsflottan i Sverige består fortfarande till en överväldigande majoritet av fossildrivna fordon och med en varierad fyllnadsgrad. I detta avseende har en kombiterminal potential att minska utsläppen från transporter.

För att illustrera den klimatpotential som en överflyttning av transporter från väg till järnväg kan ge till följd av den nya kombiterminalen redovisas här övergripande utsläppsberäkningar av den tillkommande godsvolymen. Nuvarande godsvolym är således utanför detta exempel. Den nya kombiterminalen antas kunna hantera en tillkommande volym om 95 000 TEU per år utöver dagens volym och att detta gods kommer flyttas över från väg till järnväg. Det antas även att, ifall en ny kombiterminal inte anläggs, kommer den tillkommande godsvolymen om 95 000 TEU att transporteras med lastbil på väg. Med ett antagande om att en TEU motsvarar i genomsnitt 8,7 ton blir den totala volymen per år 0,83 miljoner ton gods. Ett kombitåg kan i snitt hantera 500 ton per tåg och för den nya kombiterminalen skulle detta innebära 1 650 kombitåg per år. Med antagandet att medellastvikten för en lastbil är 15 ton skulle det krävas 55 100 lastbilar per år för att hantera en volym om 95 000 TEU. En ny kombiterminal kan således ersätta 55 100 lastbilar per år, eller 150 lastbilar per dag.

I termer av utsläpp beror det på vilken sträcka som körs och hur tungt lastat fordonet är. Nätverket för Transporter och Miljön (NTM) verkar för att skapa ett enhetligt beräkningssätt för transporters utsläpp. NTM har ett publikt beräkningsverktyg, vilket använts här för att jämföra tidigare nämnda godsvolymer med tåg och med lastbil med trailer. Godset antas transporteras 400 km, i ena fallet bara med lastbil och i andra fallet bara med eldrivet godståg. Det ger följande resultat:

Tabell 1. Utsläpp i CO₂eq från lastbils- och tågtransporter räknat på en sträcka om 400 km.

	Medellastvikt per transport	CO₂eq (kg) per transport	Antal transporter per år	Total CO₂eq (ton) per år
<i>Lastbil</i>	15 ton	447	55 100	24 630
<i>Tåg</i>	500 ton	2075	1653	3430

Med en ny kombiterminal skulle utsläppen från godstransporter kunna minska med 86%, från 24 630 ton CO₂eq till 3430 ton CO₂eq per år. Detta exempel bygger på att lastbilarna nyttjar fossila bränslen och eldrivna godståg. Resultatet ska inte ses som en prognos, utan som en indikation på eventuell klimatpotential av funktionen av en ny kombiterminal.

Det finns flera svårigheter att göra uppskattningar av framtida potentiell nytta. Det kan delvis förklaras av ett kommande teknikskifte där fossila fordon ersätts med elektrifierade fordon. Givet den svenska energimixen är utsläpp är markant lägre för elektrifierade fordon. Elektrifieringen av vägtransporter minskar således potentialen ur ett klimatperspektiv att flytta över godset från väg till järnväg. Därtill undersöks möjligheten till längre ekipage, det vill säga längre lastbilar.

Vägtransporter har även påverkan i form av buller, ger upphov till skadliga, luftburna partiklar och sliter på vägnarnas ytskikt, vilket kräver omfattande och kontinuerligt underhåll. Genom att flytta över trafik från väg till järnväg går det att minska såväl buller som skadliga partiklar i luften. Det skulle även minska slitaget på vägnätet. Även järnvägstransporter ger upphov till buller och luftpartiklar, men i annan omfattning än vägtransporter eftersom lokaliseringen av järnväg är kraftigt begränsad jämfört med vägnätet, oftare placerad utanför bebyggda områden samt ger upphov till färre och andra typer av partiklar jämfört med vägtransporter. Järnvägstransporter sliter på rälsen och en jämförelse är svår att göra mot vägtransporters slitage i detta skede.

1.4.2.2 Effekter av den fysiska kombiterminalen

Utifrån arbetet med den fördjupade översiktsplanen samt den förordade lokaliseringen går det att fastslå att det kommer ske en påverkan i den lokala miljön. I dagsläget finns där framför allt skogs- och åkermark som kommer behöva tas i anspråk och nyttjas för logistikändamål. För den lokala miljön innebär det negativa konsekvenser. En kombiterminal av denna storlek skapar barriäreffekter, vilket troligen påverkar det lokala djurlivet och den biologiska mångfalden negativt. Vidare kommer produktiv jordbruksmark tas i anspråk, vilket påverkar dels landskapet, dels livsmedelsförsörjning. När skog försvinner påverkas lokala djur- och växtlivet negativt då habitat försvinner. Det ska dock tilläggas att nämnda konsekvenser är av allmänt slag som uppstår vid förändrad markanvändning, exploatering och nybyggnation. Det som är intressant är hur pass omfattande konsekvenserna är och det har inte kunnat fastslås i detta skede, annat än konstateras att negativa konsekvenser kommer att uppstå. I

den förordade lokaliseringen har miljöhänsyn tagits för att mildra eventuella negativa konsekvenser i den lokala miljön. Bland annat har särskilda naturområden bevarats i förslaget för djur- och växtlivets skull.

Denna bedömning är inte uttömmande, vilket betyder att det kan finnas ytterligare konsekvenser i den lokala miljön. I Sverige finns det 16 miljökvalitetsmål, där bland annat målen *Levande skogar*, *Ett rikt odlingslandskap* och *Ett rikt växt- och djurliv* kan påverkas av en ny kombiterminal. I vilken omfattning målen kan påverkas är dock inte möjligt att bedöma i nuläget. En faktisk bedömning av hur ett nytt terminalområde påverkar de nationella miljökvalitetsmålen görs lämpligen i ett senare skede i det fortsatta arbetet.

Att uppföra ett nytt terminalområde, vilket inkluderar nya byggnader, vägar, järnväg och annan infrastruktur, kommer leda till negativ klimatpåverkan. Likt för lokala miljökonsekvenser, går det inte att säga något om hur pass stora utsläpp som kommer uppstå. Asfalt, cement, betong och stål, essentiella material för ett nytt terminalområde, har stor klimatpåverkan och byggsektorn står för stor del av de globala utsläppen.

1.4.2.3 Övergripande climateffekt av en ny kombiterminal

En eventuell klimatnytta från en ny kombiterminal ligger i att tillräckligt stor mängd gods kan flyttas från väg till mer effektiva transportslag och därmed väga upp för de utsläpp som nybyggnation av ett nytt terminalområde med byggnader ger upphov till. Om hänsyn endast tas till transporter, det vill säga att en klimatbedömning bortser från den fysiska strukturen av en kombiterminal, är det troligt att en ny kombiterminal kommer ge klimatnytta. En kombiterminal ger också bättre möjligheter till samordnade godstransporter och samlastning, vilket av Eskilstuna kommun lyfts fram som viktiga åtgärder för att minska klimatpåverkan från transportsektorn.

Vad gäller klimatpåverkan är det dock viktigt att ta hänsyn till de totala utsläppen för att få en korrekt och rättvisande bild. När det gäller klimatförändringar är det totala utsläpp som är viktigt att ha i åtanke eftersom det är de totala utsläppen som leder till förändring. Med en begynnande elektrifiering av vägtransporter är det svårt att utvärdera vilken framtida klimatpotential som finns för en ny kombiterminal. Denna typ av osäkerhet påverkar också tillförlitligheten i eventuella bedömningar. Därför förespråkas det här att i det fortsatta arbetet arbeta med olika scenarier och prognoser som innefattar elektrifiering av vägtransporter för att få ett bättre underlag.

1.4.2.4 Kombiterminalens bidrag till nationella transportmål

Den nationella godstransportstrategin innefattar en överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart. En ny kombiterminal bidrar därmed till måluppfyllelse eftersom den möjliggör överflyttning av gods.

Givet att det går att flytta över stor volym gods från fossildrivna vägtransporter till järnväg, bidrar en ny kombiterminal till det transportpolitiska målet i Sverige att reducera växthusgasutsläppen från transportsektorn med 70% till år 2030 jämfört med år 2010.

1.4.2.5 Kombiterminalens bidrag till kommunala mål

I dagsläget passerar mycket trafik Eskilstuna, tack vare ett gynnsamt geografiskt läge. Trafikverkets prognoser pekar på att godsvolymen i Sverige

kommer fortsätta öka inom överskådlig framtid. Stor del av godset transporteras i dag över väg och det är rimligt att anta att en stor del av ökningen kommer transporteras över väg även fortsättningsvis. I Eskilstunas översiktsplan lyfts det att behovet av effektiva godstransporter är stort och att kommunen ser stora ökning av godstransporter genom kommunen. Det betyder att utsläppen från godstransporter i Eskilstuna kan komma att öka om inget görs åt det.

Minskad klimatpåverkan är en viktig del av Eskilstunas översiktsplan och vision för år 2030 och kommunen arbetar aktivt för att minska sin klimatpåverkan. Därtill finns ett klimatprogram antaget i kommunen som stipulerar att kommunen ska vara klimatpositiv till år 2045. Genom att flytta över transporter till järnväg från väg kan utsläppen från transporter inom kommunen minska och på så vis bidra till kommunens vision för Eskilstuna år 2030 och i ett ytterligare steg mot målet om att vara klimatpositiv till år 2045. En ny kombiterminal ligger i det avseendet i linje med den antagna översiktsplanen. Dock ska det tilläggas att byggnation av ett nytt terminalområde kommer ge upphov till stora utsläpp och när det gäller klimatförändringar är de totala utsläppen viktiga att beakta. Utsläppen från den fysiska strukturen behöver därmed sättas i relation till den utsläppsminskningspotential som en överflyttning av gods från väg till järnväg kan ge. Vad gäller lokala miljöeffekter är det svårt att i detta skede göra en bedömning huruvida en ny kombiterminal har någon omfattande påverkan på kommunens möjligheter att upprätthålla miljömässiga värden, i enlighet med visionen och översiktsplanen.

2 Verksamhet, lokalisering och markplanering

2.1 Beskrivning av verksamheten

En kombiterminal är knutpunkten där enheter kommer in på tåg, för sedan att flyttas över på lastbil för den sista delen av transportkedjan ut till destinationen eller vice versa för enheter som ska avgå på tåg.

Verksamheten på en kombiterminal handlar om att hantera trafiken av inkommande enheter på väg för att enheterna på ett smidigt sätt lastas upp på rätt avgående tåg och vice versa för ankommande tåg. Det kräver precision och god kontroll för att styra detta så smidigt och effektivt som möjligt för alla parter, så att rätt enhet är på rätt plats för enhetens fortsatta resa.

Tågen har sina ankomst- och avgångstider att passa, samtidigt som det kan hända att viktiga enheter blir försenade, och anländer sent till terminalen, men absolut ska hinna med sitt tåg.

För att fylla varje tåg krävs ett större flöde av lastbilar in på terminalen och detta ska flyta väl, så att det inte blir störningar inne på terminalen, där platsen är trång. Förutom att organisera ett ordentligt flöde av transportrörelser (lastbilar med containers och semitrailers, och kran/truck för hantering till/från spåren mm.), tillkommer även administration, lagring av enheter, inkl. mellanlagring och eventuellt andra tjänster som erbjuds via kombiterminalen.

