

3. Marknadsanalys

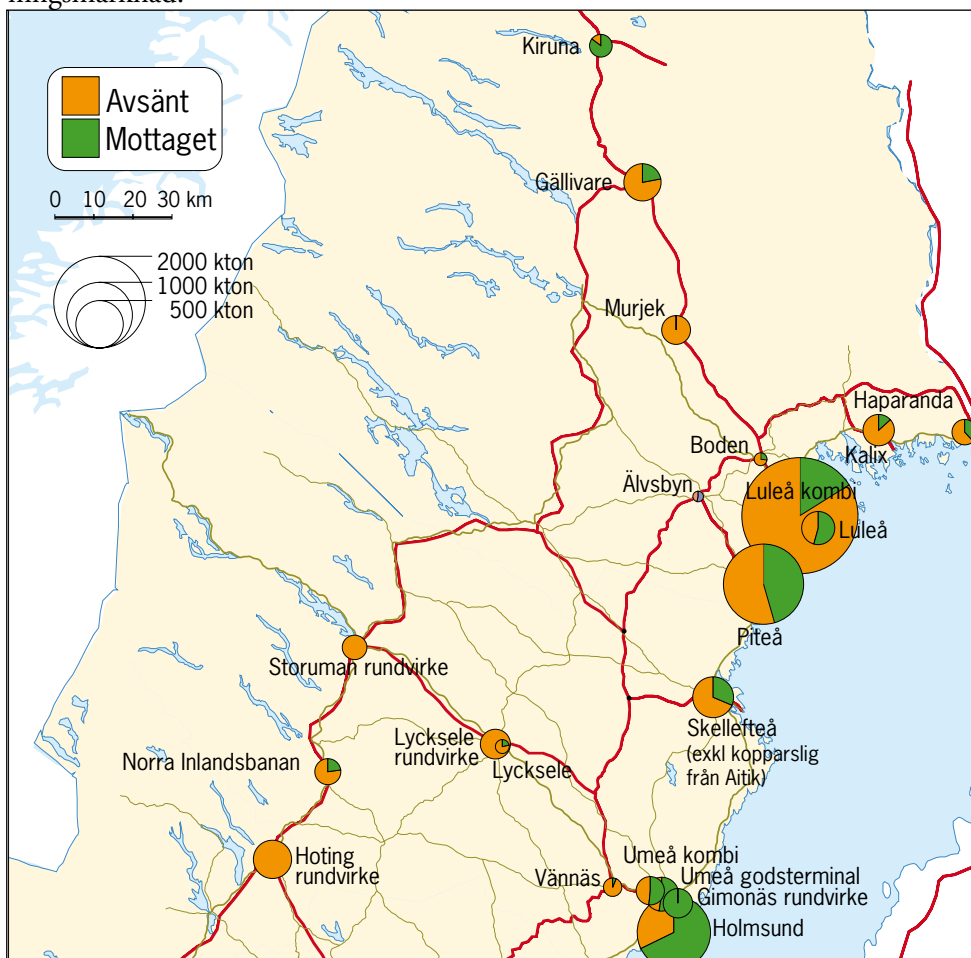
Detta kapitel beskriver nuvarande godstransportflöden med koppling till Norrbottenabanastråket. Avsikten är att få fram ett tillräckligt bra faktaunderlag avseende dagens godstransporter och marknadsförutsättningar på en övergripande nivå för att kunna göra en bedömning av betydelsen för och effekterna av Norrbottenabanan.

3.1 Dagens transportflöden och transportsätt

En översikt över hanterade järnvägsgodsvolymer vid olika järnvägsterminaler framgår av figuren nedan. De utgående flödena från regionen är dominerande, vilket avspeglar regionens exportintensitet och betydelse för hela Sveriges industriella system. Sverige är genom Norrbotten och Västerbotten EU:s främsta gruvland och de malm- och metallbaserade flödena står för påtagligt stora andelar. De största flödena kommer från Kiruna och Gällivare (malm) samt Luleå (efter förädling till stålämnen). Även Skellefteå har betydelsefulla gruv- och metallbaserade flöden.

De skogsbaserade näringarna har stor betydelse, men nyttjar järnvägen i mera begränsad omfattning.

Inkommande godsflöden med järnväg söderifrån består dels av vissa insatsvaror till industrin, dels av konsumentvaror med befolkningen i norra Sverige som avsättningsmarknad.



Figur 3.1:1 visar hanterade godsvolymer år 2000 vid järnvägsterminalerna i norra Sverige. (Källa Green Cargo) Transporter inom Norrbotten, exempelvis på Malmbanan redovisas inte i figuren.



Figur 3.1:2 ovan visar de långväga godsflödena på järnvägsnätet, på vägsystemet respektive sjöfart. De senaste åren har lastbilstransporterna fortsatt att ta marknadsandelar från järnväg på godstransportmarknaden i norra Sverige.

3.2 Transportsätt - kostnader, konkurrenssnitt och kvalitet

Logistik och transporter är viktiga konkurrensmedel för den norrländska industrin. De svarar för en väsentlig del av produktionskostnaderna, företagens kapitalbindning samt konkurrenskraft. De totala materialflödena till, från och inom företagen sker från råvara, via produktion, hantering och lagerhållning till färdig produkt hos kunden.

Industri och handel strävar efter att förkorta varukedjans genomströmningstid. Ett långsamt omlopp binder kapital och minskar lönsamheten. Utvecklingen går därför alltmer från en mer kapacitetsstyrd till orderstyrd produktion. Detta understryker ytterligare betydelsen av en effektiv logistik. Produktion sker efter kundens avrop. Höga krav ställs därmed på korta ledtider, hög precision och möjligheter till flexibilitet i transporterna.

De mest centrala måtten på transportkvalitet för näringslivet är:

- Kostnad - pris i förhållande till övriga krav
- Rättidighet - rätt sak på rätt plats vid rätt tid
- Tillgänglighet - tillgång till och avstånd
- Säkerhet - transportskador under transporten
- Transporttid - kort vid behov
- Miljöpåverkan - låg

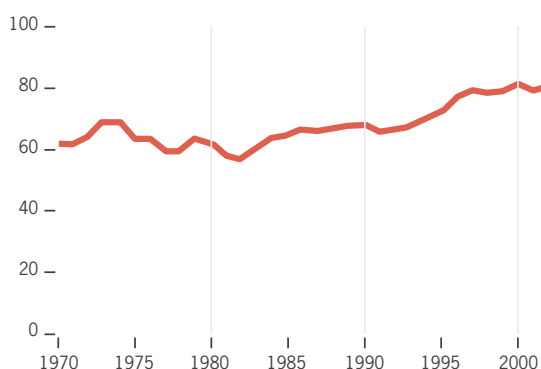
Konkurrenskraft jämfört med andra transportsätt

Marknadsfördelningen mellan lastbil och järnväg varierar både med avstånd och varuslag. Lastbilens dominans minskar med avståndet till förmån för järnväg och sjöfart. För inrikes transporter ökar järnvägens marknadsandelar starkt med ökat avstånd till ca 80% vid 100 mil, men minskar till förmån för lastbilen ju högvärdigare gods som transporteras. Godstidvärdena (som baseras på varuvärden) för järnvägstransporter har idag en sjunkande trend (Källa: Banverket, BVH706).

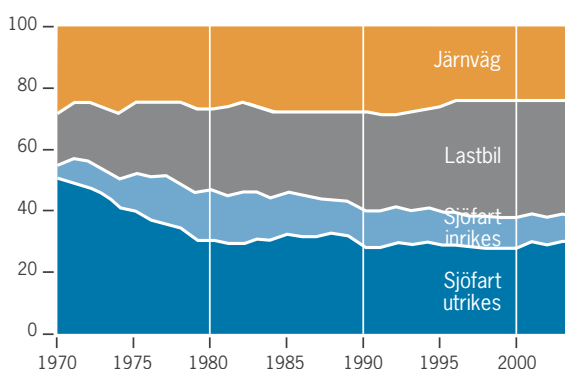
De senaste 30 åren har järnvägen minskat sin marknadsandel från ca 30% av marknaden för det långväga transportarbetet i Sverige till ca 24%. Även sjöfarten har tappat marknadsandelar till förmån för transporter på lastbil som sedan 1970 har fördubblat sin marknadsandel av det långväga transportarbetet.

Långväga godstransportarbete totalt och fördelat på transportmedel 1970-2004

Miljarder tonkilometer



Procent



Figur 3.2:1 Långväga godsflöden totalt och utveckling över tiden fördelat på transportsätt.
Källa: Banverket sektorrapport 2004.

Järnvägstransporternas sammanlagda godsmängd har varit relativt oförändrad sedan 1987, medan vagnslasterna har minskat med 15 %. Det som har hållit upp den totala godsmängden är malmtransporterna från Norrbotten som ökat med 30% under samma period.

Ett skäl till lastbilstransporternas ökning är att internationell konkurrens ställer krav på industrin att höja sina förädlingsgrader, vilket i sin tur, genom allt högre varuvärden, kräver kortare lagerhållningstider, mer frekventa och snabbare transporter. Godskundernas krav är ofta att transporterna ska ske över natt. Lastbilarna klarar fler relationer över natt än järnvägen med vissa undantag på riktigt långa avstånd mellan övre Norrland och södra Sverige.

Kraven på att transporten kommer fram på avtalad tid har även stor betydelse och idag upplever många godskunder brister i järnvägstransporternas tillförlitlighet. Detta gäller särskilt för norra Sverige där det idag saknas fungerande omledningsmöjligheter för tågtrafik till och från övre Norrland vid eventuella stopp på Stambanan norr om Hällnäs.

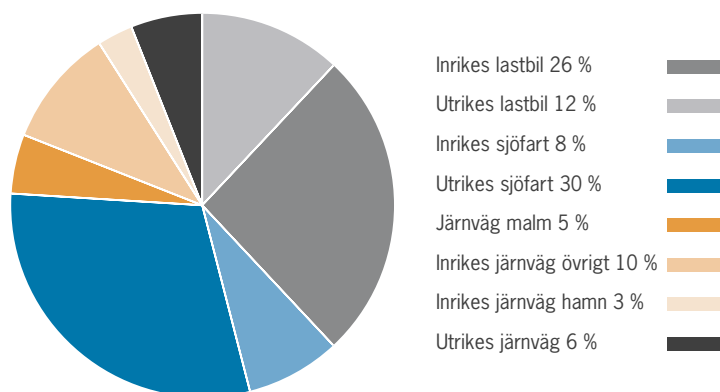
Effektiva trafikupplägg med tillräckligt stora volymer gör att tåg även kan konkurrera med lastbil vid samma varuvärden. Effektiva transportupplägg kräver att järnvägsnätet är rationellt och att spårsystemet medger samordnade transporter. Dessutom finns behov av en effektiv terminalstruktur som kopplar samman de godsgenererande industrierna med järnvägssystemet genom lokalisering och utformning som både minimerar och underlättar omlastning mellan trafikslagen.

Transportkostnader

Vid en kostnadsstudie visar ett beräkningsexempel att en kombitransport mellan Luleå och Malmö (där det finns kombiterminaler) i nuläget kostar ca hälften av en enskild lastbilstransport på samma sträcka. För kombitransporter tillkommer dock ytterligare kostnader, främst i form av anslutande lastbilstransporter. I intervjuundersökningen betonas vikten av att reducera antalet omlastningar för att spara tid och resurser.

En studie av kostnadskomponenterna i form av arbetskraftskostnader, bränsle och energipriser, infrastrukturavgifter, hantering och logistik samt transportkvalitet visar på att den totala kostnadsbilden kommer att utvecklas till fördel för järnvägen, även med energisnålare teknik och alternativa bränslen i lastbilar och fartyg (se vidare under avsnitt 6.7).

Långväga godstransportarbete 2004 fördelat på transportmedel och inrikes/utrikes



Figur 3.2:2 Fördelning av det långväga transportarbetet 2004 på transportmedel. Källa: Banverkets sektorrapport 2004. (Det långväga transportarbetet är mätt i tonkilometer. Med långväga resa menas resor som dels överstiger 10 mil och dels passerar minst en länsgräns eller minst två kommuner.)

Transportbidrag

Transportbidraget är ett regionalt stöd som syftar till att utjämna transportkostnaderna för företag i norra delen av Sverige. Bidraget ska även stimulera till en ökad förädlingsgrad inom bidragsområdets näringsliv. Transportbidraget är avståndsrelaterat och får lämnas som bidrag till transportkostnaden för godstransporter på väg, järnväg och sjöfart som är längre än 400 km. Transportbidraget lämnas med minst 15 och max 45 procent av bidragsgrundande fraktkostnad beroende på företagets lokalisering och fraktavstånd.

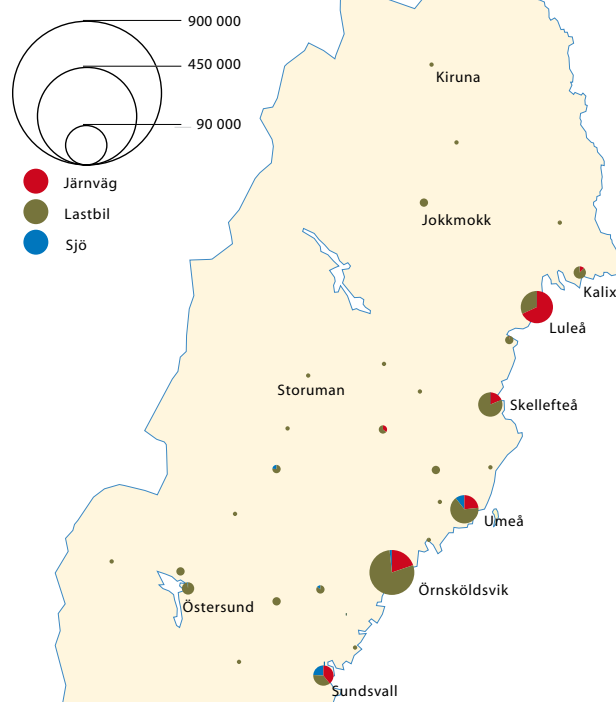
NUTEK administrerar bidraget och har initierat en utredning om bidragets effekter och framtid. Utredningen visar att transportbidraget har störst betydelse för små företag i Norrlands inland. Den största andelen av bidraget betalas dock ut till företag längs kusten. Redovisningen av utbetalt transportbidrag per transportslag innehåller en tydlig skevhet när kombitrafik som påbörjas med lastbil men transporteras längsta sträckan med tåg redovisas som lastbilstransport. Det innebär en överskattning av lastbilstransporterna och underskattning av järnvägstransporterna i figurerna. Lastbilstransporterna är dock det dominerande transportsättet även om sjöfarten särskilt i Skellefteå är påtaglig för de beviljade uttransporterna med transportbidrag.

Till följd av den geografiska zonindelningen erhåller inlandet högst bidrag, därefter norra norrlandskusten och lägst procentsats gäller för företagen i Västernorrlands läns södra delar och kustområden. Skellefteå med stor andel tillverkningsindustri, erhåller stor andel transportbidrag tillsammans med kommuner i inlandet som får högst procentandel.

Med Norrbotten och Botniabanan kommer omfördelning av transportbidragen mellan transportslag att ske, eftersom företagen ges nya förbättrade transportmöjligheter. Järnvägstransporterna kommer att öka från dagens nivå på bekostnad av lastbilstransporterna (i kombination med särredovisning av kombitrafiken) och till viss del även sjötransporterna.

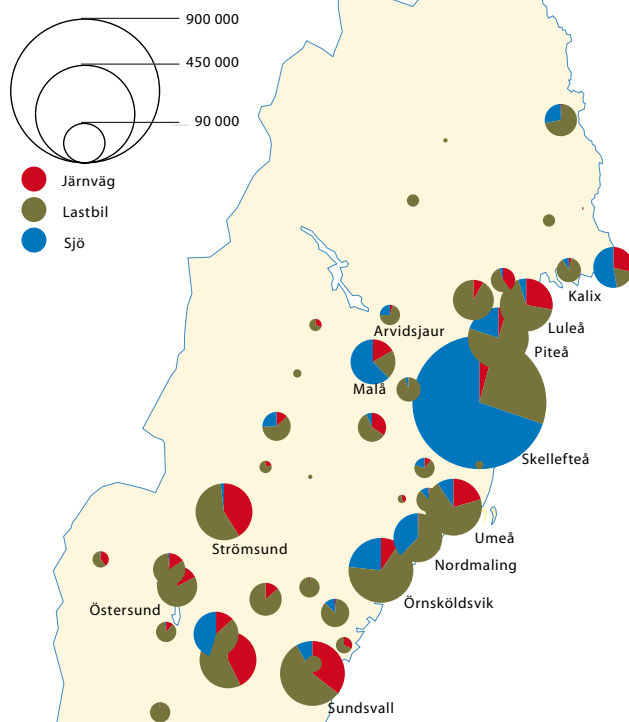
Intransporterade varor med transportbidrag

fördelade på transportsätt



Uttransporterade varor med transportbidrag

fördelade på transportsätt



Figur 3.2:3 Transporterade volymer till och från norra Sverige som beviljats transportbidrag under perioden 1 juli 2003 till 30 juni 2004. Bearbetning av statistik från NUTEK.

3.3 Transporterade varuslag och varuvärde

Industrierna i norra Norrland är viktiga delar av förädlingskedjor från råvara till färdig produkt. Utvecklingen av dagens förädlingskedjor går mot allt mer komplexa transporter av råvaror och halvfärdiga produkter mellan olika produktionsled. Det har inneburit att transporten har blivit en del av produktionslinjen.

I vidstående figurer presenteras exempel på transport- och vidareförädlingskedjor för tillverkningsindustri (lastbilshytter), malm- och metallindustri samt för pappersindustrin. De två övre bilderna hänger i realiteten samman. (Lastbilstillverkning baseras t.ex på råstål från Finland tillverkat av svensk malm. Råstålet vidareförädlas i stålverket i Luleå dit LKAB transporterar kulsinter och sinterfines).

Verkstadsindustrin omfattar många verksamhetsområden, bl a tung gjutgodsbearbetning, finmekanisk metallbearbetning, elektroindustri, sammansättning av komponenter till andra industrier och till konsumentledet. Exemplet på transport- och vidareförädlingskedja för verkstadsindustrin illustrerar lastbilsproduktion (figur 3.3:1), där lastbilshytter tillverkas av stål som utvunnits och förädlats i norra Sverige och Finland och vidareförädlats i Hällefors. Lastbilshytterna monteras som en del av färdiga lastbilar i Gent och München innan de importeras åter till olika delar av Sverige.

Malmbanan betjänar LKAB:s stora och tunga godsflöden till förädlingsverken samt kulsinter och sinterfines från malmförädlingsverken i Kiruna och Malmberget till stålverket i Luleå samt utskeppningshamnarna i Narvik eller Luleå. Söderut transporteras metall och pellets särskilt via sjöfart och järnväg. Insatsvaror kommer i motsatt riktning från Nederländerna och Tyskland.

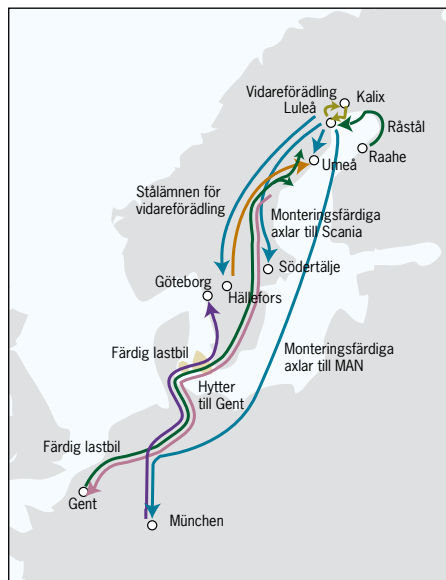
Tillkomsten av riksgränsöverskridande transporter inom ståltillverkning, bl.a. Outokumpu Stainless, har redan lett till förändrat transportmönster. Ytterligare ökade flöden via Sverige kan förväntas.