Eskilstuna kombiterminal hanterar redan i dagsläget en väldigt stor andel trailers, vilka kräver mycket större uppställningsyta än containers, som kan staplas 4 i höjden. Uppställningsytorna ska vara lätt tillgängliga för de dragbilar som kommer och hämtar uppställda trailers, samtidigt som dragbilar kan vara på väg in för att ställa av en trailer. Eftersom hanteringen till och från spåren till stor del hanteras av reachstackers, ska det också finnas tillräckligt manövreringsrum för dessa.

2.2 Tjänsteutbud vid en ny kombiterminal

I nedanstående lista beskrivs de tjänster som en ny kombiterminal bör erbjuda.

- På en kombiterminal fordras att det finns ytor som klarar det höga marktryck som framför allt reachstackers skapar, speciellt intill hanteringsspåren i samband med lossning och lastning.
- Rationella uppställningsytor för såväl containers som för trailers.
- Vädskydd/byggnad för uppställning och laddning av reachstackers, terminaldragare och lastmaskiner är en viktig del på en modern miljövänlig kombiterminal.
- Det bör finnas möjlighet att ladda fordon med el samt tillgång till en tankstation för HVO 100 och biobränsle på området.
- Cross-docking bidrar till att hålla nere lagernivån då syftet är att ankommande gods lastas om till avgående transport direkt, men övrigt gods som ankommer terminalen kanske inte ska transporteras vidare på en gång. För att kunna hantera ankommande (och avgående) gods måste det finnas yta för omlastning, lagring och lagerhantering.

- För att möjliggöra lagring av oförtullade varor krävs att det finns ett tulllager som Tullverket har godkänt. I denna anläggning kan gods lagras som inte ska användas eller säljas direkt vid införseln till landet.
- För att förenkla och effektivisera stuffning/packning av container används en containerladdare (loadplate). Loadplate är plattan som ligger under containern och som flyttar containern in och ut till lokalen där personalen lossar eller lastar.
- En yta för lagring av sågade trävaror inför stuffning bör finnas på området.
- I anslutning till terminalområdet bör det finnas en gatefunktion med automatiserad gate in/out- besiktning (kameraövervakad), övervakning/skalskydd, ADR-S RID-S hantering, EDI- rapportering och Webrapportering. En datoriserad gate med kommunikation ger rätt information till rätt bil i rätt tid och hänvisar föraren var enheten ska lämnas respektive hämtas.
- Depå, lagring, stuff/stripp, forsling, el kopplingar (till containers/reefers)
- Yta för lastbilsuppställning med intilliggande dusch och toalett.
- Med ett verkstadstält på området kan terminalen erbjuda service och reparation av trailer och containers.
- Terminaldragare – Beroende på hur den interna logistiken på kombi-terminalen läggs upp kan terminaldragaren vara ett bra alternativ. Vill man inte ha in de externa trailerdragarna på hanteringsytan där reachstackern opererar och lager av container byggs upp kan de externa lämna och hämta sina trailers på en överlämningsparkering. Sedan kör terminaldragaren (*bemannade med terminalens personal*) till och från hanteringsytorna till och från överlämningsparkeringen. Dessutom kan terminaldragaren användas för lokal dragning till och från närliggande kunder, som etablerat sig i närheten.

Förslag på ytterligare tjänster:

- Portalkran kan användas för hela eller delar av anläggningen. De har en högre anskaffningskostnad än vid val av reachstackers, men används på jämförbara kombiterminaler med höga volymer.

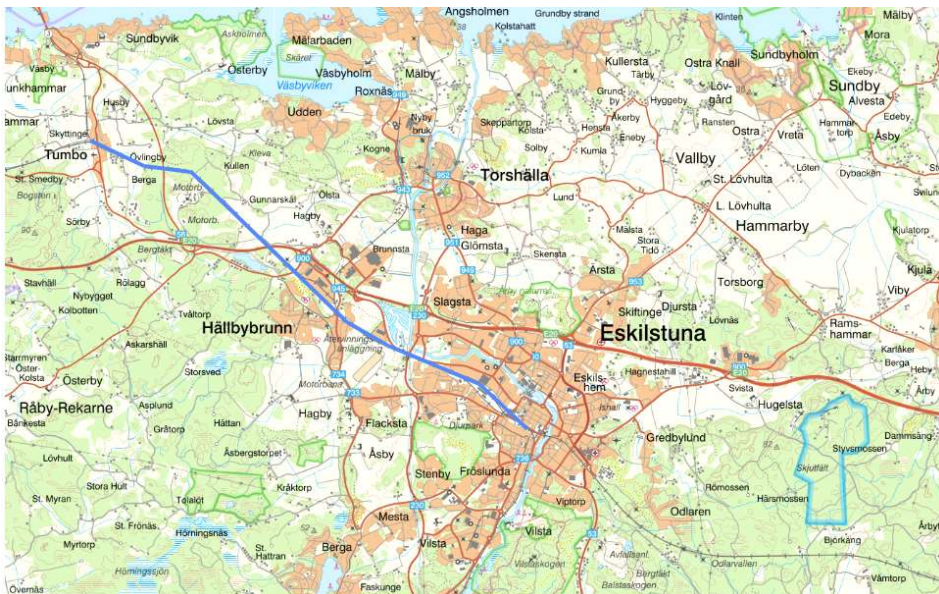
2.3 Placering och utformning av ny kombiterminal

Goda anslutningsmöjligheter mellan väg och järnväg är en förutsättning för att enkelt kunna trafikera en terminal och för att möjliggöra en effektiv hantering av enheter och gods. Därför fordras det ytor där nödvändiga funktioner som ankomstfiler (före gate), parkeringsmöjligheter och överlämningsytor för att lämna in eller hämta enheter ges plats.

2.3.1 Kartanalys

Sweco har analyserat alternativa områden för etablering av en kombiterminal. Etableringen förutsätts förläggas inom kommunens egen mark. I analysen har även placering av befintliga logistiketableringar i Eskilstunaområdet beaktats. En förutsättning för en kombiterminal är en god koppling till järnvägen och med

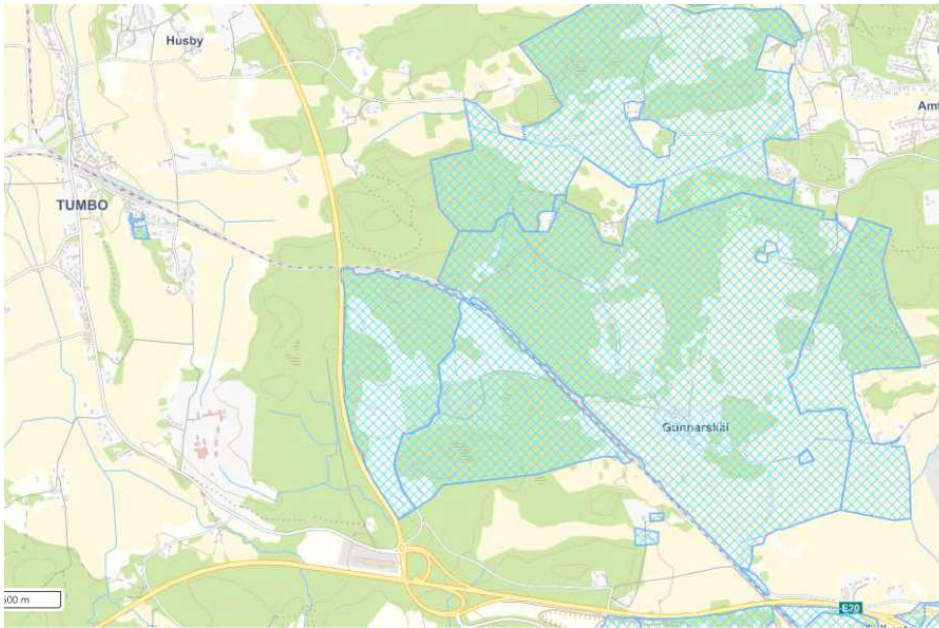
hänsyn till befintliga järnvägssträckningar har Sweco undersökt potentiella områden



Figur 12 Områdesbild som visar Eskilstuna med omnejd. Blå markering visar sträckan där Svealandsbanan och TGOJ-banan går gemensamt. Till vänster i bild (vid Tumbo) delar sig järnvägen och Svealandsbanan fortsätter västerut mot Valskog. Vid Eskilstuna C delar sig järnvägen och TGOJ-banan fortsätter söderut mot Oxelösund.

Svealandsbanan och TGOJ-banan går ihop väster om Gunnarskäl (vid Tumbo) för att sedan inne i Eskilstuna gå isär. Detta medför att det inte finns någon geografisk plats öster om Eskilstuna centrum som har förbindelser till dessa två järnvägsbanor. Vid en placering öster om Eskilstuna skulle möjligheten till att göra rundgång på Eskilstuna Central vara nödvändig vilket inte är tillåtet idag, men med en utbyggnad av Eskilstuna Central i beaktande kommer det eventuellt kunna ske i framtiden.

Direkt väster om Eskilstuna centrum finns bebyggelse och annan infrastruktur som inte tillåter någon större utveckling av järnvägssystemet förrän ute i Gunnarskäl.



Figur 13 Kommunal mark redovisas i blå markering. Bild tagen från Eskilstuna kommuns kartverktyg.

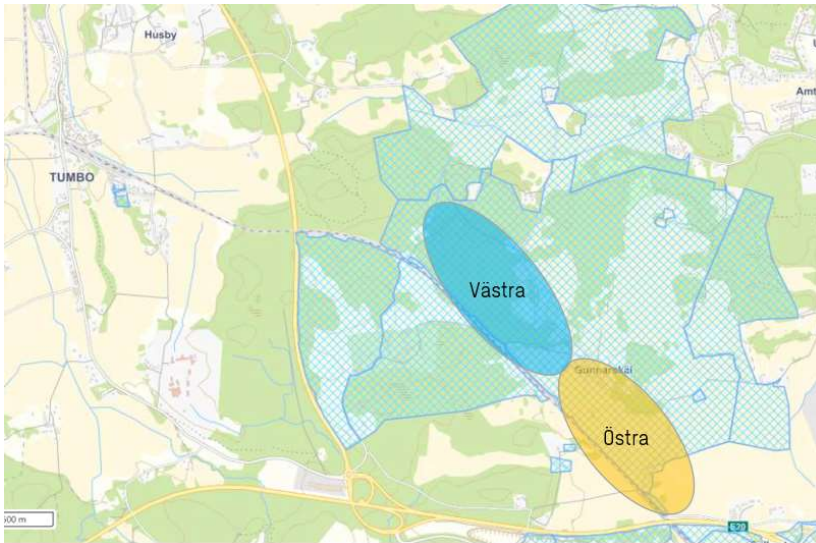
Sweco anser att det mest fördelaktiga förslaget för en etablering av en ny kombiterminal är den mark som ligger utmed Svelandsbanan vid Gunnarsskäl, och har därför valt att koncentrera analysen till detta område.

Förutsättningarna är goda för Gunnarskäl då det på denna yta finns möjlighet för rakspår som kan hantera långa godståg och ytan möjliggör även växelanslutningar som är nödvändiga för att koppla på en ny infrastruktur till Svelandsbanan/ TGOJ-banan.

Utmaningen i detta område är att terminalområdet inte kan vara för brett i snittet utmed Svelandsbanan då det skulle inkräkta på kulturhistoriska miljöer.

2.3.2 Gunnarskäl

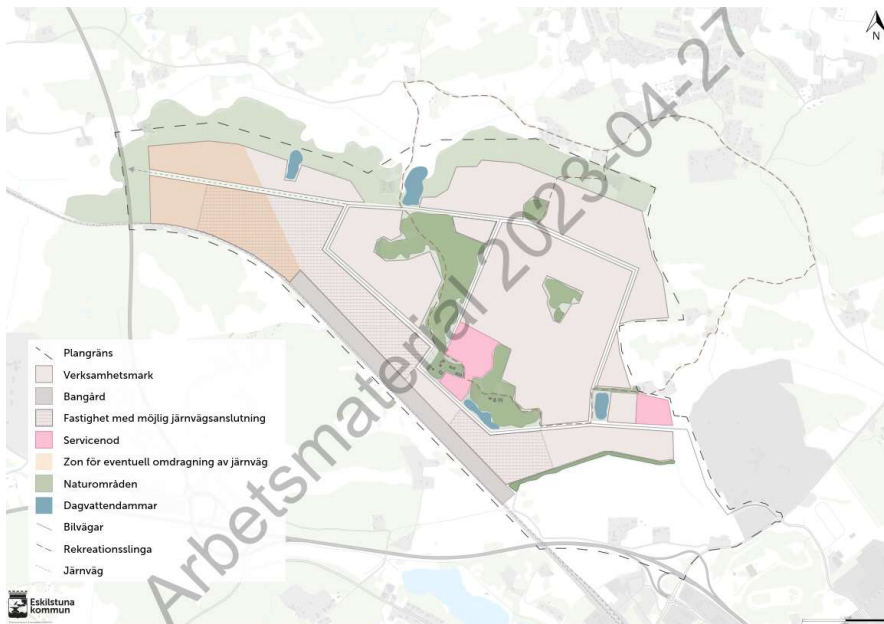
Med utgångspunkt i genomförd kartanalys har Sweco undersökt lämpliga placeringar inom Gunnarsskäl, en för Östra Gunnarskäl och två för Västra Gunnarskäl.



Figur 14 Två analyserade placeringar inom Gunnarskäl, Västra Gunnarskäl i blått respektive Östra Gunnarskäl i gult.

Gemensamt för dessa placeringar är att de skulle ligga i direkt anslutning till det kommunala spårnätet i Folkesta med en förlängning av spår 32 i västlig riktning. Den befintliga kombiterminalen i Folkesta ligger sydöst om Gunnarskäl utmed Svealandsbanan. Utmaningen med en förlängning av spåret är en befintlig vägbro som är lokaliserad mellan Folkesta och Gunnarskäl.

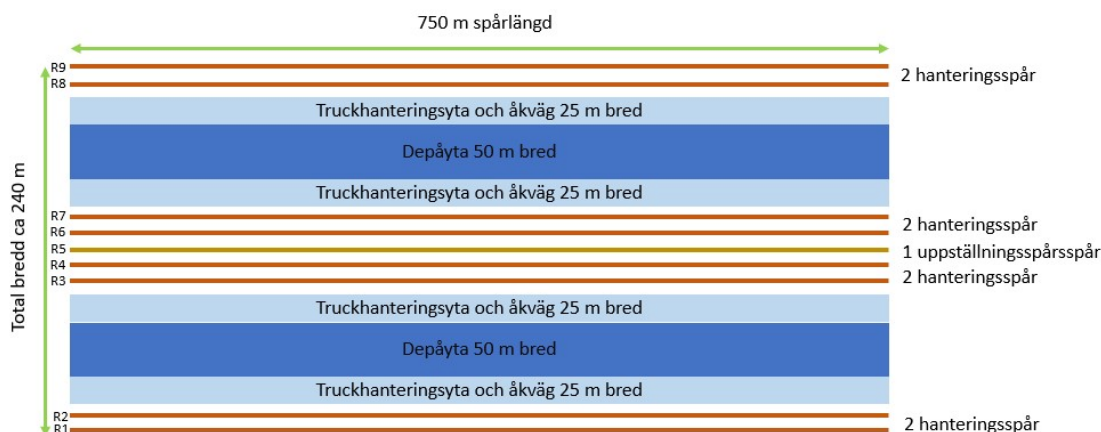
Området vid Gunnarskäl är just nu föremål för pågående fördjupad översiktsplanering, där vissa utvalda naturområden föreslås bevaras, liksom kulturhistoriska miljöer. Vid utformningen av den nya kombiterminalen har Sweco tagit hänsyn till dessa utpekade naturområden och kulturhistoriska miljöer (se gröna områden i Strukturplan "arbetsmaterial" nedan).



Figur 15 Strukturplan över Gunnarsskäl. Planen är framtagen inom arbete med Fördjupad Översiktsplan, arbetsmaterial.

För att få en uppfattning om hur stor yta som krävs för att få plats med nödvändiga tjänster och funktioner på den nya kombiterminalen har Sweco utgått ifrån tjänstebeskrivning samt fört diskussioner med kommunen gällande den föreslagna schematiska utformningen.

Samtliga alternativ är skissade med totalt 9 spår som ska kunna hantera 750m långa tåg. Av de 9 spåren är 8 hanteringsspår och ett är uppställningsspår. Nedan visas utformning av terminalområdet med måttsett bredd för truckhanteringsyta samt depåyta mellan spårgrupperna. Med utgångspunkt i nedan figur, har Sweco tagit fram övergripande spårplaner för den nya kombiterminalen.



Figur 16. Utformning antal spår och mått, exkl mått för anslutningsspår och växlar.

2.3.2.1 Östra Gunnarskäl

Det östra läget i Gunnarsskäl löper parallellt med Svealandsbanan och begränsas av vägbro (för väg 20) längst i öster.



Figur 17. Alternativ 1, placering i Östra Gunnarsskäl. Grön markering redovisar strukturplanens olika områden.

I detta alternativ skulle en ankomst- och avgångsbangård vara placerad mellan Folkesta och Östra Gunnarskäl med spår 31 och 32 och eventuellt ett rundgångsspår. För denna placering medför vägbron och utformningen att ankomst- och avgångsbangården får begränsade spårlängder som blir kortare än dagens spårlängder på den befintliga ankomst- och avgångsbangården. Ankomst- och avgångsbangården kan då ej omhänderta tåglängder på 750 meter. Det finns även en risk att den blir en flaskhals om den ska serva både den befintliga bangården på Folkesta samt den nya kombiterminalen i Östra Gunnarskäl. Området för ankomst- och avgångsbangården är begränsad vilket medför svårigheter att utöka den med längre och fler spår.

Den nya kombiterminalen tenderar till att bli bred vilket medför att det är svårt att få plats i utrymmet på Östra Gunnarskäl mellan Svealandsbanan och prioriterade naturområden /kulturhistorik miljö som redovisas i strukturplan för fördjupad översiktsplan. Det syns tydligt i alternativ 1 (figur 17) hur övre delen av kombiterminalen gör anspråk på grönområde samt befintligt Säteri och därmed inte får plats inom anvisat område

2.3.2.2 Västra Gunnarskäl

Den geografiska ytan i det västra området i Gunnarskäl är bredare, vilket ger förutsättningar för att utforma den nya kombiterminalen med de ytor som fordras. En lokalisering till Västra Gunnarskäl innebär dock en viss risk för konflikt med en eventuell uträtning av spåret (föreslagen i AVS 2015¹, dock ej ingående som åtgärd i den nuvarande nationella planen). Sweco har analyserat två alternativa utformningar på detta område.



Figur 18 Alternativ 2, placering i Västra Gunnarsskäl. Kombiterminalens spår redovisas i blått och ankomst- avgångsbangård visas med röda spår. Gateområde ses i heldraget vitt till vänster i bild.

¹ Åtgärdsvalsstudie Stråket Eskilstuna – Västerås, 2015-11-03, Trafikverket

Alternativ 2 har en total yta för kombiterminalen på ca 300'000 m2 inklusive gatefunktion I denna yta ingår ej ankomst/avgångsbangården som uppgår till ca 35'000 m2. Markanspråket är inritat med vit streckad linje förlagd 10m utanför spårmit i figur 18 ovan. Alternativ 2 är utformat med raka spår som klarar 750 meters tåg. Spår R1 och R2 (de två spåren närmast Svelandsbanan) ligger inte symmetriskt mot resterande spår utan dessa är placerade längre österut mot ankomst- och avgångsbangården i syfte att möjliggöra förlängning av dessa spår i framtiden.

Utformningen av spåren enligt alternativ 2 medför yta i väster av terminalområdet med plats för gatefunktion samt möjligheter att förlänga spår R1 och R2 till 1000 meter. Övriga spår kan ej förlängas till 1000meter tågspårlängd utan att påverka möjligheten att bevara naturområden väster om spåren. Placering av gaten väster om terminalen minskar olycksrisken och ökar tillgängligheten då fordon inte behöver passera spårområdet för att ankomma till gateområdet. Gatefunktionen inritad i figuren ovan påvisar att det finns utrymme för 3 hektar på området. Det vitsträckade spåret enligt figur 3 kan förslagsvis nyttjas som uppställningsplats för trailers när tågspårlängden för R1/R2 är 750 meter. Därmed medges god plats för uppställning av trailers kopplat till Gateområdet.

Öster om terminalområdet finns en ankomst- och avgångsbangård med rundgångsmöjlighet (redovisad i rött i figur 18) och spår som klarar 750 meter tåg. Ankomst- och avgångsbangården tar upp en yta på ca 35'000 m2. Vid en eventuell framtida förlängning av spåren på Kombiterminalen kan dock ankomst- och avgångsbangårdens tågspårlängder medföra en begränsning om hanteringsspåren på terminalen expanderar till 1000 meter.

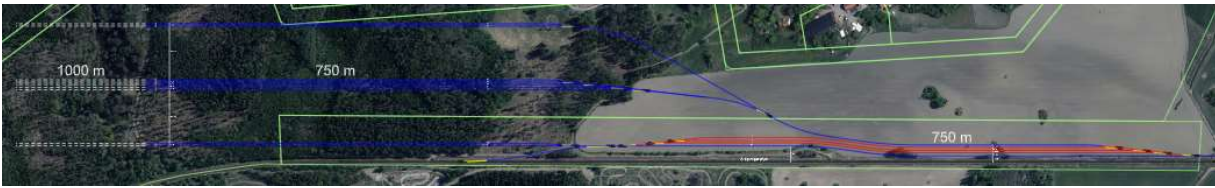
Föreslagen anslutningsväxel till Svelandsbanan är inritad mellan kombiterminalen och ankomst- avgångsbangården.

Det finns utrymme att anlägga anslutningsväxlar för eventuella industrispår. För att underlätta anslutningen mellan bangården och Svelandsbanan skulle förslagsvis anslutningsväxlar vara placerade i vardera änden av bangården, men vidare spårteknisk utredning krävs för validering.

Gällande signalsystem så är kopplingen till Trafikverkets anläggning något att beakta. En motsvarande lösning som för Kjula där överlämningsbangården ingår i Trafikverkets signalsystem innebär en stor fördel. Huruvida detta är möjligt här behövs utredas vidare, men är något Sweco förespråkar och något att föra dialog med Trafikverket om.