Boliden hämtar råvaror från gruvorna i Aitik vid Gällivare och från Bolidenområdet. Anrikningsverk finns i Aitik och Boliden. Malmen förädlas till råvarukoncentrat för smältverkens metallframställning. Kopparslagerna från Aitikgruvan transporteras med tåg till smältverket i Rönnskär. Hit transporteras även söderifrån elektronikskrot, som blir en allt större del av råvaran.

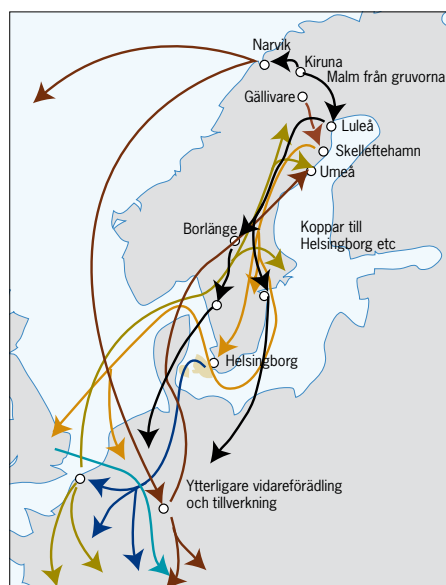
Av de färdiga kopparämnena lastas största delen på den sk Kopparpendeln, ett systemtåg som fem gånger i veckan levererar koppar till Helsingborg. Resterande mängd skeppas ut per båt.

Efter Bolidens affär med finska Outokumpu skapades Nya Boliden med bland annat smältverk även på finska sidan. Ökade flöden mellan produktionsenheterna i de båda länderna och dessutom mer samordnade, långväga transporter kan förväntas.

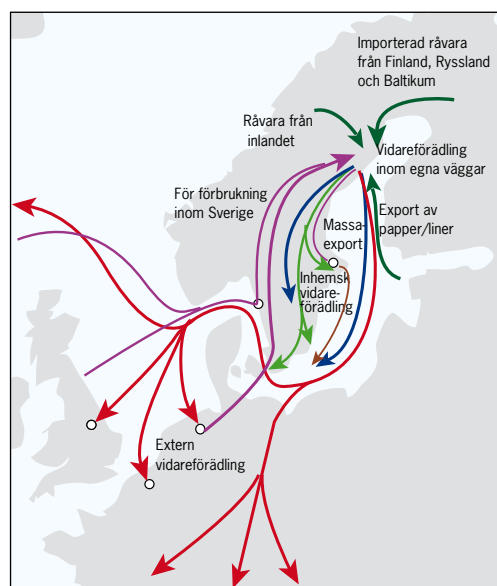
Den skogsbaserade industrin är dels sågverksindustrin, dels massa- och pappersindustrin. Merparten av råvaran kommer från skogarna i Norrlands inland. Ca 4 miljoner ton råvara nyttjas i massa- och pappersindustrin. Sågverksindustrins volymer är svårare att uppskatta, men nyttjar mer än 1,5 miljoner ton skogsråvara.



Figur 3.3:1 Exempel tillverkningsindustri



Figur 3.3:2 Exempel malm- och metallindustri



Figur 3.3:3 Exempel Pappersindustri

Råvarorna till sågverksindustrin transporteras till stor del med lastbil. Eftersom råvarutillgången i Norrland är en bristvara importeras en del från bl.a. Ryssland och Baltikum till främst sågverken vid kusten.

För pappersmasseindustrin förekommer i högre grad transporter med järnväg från inlandet. Töva vid Sundsvall och Gimonäs i Umeå är två stora terminaler för rundvirke till pappersindustrin där omlastning sker till lastbil för vidare transport till resp mottagare. SCA Munksund och Billerud Karlsborg har råvarutransporter med järnväg ända fram till industrin.

I Norrland tillverkas ca 4 miljoner m³ massa och 5 miljoner m³ papper. Huvuddelen av pappersindustrins volymer exporteras, medan ca 10 % stannar inom Sverige.

Svensk sågverksindustri är mycket fragmenterad på såväl enheter som ägare och är i en fas av struktumvandling. Bristande råvarutillgång i Norrland, konkurrens om de importerade råvarorna samt konkurrensen med sågverk i Finland, Ryssland och Baltikum innebär på sikt ökad rationalisering, färre sågverk och större koncerner. Möjligheten till effektiva transporter från Ryssland skulle innebära att råvarutillgången ökar och säkras över året.

Marknaden för massa- och pappersindustrin är för närvarande stabil. Den omfattande koncernbildningen och den höga specialiseringen gör att marknaden är stabil. Beroende på valuta- och kostnadsläget i Europa sker relativt stor och varierande import från huvudsakligen Nordamerika till Europa. Returfiber och råvara kommer idag huvudsakligen från Skandinavien. Utan effektiva transporter ökar svårigheterna att konkurrera om denna råvara.

Transporternas komplexa mönster innebär att produktionen i Norrland och i anknytande förädlingssteg i övriga regioner är sårbar för flaskhalsar i ett geografiskt mycket stort område.

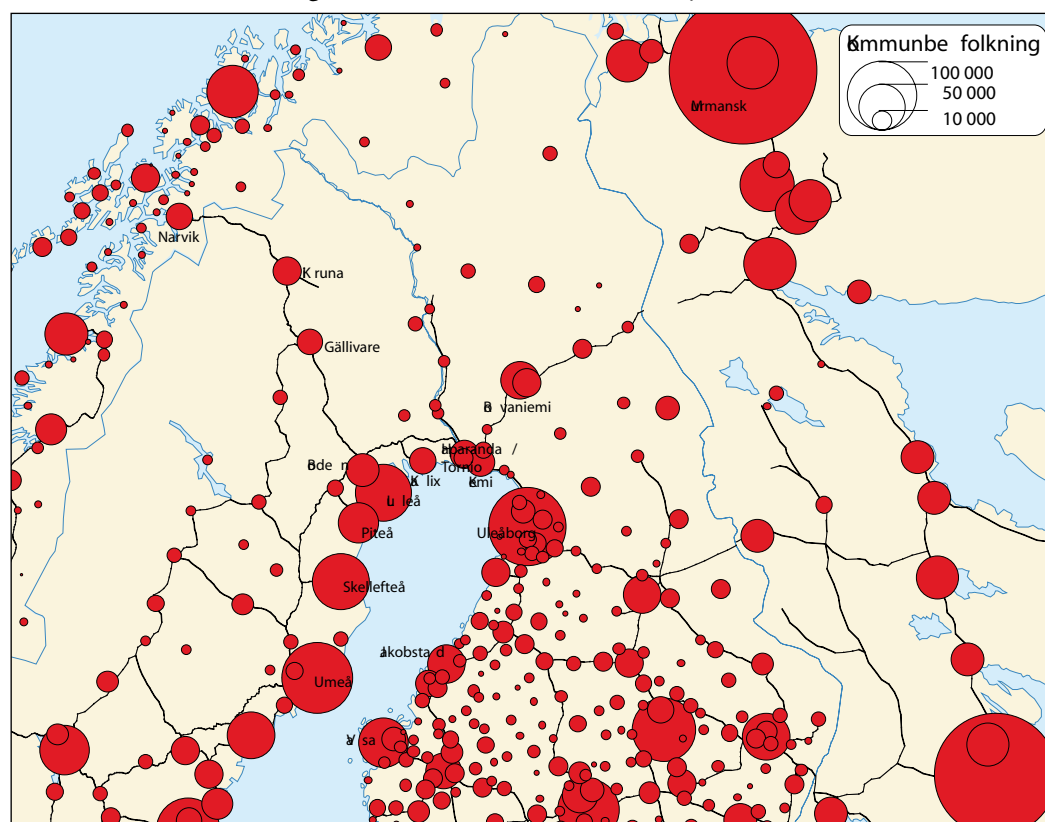
3.4 Marknadspotentialer

Kommunerna i Norrbotten län har tillsammans ca 365 000 invånare. Detta befolkningsunderlag innebär ett underlag för varukonsumtion till ett värde av ca 9 miljarder per år (baserat på konsumentverkets beräkningar av skäliga kostnader för konsumentvaror, 2005).

Befolkningsunderlaget i anslutande stråk (Örnsköldsvik, Västerbottens- och Norrbottens inland samt nordvästra Finland) är ca 495 000 invånare vilket ger en konsumentmarknad på ytterligare i storleksordningen 12 miljarder kr (baserat på konsumentverkets beräkningar av skäliga kostnader för konsumtionsvaror, 2005).

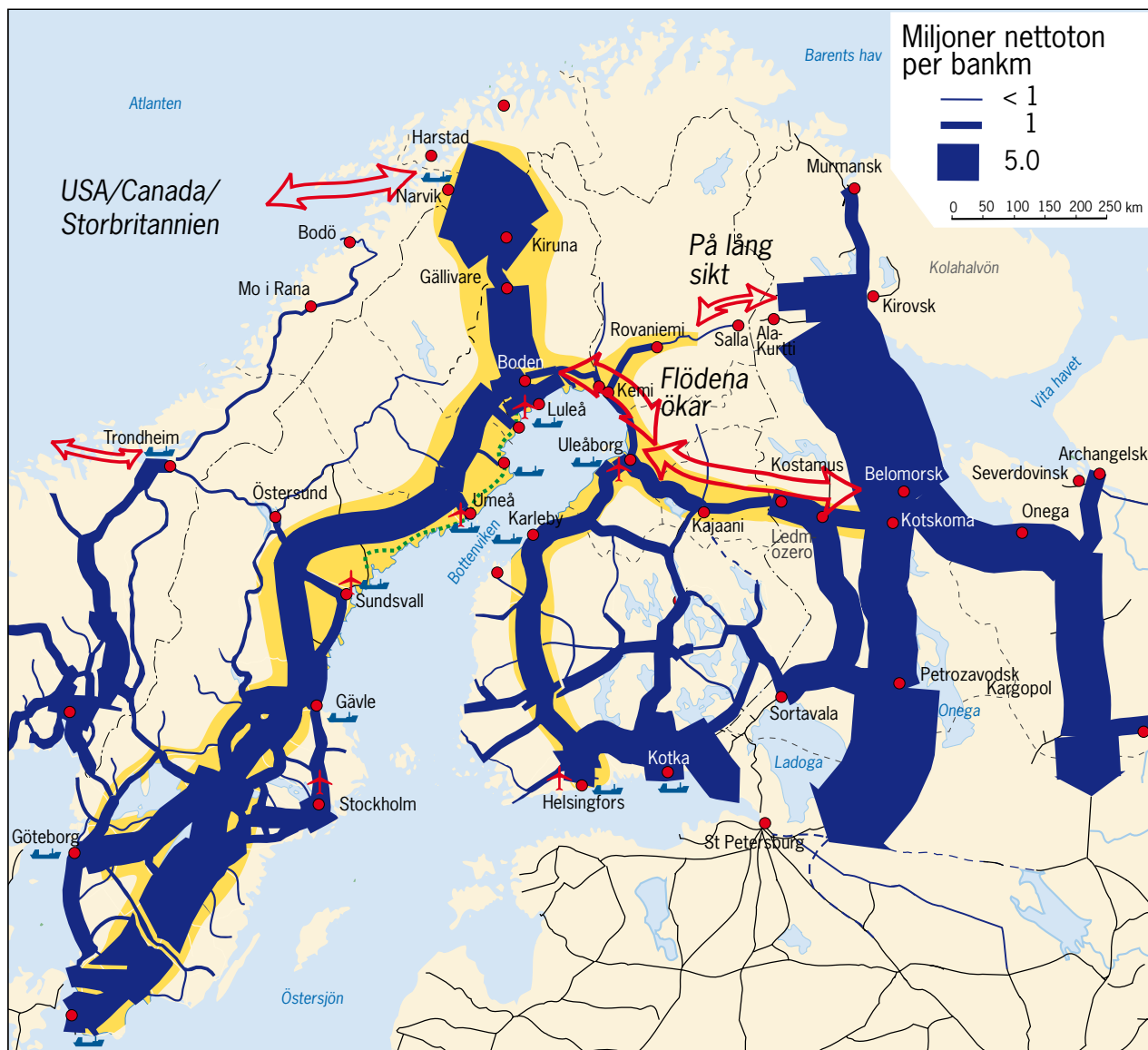
Flera studier visar vidare på att norrvästra Ryssland har ett betydande befolkningsunderlag som på sikt kommer att utgöra en viktig konsumentmarknad. Det finns stor potential för ökade fisktransporter österut ("Masterplan för logistik och infrastruktur på Nordkalotten", 2000). Sedan 1997 har det vuxit fram en köpkraftig medelklass i Ryssland som efterfrågar fiskeprodukter och som har råd att köpa dessa (Effektiv logistik öst-väst på Nordkalotten, 2003).

En möjlig framtida transport av fisk och fiskprodukter är möjlig om man kan utnyttja heltåg och spårväxling i Haparanda/Torneå. Då kan tågen t ex gå direkt från Narvik till Uleåborg och med omlastning där. Den nya terminalen i Uleåborg har som målsättning att bli en huvudaktör till den ryska marknaden.



Figur 3.4:1 Stort befolkningsunderlag längs bottenvikskusten och i NV Ryssland innebär, med bättre infrastrukturella kopplingar, potentiella avsättningsmarknader för det norrländska näringslivet.

De största marknaderna för svensk och norrländsk industri är Västeuropa och Norden. Tillsammans svarar de för ca 65 % av det totala exportvärdet. När EU:s inre marknad ökar, bl a med Polen, Estland, Lettland och Litauen, öppnas nya marknader med växande ekonomier. Barentsregionen har också stor potential att utvecklas till en stark marknad för det norrländska näringslivet, bl.a. genom rika tillgångar på skog, malm, mineraler, olja och gas som med bättre transporter utgör en intressant råvarumarknad. Barentsregionen med nordvästra Ryssland utgör också en intressant avsättningmarknad för de norrländska industrierna.



Ökat gränsöverskridande ägande inom basnäringarna med företagskonstellationer Sverige - Finland som har fabriker i båda länderna leder till ökande skogs- och malmbaserade transportvolymerna. De ökade volymerna kommer att bestå av såväl råvaror och övriga insatsvaror till fabriker som färdiga produkter till marknaden.

Figur 3.4:2 Godsflödena på järnvägsnätet i norra Norden och nordvästra Ryssland.

Länken Ledmozero - Kochkoma är nyligen utbyggd med hög standard. Elektrifiering av banan pågår. På sikt kan detta innebära att mycket stora godsvolymer länkas på järnväg via Finland och Sverige till hamnar i Finland, Sverige och Norge i stället för att som idag ledas via det hårt belastade järnvägsnätet öster-söder om Östersjön.

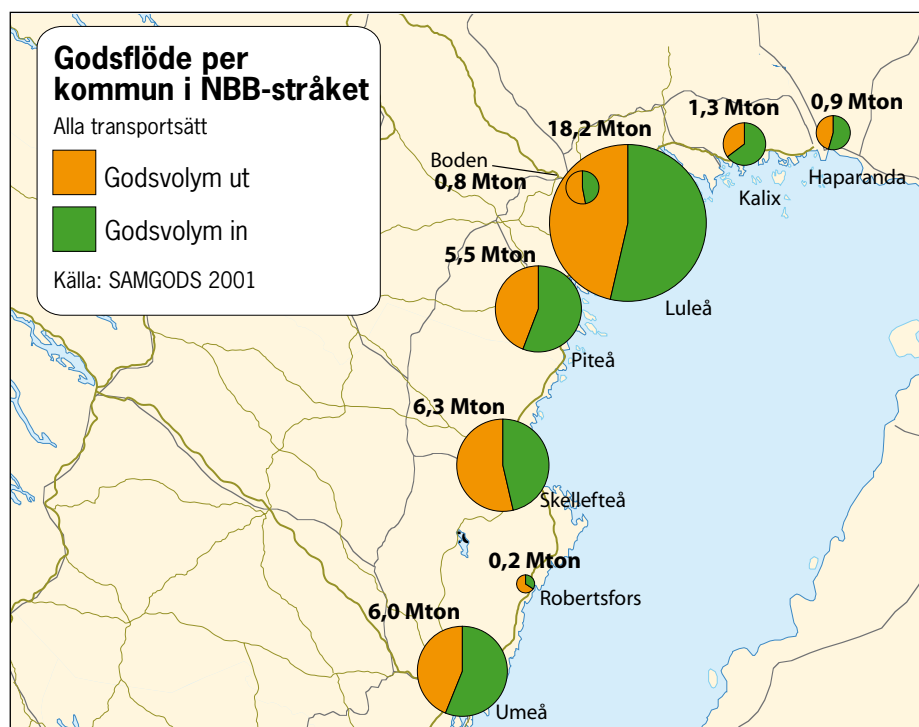
Containertrafik mellan Nordamerika och Asien via norra Europa har utretts i Interreg II-projektet The Northern East West Freight Corridor Crossing Haparanda/Torneå och UIC-projektet East West Transports Northern Alternative (N.E.W.). Upplägget består av kombinerade sjö- och järnvägstransporter av t.ex. fisk och träprodukter mellan bl.a. den nordamerikanska östkusten och nordvästra Ryssland, Kina, Japan och norra Skandinavien. Denna containerbaserade trafik innebär fördelar för marknadsaktörerna t.ex. avseende tillgång till befintlig infrastruktur, ökad flexibilitet, färre omlastningar, minskad belastning på centraleuropas hårt ansträngda transportsystem och minskad miljöbelastning främst via kortare transporter till sjöss. NEW-korridoren innebär stor potential för framtida transporter, men än finns vissa hinder kvar på vägen. Genom deltransporter kan korridoren också ge nytta för svenska företag.

4. Godstransportflöden

Detta kapitel beskriver nuvarande godstransportflöden i Norrbottenstråket samt i anslutande stråk. Avsikten är att få fram ett tillräckligt bra faktaunderlag avseende dagens godstransportströmmar för att kunna göra en bedömning av betydelsen för och effekterna av Norrbottenstråket.

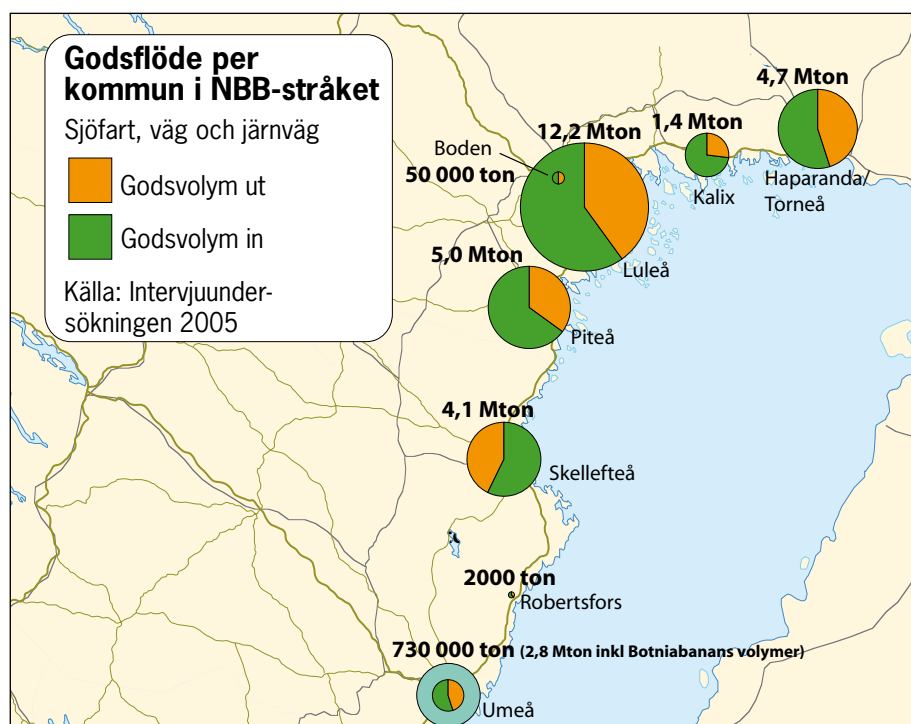
Inledningsvis ges en översikt av totalt godsflöde per kommun i stråket. Därefter beskrivs flödena till och från olika anläggningar i respektive kommun. Uppgifterna bygger på intervjuerna om inte annat anges. Observera att pajdiagrammen per kommun inte är ytproportionerliga för att läsbarheten ska ökas.