Alternativ utformning i Västra Gunnarsskäl

En alternativ utformning av kombiterminal i Västra Gunnarsskäl har tagits fram, i syfte att titta på möjligheten med förlängning av samtliga spår till 1000 meter tågspårlängd.



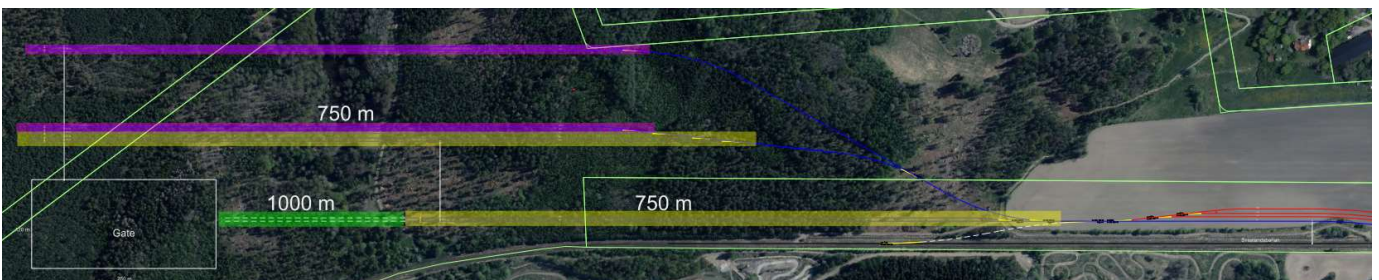
Figur 19 Alternativ 3, Västra Gunnarsskäl

Hanteringsspåren i alternativ 3 skulle vid första etappen vara utformad med spårlängder som klarar av 750 meters tåg, men det finns möjlighet att förlänga dessa till 1000 meter.

Trafikalt och produktionsmässigt är detta inte en fördelaktig lösning då tågsätt från de sju övre spåren som ska ställas upp på ankomst- och avgångsbangården måste dras ut från terminalen till spår 32 för att därefter backas in på uppställningsspåren. Vid en eventuell förlängning av hanteringsspåren till 1000 meter blir överlämningsbangården en begränsande faktor vad gäller tågspårlängd då dessa endast klarar tåglängder uppemot 750 meter. Det är en utmaning att förlänga spåren på överlämningsbangården i alternativ 3 då den yttersta växeln i väster påverkar detta.

2.3.3 Etappindelning

En övergripande etappindelning är framtagen och redovisas i nedanstående figur.



Figur 20 Etappindelning. Gul markering = Etapp 1. Lila markering = Etapp 2. Grön markering = Möjligt utbyggnadsläge

Etapp 1

En första etapp skulle motsvara en utökad anläggning jämfört med dagens befintliga kombiterminal. Ytan är knappt dubblerad och de 4 hanteringsspåren förlängs jämfört med dagens hanteringsspår, samt att ett uppställningspår tillkommer. Ytan som kan tas i anspråk för gatefunktion och uppställning av trailers är väl tilltagen och kan utökas vid behov, alternativt förberedas för större volymer redan i etapp 1.

- Markarbete utförs på hela anläggningen, inklusive pålning om det finns behov av detta. Om markarbete endast utförs på halva anläggningen i detta skede kan det bli svårt att hålla terminalen i drift under etapp 2 då det är ett omfattande arbete som påverkar närliggande område.
- Iordningställa fem spår enligt gul markering i figur 20. Då finns förutsättningar för att hantera 4 tåg på spår R1-R4 och nyttja spår R5 till uppställning.

- I den första etappindelning skulle ytkapaciteten vara ca 150'000 m².

Etapp 2

- Iordningställs resterande spår R6-R9 enligt lila markering i figur 6.
- Fullskalig kombiterminal på ca 300'000 m².

2.3.4 Expansionsmöjligheter

Förutsättningar för expansionsmöjligheter varierar mellan alternativen.

- Alternativ 2 har möjlighet att förlänga 2 hanteringsspår (R1 och R2) till 1000 meter.
- Alternativ 2 har möjlighet att expandera ankomst- och avgångsbangården med fler spår.
- Alternativ 3 har möjlighet att expandera alla spår på terminalområdet till tågspårlängd 1000 meter enligt grön markering figur 20.

2.3.5 Rekommendation

Sweco rekommenderar en placering av kombiterminalen i Västra Gunnarskäl då det finns goda förutsättningar för att utforma den nya kombiterminalen på den geografiska ytan och förutsättningarna för ankomst-avgångsbangård medger tågspårlängder om 750 meter. Placering i Östra Gunnarskäl skulle innebära att hanteringsytorna på kombiterminalen inkräktar på grannfastigheten och ankomst- och avgångsspåren blir för korta och begränsande, och därför har alternativet valts bort.

Av de två västliga alternativen förespråkas alternativ 2. Där finns tillräckligt med yta för att placera en fullskalig kombiterminal med en ankomst- och avgångsbangård. Det finns även möjlighet till expansion av tåglängder för två spår. Alternativ 2 möjliggör även en placering av gaten väster om hanteringsytorna med bra väganlutning och möjlighet att anlägga vägar för ankommande och avgående lastbilstrafik samt parkering och överlämningsytor i nära anslutning till gatefunktionen.

Alternativ 3 har förkastats då det vid expansion av spåren till 1000 meter inte finns någon yta inom hänvisat område för placering av gaten väster om kombiterminalen. Trafikalt och produktionsmässigt är alternativ 3 inte en fördelaktig lösning utifrån sambandet mellan spårlängd på ankomst- och avgångsspår och hanteringsspåren. För att få en framtida positiv effekt av 1000 meter långa hanteringsspår, behöver den längden synkas med ankomst- och avgångsspåren samt den nationella inriktningen för mötesspår efter linjerna.

Utöver utpekade områden i Strukturplan behöver även förutsättningarna för markområdena där kombiterminalen föreslås förläggas analyseras vidare i syfte att fastslå kombiterminalens mest lämpade placering.

2.4 Effektbehov för en ny kombiterminal

Nedan beskrivs effektbehovet för en ny kombiterminal samt vad som ingått i beräkningen. SF (Sammanlagringsfaktorn) innebär att en faktor läggs till som reducerar den totala effekten med en trolig faktor för utnyttjandegrad (exempelvis hur många som används samtidigt).

Objekt	Antal (styck)	Effekt (kW)	Effekt totalt. Exkl. SF (kW)	Effekt totalt. Inkl. SF (kW)	SF
Kommunikation och säkerhetsanläggning	1	3,0	3,0	3,0	1
Datoriserad gate med kommunikation	1	15,0	15,0	9,0	0,6
Containerladdare - Loadplate	3	50,0	150,0	135,0	0,9
Byggnad laddning av reachstackers (3 st), terminaldragare (2 st) och lastmaskiner (1 st)	6	50	300,0	240,0	0,8
Verkstadstält för service och underhåll, inkl. värme och vent.	1	100,0	100,0	70,0	0,7
Dusch/WC/beredning mat chaufförer, inkl värme.	1	15,0	15,0	10,5	0,7
EL-anslutning containrar kyl/frys	100	0,5	50,0	50,0	1
Laddning arbetsfordon (Tunga)	3	250,0	750,0	450,0	0,6
Laddning arbetsfordon (Lätta)	6	43,0	258,0	129,0	0,5
Laddning lastbil	4	250,0	1000,0	800,0	0,8
Tankstation. HVO 100	1	10,0	10,0	4,0	0,4
Allmänbelysning - Belysningsmaster 16A, 3-fas	6	11,0	66,0	66,0	1
Tullverkets utrustning (1 st 63 A-uttag)	1	45,0	45,0	45,0	1
Serviceuttag IEC-don 63A, 16st	16	40,0	640,0	80,0	0,125
Spårväxel. Motorström är mindre än 4 A varför vi ignorerar posten.					
Värme för spårväxlar	20	0,8	16,0	15,2	0,95
Reserv ca 10 %	1	200,0	200,0	200,0	1
Summa			3618	2307	

Det uppskattade effektbehovet för en ny kombiterminal är därmed ca 2,3 MW.

3 Samhällsekonomi

I denna del görs en analys för att bedöma de samlade kostnaderna och nyttorna i ett brett samhällsekonomiskt perspektiv. En samhällsekonomisk analys är ett sätt att värdera de kostnader och intäkter som en viss verksamhet eller etablering ger upphov till.

Målet med en samhällsekonomisk nyttoanalys är att beräkna nettovärdet av de resurser som produceras eller skapas och de resurser som förbrukas eller används och därmed den nettoförändring av de totala tillgångarna som investeringen ifråga bidrar till. Med resurser menas varor, tjänster och andra typer av materiella och immateriella tillgångar, alltså allt som kan användas för konsumtion eller för produktion. Den samhällsekonomiska lönsamhetskalkylen syftar till att beräkna det samlade nettovärdet av alla ekonomiska effekter för alla medborgare i samhället eller en region.

3.1 Effekter på sysselsättning och regionalekonomi

Beräkning av sysselsättningsmässiga och regionalekonomiska effekter görs med hjälp av modellverktyget Raps (Regionalt analys- och prognossystem). Raps-modellen är i grunden ett verktyg för regional planering. Raps består av fem delmoduler som ömsesidigt påverkar varandra. De data som modellen innehåller finns i en databas innehållande ett stort antal variabler i varje modul. Framtidsprognoser och scenarier kan göras genom att använda parametrar över historiskt skattade signifikanta samband mellan variabler i modulerna. Det är möjligt att manuellt lägga in händelser i den regionala ekonomin i modellen som exempelvis en investering eller en nyetablering. Modellen drivs av den efterfrågan som riktas mot regionens näringsliv i form av hushållens konsumtion, näringslivets, hushållens och den offentliga sektorns investeringar, exportnettot och insatsleveranser mellan branscher. Modellen bygger på de antaganden om den makroekonomiska utvecklingen och den demografiska utvecklingen som görs av bland annat Konjunkturinstitutet (KI) och SCB. Utifrån bland annat regionala skillnader i branschstruktur, arbetskraftens sammansättning och demografiska faktorer kan regionala scenarier tecknas.

Modellen jämför ett nollscenario med den ekonomiska utvecklingen i regionen utan etableringen, med ett eller flera utredningsalternativ där den nya kombiterminalen tillförs varvid de samlade effekterna på bland annat regionalekonomi, arbetsmarknad, demografi och arbetskraftsförsörjning kan beräknas.

De totala sysselsättningseffekterna av ny kombiterminal kan delas upp i *direkta* och *indirekta* effekter. De direkta utgörs av tre olika kategorier: jobb som skapas under konstruktionen av kombiterminalen (som till sin natur är kortvariga och tidsbegränsade), de anställda i själva kombiterminalen när den är tagen i drift, samt de anställda i kringliggande logistik- och lagerverksamheter som etableras i anslutning till terminalen på grund av den direkta närheten till logistikfördelarna.

Indirekta effekter kan delas upp i *indirekta* effekter och *inducerade* effekter. Indirekta effekter avser den ökade efterfrågan på insatsvaror som uppstår genom etableringen av de direkta verksamheterna, dvs. ett ökat behov av

underleverantörer till byggverksamheten, kombiterminalen och de anslutande verksamheterna. Inducerade effekter avser de effekter som uppstår på grund av den generellt växande ekonomin när direkta och indirekta effekter tillkommer. Med fler anställda och totalt sett större inkomster hos hushållen uppstår en större efterfrågan i den lokala ekonomin, som t.ex. detaljhandel, hotell och restaurang samt personliga tjänster. Om det ökade antalet sysselsatta dessutom genererar större inflyttning och därmed en växande befolkning, så ökar även efterfrågan på offentliga tjänster (vård, skola och omsorg) samt bostadsbyggande. Redovisningsmässigt kan dock inte indirekta och inducerade effekter särskiljas, utan sammanfattas som *indirekta effekter* nedan.

De direkta jobbeffekterna av konstruktionen avser endast själva kombiterminalen, inte etablering av anslutande verksamheter, eftersom underlaget är allt för osäkert. Vi full utbyggnad kan dock antalet byggjobb komma att öka avsevärt. Utgångspunkten är investeringsbeloppet enligt kalkylen i avsnitt 3.2.2 nedan, ej inräknat projektering, byggherrekostnader och oförutsedda belopp. Sammantaget uppgår detta till 420,7 miljoner kronor. Under antagandet att byggnation pågår under tre år för att sedan drifställas och med produktionsvärdet omräknat till antal byggjobb, uppgår detta till drygt 80 sysselsatta per år.

Antagandet om antalet anställda vid den nya kombiterminalen utgår ifrån statistik över sysselsatta vid kombiterminal, som uppgår till ca 120 med en hantering av nära 105 000 TEU per år. Det finns osäkerheter i antagandet om 120 sysselsatta vid kombiterminalen, dock är detta en liten del av arbetstillfällena jämfört med de arbetstillfällen som kommer från de anslutande verksamheterna. Utifrån antagandena kring hanterad godsmängd i de olika scenarierna enligt avsnitt 1.3.2 görs därefter beräkningar av antalet anställda år 2040 utifrån samma kvot av sysselsatta per TEU. Dock görs en justering för produktivitetstillväxt baserat på Konjunkturinstitutets prognos som ingår i Rapsmodellen. Detta innebär att antalet sysselsatta per TEU över tid blir något färre. Utifrån dessa antaganden beräknas antalet direkt anställda vid nya kombiterminalen uppgå till mellan 183 och 355, beroende på scenario. Det antas ske en gradvis ökning av antalet anställda från dagens nivå till år 2040 i takt med att antalet hanterade TEU ökar i de olika scenarierna.

Bedömningen av direkt tillkommande jobb vid anslutande verksamheter som etableras på grund av närheten till kombiterminalen är betydligt svårare att göra och får anses vara i hög grad osäker. Utgångspunkten är beräkningen som gjorts av Eskilstuna Logistik och Etablering AB (*PM Nulägesbeskrivning och Marknadsbedömning Ny Kombiterminal Gunnarskäl*) över antalet direkta jobb som tillkommit i samband med den befintliga kombiterminalen och dess möjlighet till direktanslutning till järnväg. Detta omfattar totalt ca 800 jobb hos Coop, Mellanskog/ESEM, Beijer, Gredby Tågdepå samt MG Real Estate.

Med ett antagande om samma kvot mellan antalet anställda hos kombiterminalen och antalet jobb i kringliggande verksamheter vid nya terminalen, kan det direkta antalet sysselsatta i anslutande verksamheter beräknas till mellan 960 och 1867, beroende på scenario. Det bör dock betonas att detta antagande bygger på betydande osäkerheter och kan komma att bli större beroende på hur stor utbyggnad av logistikparken som görs.

I tabellen nedan redovisas de samlade sysselsättningseffekterna av ny kombiterminal utifrån förutsättningarna ovan. Effekterna av själva byggandet är tidsbegränsat och uppgår till totalt omkring 100 jobb per år under en byggperiod på tre år, varav 80 är direkta byggjobb och ca 20 indirekta spridningseffekter.

Tabell 1. Sysselsättningseffekter av ny kombiterminal (antal jobb), direkta samt indirekta effekter

	Direkta effekter				Indirekta effekter			
	Konstruktion	Kombi-terminal	Anslutande verksamheter	Totalt	Konstruktion	Kombi-terminal	Anslutande verksamheter	Totalt
År 1	81	0	0	81	18	0	0	18
År 2	81	0	0	81	24	0	0	24
År 3	80	0	0	80	19	0	0	19
År 2040:								
Alternativ 0a	0	144	960	1104	0	142	932	1074
Alternativ 0b	0	207	1380	1587	0	204	1339	1543
Alternativ 1a	0	234	1560	1794	0	230	1514	1744
Alternativ 1b	0	244	1627	1871	0	240	1579	1819
Alternativ 1c	0	280	1867	2147	0	275	1812	2087
Alternativ 2	0	244	1627	1871	0	240	1579	1819

	Totala effekter			
	Konstruktion	Kombiterminal	Anslutande verksamheter	Totalt
År 1	99	0	0	99
År 2	105	0	0	105
År 3	99	0	0	99
År 2040:				
Alternativ 0a	0	286	1892	2178
Alternativ 0b	0	411	2719	3130
Alternativ 1a	0	464	3074	3538
Alternativ 1b	0	484	3206	3690
Alternativ 1c	0	555	3679	4234
Alternativ 2	0	484	3206	3690

År 2040 uppgår de totala sysselsättningseffekterna till mellan 2178 och 4234 personer per år, beroende på scenario. Detta omfattar direkt sysselsatta i nya kombiterminalen, direkt sysselsatta i anslutande verksamheter, samt indirekta och inducerade effekter från dessa båda direkta effekter. Multiplikatoreffekten av logistikverksamhet är relativt hög, dvs. hur många indirekta jobb varje direkt jobb genererar. Sammantaget ligger den på 1,97 i genomsnitt. Med andra ord genererar varje direkt jobb ytterligare nästan ett i underleverantörsleden. Här ingår dock även effekter av ökad befolkning, eftersom en viss del av arbetskraftsförsörjningen antas ske genom ökad inflyttning till regionen.

De direkta jobbeffekterna uppstår vid själva kombiterminalen i Eskilstuna kommun. Beräkningarna av de indirekta effekterna görs dock på regional nivå

för hela Södermanlands län. Därför uppstår bara en delmängd av dem i Eskilstuna kommun.

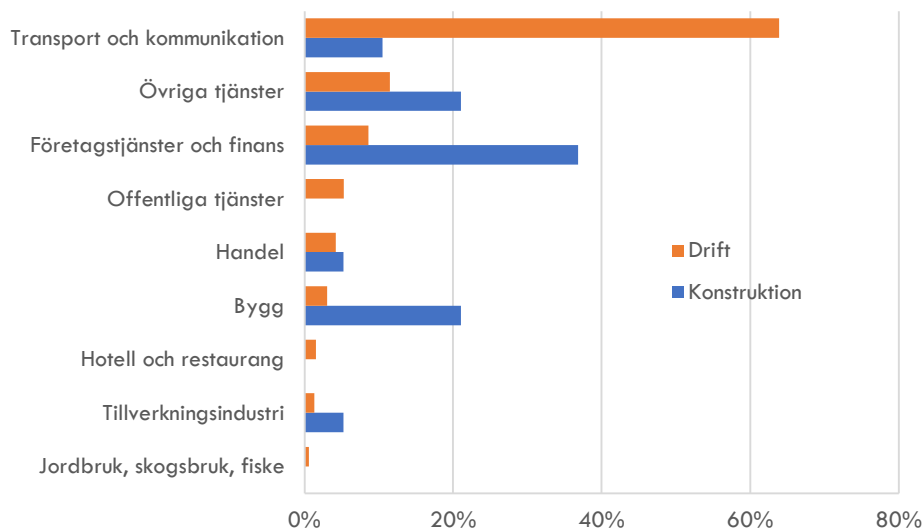
Som framgår av tabellen nedan beräknas drygt hälften av de indirekta jobben uppstå i Eskilstuna kommun. Eftersom byggjobben genererar en lägre andel indirekta effekter än driften av kombiterminalen innebär detta att Eskilstuna andel av de totala effekterna inom denna fas också blir högre. År 2040 beräknas närmare 70 procent av de totala sysselsättningseffekterna i länet uppstå i kommunen.

Tabell 2. Fördelning av sysselsättningseffekter (antal jobb) av ny kombiterminal på hela Södermanlands län och Eskilstuna kommun

	Direkta effekter	Indirekta effekter		Totala effekter		Andel Eskilstuna
		Södermanlands län	därav Eskilstuna	Södermanlands län	därav Eskilstuna	
År 1	81	18	10	99	91	92%
År 2	81	24	10	105	91	87%
År 3	80	19	8	99	88	89%
År 2040:						
Alternativ 0a	1104	1074	739	2178	1499	69%
Alternativ 0b	1587	1543	1063	3130	2157	69%
Alternativ 1a	1794	1744	1204	3538	2442	69%
Alternativ 1b	1871	1819	1258	3690	2551	69%
Alternativ 1c	2147	2087	1445	4234	2932	69%
Alternativ 2	1871	1819	1261	3690	2559	69%

De indirekta effekterna uppstår i delvis andra branscher, främst vad avser konstruktionsfasen (se diagrammet nedan). Under byggperioden är de i första hand företagstjänster samt annan byggverksamhet som levererar insatsvaror och -tjänster, och endast i begränsad utsträckning transporter eller industri. Under driften av kombiterminalen är det i stället till allra största delen transport och kommunikation som utgör de ekonomiska spridningseffekterna.

Diagram 1. Indirekta sysselsättningseffekter, fördelning per bransch



Effekterna från den nya kombiterminalen kan även uttryckas i termer av tillskott till Bruttoregionprodukten (BRP), dvs. den regionala motsvarigheten till BNP. År 2040 beräknas kombiterminalen med anslutande verksamheter och indirekta effekter i länet tillföra mellan 2,3 och 4,5 miljarder kr till den regionala ekonomin, vilket motsvarar omkring 2,3 till 4,4 procent av länets totala BRP.

Tabell 3. Tillskott till BRP (mkr), total effekt (direkt + indirekt) av ny kombiterminal

	Total effekt (direkt + indirekt)			
	Konstruktion	Kombiterminal	Anslutande	Totalt
År 1	81,4	0,0	0,0	81,4
År 2	82,1	0,0	0,0	82,1
År 3	81,7	0,0	0,0	81,7
År 2040:				
Alternativ 0a	0,0	322,7	2016,7	2339,5
Alternativ 0b	0,0	463,8	2898,2	3362,0
Alternativ 1a	0,0	523,6	3276,6	3800,2
Alternativ 1b	0,0	546,2	3417,3	3963,5
Alternativ 1c	0,0	626,3	3921,5	4547,8
Alternativ 2	0,0	546,2	3417,3	3963,5

3.2 Nationell betydelse för BNP och sysselsättning

Utöver den sysselsättning som uppstår genom själva verksamheten vid kombiterminalen och de anslutande etableringarna, bidrar även godsflödet genom terminalen till produktion den samlade ekonomin i Sverige. Det är inte helt korrekt att säga kombiterminalen därigenom i sig genererar denna

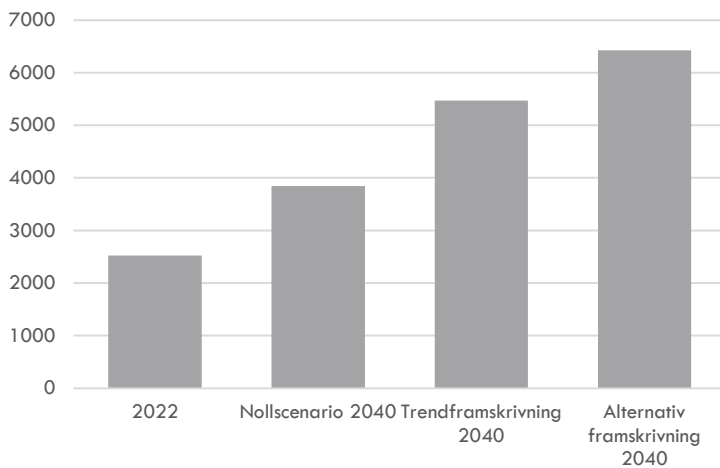
ekonomiska aktivitet, med det är möjligt att modellberäkna hur stor andel av den svenska ekonomin som är beroende av dess godsflöden.