Figur 4:1. Total godsvolym per kommun i stråket, baserat på efterfrågematriserna i SAMGODS. Intervjuerna i här föreliggande studie tyder på att SAMGODS i vissa fall underskattar volymerna, exempelvis i Kalix. Ett skäl till att intervjuundersökningen visar större flöden i Kalix kan vara att SAMGODS-statistiken baseras på år 2001, medan intervjuundersökningen har genomförts under 2005. Under denna period har det totala transportarbetet i Sverige ökat med i snitt ca 2% per år.



Figur 4:2. Summan av de godsvolymer som identifierats i intervjuundersökningen. Enligt SAMGODS är det totala godsflödet i kommunerna i Norrbottenstråket ca 39 Mton, exklusive Torneås flöden. I intervjuundersökningen har 29 Mton identifierats, varav ca 4 Mton är hänförliga till Torneå. Detta innebär att ca två tredjedelar av den totala godsmängden (enligt SAMGODS) i Umeå-Haparanda har identifierats i intervjuundersökningen.

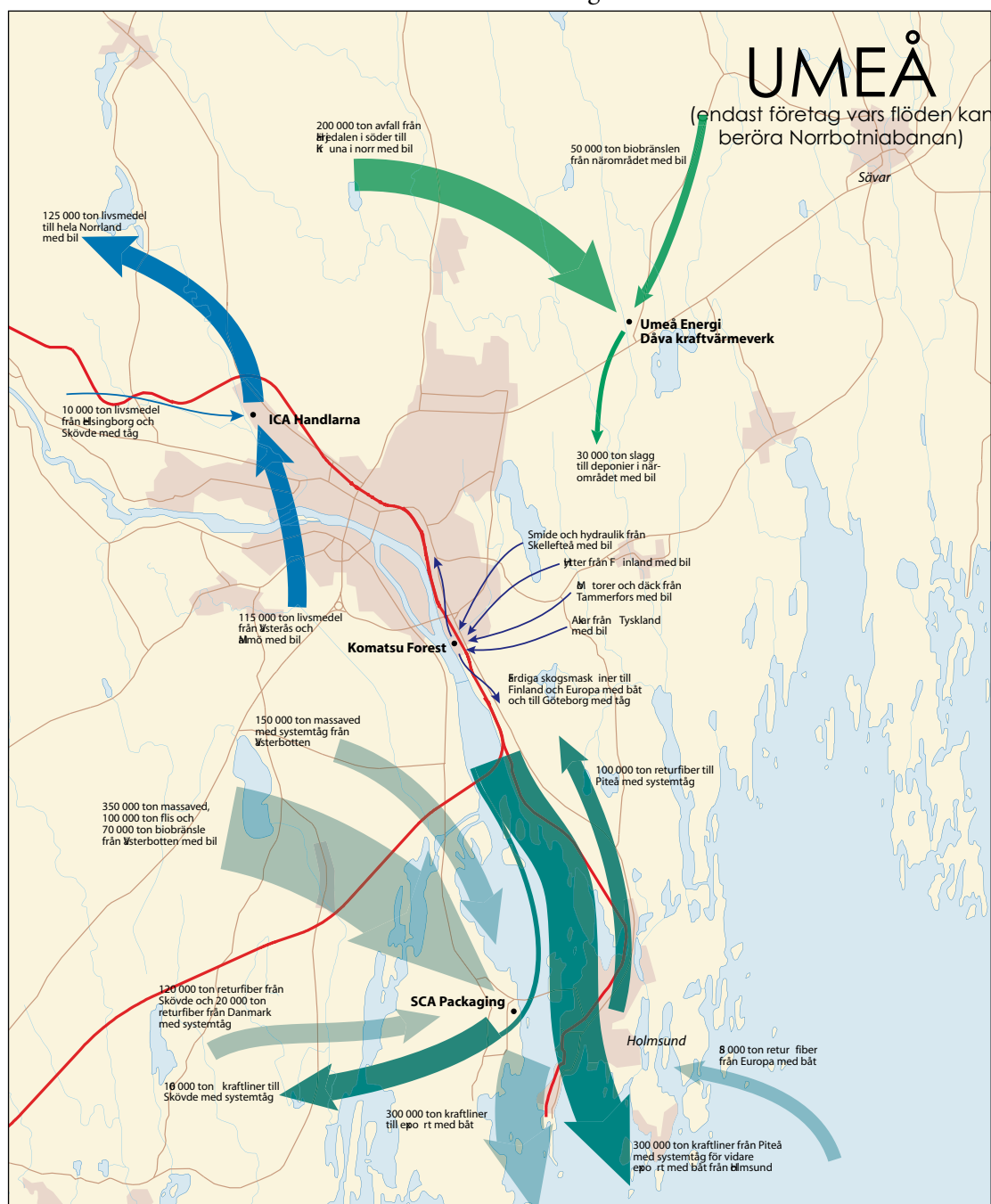
I intervjuundersökningen saknas bl.a. livsmedels- och färdigvarubranscherna, som pga att de består av ett stort antal mindre flöden, endast ingår i exemplifierande fall i intervjuundersökningen. Även en del timmertransporter i Luleå saknas. Med dessa kompletteringar ger intervjuundersökningen en bra spegling av totalbilden.



Komatsu Forest i Umeå tillverkar och marknadsför Valmet skogsmaskiner. Alla transporter in sker med lastbil, totalt ca 7 000 ton gods. Uttransporterna av ca 5 300 ton färdiga skogsmaskiner sker med färja (ca 1 200 ton via Vasa) till Finland och Ryssland, med järnväg (ca 1 700 ton) till Göteborg för vidare export och med båt (ca 800 ton) till Tyskland. (Intervjuades år 2002 i Godstrafikstudien för Botniabanan/Ådalsbanan).

SCA Packaging i Obbola tillverkar kraftlinor som utgör ytskikt i wellpapp. In-satsvarorna består av främst, massaved, flis och returpapper:

- Ca 800 000 ton massaved per år, varav 200 000 ton transporteras med systemtåg från Lycksele och Storuman och omlastas vid Gimonäs rundvirkesterminal till lastbil sista biten till fabriken. Resten går med lastbil.



Figur 4.1:2 Översiktskarta, godsflöden till/från intervjuade företag i Umeå kommun (ton/år). I figuren inkluderas även intervjuade företag för Godstrafikstudien Botniabanan/Ådalsbanan (2003) som kan beröras av Norrbotniabanan.

- Ca 100 000 ton flis per år med lastbil från länet.
- Ca 120 000 ton returpapper med systemtåg från Skövde och 20 000 ton från Danmark.

Av den producerade kraftlinern går huvuddelen ut med båt från Umeå hamn:

- Ca 240 000 ton går med båt till Europa.
- Ca 60 000 ton går med båt till Finland.
- Ca 130 000 ton går med systemtåg till Skövde.

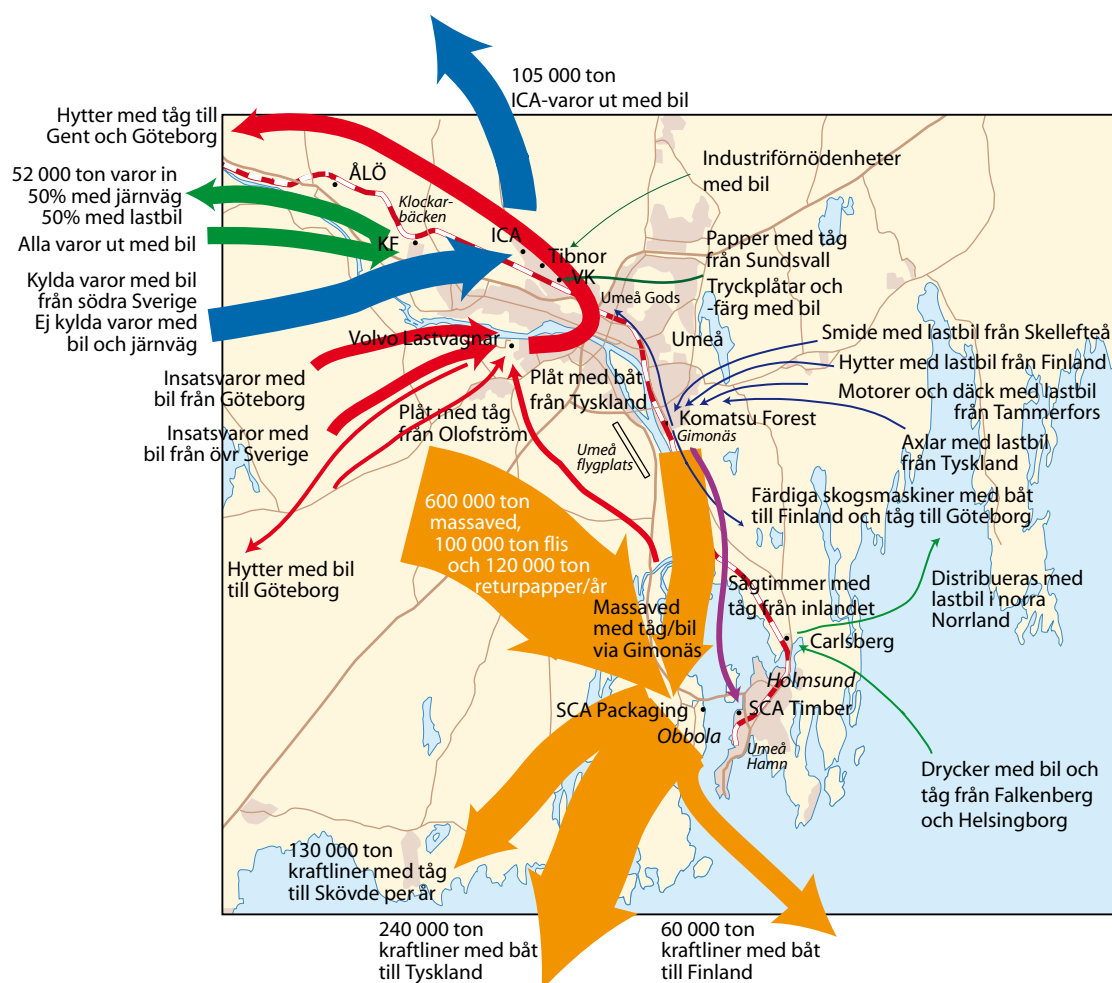
(Intervjuades år 2002 i Godstrafikstudien för Botniabanan/Ådalsbanan).

Delar av SCA Packaging i Piteås flöden samordnas med SCA i Holmsund. 330 000 ton kraftliner transporteras med systemtåg från Piteå till Holmsund, varav 300 000 går ut med båt från Holmsund och 30 000 går vidare med systemtåg till Skövde.

SCA Timber

Holmsunds sågverk tillverkar ca 41 000 ton (80 000 m³) sågade trävaror per år. Av dessa levereras ca 19 500 ton med fartyg, ca 8 000 ton med tåg och ca 13 500 ton med lastbil.

Ungefär 100 000 ton råvara transporteras in med järnväg via Tvärbanan Storuman-Umeå. Råvaran anskaffas och distribueras av SCA Skogs virkesenhet Virke Nord. (Intervjuades år 2002 i Godstrafikstudien för Botniabanan/Ådalsbanan).



Figur 4.1:3. Från Botniabanan/Ådalsbanan Godstrafikstudie (2003): Godsvolymer till/från intervjuade företag i Umeå kommun (ton/år).

Robertsfors

Godstransporterna till och från Robertsfors kommun bedöms i SAMGODS-projektet vara ca 83 000 ton in och ca 159 000 ton ut från kommunen per år. Sammantaget 242 000 ton gods. Varje år transporteras träråvara från kommunen för förädling i närliggande kommuner vilket gör det till det mest transporterade varuslaget. Övriga volymer i Robertsfors godsflöden består till stor del av transporter av varor med skiftande förädlingsvärde.

Element Six, Robertsfors

Element Six tillverkar ca 100 ton syntetiska diamanter och kubisk bornitrid som används inom industrin för bearbetning av järn och järnlegeringar. I Robertsfors är 250 anställda och företaget omsätter ca 300 Mkr per år på orten. Avsättningsmarknaden är hela världen och uttransporterna sker först med lastbil och därefter med flyg antingen från Umeå flygplats eller från Arlanda.

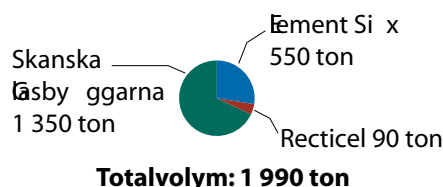
Intransporterna av råmaterial uppgår till 450 ton per år och sker med järnväg och lastbil, från Europa, Göteborgs hamn och Arlanda.

Recticel AB, Sikeå

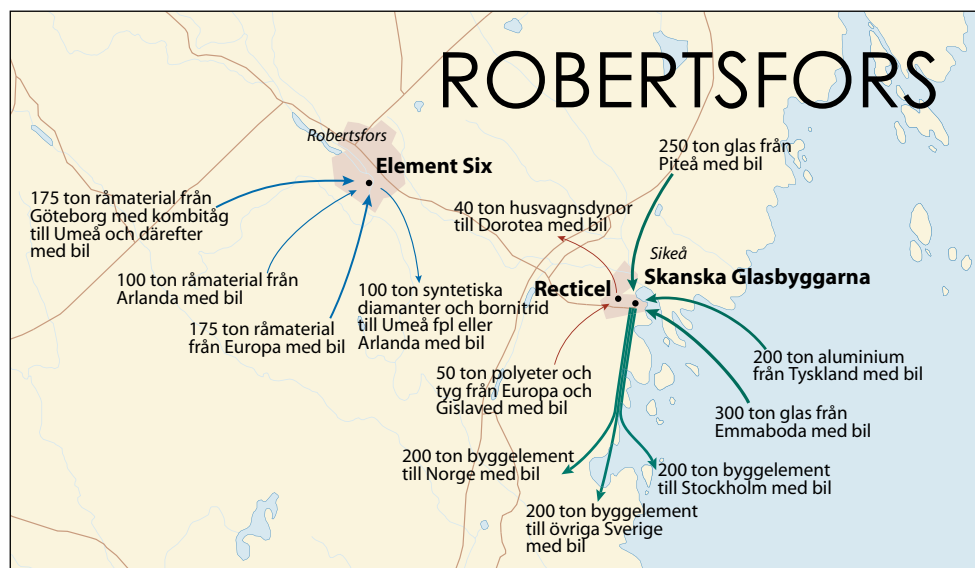
Recticel tillverkar husvagnsdynor och har 16 anställda i Robertsfors. Produkterna, 40 ton, säljs till Polarvagnen i Dorotea och transporten sker med lastbil. Intransporterna av polyeter och tyg, ca 50 ton, sker också med lastbil från Gislaved respektive Europa.

Skanska Glasbyggarna AB, Sikeå

Skanska Glasbyggarna är ett utpräglat entreprenadföretag som köper in byggnadselement av metall från i huvudsak Nord Fasader och sedan säljer byggelementen vidare inom byggbranschen i Sverige och Norge. Intransporterna till produktionen av byggelementen sker med lastbil och består av 20 ton aluminium från Tyskland samt 250 ton och 300 ton glas från Piteå respektive Emmaboda. Även uttransporterna av de färdiga produkterna sker med lastbil och där fördelas 600 ton lika mellan byggmarknaderna i Norge, Stockholm samt övriga Sverige.



Figur 4.1:4. Godsvolymer, andelar till/från intervjuade företag i Robertsfors (ton/år).



Figur 4.1:5. Översiktskarta, godsflöden till och från Robertsfors kommun (ton/år).

Skellefteå och Skelleftehamn

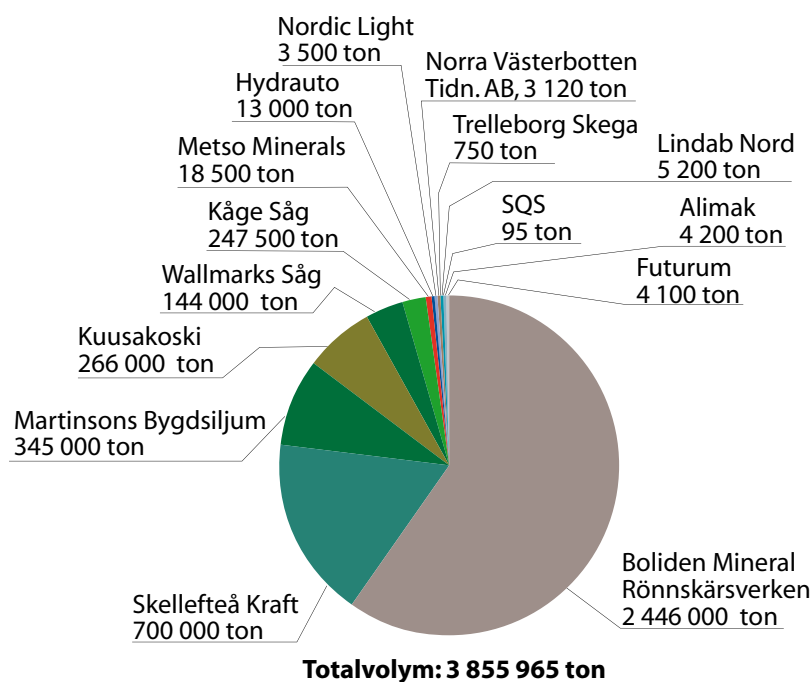
Till Skellefteå kommun kommer 2,9 miljoner ton gods per år och 3,4 miljoner ton gods går ut från kommunen. Sammanlagt 6,3 miljoner ton beräknas transporteras till och från kommunen (källa: SAMGODS).

I ton räknat är det råvaruflödena till och metalltransporterna från Boliden Minerals Rönnskärsverken i Skelleftehamn som dominerar. Transporterna sker med både tåg, lastbil och båt till Skelleftehamn. I Skellefteå är det volymmässigt lättare transporter företrädesvis med lastbil, medan timmer och trävaror dominerar godsflödena i kommunens mindre orter, som Bygdsiljum, Burträsk och Kåge.

Martinsons, Bygdsiljum

Martinsons, Bygdsiljum ingår som ett dotterbolag i Martinson Group AB (omsätter 736 Mkr och har totalt 395 anställda). Sågverket i Bygdsiljum omsätter ca 440 Mkr per år och har 252 anställda.

Produktionen består av ca 100 000 ton sågade trävaror samt ca 30 000 ton limträprodukter. Ungefär 50 000 ton säljs inom Sverige via lastbil, medan exportvolymen (80 000 ton) till största del skeppas ut med fartyg från Skellefteå hamn när inte kunderna finns inom Skandinavien. Storbritannien är största exportland för hela Martinson Group. Intransporterna till Martinsons i Bygdsiljum består av ca 215 000 ton sågtimmer med lastbil från närområdet (huvuddelen inom 15 mils radie).



Figur 4.1:6 Godsvolymer, andelar till/från intervjuade företag i Skellefteå (ton/år).



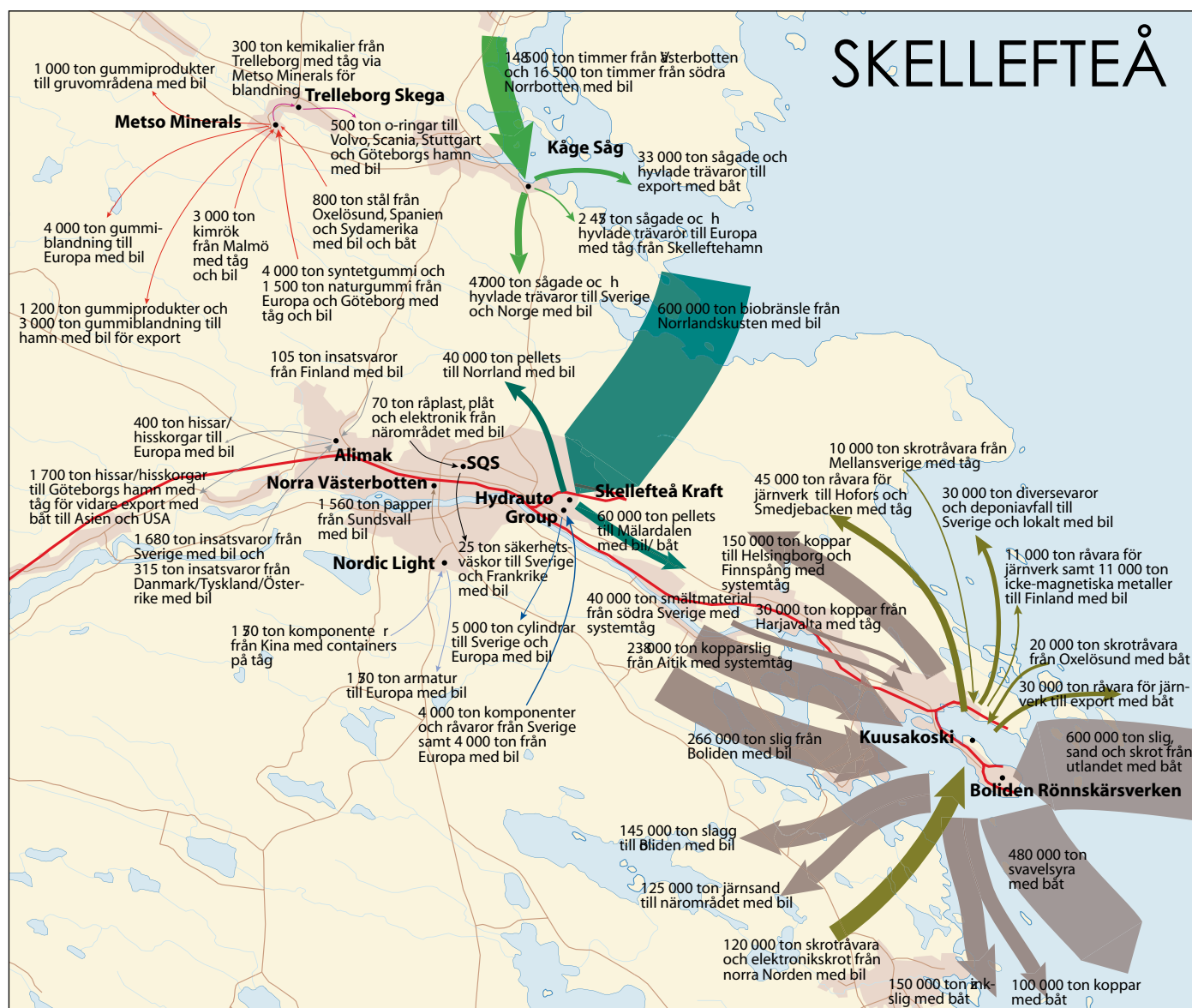
Boliden Mineral AB Rönnskärsverken

Boliden Mineral finns representerat på ett antal orter i Sverige och är aktiva i början och mitten av förädlingskedjan av metaller. Boliden Mineral utvinner mineraler i Aitikgruvan samt Skellefteåfältet för att därefter framställa kopparkoncentrat i Sverige vid smältverket i Rönnskär.

Till smältverket i Skelleftehamn transporterats:

- 238 000 ton kopparslig från Aitikgruvan med tåg
- 40 000 ton smältmaterial från södra Sverige med tåg
- 30 000 ton koppar (anod) från Harjavalta i Finland med tåg
- 330 000 ton slig, 158 000 ton skrot samt 112 000 ton sand med båt från Europa
- 266 000 ton slig från Bolidens anrikningsverk med lastbil.

I Rönnskärsverken produceras 250 000 ton koppar samtidigt som också andra transporter uppstår ut från företaget:



Figur 4.1:7 Översiktskarta, godsflöden till och från Skellefteå kommun (ton/år).

- 150 000 ton koppar till Helsingborg (och Finspång) med tåg
- 100 000 ton koppar med båt för export
- 150 000 ton zinkslig från Bolidenfältet skeppas ut från hamnen till smältverken i Kokkola, Finland samt Odda i Norge
- 480 000 ton svavelsyra med båt
- 145 000 ton slaggprodukter till Bolidenområdet med lastbil
- 125 000 ton järnsand säljs till närområdet och transporteras med lastbil



Kuusakoski AB, Skelleftehamn

Kuusakoski i Skelleftehamn uppgraderar, sorterar och sanerar järn-, metall- och elektronikskrot för leverans till slutkund som till största del är järnverk (däribland Rönnskärsverken). 100 000 ton skrotråvara transporteras in till Skelleftehamn med lastbil från norra Norden, medan 20 000 ton elektronikskrot hämtas från hela Norden. Från Oxelösund och Karlshamn transporteras 20 000 ton skrotråvara med båt.

Uttransporterna av förädlad skrot sker med tåg till järnverken i Smedjebacken och Hofors (45 000 ton per år), med lastbil till Tornio (5 000 ton) samt för export med båt (30 000 ton). Utöver detta sker transporter av icke-magnetiska metaller med lastbil till Heinola i Finland (6 000 ton per år) samt avfall för deponering lokalt med lastbil (15 000 ton per år). Dessutom sker diverse övriga transporter (15 000 ton) med lastbil inom Sverige.

Wallmarks Såg AB, Kroksjön

Wallmarks Såg AB ingår i Martinson Group AB som ett dotterbolag sedan 2003 och har 98 anställda. Produktionen består av 37 000 ton sågade samt limmade trävaror för inrikes försäljning med lastbil samt för export med lastbil och båt. Intransporterna av 107 000 ton sågtimmer sker från närområdet med lastbil.

Alimak AB

Tillverkar lyft- och godshanteringsanordningar med huvudsaklig exportinriktning. Komponenter köps in huvudsakligen inom Sverige och lokalt, men alltmer kommer att köpas in från Litauen och Tjeckien istället. Intransporterna av de olika insatsvarorna sker med lastbil lokalt och övriga Sverige (1680 ton), Danmark (210 ton), Tyskland/Österrike (105 ton) samt Finland via Haparanda (105 ton).

De färdiga hissarna/hisskorgarna (1 700 ton) skickas idag med tåg till Göteborg, där en tredjedel omlastas till för den asiatiska marknaden och en tredjedel omlastas till båt för den nordamerikanska marknaden. Från produktionen i Skellefteå transporteras även 400 ton löslast ut med lastbil till den europeiska marknaden.

Hydrauto Group AB

Hydrauto Group tillverkar hydraulcylindrar till lastbilskranar, grävmaskiner och truckar på två platser i Skellefteå (redovisas som en gemensam i figuren).

Leveranserna till och från fabrikerna sker idag till största del med lastbil. Intransporterna består av totalt 8 000 ton komponenter och råämnen, fördelat lika mellan Europa och Sverige. Den största enskilda intransporten består av stålrör från Italien (1 800 ton) som körs med kombitåg in i Sverige för att därefter dras med lastbil från södra Sverige till Skellefteå. Inom Sverige består den största intransporten av stålrör från Storfors (1 200 ton) med lastbil.

Uttransporterna av de färdiga cylindrarna (totalt 5 000 ton) sker med lastbil inom Sverige, men även för export till Tyskland, Nederländerna, Spanien och Storbritannien. Den största kunden är HIAB i Hudiksvall.

Nordic Light AB

Nordic Light tillverkar lampor och armaturer. Till företagets huvudkontor Skellefteå transporteras ca 1 750 ton armaturer och andra komponenter från Kina för vidareförädling och distribution till kund. Intransporten sker med kombitåg (ca 100 st 40-fots containers per år).

De färdiga produkterna (ca 1 750 ton) transporteras med lastbil till främst Europa via Helsingborg och Malmö.

Norra Västerbotten tidnings AB

Norra Västerbotten tidnings AB producerar och trycker tidningen Norra Västerbotten i centrala Skellefteå. Intransporterna består av totalt 1 560 ton pappersrullar per år som transporteras med lastbil från Sundsvall. Uttransporterna består av de färdiga tidningarna som distribueras lokalt och regionalt.



Skellefteå Kraft AB

I Hedensbyn, Skellefteå har Skellefteå Kraft sitt bioenergikombinat lokaliserat. Där produceras ca 100 000 ton pellets per år.

Intransporterna uppgår till 600 000 ton per år och består av sågspån, flis, bark samt restprodukter från sågverk och massaindustrier. Intransporterna sker med lastbil från Härnösand i söder till Kalix i norr. 60 000 ton pellets transporteras till Mälardalen med lastbil och därefter båt. Den resterande delen (40 000 ton) transporteras till kunder i Norrland med lastbil.

SQS Security Qube System AB

SQS tillverkar säkerhetsväskor för transport och förvaring av kontanter. Företaget har 70 anställda och omsätter ca 120 Mkr per år. Insatsvarorna till produktionen av säkerhetsväskorna består av råplast för formpressning, plåt samt elektronik. Intransporterna uppgår till totalt 70 ton och råplasten och elektroniken hämtas från underleverantörer i närområdet, medan plåten körs in med lastbil från Finland och södra Sverige. Idag är Sverige och Frankrike de huvudsakliga avsättningsmarknaderna för de 25 ton säkerhetsväskor som SQS tillverkar per år.

Trelleborg Skega AB i Ersmark

Den största delen av Trelleborg Skegas intransporter av kemikalier kommer från grannen Metso Minerals i Ersmark, ca 300 ton. Kemikalierna kommer ursprungligen från Trelleborg och transporteras med lastbil. Metso Minerals bearbetar kemikalierna för att användas i Trelleborg Skegas produktion av tätningar (o-ringar) av polymera material. Produktionen hos Trelleborg Skega uppgår till ca 500 ton per år och o-ringarna skickas till tre större avsättningsmarknader/-områden med lastbil:

- Volvo i Göteborg och Scania i Södertälje (100-150 ton)
- Sydafrika med båt via Göteborg (200 ton)
- Lindabkoncernens centrallager i Stuttgart, Tyskland (150-200 ton)

Metso Minerals i Ersmark

Metso Minerals har ca 170 anställda i Ersmark och omsätter ca 250 miljoner kr per år. Produktionen består av gummiprodukter för gruvindustrin samt gummi-blandningar för Metsoindustrier i hela världen. Intransporterna till produktionen består av:

- 3 000 ton kimrök från Malmö med tåg (lastbil från Skellefteå till Ersmark)
- 4 000 ton syntetgummi från Europa med tåg (lastbil Skellefteå–Ersmark)
- 1 500 ton naturgummi från Göteborg med tåg (lastbil Skellefteå–Ersmark)
- 800 ton stål från Oxelösund, Spanien och Sydamerika med lastbil och båt.

De färdiga gummiprodukterna för den svenska gruvindustrin (1 000 ton) transporteras med lastbil till Bolidenområdet samt Malmfälten med produkterna för den utländska gruvindustrin (1 200 ton) transporteras med lastbil till hamn för vidare transport med båt. Gummiblandningarna för Metsoindustrierna skickas med lastbil antingen till de europeiska produktionsställena via Trelleborg (4 000 ton) eller till övriga världen från svenska hamnar (3 000 ton).

Lindab Nord AB i Boliden

Lindab Nord är etablerat i Boliden, tillverkar runda och rektangulära ventilations-system, har 46 anställda och omsätter ca 70 miljoner kr per år. Transporterna som berör Lindab Nord är intransporterna av plåt från Båstad med lastbil (2 600 ton) samt uttransporterna av de färdiga ventilationsdetaljerna med lastbil till norra Sverige, norra Norge samt Helsingforsområdet.

Björkdalsgruvan AB i Kåge

Björkdalsgruvan är belägen ca 35 km NV om Skellefteå. Vid gruvan utvinns guld ur anrikningsmalm och som restprodukt vid brytningen uppstår gråberg. År 2003 bröts 645 000 ton anrikningsmalm samt drygt 400 000 ton gråberg.

Transporterna till gruvan av insatsmaterial och från gruvan av guld och krossat gråberg i form av ballast sker med lastbil. NCC Roads AB hanterar krossningen av gråberg och försäljningen av ballast i närområdet.

Futurum AB i Byske

Futurum producerar och produktutvecklar köksfläktar i Byske. Företaget har 170 anställda och omsätter ca 200 miljoner kr per år. Insatsvarorna till produktionen består till största del av 2 000 ton plåt per år som köps från Borlänge och transporteras till Byske med lastbil. Övriga insatsvaror transporteras också med lastbil från närområdet men också från övriga delar av landet.

Sverige är den största marknaden för Futurums köksfläktar och årligen transporteras 1 400 ton köksfläktar ut i hela landet med lastbil. Även till den utländska marknaden (ca 700 ton) används lastbil.

Norvag Byggsystem AB i Byske

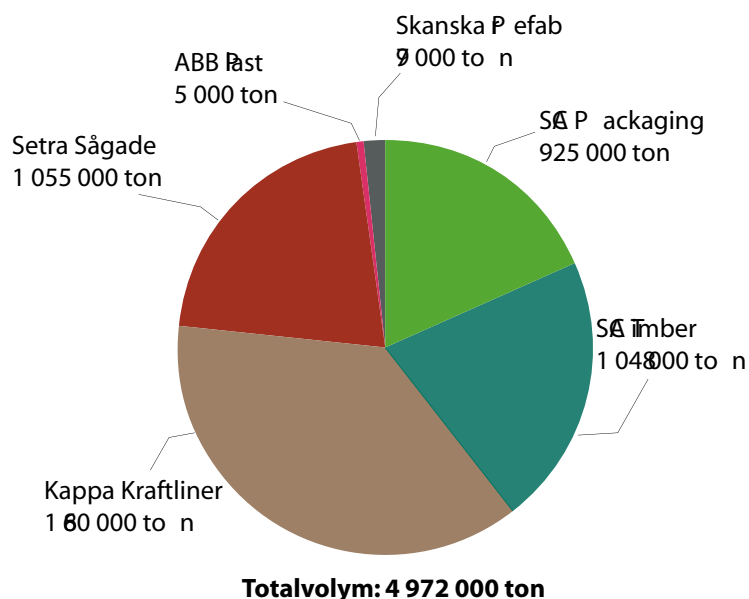
Norvag Byggsystem har 35 anställda och omsätter ca 75 miljoner kr årligen. Företaget tillverkar modulbyggnader för olika ändamål som exempelvis kan vara kontor, skolor, hotell etc. Råvarorna till produktionen består av trävaror, isoleringsmaterial samt spånskivor som transporteras från hela Sverige till produktionen i Byske. Årligen tillverkas 300-500 moduler och samtliga transporteras med lastbil till Gunsen-terminalen i Skellefteå för omlastning till tåg för vidare transport.



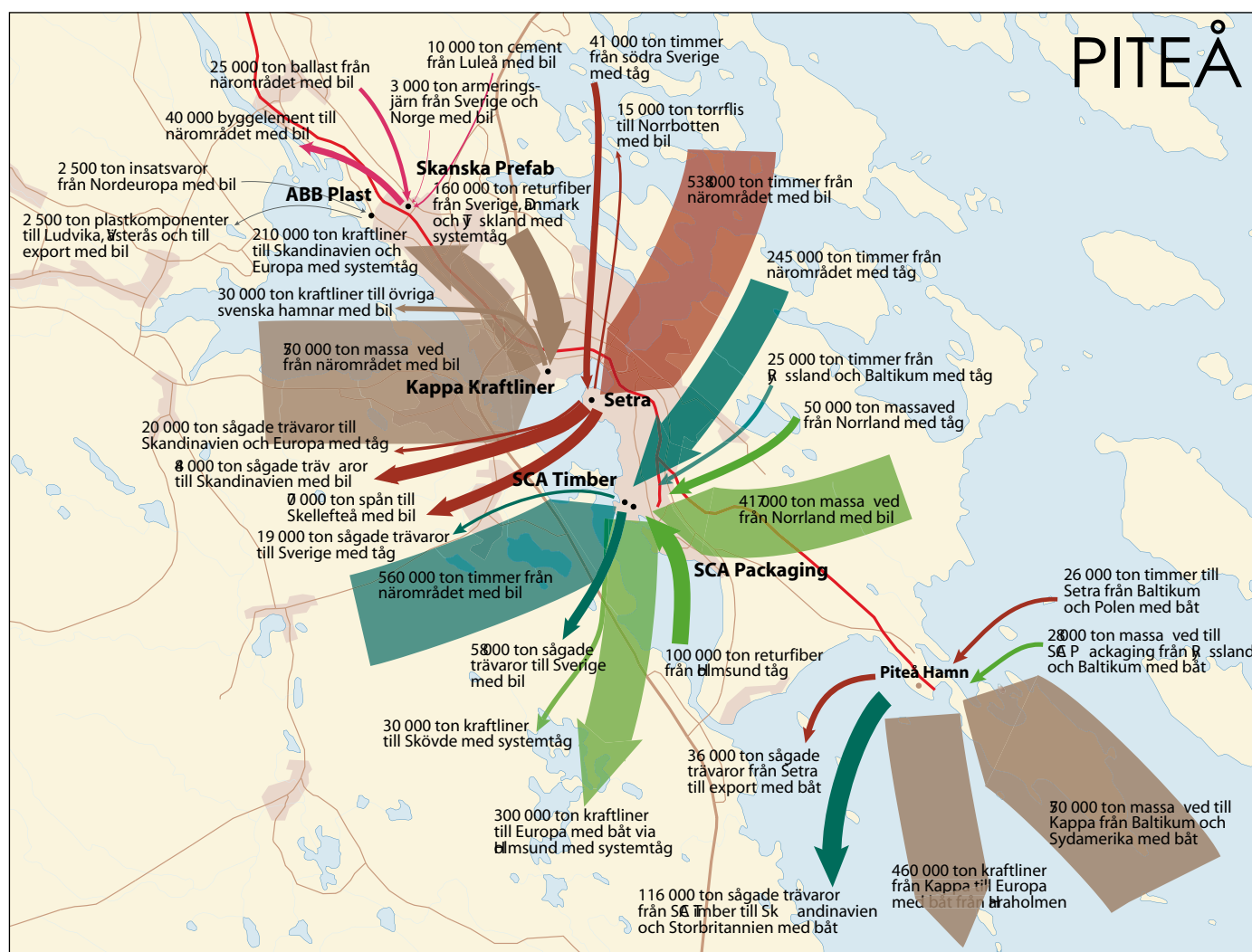
Piteå

Godstransporterna till och från Piteå kommun bedöms i SAMGODS-projektet vara ca 3,1 miljoner ton in och ca 2,4 miljoner ton ut från kommunen per år. Totalt 5,5 miljoner ton gods.

Transporterna till och från Piteå, i ton räknat, domineras kraftigt av råvaruflödena till och kraftlinerflödena från Kappa Kraftliner och SCA Packaging samt timmertransporterna in och de sågade trävarorna från Setra och SCA Timber. Transporterna sker med lastbil och järnväg in och ut från företagens industriområden samt med båt via hamnen i Haraholmen.



Figur 4.1:8 Godsvolymer, andelar till/från intervjuade företag i Piteå (ton/år).



Figur 4.1:9. Översiktskarta, godsflöden till och från Piteå kommun (ton/år).

SCA Packaging Munksund AB

SCA Packaging i Munksund har ca 330 anställda och tillverkningen består av papper som kallas kraftliner (som utgör den släta utsidan i Wellpapp). Årsproduktionen uppgår i dagsläget till ca 330.000 ton kraftliner. Insatsvaror är främst massaved och returfiber.