Till detta används modellverktyget EDGE (Employment Dependent on Goods, Estimated), som främst använder sig av SCB:s nationella input-output-tabeller för att avgöra hur stora andelar av varor i ett godsflöde som går till slutanvändning (export, konsumtion) respektive som insatsvaror i annan produktion.

Även här bör betonas att beräkningarna bygger på relativ osäkra antaganden, framför allt vad gäller varusammansättningen av godset. De totala godsmängderna följer de alternativa framskrivningarna av utvecklingen av TEU enligt ovan.

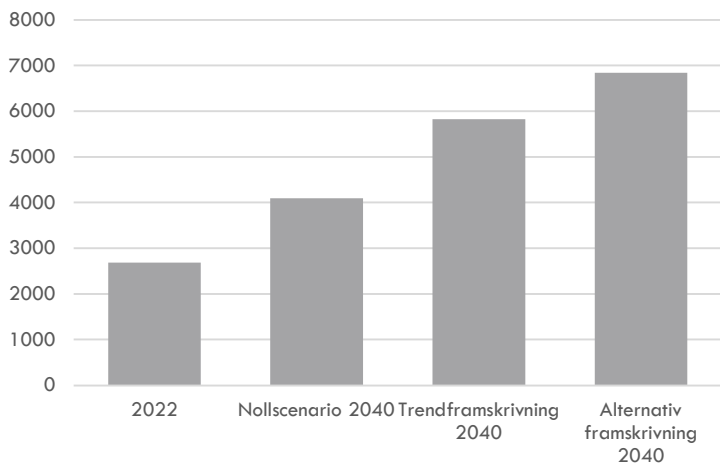
Dagens godsflöden bidrar till sysselsättning för omkring 2500 personer på nationell nivå. Framskrivningarna till år 2040 visar på motsvarande sysselsättningseffekt på mellan 3800 och 6400 personer.

Diagram 2. Antal sysselsatta i riket genererade av godsflöden genom Eskilstuna



I ekonomiska termer motsvarar detta ca 2,7 miljarder kr år 2022 och uppemot 4 till 6,8 miljarder kr år 2040, beroende på framskrivningsalternativ.

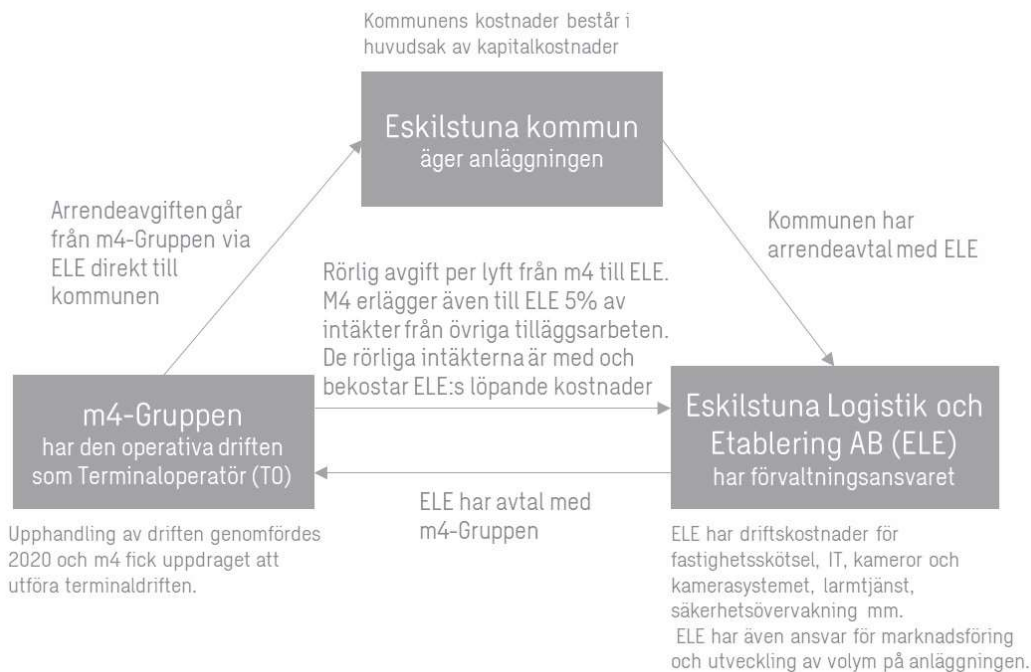
Diagram 3. Tillskott till BNP (mkr) i riket genererade av godsflöden genom Eskilstuna



3.3 Ekonomiska beräkningar

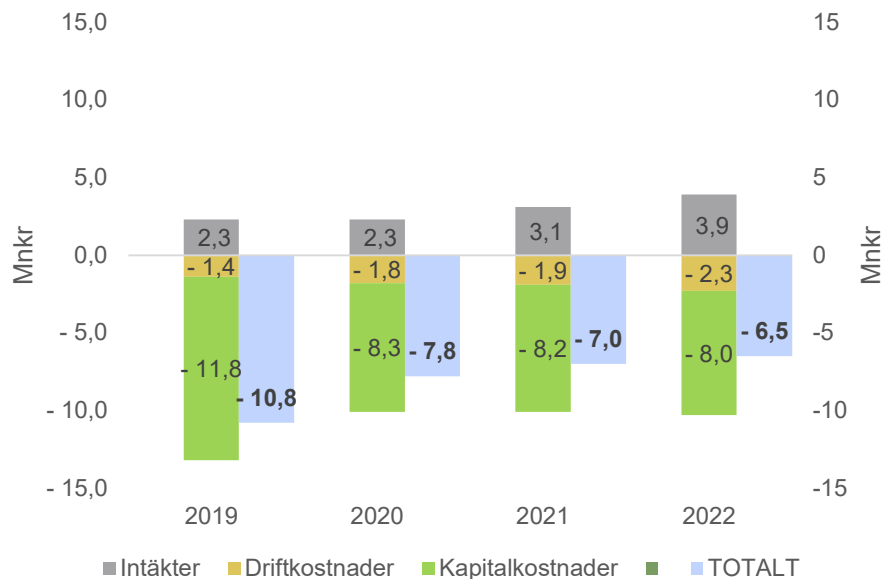
3.3.1 Ekonomi för nuvarande anläggning

För att få en heltäckande bild av nuvarande anläggningskostnader och intäkter krävs att ekonomisk redovisning inhämtas från både kommunen och Eskilstuna Logistik och Etablering AB (ELE). I figuren nedan visas en förenklad beskrivning av ansvarsfördelning samt kostnader och intäkter för koncernen.



Figur 21 Övergripande beskrivning av ansvarsfördelning inom koncernen.

I figuren nedan visas totalt summerad driftsekonomi för kommunkoncernen för de senaste fyra verksamhetsåren. Några saker att notera i sammanställningen är att ytterligare interna mellanhavanden mellan ELE och övriga bolagskoncernen finns, men är ej eliminerade (ex. IT-tjänster ESEM). Sammanställningen innehåller inte heller Tjm Logistik ELE samt overheadkostnader för ELE.



Figur 22 Summerad driftsekonomi för kommunkoncernen 2019-2022.

De bokförda årliga kostnader för kommunen (kapitalkostnaderna) avser kombiterminal inklusive gatefunktion och angränsande elektrifierad spåranläggning som det investerades i under åren 2010 – 2011 respektive gatefunktionen 2014 – 2015. Ungefär 50 procent av grundinvesteringen avsåg spåranläggning.

Driftkostnaderna avser ELE:s kostnader, vilket bland annat omfattar fastighetskötsel, IT, kameror och kameraövervakning, larmtjänst, säkerhetsövervakning, sophämtning, slyröjning med mera.

Intäkterna för anläggningen kan delas upp i följande poster:

- Arrendavgifter (nyttjanderättsavtal) för Nya kombiterminalen, G:a kombiterminalen samt Trailer Care: Totalt cirka 3 miljoner kronor år 2023 (räknas årligen upp med KPI).
- Den rörliga lyftkostnaden: 795 520 kronor år 2022.
- Tilläggsarbeten: 218 824 kronor år 2021 (brukar vara ganska likartad nivå genom åren och kan skifta cirka +/- 50 tkr).

Den förväntade volymutvecklingen i antalet lyft beräknas ge en rörlig lyftintäkt år 2023 motsvarande 1,375 mnkr och 2,5 mnkr år 2024/2025.² Samtidigt ökar arrendeintäkterna årligen baserat på KPI, vilket med nuvarande inflationsprognoser skulle kunna innebära en arrendeintäkt år 2024 motsvarande 3,2 mnkr. Totalt skulle det innebära, inräknat tilläggsarbeten, en prognostiserad intäkt på nästan 6 mnkr år 2024. Det täcker dock inte drift- och kapitalkostnader, vilket har legat på strax över 10 mnkr de senaste tre åren. Även om upp emot hälften av kapitalkostnaden skulle exkluderas, med argumentet att spåranläggningen inte enbart är en resurs för kombiterminalen, så skulle de beräknade ökade intäkterna fram till och med år 2024 ändå inte

² PM EKT 2230119 inkl driftekonomi.docx.

riktigt motsvara de totala kostnaderna för anläggningen. På längre sikt finns dock potential att täcka kostnaderna givet att kapitalkostnaderna fortsätter att minska i kombination med ökad volymutveckling (rörliga intäkter från lyft) samt ökade arrendeintäkter.