Råvarorna är:

- ca 417 000 ton massaved per år från hela Norrland med lastbil.
- ca 50 000 ton massaved per år med systemtåg från Lycksele och Storuman.
- ca 28 000 ton massaved per år med båt från Ryssland (S:t Petersburg) och Baltikum.
- ca 100 000 ton returfiber per år från Holmsund med systemtåg.

Den kraftliner som produceras går ut med systemtåg från Munksund till Holmsund för omlastning till i huvudsak båt (300 000 ton) för vidare transport ut till Europa. En mindre del fortsätter dock att transporteras med systemtåg (30 000 ton) till Skövde distributionslager för vidare transporter på bil till hela södra Sverige upp till Mälardalen samt södra Norge och Danmark. På returen tar dessa bilar med sig returfiber för vidare transporter på tåg till Holmsund/Munksund.

SCA Timber AB

SCA Timber har 107 anställda och producerar ca 218 000 ton sågade trävaror i främst furu. Tillverkningen är framför allt inriktad på byggindustrin. SCA Timber har nyligen tagit över Bodensågens verksamhet i Boden och bedriver nu hyvleri av sågade trävaror där. Råvaran kommer till största delen från SCA:s egna skogar och levereras av SCA Skog:

- ca 560 000 ton timmerråvara från Norrbotten och Västerbotten med lastbil.
- ca 245 000 ton timmerråvara från Lycksele och Storuman i Västerbotten samt Murjek i Norrbotten med systemtåg.
- ca 25 000 ton timmerråvara körs också idag på prov från Ryssland och Baltikum med tåg.

Uttransporterna av de färdiga trävarorna från produktionen i Munksund är:

- ca 116 000 ton med båt inom Sverige, Skandinavien och till Europa.
- ca 58 000 ton med lastbil till kunder i hela landet.
- ca 19 000 ton med tåg till kunder i södra Sverige.
- ca 25 000 ton trävaror till hyvleriet i Boden med lastbil (varifrån de hyvlade trävarorna skickas till Skandinavien och Storbritannien).

Kappa Kraftliner AB

Kappa Kraftliner Piteå är Europas största producent av kraftliner (den släta utsidan i Wellpapp) med ca 700 000 ton per år. Produktionen i Piteå sysselsätter 630 personer och omsätter ca 3 500 miljoner kr årligen.

Intransporterna består av:

- ca 750 000 ton massaved med lastbil från närregionen (via Sveaskog).
- ca 750 000 ton massaved med båt från Baltikum och Sydamerika.
- ca 160 000 ton returfiber med systemtåg från Tyskland, Danmark och södra Sverige.



Uttransporterna är:

- ca 460 000 ton kraftliner med båt till stora delar av Europa från Haraholmen dit linern transporterats med specialbyggda tåg från Kappas industriområde i centrala Piteå.
- ca 210 000 ton kraftliner med systemtåg till södra Skandinavien, norra Tyskland, Österrike, Schweiz och Italien.
- ca 30 000 ton kraftliner transporteras med lastbil till andra svenska hamnar för vidare export med båt.

Setra Sågade trävaror AB

Setras sågverk på Lövholmen i Piteå producerar ca 140 000 ton sågade trävaror per år, bl a golv, möbler, fönster och paneler av furu. Kunderna finns främst i Skandinavien och Storbritannien. Sågtimret hämtas till största delen med lastbil från Norrbottens och Västerbottens län (538 000 ton) där medelkvantiteten per sändning är ca 46 kubikmeter. En mindre del (26 000 ton) kommer in till Setra med båt, där varje båt lastar 4325 ton per sändning. Med systemtåg inkommer ca 41 000 ton från både norra och södra Sverige, där varje sändning lastar 865 ton sågtimmer.

Uttransporterna från Setra i Piteå är:

- ca 84 000 ton sågade trävaror med lastbil till Skandinavien.
- ca 36 000 ton sågade trävaror med båt från Haraholmen till Japan, Storbritannien samt Medelhavsländerna.
- ca 16 000 ton sågade trävaror till södra Skandinavien och ca 4 000 ton till Europa med systemtåg.
- ca 225 000 ton flis, spån och bark med lastbil till Kappa Kraftliner i Piteå.
- ca 70 000 ton spån med lastbil till Skellefteåområdet.
- ca 15 000 ton torrflis med lastbil till kunder i Norrbotten.

ABB Power Technologies AB

ABB Power Technologies i Piteå tillverkar plastkomponenter av bulkvaror som plastkompositer, glasfiber etc. Insatsvarorna (2 500 ton per år) kommer med lastbil från övriga Sverige, Norge, Polen, Tyskland, Frankrike och Storbritannien, där varje sändning omfattar 5-7 ton.

De färdiga plastkomponenterna transporteras också med lastbil till:

- ca 1 600 ton till Ludvika.
- ca 400 ton till Västerås.
- ca 500 ton till övriga Sverige samt för export (främst Kina).

Skanska Prefab AB

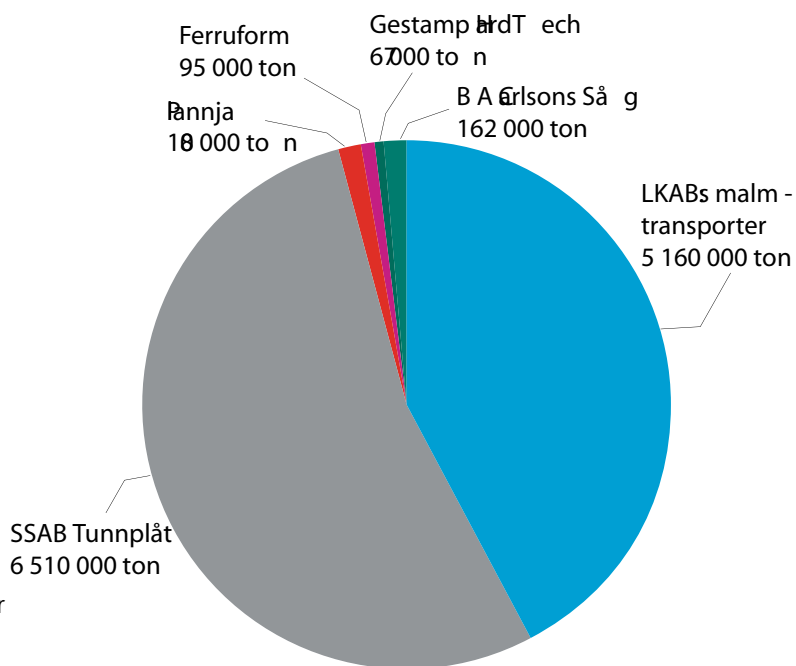
Vid Skanska Prefabs industri i Piteå produceras betongelement genom gjutning. Företaget utför även entreprenadarbete genom att sätta upp betongelementen på plats vid byggarbetsplatser.

Alla intransporter sker idag med lastbil och består av ballast (25 000 ton från närområdet samt 1 000 ton från Uppsala), cement (10 000 ton genom Cementa från Luleå samt armeringsjärn (3 000 ton genom Fundia från Sverige och Norge). De färdiga byggelementen av betong (40 000 ton) levereras till kunder inom en radie på 200-300 km och transporten sker med lastbil.

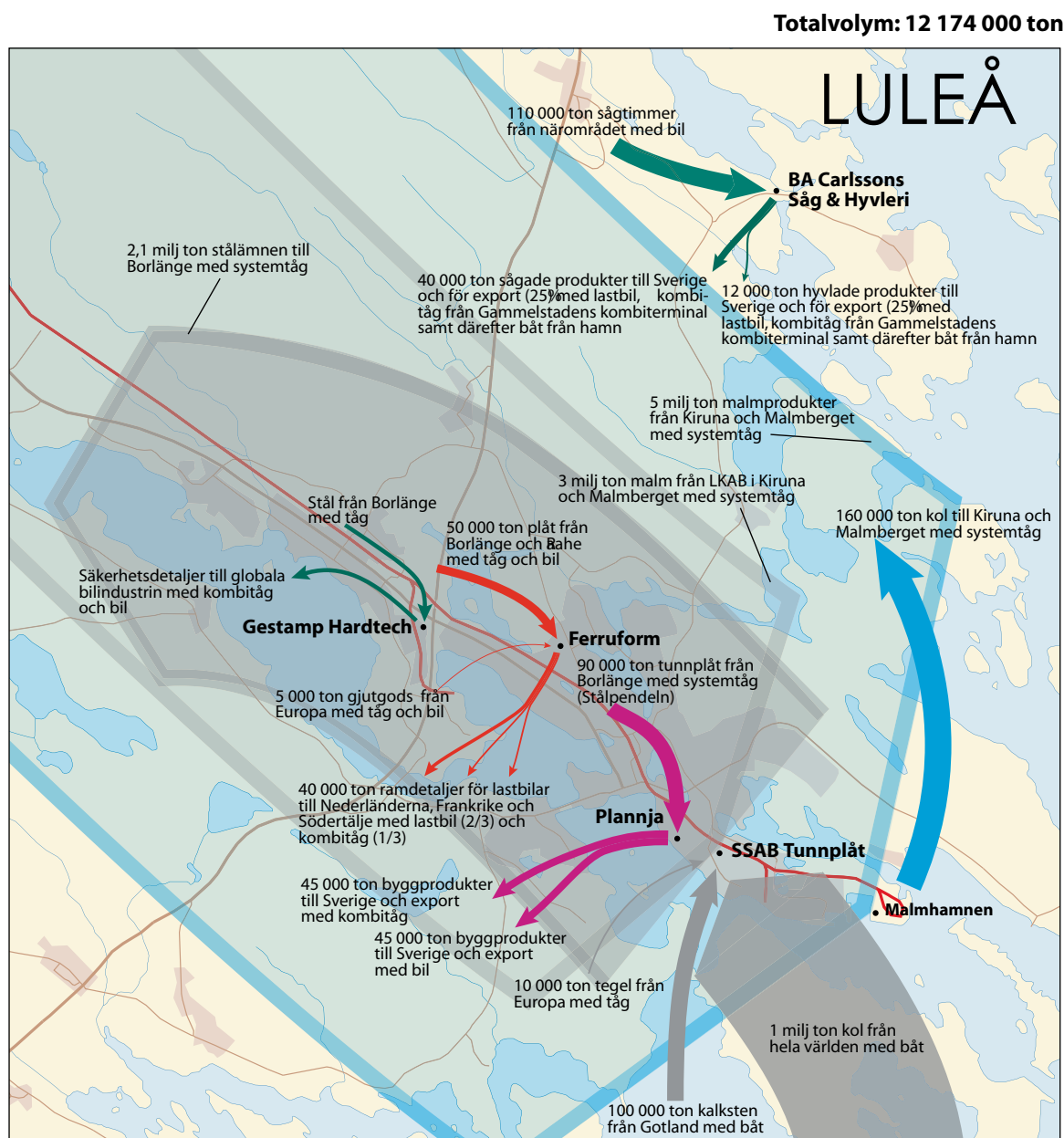
Luleå

Godstransporterna till och från Luleå kommun bedöms i SAMGODS-projektet vara totalt 18,2 miljoner ton gods varav ett inflöde på ca 9,8 miljoner ton per år och ett utflöde på ca 8,4 miljoner ton per år.

LKAB:s malmtransporter från gruvorna i Kiruna och Malmberget till Malmhamnen och till SSAB Tunnsplåt utgör ett mycket stort godsflöde till Luleå. Varje år transporteras ca 5 miljoner ton järnmalm med systemtåg för automatisk omlastning till pråm i Malmhamnen. Till SSAB Tunnsplåt transporteras årligen ca 3 miljoner ton järnmalm.



Figur 4.1:10. Godsvolymer, andelar till/från intervjuade företag i Luleå (ton/år).



Figur 4.1:11 Översiktskarta, godsflöden till och från Luleå kommun (ton/år).



SSAB Tunnsplåt AB

Vid SSAB Tunnsplåts stålverk i Luleå arbetar ca 1 500 personer med att framställa järn och därefter stål samt ferrolegeringar. Totalt produceras 2,1 miljoner ton stål (s k slabs) för vidare transport med systemtåget Stålpendeln till SSABs anläggning i Borlänge där vidareförädling till tunnplåt sker. Stålpendeln trafikerar sträckan Luleå-Borlänge alla årets dagar och omfattar 3-4 tågset per dygn, vilket innebär att transportupplägget står för 12 procent av Sveriges godstransporter på järnväg.

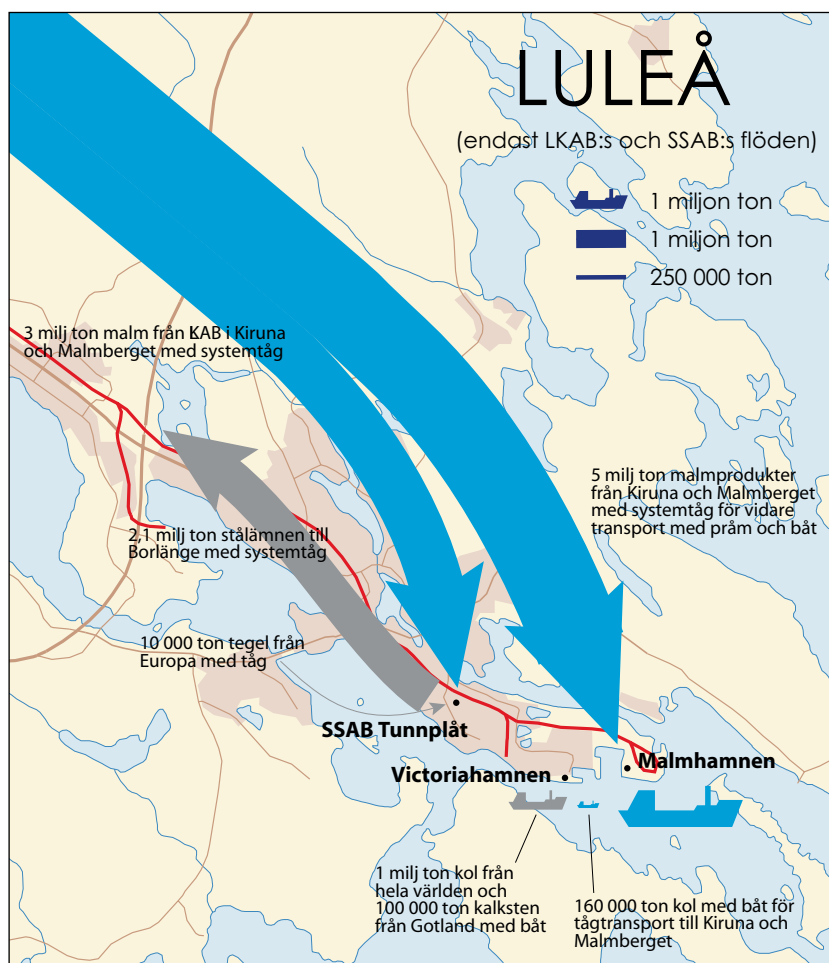
Intransporterna till stålverket i Luleå består årligen av:

- Ca 3 miljoner ton järnmalm från Kiruna och Malmberget med systemtåg.
- Ca 1 miljon ton kol med båt från Australien, Ryssland, USA och Venezuela.
- Ca 100 000 ton kalksten med båt från Gotland.
- Ca 300 000 ton skrot från södra Sverige i återflödet av Stålpendeln för vidare distribution till Ferruform, Gestamp HardTech och Plannja.
- Ca 10 000 ton tegel med vagnslasttåg från Europa.

Plannja AB

Plannja är ett av Europas ledande varumärken inom förädlade tunnplåtsprodukter för byggmarknaden. Tillverkningen består av byggplåtprodukter som vägg- och takprofiler, takpannor, takavvattning, takskydd etc.

Intransporterna till produktionen i Luleå består av 90 000 ton tunnplåt årligen som transporteras i returflödet av SSAB:s Stålpendeln. Uttransporterna av de 90 000 ton färdiga byggprodukterna fördelas lika mellan lastbil till den svenska och utländska marknaden och transporter på kombitåg för också den svenska och utländska marknaden.



Figur 4.1:12. LKAB:s och SSAB:s godsflöden till och från Luleå är mycket betydande (ton/år).

Ferruform AB

Ferruform är ett verkstadsföretag som tillverkar bl a ramkomponenter och bryggor till Scania och Volvos lastbilar och busar genom att forma och bearbeta plåt och stålämnen. Totalt sysselsätter Ferruform 700 personer och omsätter ca 770 miljoner kr i Luleå. Intransporterna av ca 50 000 ton plåt per år sker från Borlänge och Brahestad i Finland. Från Borlänge sker transporten med tåg och lastbil och från Brahestad med båt och lastbil. Stålämnena i egenskap av gjutgods omfattar ca 5 000 ton per år och transporterna sker med båt, tåg och lastbil till Luleå.

De färdiga ramdetaljerna transporteras till två tredjedelar med lastbil och en tredjedel med kombitrafik. Varje år skickas 20 000 ton till Volvos produktion i Holland, 10 000 ton till Scania's industri i Södertälje samt 10 000 ton till kunder i Frankrike.

Gestamp HardTech AB (fd SSAB Hard)

Gestamp HardTech tillverkar säkerhetsdetaljer till bilindustrin. Verksamheten bygger på tekniken att härda borstål i samband med formpressning.

Tekniken möjliggör förbättrad stabilitet och reducerad vikt för detaljerna. I januari 2005 inträdde HardTech i den spanska företagsgruppen Gestamp.

Råmaterialet som köps in är 40 000 ton stålrollar från SSAB Tunnpålt i Borlänge årligen och som transporteras i returflödet av systemtåget Stålpendeln. De färdiga säkerhetsdetaljerna säljs till den globala bilindustrin och lämnar Luleå med kombitåg och bil.

B A Carlsons Såg och Hyvleri AB

Vid B A Carlsons Såg och Hyvleri sågas och hyvlas idag timmer som kommer in från närområdet. Idag förädlas (hyvlas efter kundens krav) ca 60 procent av timret men struktumvandlingar inom företaget kommer att innebära att förädlingen sjunker till 30 procent.

Av de 110 000 ton sågtimmer som transporteras in årligen till sågverket strax norr om Luleå är ca 70 procent tall och 30 procent gran. Intransporterna från närområdet sker med lastbil. De färdiga produkterna transporteras först ut med lastbil för att sedan lastas på kombitåg för vidare transport. 40 000 ton sågade trävaror samt 12 000 ton hyvlade trävaror produceras vid företaget och den främsta avsättningsmarknaden är Sverige. På den utländska marknaden finns de största kunderna i Italien och Tyskland. För export används ofta båttransport och ca 13 000 ton färdiga produkter går ut från de norrländska hamnarna.



Boden

Godstransporterna i Bodens kommun uppgår varje år till totalt 810 000 ton gods enligt SAMGODS-projektet. Intransporterna är 380 000 ton per år och uttransporterna är 430 000 ton per år. De intervjuade företagens flöden är betydligt mindre än SAMGODS-bedömningen från 2001, torde delvis ha sin förklaring i att Bodensågens verksamhet under senare år har minskat kraftigt.

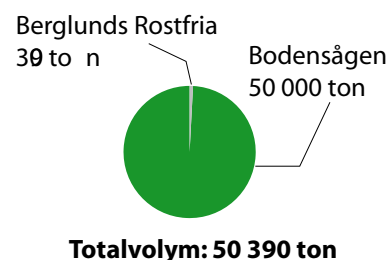
AB Berglunds Rostfria

Berglunds Rostfria är ett verkstadsföretag som tillverkar apparater och processutrustning för kyla och ventilation som används som komponenter i olika industriella processer. Råvarorna huvudsakligen från Sverige som också är den största enskilda avsättningsmarknaden för företags produkter.

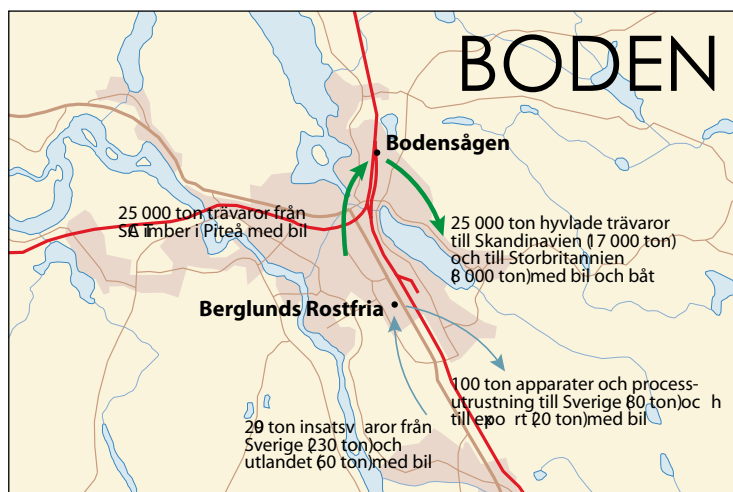
Insatsvarorna består av plåt, motorer och olika apparater och transporteras in till företaget i Boden med lastbil. Ca 290 ton per år kommer från underleverantörer i Sverige (främst norra Sverige) och ca 70 ton per år kommer från underleverantörer i utlandet. Varje sändning är i genomsnitt 3 ton. Uttransporterna av processutrustning sker också med lastbil. Ca 80 ton går till kunder i norra Sverige och ca 20 ton går till export till Sydamerika, Asien och övriga Europa.

Bodensågen AB

Verksamheten vid Bodensågen har förändrats och numera sker ingen sågning vid anläggningen. Däremot håller hyvleriverksamhet för SCA Timber i Piteå på att byggas upp utvecklas vid Bodensågen (se beskrivning av SCA Timber i Piteå). För närvarande i inledningsskedet hyvlas ca 25 000 ton trävaror som kommer från SCA Timber i Piteå med lastbil och skickas tillbaka dit med lastbil.



Figur 4.1:13. Godsvolymer, andelar till/från intervjuade företag i Boden (ton/år).



Figur 4.1:14 Översiktskarta, godsflöden till och från Bodens kommun (ton/år).

Kalix

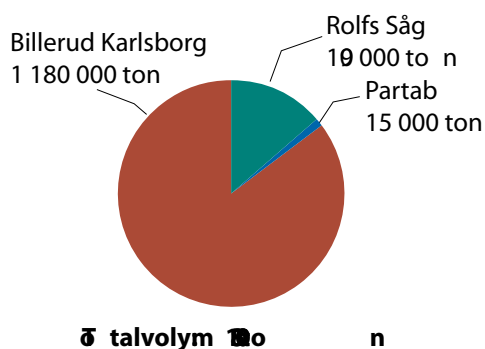
Totalt transporteras ca 1 338 000 ton gods per år till/från Kalix kommun (källa: SAMGODS). De största godstransporterna i ton räknat står Billeruds pappers- och massabruk i Karlsborg för med nära 1,2 miljoner ton. Det innebär att sannolikt underskattar SAMGODS det transportarbete som genomförs i Kalix kommun.

Rolfs Såg & Hyvleri AB

Rolfs Såg & Hyvleri har 84 anställda och producerar 60 000 ton (90 000 m³) trävaror där 75 procent har vidareförädlats och de sågade trävarorna utgör 25 procent. Företagets kunder finns i Skandinavien, Europa och Asien.

Sågtimret hämtas inom radie av 350 km från sågverket och transporterna sker med lastbil. Uttransporterna av de färdiga trävarorna är:

- Ca 40 000 ton sågade och hyvlade trävaror med lastbil till Sverige och övriga Skandinavien.
- Ca 12 000 ton sågade och hyvlade trävaror med tåg till Danmark och Italien.
- Ca 8 000 ton sågade och hyvlade trävaror till Storbritannien, Spanien och Asien med båt.

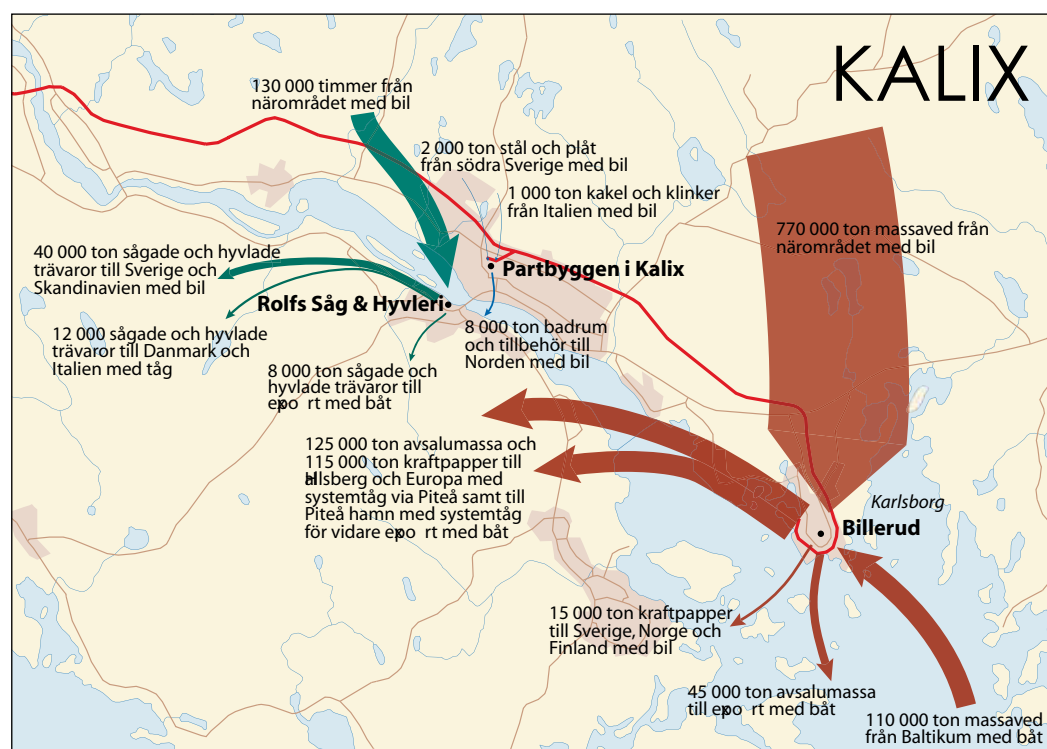


Figur 4.1:15. Godsvolymer, andelar till/från intervjuade företag i Kalix (ton/år).

Partbyggen i Kalix AB (PARTAB)

PARTAB tillverkar prefabricerade badrumsmoduler till hotell, vårdhem, bostadsfastigheter, studentbostäder mm. Företaget sysselsätter 140 personer och omsätter ca 150 miljoner kr per år. Produktionen består av 3 500-4 000 badrum per år. Kunder är byggföretag och fastighetsbolag.

Insatsvarorna omfattar totalt 3 000 ton per år och transporteras till Kalix med lastbil. Stål och plåt (2 000 ton) kommer från södra Sverige samt kakel och klinkers (1 000 ton) kommer från Italien. De färdiga badrummen har en total årlig volym på 7 000 ton och skickas ut till byggföretag och fastighetsbolag i Sverige, Norge och Finland med lastbil. Utöver de färdiga badrummen skickas ca 500 ton tillbehör ut per år med lastbil.



Figur 4.1:16. Översiktskarta, godsflöden till och från Kalix kommun (ton/år).

Billerud Karlsborg AB

Billeruds tillverkning av papper och massa i Karlsborg strax utanför Kalix, sysselsätter 490 personer och omsätter ca 1 800 miljoner kr per år. Bruket omfattar en massalinje, en pappersmaskin, en bstrykningsmaskin och en upptagningsmaskin för avsalumassa. Billerud Karlsborg är en av Europas ledande leverantörer av vitt säckpapper men tillverkar också vitt kraftpapper och vit långfibrig sulfatmassa för avsalu. Produktionskapaciteten per år är 130 000 ton kraftpapper och 170 000 ton avsalumassa.



Intransporterna till bruket i Karlsborg består huvudsakligen av massaved:

- ca 770 000 ton massaved med lastbil från närområdet (via Sveaskog).
- ca 110 000 ton massaved med båt från Baltikum,

Uttransporterna från Billerud Karlsborg är till stor del knutet till ett systemtågsupplägg mellan bruket och Piteå för vidare transport med tåg söderut eller med båt från Haraholmens hamn:

- ca 115 000 ton kraftpapper transporteras med systemtåg till Piteå varav 10 000 ton omlastas till båt för export till utlandet. Övriga 105 000 ton kraftpapper transporteras vidare med systemtåg via Hallsberg ut i Europa.
- ca 125 000 ton avsalumassa med systemtåg till Piteå varav 80 000 ton omlastas till båt för export. Övriga 45 000 ton transporteras vidare med systemtåg via Hallsberg ut i Europa (totalt 150 000 ton kraftpapper och avsalumassa från Billerud Karlsborg transporteras med systemtåg från Piteå och söderut).
- ca 15 000 ton kraftpapper transporteras direkt från bruket i Karlsborg med lastbil till kunder i Sverige, Norge och Finland.
- ca 45 000 ton kraftpapper lastas på båt vid bruket i Karlsborg för export.

Haparanda/Torneå

I SAMGODS bedöms godstransporterna till och från Haparanda kommun vara ca 480 000 ton in och ca 380 000 ton ut från kommunen per år. Motsvarande bedömning för Torneå saknas. De intervjuade Haparandaföretagen Setra och Polarica står för ca en fjärdedel av kommunens transportarbete enligt SAMGODS som i sin samlade bedömning också innefattar ca 350 000 ton kemikalier som är ett transitflöde till/från Finland.

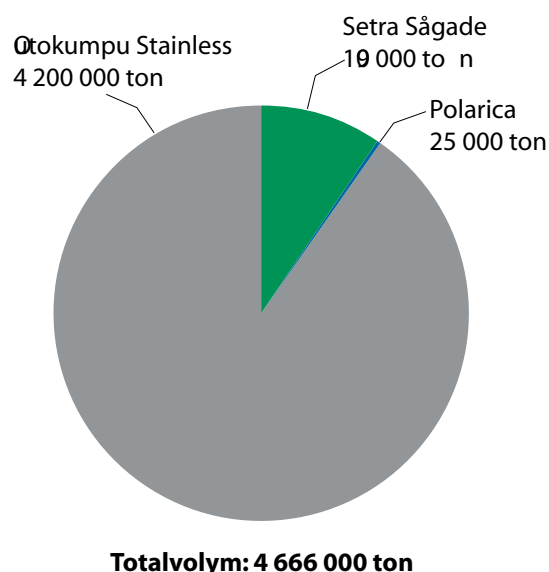
Setra Sågade Trävaror på Seskarö

Setras sågverk på Seskarö har 60 anställda och omsätter ca 230 miljoner kr per år. Produktionen består av brädor och plank samt ämnen till fönster och möbelindustrin etc. Råvaran i form av timmer kommer från närområdet med lastbil, 330 000 ton per år och från Karelska Republiken i Ryssland med lastbil.

Totalt produceras ca 87 000 ton färdiga produkter (158 000 m³) vid Setras sågverk på Seskarö. Uttransporterna sker med lastbil till hamnarna i Piteå eller Skellefteå varifrån omlastning till båt sker för export. Huvudelen av trävarorna säljs dock på den skandinaviska och europeiska marknaden som nås med lastbil och tåg.

Polarica AB i Haparanda

Polarica i Haparanda är ett livsmedelsföretag som producerar ett stort antal vilt- och bärprodukter. Företaget står för hela produktionskedjan från råvaruanskaffning till förädling, infrysning och för-



Totalvolym: 4 666 000 ton

Figur 4.1:17 Godsvolymer, andelar till/från intervjuade företag i Haparanda/Torneå (ton/år).

säljning av färdiga produkter, med anläggningar i Sverige, Finland, Ryssland och Polen. Intransporterna till produktionen i centrala Haparanda består av:

- ca 9 000 ton vilda bär med lastbil från Norden (5 000 ton), Ryssland (3 000 ton) samt Baltikum (1 000 ton).
- ca 3 400 ton viltkött med lastbil från Sverige och Finland.

De frysta, färdiga produkterna transporteras till:

- ca 7 000 ton bär med lastbil till Norden (3 000 ton), övriga Europa (3 500 ton) och till Asien via Göteborg och omlastning till båt (1 500 ton).
- ca 4 000 ton livsmedel/vilt till Norden med lastbil.

Outokumpu Stainless Oy i Torneå

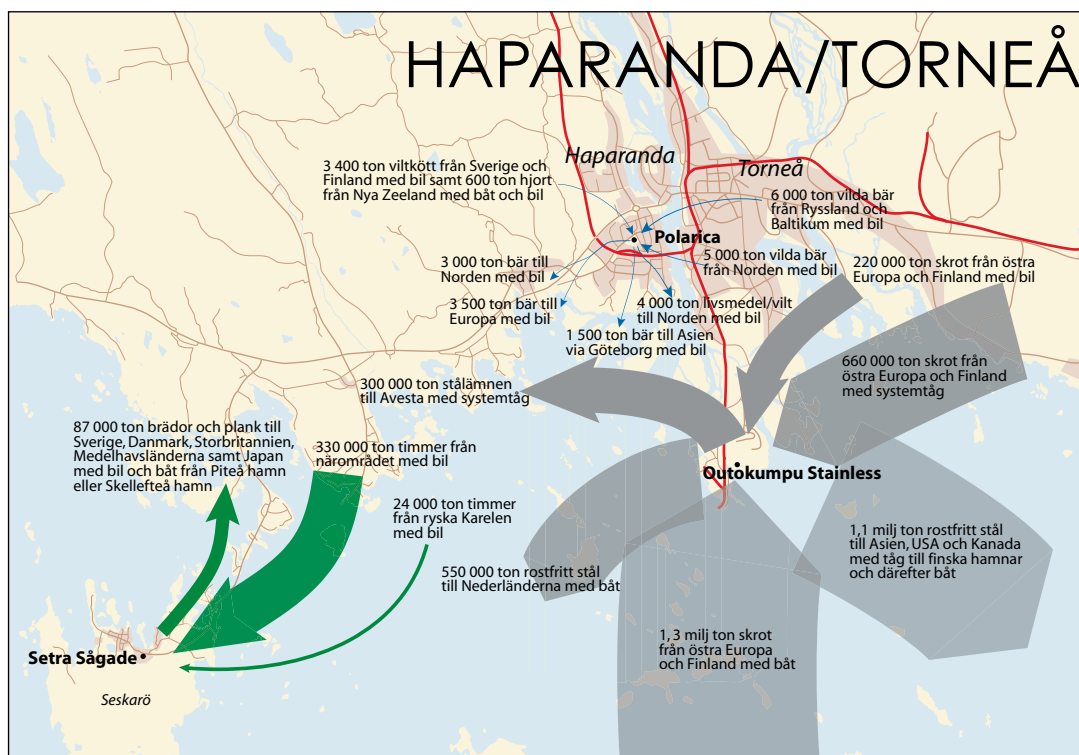
Outokumpu Stainless tillverkar stålämnen och rostfritt stål i Torneå. Produktionen av rostfritt stål uppgår till närmare 1,7 miljoner ton per år och 300 000 ton stålämnen, s k slabs. De mest betydande insatsvarorna till produktionen på årsbasis är skrot från östra Europa och Finland:

- ca 1,32 miljoner ton transporteras in med båt
- ca 660 000 ton transporteras in med systemtåg
- ca 220 000 ton transporteras in med lastbil

Det rostfria stålet går till största del till export:

- ca 1,1 miljoner ton till Asien och Nordamerika lämnar Torneå med lastbil och tåg till finska hamnar för att omlastas till båt.
- ca 550 000 ton går direkt till Nederländerna med båt från Torneå.

Flödet av stålämnen, ca 300 000 ton per år, transporteras med systemtåg från Haparanda till Avesta där vidareförädling sker.



Figur 4.1:18. Översiktskarta, godsflöden till och från Haparanda/Torneå (ton/år).

4.2 Godstransporter till och från anknytande stråk

Västerbottens inland

Det huvudsakliga godsstråket i öst/västlig riktning i Västerbottens län är E12, som går från E6 i Mo i Rana via Umeå hamn i Holmsund över till Vasa i Finland. En stor del av transporterna på E12 består av timmer och massaved till skogsindustrin vid kusten.

De järnvägstransporter som går från Västerbottens inland är i huvudsak systemtåget Uman, med timmer och massaved från terminalerna i Vinlidsberg och Lycksele. Godsvolymererna är ca 220 000 ton per år.

Setra Sågade Trävaror AB i Malå tar in 500 000 ton sågtimmer från närområdet och transporterar ut 110 000 ton sågade trävaror till Skandinavien och övriga världen med i huvudsak lastbil och båt från hamnar. Transporterna till Danmark och Italien skickas via järnväg.

Fundia Armering AB i Vännäs köper armeringsstål från Mo i Rana och tillverkar inläggningsfärdig armering till byggarbetsplatser. Företaget genererar ett godsflöde på ca 20 000 ton. Idag går allt på lastbil, men företaget ser potential för att flytta över ett flöde bestående av 500 ton armeringsnät från Halmstad till järnväg.

Indexator är en underleverantör inom verkstadsindustrin med sin huvudsakliga marknad för sina rotatorer och rototiler för grävmaskiner i Europa och USA. Indexator transporterar allt sitt gods, ca 5 500 ton/år, på lastbil.

Från *Boliden Mineral AB:s* anrikningsverk i Skellefteåfältet går 266 000 ton slig samt 150 000 ton zink med lastbil till Rönnskärsverkan i Skellefteå och i motsatt riktning går ett flöde med 145 000 ton slaggprodukter.

Norrbottens inland

Ett av de viktigaste anslutande stråken är Malmbanan som går från hamnen i Narvik via Kiruna och Gällivare till hamnen i Luleå. Längs Malmbanan ligger de ledande gruv- och mineralföretagen LKAB, Boliden Mineral m fl.

LKAB bedriver järnmalmsutvinning vid gruvorna i Kiruna och Malmberget. Till denna verksamhet transporteras insatsvaror med järnväg, främst kol, olja, kalk, kvartsit och bentonit (330 000 ton från Luleå hamn). De färdiga järnmalmprodukterna transporteras med järnväg till hamnarna i Luleå och Narvik. 8 miljoner ton färdiga malmprodukter transporteras till Luleå, varav 3 miljoner ton till SSAB Tunnpå i Luleå och huvuddelen av resterande till Brahestad längs finska Botten-viken.

Från *Boliden Mineral AB:s* mineralutvinning i Aitikgruvan utanför Gällivare transporteras 238 000 ton kopparslig till Rönnskärsverken i Skelleftehamn med systemtåg. I Aitik finns vidare stora potentialer i gråberget att användas som ballastmaterial bland annat vid vägbyggen i Finland, Baltikum och södra Sverige.

Liksom i Västerbottens inland går stora flöden av timmer från Norrbottens inland ut till trävaru-, pappers- och massaindustrierna vid kusten.

AB Älvsbyhus i Älvsbyn tillverkar monteringsfärdiga trähus. Sågtimmer tas in med lastbil från omkringliggande skogsmarker och gullfiber med järnväg från Skåne. All förädling sker på plats i Älvsbyn eller i Bjärnum (Skåne). Uttransporterna sker





på lastbil och på järnväg. 40-50 lastbilar/vecka går med lastbil från Älvsbyn till norra delarna av Sverige, Norge och Finland. 75 vagnar/vecka går med järnväg till södra Norden.

I Älvsbyn finns också *Polarbröd AB* som producerar och transporterar ut färskt och fryst matbröd. Polarbröd har idag omfattande intransporter av råvaror på järnväg (14 000 ton).