3.3.2 Driftsekonomi och intäkter för framtida anläggning

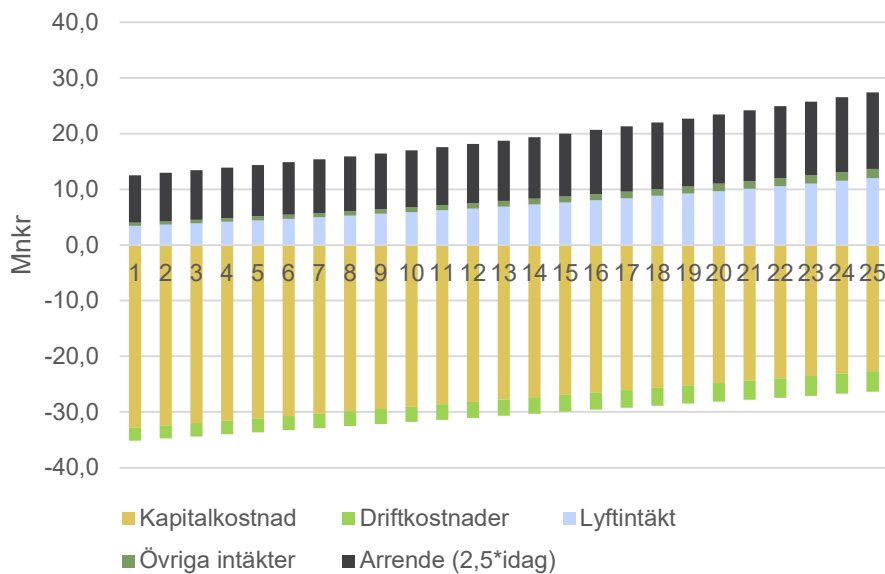
Här följer en översiktlig bedömning av intäkter och kostnader för en framtida anläggning. Sweco vill påminna om att detta inte är en heltäckande bedömning av kombiterminalens samlade kostnads- och intäktseffekter. Det kan finnas ytterligare direkta eller indirekta effekter, exempelvis reavinster från försäljning av verksamhetsmark, behov av kommunala investeringar för exempelvis väganslutningar och belysning i nära anslutning till området med mera. Exempel på indirekta värden och nyttor kan även vara spridningseffekter som uppstår i form av företagsetableringar till följd av kombiterminalen, vilket både ger upphov till indirekta intäkter och kostnader för kommunen och andra parter.

För att bedöma en offentlig investering av den här omfattningen kan kommunen särskilt överväga om beslutet enbart ska tas utifrån affärsmässiga principer, eller om hänsyn även ska tas till allmännyttiga effekter.

För att beräkna driftskostnader och intäkter för ny kombiterminal har flera antaganden behövt göras. Alla underlag och antaganden är förknippade med osäkerheter och därför bör denna beräkning enbart ses som ett möjligt scenario eller ett exempel. I beräkningen av den framtida driftsekonomi har affärsmodellen antagits vara samma som idag.

- För att skatta kapitalkostnaderna har beräknat investeringskostnaden i avsnitt 3.4 använts som utgångspunkt. En avskrivningstid på 50 år har antagits med en ränta på 3,5 procent³.
- De övriga driftkostnaderna för ELE (enligt samma upplägg som för ansvarsfördelningen som finns idag) bedöms vara på ungefär samma nivå som idag även med en större kombiterminal. Detta som följd av effektivitetsförbättringar i samband med nyinvesteringen. De övriga driftkostnaderna är uppräknade med prognos för KPI.
- Antalet lyft bedöms följa utvecklingen enligt alternativ 1c på sida 20. Startår för den nya anläggningen har här antagits vara år 2030, vilket då också blir startnivån för antalet lyft. Intäkterna bedöms följa dagens modell för lyftintäkterna uppräknat med prognos för KPI.
- Övriga intäkterna bedöms ligga på samma nivå som idag, men uppräknat med antalet lyft enligt punkt ovan samt prognos för KPI.
- Arrendeintäkterna bedöms motsvara 2,5 gånger dagens nivå uppräknat med KPI.

³ Avskrivningstid och räntenivå finns definierade i anbudsfrågan.



Figur 23 Exempelberäkning - kostnader och intäkter för ny kombiterminal

Med antagandena ovan beräknas intäkterna täcka kostnaderna efter halva avskrivningsperioden (25 år). Beroende på marknadsförutsättningarna för den nya kombiterminalen, och bedömd marknadspotential för extern terminaloperatör, kan intäkterna både bli högre och lägre. Sweco anser dock att en ny kombiterminals direkta ekonomiska påverkan på kommunen inte enbart bör bedömas utifrån en driftsredovisning. Kapitalkostnaden ovan är exempelvis baserad på en interränta på 3,5 procent. Detta speglar inte den faktiska finansieringen av anläggningen. Investeringens påverkan på kommunens balansräkning och soliditet bör även beaktas. En kombiterminal kan exempelvis delvis finansieras med ökade intäkter från markförsäljning då verksamhetsområdet runt terminal blir mer attraktiv för etableringar som följd av den nya kombiterminalen. Detta medför att anläggningen i en mer övergripande exploateringskalkyl för området delvis kan finansieras med högre exploateringsintäkter som följd av den nya kombiterminalen. Till detta tillkommer även spridningseffekter i ekonomin, vilket beskrivs närmare i avsnitt 3.1 och 3.2.

3.4 Investeringenskalkyl för föreslagen kombiterminal

3.4.1 Förutsättningar och antaganden i kalkylen

Investeringenskalkylen utgår från ett antal förutsättningar, antaganden och avgränsningar. De flesta priser utgår från erfarenheter från tidigare liknande kalkyler eller vanligt förekommande nivåer i branschen.

Projektering och byggherrekostnader

- Sweco har räknat på en kostnad som uppgår till 15% vardera av beräknade produktionskostnader. Kostnaden kan justeras då kalkyler förfinas.

Oförutsedda kostnader

- Sweco har räknat med 15% av produktionskostnaderna i oförutsedda kostnader. Detta kan vara något i underkant, men vi påtalar samtidigt nedan vikten av att säkerställa markförutsättningar som en viktig del i en detaljerad kalkyl. Därigenom kan posten för oförutsedda kostnader hållas tillbaka något.

Byggnader

- I kalkylen antas dels en mindre byggnad för personalens behov, och därefter ett fåtal enklare byggnader för kombiterminalens behov. Dessa utgör bland annat garage för fordonen som används i området. De enklare byggnaderna har inga bekvämligheter.

Spåranläggning

- Spåranläggningen utgörs enligt skissen av 12.150 m spår och 17 växlar.
- Behov av kontaktledningar finns bara där loken behöver kraft för att dra eller backa in vagnar. Det finns 12 st spår à 750 m där inga kontaktledningar behövs förutom i ena änden. Kalkylerad längd är därför 3850 m.
- Behov av signalsystem bedöms vara av samma längd som kontaktledningar, alltså 3850 m.
- Lågspänningsledningar främst för belysningar, växelvärm, personalutrymme och larmsystemen antas bli 4000 m, och samma gäller kanalisationer. Denna post är ett grovt antagande.

Utrustning

- I kalkylen beräknas behovet av fordon till 3 reachstacker, 2 terminaldragare och 1 lastare.
- Ingen annan terminalspecifik utrustning finns medräknad i kalkylen.

Mark och markförutsättningar

- Markförvärv finns med som ett översiktligt antagande om 100 kr per kvm. Vad som är marknadsmässig kostnad i detta fall behöver utvärderas av oberoende part. Slutlig kalkylkostnad är dock upp till Eskilstuna kommun.
- Föreslagen placering ger att viss del av kombiterminalen troligen kommer att behöva sprängningsarbete, och annan del kommer att behöva pålning. För att ge ett indikativt kalkylunderlag för dessa kostnader behövs en fördjupad analys av markförhållandena som inte ryms inom ramen för denna förstudie.
- Hela området schaktas, hårdgörs och asfalteras. Schaktkostnaden är ett grovt antagande vad gäller m2-pris. Asfaltering gäller hela ytan förutom spårområden.
- Området staketsätts i sin helhet.

3.4.2 Kalkyl och stora enskilda kostnader

Här redovisas en övergripande investeringskalkyl för en ny kombiterminal.

BESKRIVNING	KOSTNAD (tkr)	ANDEL AV TOTAL- KOSTNAD
Projektering	59 166	10%
Byggherrekostnader/Projektadmin	59 166	10%
Oförutsett 15%	59 166	10%
Byggnader, övrigt	21 426	4%
Spåranläggning	201 360	33%
Verksamhetsutrustning	33 000	5%
Markarbete/grundläggning	171 594	28%
Väganläggning	60	0%
TOTALKOSTNAD:	604 937	100%

Här redovisas några av de största enskilda kostnadsposterna samt hur de har räknats fram:

Kostnadspost	Volym	Mått	Antal	Summa
Spår	12 150	m	7 800	94 770 000
Spårväxel	17	st	3 240 000	55 080 000
Byggherrekostnader	<i>Uppskattad 15% av produktionskostnader</i>			59 165 925
Oförutsett	<i>Uppskattad 15% av produktionskostnader</i>			59 165 925
Projektering	<i>Uppskattad 15% av produktionskostnader</i>			59 165 925
Fordon	1	sum	33 000 000	37 000 000
Pålning lermark	18 000	m ²	1 000	18 000 000
Kontaktledning	3 850	m	4 200	16 170 000
Schaktning	150 000	m ²	100	15 000 000
Markköp	150 000	m ²	100	15 000 000

4 Ägar- och finansieringsfrågor

4.1 Exempel från andra kombiterminaler

Eskilstuna kommuns ägande via kommunalt bolag, och en upphandlad operatör, är ett vanligt förfarande för kombiterminaler såväl som för andra typer av infrastrukturella verksamheter.

Uppdraget att äga infrastrukturen har ursprungligen kommit som ett beslut i kommunfullmäktige, i synnerhet om det är en investering av viss omfattning. Därefter har det skett en delegering från kommunfullmäktige via uppdrag eller reglemente till nämnd, eller direkt till ett kommunalt bolag. Därefter har operatörsansvaret upphandlats.

Här redovisas kort andra större kombiterminaler:

Torsviks kombiterminal är just nu en tillfällig kombiterminal söder om Jönköping, där kommunen 2022 beslutade att bygga ut sin anläggning etappvis till en fullskalig kombiterminal med en yta på över 12 hektar. Byggstart sker under 2024, och en fullt utbyggd anläggning beräknas kosta 350 mkr (2022). Kommunen äger infrastrukturen, och upphandlar driften av kombiterminalen.

Gävle kombiterminal finns inom Gävle hamn. Själva hamnens infrastruktur ägs av ett kommunalt bolag, medan driftbolag och verksamhet sköts på uppdrag av hamnbolaget som tecknat långa avtal med privata operatörer, främst Yilport.

Kombiterminalen i Helsingborgs hamn är exempel på där staten äger infrastrukturen, genom det statliga bolaget Jernhusen AB. De äger även ett antal större kombiterminaler i Stockholm Årsta, Malmö, Västerås och Nässjö. Operatörer är logistikföretag eller större företag som hanterar sina egna såväl som andras logistikflöden.

Stockholm Nords kombiterminal i Rosersberg ägs av det privata bolaget Train Alliance och är del av ett större logistikområde. Även här är Yilport operatör för terminalen.

Arken kombiterminal färdigställdes 2017 och ersatte kombiterminalen som låg i centrala Göteborg. Kombiterminalen ligger längre ut i Göteborgs hamn, i nära anslutning till container- och roro-verksamheten. Göteborgs hamninfrastruktur ägs av Göteborgs stad, därefter finns privata operatörer som drifvar och i vissa fall kan äga viss anläggning ovan mark.

Det som framkommer generellt angående ägande av kombiterminaler är att

- Ägandet av mark och lastningsanknuten infrastruktur mm kan vara statlig, kommunalt eller privat. Ansvar för terminalverksamheten kan ha som huvudman en offentlig eller privat aktör. Däremot vad gäller att utföra terminalverksamheten har Sweco inte funnit exempel på offentliga operatörer, det är dock helt möjligt att det förekommer.
- Sweco har inte hittat aktuella exempel på delat offentligt-privat ägande för en kombiterminal.

I ett bredare infrastrukturperspektiv så finns det exempel på större transportinfrastrukturanläggningar, exempelvis flygplatsen Midlanda i Timrå, som ägs av Sundsvall och Timrå kommuner. Ansvaret för infrastrukturen

respektive marknads- och drift ligger i två olika, kommunalt ägda bolag. I detta fall beror det på att man vill sära på infrastrukturella förutsättningar och marknadsförutsättningar vad gäller bolagets styrning, ledning och andra förutsättningar. Vad gäller exemplet Midlanda flygplats, så är styrelsrepresentationen delvis annorlunda i dessa två bolag utifrån att marknadsbolaget har privata aktörer i styrelsen.

Sammanfattningsvis ger en översiktlig omvärldskontroll att det torde vara vanligast att

- Infrastrukturen ägs av en enda part, offentlig eller privat.
- Operatör inom en kombiterminal är upphandlad eller på annat sätt en avtalad utförare av kombiterminalsverksamheten.

4.2 Ägarstruktur och driftsform

Eskilstuna kommun har för nuvarande kombiterminal valt att bibehålla infrastrukturägandet inom kommunen, och överlåter till ett bolag att hantera affärsuppdraget kopplat till kombiterminalen.

Sweco vill redan nu förtydliga att vi inte ser en enda ägarstruktur och driftsform som är den "korrekta". Här nedan följer olika alternativ där vi särskiljer på ägande och drift/verksamhetsansvar.

Ägarstruktur eller driftsform	Analys
Kommunen äger infrastrukturen	<p>Fullt rimligt alternativ. Kommunen bör överväga att överlåta till privata investerare att äga infrastrukturen om intressenter finns, med hänsyn till den finansiella risk samt affärsrisk som finns för en kombiterminal.</p> <p>Grundinvesteringen samt tillkommande investeringar med mera belastar kommunens investeringsbudget. Eventuellt underskott i driften för infrastrukturen belastar kommunens skattemedel, alternativt så byggs en underhållsskuld upp. Eventuellt överskott i driften för infrastrukturen kan ge möjlighet till omfördelning eller tidigareläggning av reinvesteringar.</p>
Kommunalt bolag äger infrastrukturen	<p>Fullt rimligt alternativ. Kommunen bör överväga att överlåta till privata investerare att äga infrastrukturen om intressenter finns, med hänsyn till den finansiella risk samt affärsrisk som finns för en kombiterminal.</p> <p>Bolaget gör ny- och reinvesteringar genom eventuella ägartillskott samt lån för investeringen. Underskott i driften innebära behov av koncernbidrag. Överskott i bolaget innebär ett resultat som kan delas ut till ägaren, innebär även en skattekostnad om den inte kan elimineras inom koncernen. Notera även att ett långvarigt underskott kan föranleda nedskrivningsbehov av infrastrukturens värde.</p>
Privat bolag äger infrastrukturen	<p>Fullt rimligt alternativ. Innebär att kommunen inte tar någon risk i anknytning till kombiterminalsverksamheten.</p> <p>Kommunen har inget ansvar utöver sin myndighetsroll samt att fortsätta arbetet med att allmänt främja näringslivets utveckling.</p>
Privat-offentligt bolag som äger infrastrukturen	<p>En möjlig lösning där det är avgörande viktigt att reglera ägar- och ansvarsförhållanden i avtal. Här finns risk för ägarkonflikt mellan två ägarperspektiv; nyttoskapande respektive vinstmaximerande. Den dominerande ägaren behöver ta aktivt ägaransvar.</p>

Kommunen eller kommunalt bolag agerar operatör för kombiterminalen	Är möjligt, under förutsättning att kommunen eller det kommunala bolaget äger infrastrukturen. Kommunen / bolaget bör utreda att upphandla operatörsansvaret. Om ingen operatör svarar på förfrågan bör kommunen först överväga om terminalen ska finnas kvar, och därefter om kommunen/bolaget även ska agera operatör.
Privat bolag agerar operatör för kombiterminalen	Ett privat företag som bedriver annan logistikverksamhet ger förutsättningar för en långsiktigt väl fungerande operationell verksamhet. Kommunens finansiella risk kvarstår, dock är den låg så länge som en privat operatör sköter sina åtaganden.

4.3 Analys och rekommendation

En ny kombiterminal kan planläggas, byggas, finansieras och ägas av kommunen, av ett privat företag eller av ett offentligt-privat bolag. Här följer ett principiellt resonemang kring dessa alternativ.

Det finns olika typer av styrning som gäller alla verksamheter: ägarstyrning, strategisk styrning och verksamhetsstyrning. Det som principiellt skiljer sig åt mellan offentligt och privat ägande är den strategiska styrningen och målet med verksamheten.

- För en offentlig ägare är verksamheten ett mål i sig, eftersom verksamheten är den nytta eller stödjande funktion som ska levereras till alla dem man är till för. Kommunal verksamhet ska inte bedrivas med ett överordnat vinstsyfte eller i konkurrens med privata företag.
- För en privat ägare kan kombiterminalens verksamhet ha flera syften. Det kan utgöra en ren investering med målet att nå en god avkastning på insatt kapital, och/eller att säkerställa kapacitet till de egna logistikbehoven.

Ett bolag som är delägt av offentliga och privata aktörer har därför vissa områden där det kommer att uppstå motstridiga behov och krav. Aktieägares förhållande till varandra och till bolagets strategiska styrning behöver regleras i detalj i aktieägaravtal eller liknande överenskommelse. Detta gäller i synnerhet frågor om avkastningskrav, utdelningskrav och överlåtelse av aktiepost.

Ju högre andel en majoritetsägare har, desto mer kommer dennes strategiska syfte att göra avtryck i verksamhetens styrning genom att man tillsätter ordförandeposten samt majoriteten av styrelsen för bolaget.

Om kommunen är minoritetsägare finns det särskilda skäl att återkommande se över sitt ägande. I de fall bolagets verksamhet, strategiska inriktning, utdelningspolicy med mera inte längre stämmer överens med vad kommunen kan gå med på, så behöver kommunen överväga att inte längre vara delägare i kombiterminalen. Det behöver därför finnas tydligt reglerat i ägardirektiv under vilka förutsättningar övriga ägare måste förvärva kommunens aktiepost, och på vilket sätt priset ska sättas.

Som i alla utvecklingsprojekt eller förstudier behöver kommunen överväga det kommunala syftet med verksamheten, vilket kommunen har fastslagit inom ramen för satsningar i den nuvarande kombiterminalen.

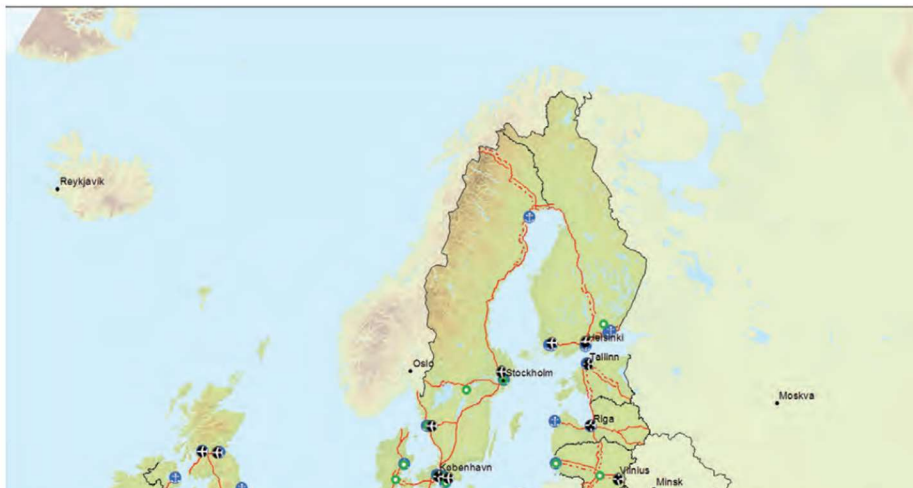
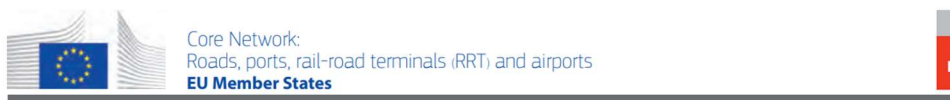
Kommunen bör enligt Sweco överväga att erbjuda möjligheten för privata företag att planlägga, investera i och äga den infrastruktur som kombiterminalen utgör. Det främsta argumentet för detta är att en kombiterminal utgör ett antal risker (finansiellt, operationellt, affärs-) för sin ägare, och finns det marknadsaktörer som kan bedriva verksamheten och hantera dessa risker, så bör de ha företräde.

4.4 Möjligheter till extern finansiering

Här redovisas kort möjligheter till mer omfattande medfinansiering från EU.

Fonden för ett sammanlänkat Europa (CEF=Connecting Europe Facility) är finansieringsinstrumentet på EU-nivå för att utveckla utpekade korridorer och andra viktiga punkter för transportinfrastruktur. I förordningen om att inrätta CEF-fonden fastställs förutsättningar för att kunna ansöka om finansiellt stöd till insatser för att förbättra en del av transeuropeiska transportnätverket.

Som framgår av följande kartor som är urklipp från bilaga I⁴ till förordningen, så ingår inte Svealandbanan i vare sig den högprioriterade delen av nätverket (Core network) eller det övriga prioriterade nätverket (Comprehensive network).



Nedanstående karta visar ett utsnitt av närområdet runt Eskilstuna, som visar det sk Comprehensive nätverk.

⁴ <https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/site/en/maps.html>



Eskilstuna är föreslagen som en urban nod, inom ramen för EU:s ramverk för urban mobilitet⁵ som är under utarbetande. Det tidigare ramverket omfattade fem huvudsakliga områden: alternativa bränslen, gröna zoner, kollektivtrafik, hållbara urban mobilitetsplaner, samt urban logistik. Sweco kan inte i detta skede utröna om det finns möjliga finansieringskällor för en kombiterminal inom detta initiativ, dock ter det sig som att initiativet riktar sig mot Eskilstuna som stad och för stadens utveckling. Sweco föreslår att kommunen upprätthåller en bevakning av utvecklingen, lämpligen genom att inleda en dialog om finansieringsmöjligheter med Stockholm Region EU Office.

Tillväxtverkets kontor i Örebro administrerar regionalfondsprogrammet för Östra Mellansverige 2021-2027, där bland annat region Sörmland ingår. Inom ramen för programmets målsättningar om Ett grönare Europa, finns specifika prioriteringar som kan vara aktuella för att göra särskilda utredningar kopplat till planeringen av en kommande kombiterminal. I princip kan även investeringar finansieras, dock är en kombiterminal av sådan omfattning att det behövs en fördjupad dialog med Tillväxtverket om eventuell medfinansiering.

⁵ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/clean-transport-urban-transport/urban-mobility_en

Together with our clients and the collective knowledge of our 18,500 architects, engineers and other specialists, we co-create solutions that address urbanisation, capture the power of digitalisation, and make our societies more sustainable.

Sweco – Transforming society together