Nordnorge

Från Nordnorge går de sk ARE-tågen via Malmbanan och Stambanan ner till Oslo. ARE-tågen har last i båda riktningarna, konsumtionsvaror norrut och fisk söderut. Via 10 dubbelturer per vecka transporteras totalt ca 200 000 ton färsk fisk och andra konsumtionsvaror på denna rutt per år. Planer finns på att utöka trafiken på sträckan samt på nya sträckor till Finland och Ryssland.

Sedan 2001 går ett tåg per vecka med 32 containrar blekmedel från Narviks kombiterminal till södra Finland. Transporten utgår från EKA Chemicals fabrik i Mo i Rana med båt upp till Narvik, där omlastning till tåg sker för vidare transport till Finland. I Boden sker lokbyte från el- till diesellok, eftersom Haparandabanan inte är elektrifierad. I Torneå lastas ca hälften av containrarna över till finska järnvägsvagnar för vidare transport till södra Finland medan övriga transporteras med lastbil till Kemi respektive Karlsborg.

Norra Finland och nordvästra Ryssland

Stråkets koppling till norra Finland och i förlängningen till nordöstra Ryssland är viktig. Befintlig järnväg mellan Boden och Haparanda, Haparandabanan, har idag mycket låg standard, vilket utgör en allvarig begränsning för godstransporterna. Idag passerar årligen ca en halv miljon ton på järnväg över gränsen mellan Torneå och Haparanda. En stor del av befintligt flöde genereras i Torneå, däribland 300 000 ton stål-slabs från Outokumpu som transporteras till Avesta. Befintligt flöde Ryssland - Sverige utgörs främst av massaved och tallsågtimmer från ryska Karelen till svenska pappersbruk och sågverk i Kalix och Piteå.

En fungerande koppling Haparanda-Torneå skulle innebära stora potentialer för volymer från Finland/Ryssland för Setra Group i Torneå. Även SCA Packaging i Piteå pekar på vikten av att utveckla de öst-västliga järnvägskopplingarna avseende intransporter av timmerråvara. Flera andra företag framhåller också betydelsen av bättre kopplingar till Finland och Ryssland.

Stora Enso i Kemi, som är en av världens största producenter av pappersprodukter och sågade barrträprodukter, står för stora godsflöden. Stora volymer massaved och sågtimmer importeras från Ryssland och Baltikum. Produktionsvolymen av pappers- och trävaruprodukter är ca 2 miljoner ton/år. Huvuddelen transporteras idag på sjöfart, endast 7 000 ton går på järnväg via Haparanda, primärt pga Haparandabanans bristande kapacitet. Med ökad kapacitet finns potential att flytta över 1,3 miljoner ton av uttransporterna till järnväg.

Ruukkis stålverk i Brahestad har en produktion på 2,5 miljoner ton stålämnen och stålprodukter per år. Järnmalmen till stålproduktionen transporteras dels med järnväg från Kostamusgruvan i Karelska Republiken, ca 1 miljon ton/år och dels från LKAB:s gruva i Malmberget ca 3 miljon ton/år. Transporterna från Malmberget sker idag med tåg till Luleå och vidare med pråm till stålverket. Norrbottenbanan ger möjlighet att flytta över delar av detta flöde till järnväg. Gällande uttransporter, går en del redan idag via Haparanda-Torneå. Eventuellt kan även uttransporterna till Sverige delvis gå över järnväg.

För svensk industris vidkommande, är utveckling av järnvägstrafik för att få bättre tillgång till utvecklingsmarknaderna i nordvästra Ryssland av stor betydelse. Dessa marknader erbjuder råvaror och låg-processade varor i överflöd, till relativt låga priser. Vidare har nordvästra Ryssland ett betydande befolkningsunderlag som på sikt kommer att utgöra en viktig konsumentmarknad.



5. Dagens godsterminalfunktioner

I detta avsnitt beskrivs dagens godsterminalfunktioner för att ge ett faktaunderlag som ligger till grund för bedömningen av strategiska utvecklingsbehov, potentialer för framtida godstransportflöden och utvecklingsmöjligheter när det gäller samordning med övriga transportslag.

Dagens godsterminalfunktioner i stråket beskrivs översiktligt avseende bl a lokalisering, funktion och kapacitet.

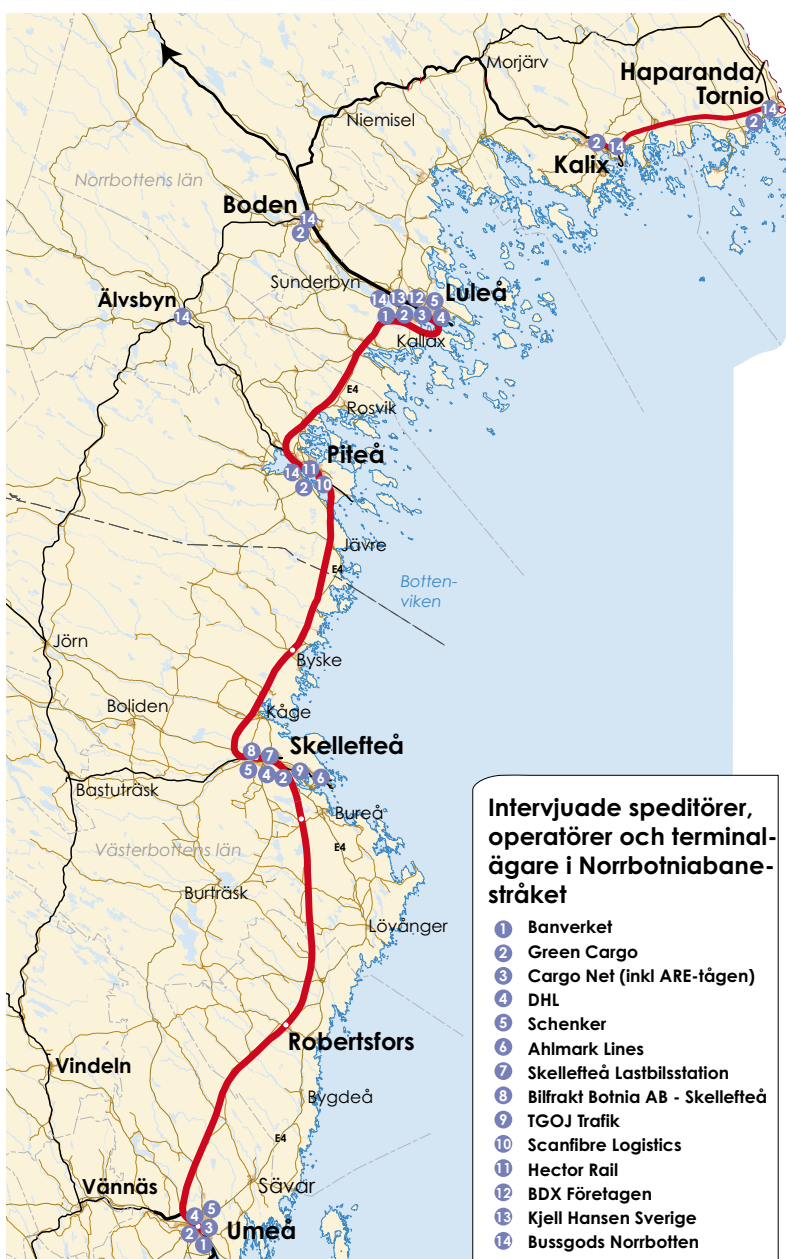
Järnvägsterminaler ägnas särskild uppmärksamhet, övriga godsterminaler behandlas mer översiktligt.

5.1 Överblick

De större aktörerna på järnvägsmarknaden är Green Cargo, Cargo Net och TGOJ Trafik. Green Cargo finns representerade i flertalet kommuner längs Norrbottenstråket, medan Cargo Net endast finns i Luleå och Umeå. TGOJ Trafik finns i Boden, Skelleftehamn, Piteå, Kalix och Gällivare.

Av de större buss- och bilgodsföretagen återfinns Bussgods Norrbotten, DHL, Schenker, Skellefteå Lastbilstation, Bilfrakt Botnia, BDX Företagen och Kjell Hansen Sverige. Banverket har medverkat i studien i egenskap av spår- och terminalägare. Hector Rail är en ny tågoperatör i området och Scandifibre Logistics tillhandahåller och utvecklar transport- och logistik tjänster för skogsindustrin.

De företag som svarat i denna studie framgår av figur 5:1:1.



Figur 5.1:1 Kontaktade företag i Norrbottenstråket.

Järnvägsterminaler

Järnvägsterminaler hanterar omlastning mellan järnväg och andra transportslag. De olika terminalfunktionerna kan delas upp i följande huvudtyper:

- **Kombiterminal.** Omlastning av enhetslaster (container, växelflak eller påhängsvagnar) mellan järnväg och lastbil.
- **Hamnterminal.** Omlastning mellan fartyg och lastbil eller järnväg.
- **Färjeterminal.** Terminal där lastbilar, järnvägsvagnar eller påhängsvagnar omlastas från Ro/Ro-fartyg eller färja.
- **Lastbilsterminal.** Omlastning av ankommande styckegods från fjärrbilar till lokalbilar och avgående styckegods från lokalbilar till fjärrbilar.
- **Flygfrakttterminal.** Omlastning av flygfraktat gods mellan flyg och lastbil eller järnväg.
- **Bussgodsterminal.** Omlastning mellan buss och buss eller lastbil.

Större järnvägsterminaler för gods i stråket är:

- Umeå (ny godsterminal, beräknas färdigställd 2010)
- Gimonäs (endast rundvirke för SCA)
- Holmsund
- Skelleftehamn
- Luleå
- Haparanda

Dessutom kan omlastning tåg-bil i begränsad omfattning ske i Piteå, Boden och Kalix.

Större industrispår i stråket är:

- Boliden Rönnskärsverken i Skelleftehamn
- Kappa Kraftliner i Piteå
- Setra Group i Piteå, Lövholmen
- SCA Timber och SCA Packaging i Piteå, Munksund
- SSAB Tunnpå i Luleå
- LKAB:s malmtransporter till industrispåret i Malmhamnen
- Billerud Karlsborg i Kalix
- Outokumpu Stainless i Torneå

Kombiterminaler

Totalt finns 16 större kombiterminaler på 14 orter i Sverige. Längs Norrbotniabanastråket finns två, en i Umeå och en i Luleå.

Kombiterminalerna är omlastningsanläggningar för lastbärare mellan olika trafikslag, vanligen järnväg och lastbil, men också till/från fartyg. Den svenska kombitrafiken produceras och säljs huvudsakligen av CargoNet som innehar både hanteringsutrustning och terminaler.

Hamnterminaler

De allmänna hamnar efter stråket som har järnvägsspår är:

- Umeå hamn
- Skellefteå hamn
- Piteå hamn
- Luleå hamn

Utöver dessa finns ett antal industriägda hamnar.

Övriga godsterminaler

Coop och ICA har var sitt grossistlager i Umeå som är spåranslutna. Därutöver finns det några mindre detaljhandelsgrossister för dagligvaror i de större städerna.

DHL och Schenker har egna terminaler i Umeå, Skellefteå och Luleå. Andra lokala sammanslutningar av åkerier är Bilfrakt Botnia har terminaler i Umeå och Skellefteå samt BDY-företagen som har flera terminaler i Norrbotten.

Bussgods fungerar som godsförmedlare och godstransportör. Terminalerna som finns på busstationerna i Västerbottens och Norrbottens län är navet i verksamheten, som drivs av Länstrafiken i respektive län.

Flygplatserna i Umeå och Skellefteå fungerar främst för lättgods, medan Kallax flygplats har en utvecklad godshantering (se vidare under beskrivning av Luleå).

Spårviddsväxling i Haparanda/Torneå

I Europa finns det tre olika spårvidder, vilket skapat stora problem för den internationella järnvägstrafiken. En av gränserna mellan systemen finns mellan Sverige och Finland, dvs mellan Haparanda och Torneå. Olika spårviddsväxlingssystem har prövats sedan 1960-talet för att överbrygga problemet med de skilda spårvidderna (1524 mm i Finland och 1435 mm i Sverige).

Idag pågår tester med spårviddsväxlare på Torneå bangård. Försöken har gett värdefulla erfarenheter. Fullskaletest med reguljär försökstrafik beräknas starta vid årsskiftet 05/06.

Traditionell omlastning, där truck och kranar lastar över gods från svenska vagnar till finska och vice versa, har tagit alltifrån 6-7 timmar till ett dygn, vilket hämmar godstrafiken på järnväg över gränsen. Med spårviddsväxling kan ett och samma tåg fortsätta sin transport efter endast 35-40 minuter (vagn-för-vagn-metoden).

Vagnar med utrustning för spårviddsväxling är främst intressanta för större systemtågsupplägg i slutna omlopp till följd av de höga investeringskostnaderna.



Umeå kombiterminal idag

inväntar

Hanterat gods: 238 000 ton

Uppställningsspår: Ja

Lastplan 2*260 m

Lageryta (kall): 0m²

Lyftutr: Motviktstruck 35 ton

Umeå hamn

Gods 2004: 2 030 307 ton

Torrlastkaj: 706 meter

Oljekaj: 80 meter

Djup: 11-7 meter

Tre RoRo-lägen

Krankapacitet:

1 st 40 ton spårbunden

2 st 36 ton mobila

1 st 7,5 ton spårbunden

2 st 7 ton spårbunden

Järnvägsspår: totalt 7 km

Lagringslokaler: 100 000 m²Upplagsytor: 100 000 m³

5.2 Godsterminalfunktioner i stråket

Umeå och Holmsund

Umeås nuvarande och nya godsterminal

Umeås nuvarande godsbangård ligger i direkt anslutning till Umeå C. Fyra terminaler finns på bangården, där Green Cargo handhar två och Volvo Lastvagnar och Cargo Net har varsin. Lastnings- och lagringsmöjligheterna i anslutning till terminalerna är mycket bristfälliga, vilket även tillfarts- och utfartsmöjligheterna är.

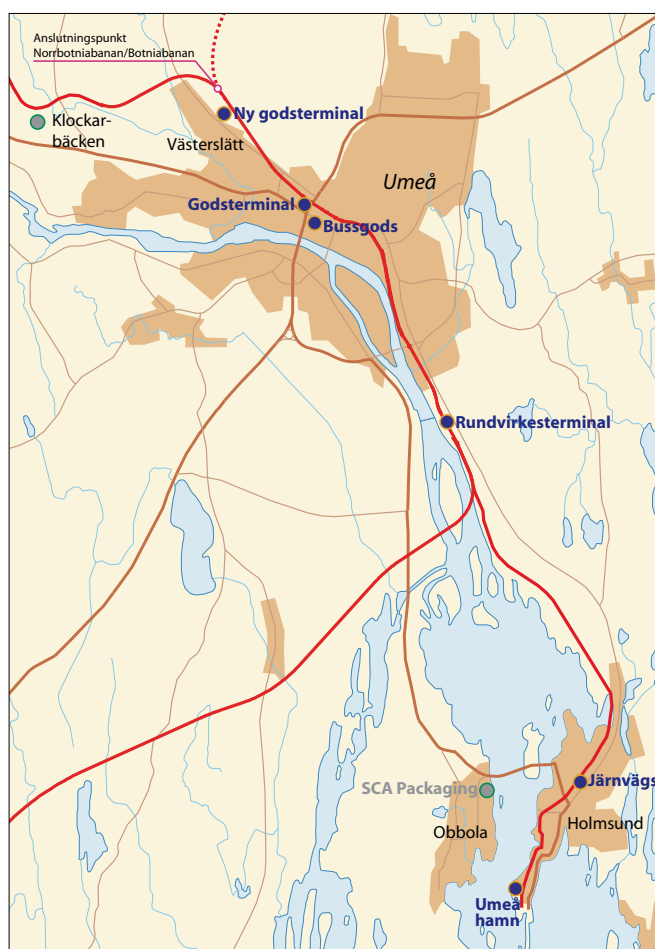
Under år 2005 kommer Banverket att påbörja anläggandet av Umeås nya godsbangård. Den nya godsbangården anläggs norr om Västerslätts industriområde och kommer att ligga vid anslutningspunkten mellan Norrbotniabanan och Botniabanan.

Umeå hamn

Umeå hamn ligger i Holmsund, ca 20 km från Umeå C. Hamnen hanterar bl a olja, trä- och skogsprodukter, returpapper, bulk och containers. Drygt 2 000 anlöper sker per år och i hamnen hanteras ca 2 miljoner ton gods årligen.

Holmsunds godsbangård och spåren till hamnen ägs av Banverket. Alla spår i hamnen har Umeå hamn AB som ägare förutom 350 meter spår på västra spårområdet som ägs av SCA.

I hamnen finns industrispår till Interforestterminalen och två spår till SCA:s returpapperslager. SCA tar emot ca 230 000 ton returpapper (2000). Ett uppställningsspår finns vid oljehamnen samt för tågen till/från Munksund i Piteå.



Via färjeterminalen sker passagerar- och godstransporter till/från Vasa. Antal passagerare år 2004 var ca 110 000. RG Line som trafikerar sträckan kommer inom en snar framtid att trafikera sträckan med ett nytt fartyg som tar mer godstransporter och färre passagerare.

Gimonäs rundvirkesterminal

Rundvirkesterminalen tar årligen emot ca 165 000 ton sågtimmer och massaved från inlandet för att lastas om från järnväg till lastbil och distribueras vidare till Obbola (massaved till SCA Packaging) och Holmsund (sågtimmer).

Interforestterminalen

Interforestterminalen vid Umeå hamn i Holmsund ägs av SCA Transforest. De produkter som hanteras är kraftliner från SCA Packaging i Obbola och från SCA Packaging i Munksund, samt sågat timmer från SCA Timbers två sågverk i Holmsund och Munksund, totalt ca 1 000 000 ton gods per år. Dessutom nyttjas terminalen för utskeppning av stora volymer från andra sågverk i regionen.

Bussgods Umeå

Bussgods i Umeå hanterade under 2003 ca 2 200 ton gods. Bussgods Västerbotten hanterade totalt ca 6 500 ton.

Figur 5.2.1. Större godsterminaler i Umeå

Skellefteå

Skellefteå godsterminal

Skellefteå godsterminal är sedan september 2004 lokaliserad till Skellefteå hamns områden i Skelleftehamn där Green Cargo nyttjar den kommunala hamnens industrispår. Green Cargos godshantering var tidigare förlagd till terminalområdet "Gunsen" som är beläget i Bergsbyn, halvvägs mellan Skellefteå och Skelleftehamn. Verksamheten där upphörde pga bristande lönsamhet och störande inverkan på omgivande bostadsområden.

Vagnslasttrafiken och containertrafiken hanteras i huvudsak i anslutning till hamnens industrispår, vilket är tillräckligt för de godsvolymer som hanteras idag men behöver utökas om trafikökning sker i framtiden.

Sedan start har godstrafiken på järnväg i hamnen ökat konstant och tjänsterna nyttjas av vitt skilda företag inom främst Skellefteå kommun, men även av företag i närliggande regioner. Möjligheten att nyttja även sjöfart för godstransporter lockar många företag att välja terminalen i Skellefteå hamn.

Skellefteå hamn

Skellefteå hamn består förutom kajen vid industrispåren av Oljehamnen där även Cementa nyttjar en kaj, den kaj som ligger i anslutning till Rönnskärsverken. (Verksamheten i Kåge hamn kommer att avslutas under år 2005). De dominerande godsslagen i Skellefteådistriktet utgörs av torrbulk och flytande bulk som skogsprodukter, smältmaterial och färdigprodukter till och från Rönnskärsverken samt stålämnen, skrot, sågade trävaror.

Skellefteå hamn hoppas på att kunna utveckla reguljär containertrafik med Skellefteå som nordligaste svenska hamn och med hamnen i Hamburg som nav i trafiken. Hamnen har förutom järnvägsanslutning, bra kopplingar till E4 mot norr och söder samt väg 95 västerut. Rönnskärsverkens industrihamn har också järnvägsanslutning och hanterar stora mängder koncentrat, svavelsyra, smältmaterial, kol mm.

Skellefteå godsterminal

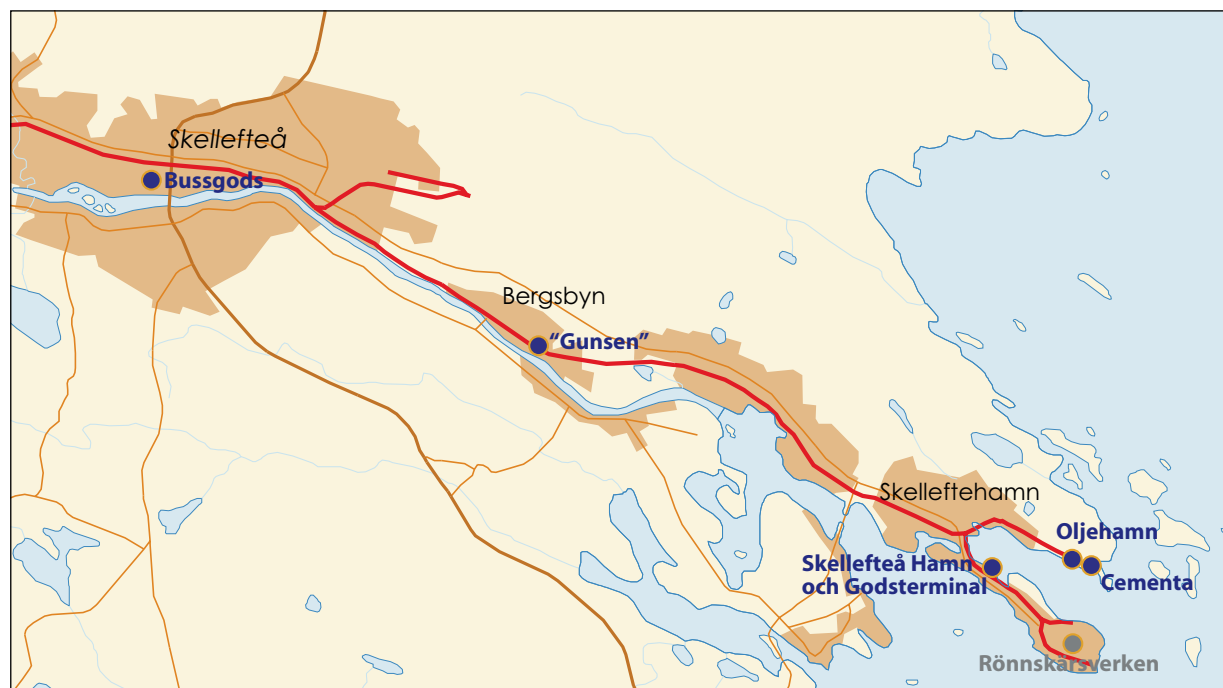
Hanterat gods sep-dec 2004:
232 vagnslaster
140 containers
Uppställningsspår: 1
(plus ett spår till Kuusakoski och ett spår till Oljehamnen)
Lastplan och lageryta: 500 m²
Lyftutrustn: Motviktstruck 45 ton
Gaffeltruck

Skellefteå hamn

Export: 843 000 ton/år
Import: 1 050 000 ton/år

Kajlängd Skellefteå: 295 m
Kajlängd Rönnskär: 250 m
Kajlängd Oljehamn: 70 m
Kajlängd Cementa: 48 m

Kran Skellefteå: 3 st
Kran Rönnskär: 1 st



Figur 5.2.2. Större godsterminaler i Skellefteå.

Bussgods Skellefteå

I Skellefteå hanteras ca 3 000 ton styckegods vid terminalen på Skellefteå busstation, vilket tillsammans med lastbilstransporterna har stor betydelse för näringslivet i kommunen och närliggande kommuner.

Piteå

Godsterminalen i Piteå

Piteå godsterminal har idag mycket liten frilastverksamhet och istället har terminalen omfattande rangerverksamhet av tågen från trävaru- och pappersmassaprodukterna på orten. Dagens terminal i Piteå har ett centralt läge i centrum som omöjliggör effektiv godshantering, och därför inte motsvarar de krav som dagens godskunder ställer.

Kappa Kraftliner

Kappa har ett eget industrispår till sin produktionsanläggning. Totalt går ca 400 000 ton med tåg på industrispåret årligen via rangering på Piteå godsterminal. Kappa upprustar nu industrispåret för att klara högre axellaster och för att kunna transportera mer på järnväg inom en snar framtid.

Setra Group Lövhöjden

På Setras industrispår transporteras varje år ca 60 000 ton timmer och sågade trävaror. Spåret är i behov av upprustning med bristande bärighet och växlar i dåligt skick.

SCA Timber och Packaging i Munksund

SCA har industrispår direkt in till de båda produktionsställena i Munksund. Ca 500 000 ton transporteras årligen på industrispåret till SCA Packaging och ca 300 000 ton transporteras på SCA Timbers industrispår per år. Tågen går huvudsakligen direkt till/från överlämningspunkten i Svedjan (Munksund) eftersom sträckan Piteå-Svedjan har elektrifierats.



Figur 5.2.3. Större godsterminaler i Piteå

Piteå hamn

Piteå hamn är modern med god kapacitet både avseende godshantering och lagerutrymmen. Järnvägskommunikationerna bedöms klara dagens behov, men banstandarden är i behov av upprustning.

Piteå kommun investerar under 2004/2005 ca 50 miljoner kronor i hamnen. Ett nytt magasin, ombyggnad av bangård, skalskydd rund hamnområdet, reparation av kaj mm. I det nya magasinet kommer Kappa Packaging och Billerud att lagra papper och pappersmassa. Det magasin, 14 400 m² stort, där dessa varor tidigare lagrats frigörs nu för lagring av sågade trävaror. Förstärkningen av kaj görs därför att Bottenvikens Stuveri, som äger alla kranar och övrig maskinpark i hamnen, investerat i en stor spårbunden kran för leverans under hösten 2005. Den kranen kan vid 35 meters utligg lyfta 40 ton. Kranen ger även möjligheter till containerhantering.

Verksamheten vid Haraholmen består främst i hantering av skogsprodukter som kraftliner, pappersmassa som exporteras framförallt till Tyskland, Holland och England. Bland godsslagen märks även sågade trävaror.

Godsvolymererna för kraftliner och pappersmassa uppgår årligen till ca 485 000 ton, medan godsvolymererna för sågade trävaror, massaved och flis uppgår till ca 574 000 ton. Totalt hanteras ca 1,7 miljoner ton gods i Piteå hamn.

Bussgods i Piteå

I Piteå hanteras årligen ca 700 ton bussgods vid bussgodsterminalen på Piteå busstation. I Norrbotten hanterades totalt 7900 ton bussgods under 2003.



Piteå hamn

Export:	904 000 ton/år
Import:	774 000 ton/år

Torrlastkaj:	580 meter
Oljekaj:	60 meter
Djup:	12,5 meter

Dubbla RoRo-lägen
 Krankapacitet: en 40 ton och
 en 12,5 ton spårbundna kranar
 och 3 st separatlastare.

Styckegodsmagasin:	35 000 m ²
Virkesmagasin:	25 000 m ³
Kemikaliemagasin:	1 800 m ²
Oljedepå:	190 000 m ³
Gasoldepå:	100 000 m ³
Lagerutrymme ute:	225 000 m ²
varav asfalterade:	55 000 m ²

Luleå

Luleå kombiterminal

I oktober 2003 öppnades den nya kombiterminalen i Gammelstad, en mil väster om Luleå och har på kort tid blivit ett centralt nav i det långväga transportsystemet med kombinationstransporter av lastbil och järnväg. För mindre godssändningar har kombitransporterna utvecklats positivt. I terminalen är flertalet speditörer verksamma. Vid kombiterminalen hanterades ca 370 000 ton gods år 2004. Idag finns två spår för hantering av gods och på området finns utrymme för att anlägga ett tredje spår. Kostnaden beräknas till ca 13 miljoner kronor. Terminalen är i behov av ett tredje spår då man redan nu måste säga nej till kunder pga. kapacitetsbrist. Luleå kommun/Banverket upprättar för närvarande en Mål 1 ansökan för att snabbt kunna bygga ut terminalen.

Luleå godsterminal

Idag hanteras mycket små mängder gods vid Luleå godsterminal som är belägen i närheten av järnvägsstationen. Godsterminalen är planerad att flyttas och området ska beredas plats för bostäder. Var det gods som idag hanteras vid terminalen i framtiden ska hanteras är oklart.

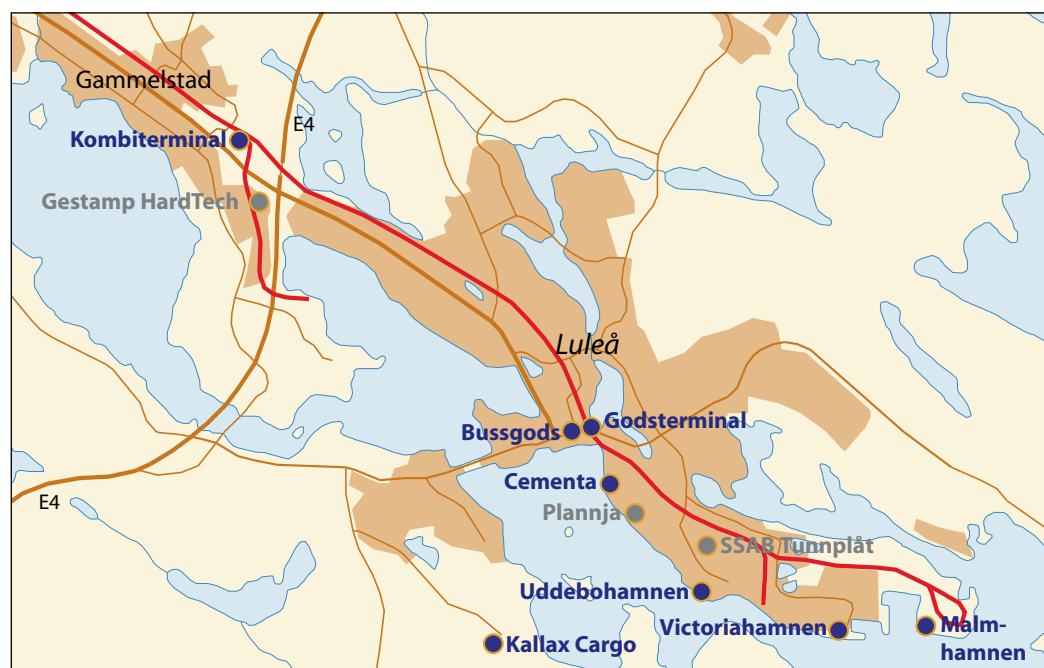
Kallax Cargo

Luleå-Kallax flygplats har Skandinaviens längsta kommersiella landningsbanan som är 3350 meter. Även lagrings- och hanteringsytorna är stora med en fraktplatta som är 20 000 m² och ett fraktområde på ca 50 000 m².

1999 öppnades den nya, förlängda, landningsbanan på Kallax med en ambition om att utveckla ett fraktflygnav för kommersiellt bruk. Tanken var att förvandla Kallax flygplats till ett nav för fraktflyg mellan Asien, Europa och Nordamerika. Kallax Cargo har sedan dess kämpat i motvind, med mycket få landningar på flygplatsen. Ryska myndigheters ovilja att tillåta överflygningar har varit ett av många problem för bolaget. I januari 2005 köpte Luleå kommun tillbaka markområden som skänktes till Kallax Cargo AB, för att undvika företaget från konkurs.

Bussgods Luleå

I Luleå hanteras varje år ca 3 000 ton styckegods vid Bussgodsterminalen på Luleå Busstation. Terminalen i Luleå fungerar som nav för transporter inom länet och för vidare transporter till/från söderut och till/från Finland.



Figur 5.2.4. Större godsterminaler i Luleå

Luleå hamn

Luleå Hamn består av fyra hamndelar, två allmänna kajer, Victoriahamnen för torrgods och Uddebo för flytande produkter och två industrikajer, Cementas anläggning för lossning av cement och LKAB:s utlastningskaj för malm vid Sand-skär, Malmhamnen.

Luleå Hamn anlöps varje år av omkring 530 fartyg. Årligen omsätts mer än sju miljoner ton gods, i huvudsak bulkgoods, vilket befäster Luleås plats som Sveriges största hamn för torrbulk och en bland Sveriges fem största hamnar.

Malmhamnen

1996 invigdes LKABs nya kaj för utlastning av järnmalm. Hanteringen, från lossning av malmtåg till lastning av fartyg, sker med ny teknik och effektiv utrustning. Tågen lossas under gång och det tar ca 40 minuter att lossa ett tågsätt med 52 vagnar.

Via skeppslastare, vars maxkapacitet är 6 000 ton per timme, lastades 2004 ca 4,6 miljoner ton malm ombord på fartyg och pråmar.

Victoriahamnen

I Victoriahamnen hanteras årligen ca 2-3 miljoner ton av främst kol, kalksten, koks, skort samt övriga råvaror för stål- och gruvindustrin.

Fyra kranar säkerställer en snabb och effektiv hantering. Här finns även en fast RoRo-ramp. I anslutning till kajen finns järnväg, stora asfalterade upplagsytor samt inomhuslager.

Uddebohamnen

Uddebo är Luleås oljehamn och vid de två kajplatserna lossas och lastas årligen ca 380 000 ton flytande produkter.

Cementa

Cementkajen är Cementa AB:s anläggning för hantering och lagring av lös cement. Här lossas årligen ca 50 000 ton ur fartyg.



Luleå hamn

Omsättning gods: ca 7 milj. ton

Antal fartyg: ca 530 st

Antal kajer 6 st

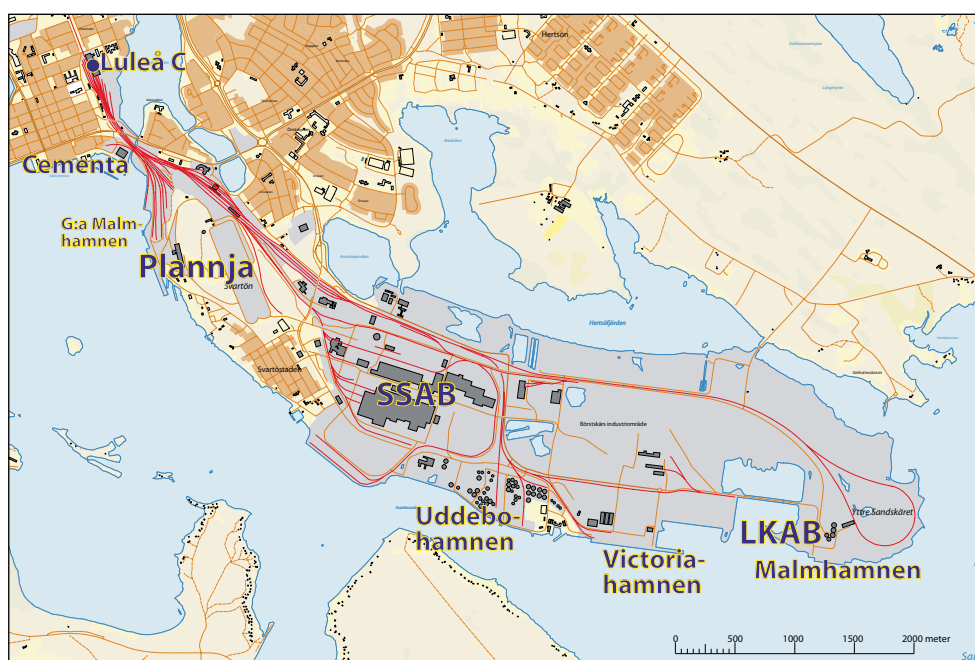
Total kajlängd 1 700 meter

Djup: 12,1 meter

Ramper och RoRo-lägen

Antal kranar: 4 st

Skeppslastare för järnmalm: 1 st



Figur 5.2.5. Svartön i Luleå.

Boden

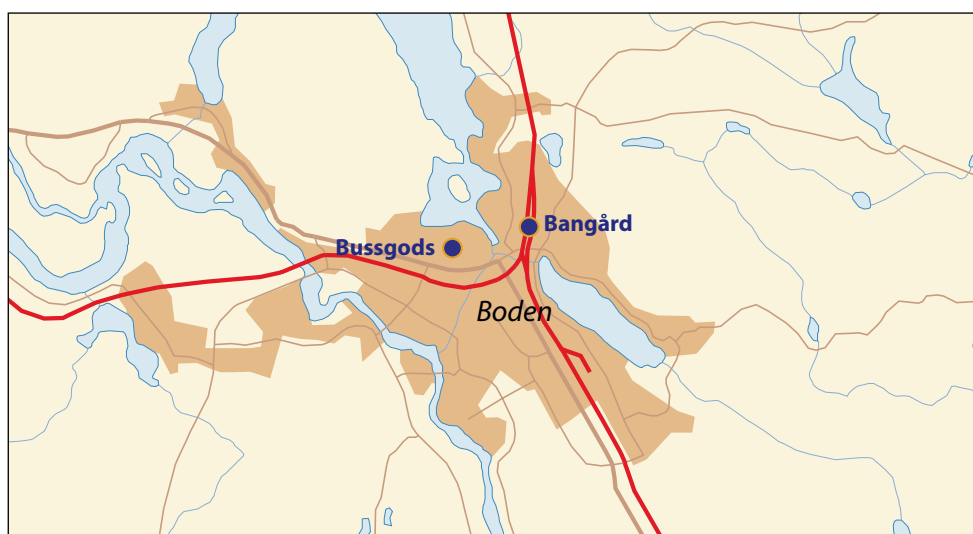
Bodens bangård

Vid Bodens bangård bedrivs idag mycket lite godshantering. Istället är det i huvudsak rangering av tåg mellan Stambanan och Malmbanan samt trafik mellan Malmbanan och Haparandabanan, som bedrivs vid bangården. Godstransporterna till/från kommunen har fram till stor del varit knutna till Bodensågen och Försvarmakten. Idag är verksamheten hos de två nämnda arbetsplatserna mer begränsade med frågetecken inför framtiden. Bodensågens hyvleriverksamhet för SCA Timber i Munksund, Piteå är i uppstartsskedet och Försvarmaktens etablering i kommunen är osäker. Närheten till den utvecklade godshantering vid kombiterminalen i Luleå innebär också att många företag väljer att skicka och ta emot sitt gods där.

Anslutningarna mellan Malmbanan och Haparandabanan sker idag genom rangering vid Bodens bangård, precis som också trafiken mellan Stambanan och Luleå behöver göras. Diskussioner förs inom Banverket för triangelspår för de båda anslutningarna, men det mest realistiska genomförandet är triangelspåret mellan Malmbanan och Haparandabanan. Detta är dock förutsatt att LKAB väljer att köra sina malmtransporter på järnväg hela vägen från Kiruna och Malmberget till Ruukkis stålverk i Brahestad via Haparandabanan.

Bussgods Boden

Varje år transporteras ca 400 ton styckegods via Bussgods terminal i busstationen, vilket tillsammans med lastbilstransporterna har stor betydelse för industrierna i Boden.



Figur 5.2.6. Godsterminaler i Boden

Kalix och Karlsborg

Bangården i Kalix

Idag finns omlastningsmöjligheter vid Kalix bangård i anslutning till järnvägsstationen. Här hanteras endast enstaka godsvagnar bl a för Rolfs Såg och vissa insatsvaror till Billerud. Kalix stora godsflöden på järnväg passerar bangården på väg till/från Billeruds anläggning i Karlsborg. Ungefär 240 000 ton kraftpapper och avsalumassa lämnar årligen Billerud på järnväg. Godsterminalen används i detta tågupplägg som rangeringsställe där också buffertspår finns vid behov pga av tillfälliga produktionsökningar.

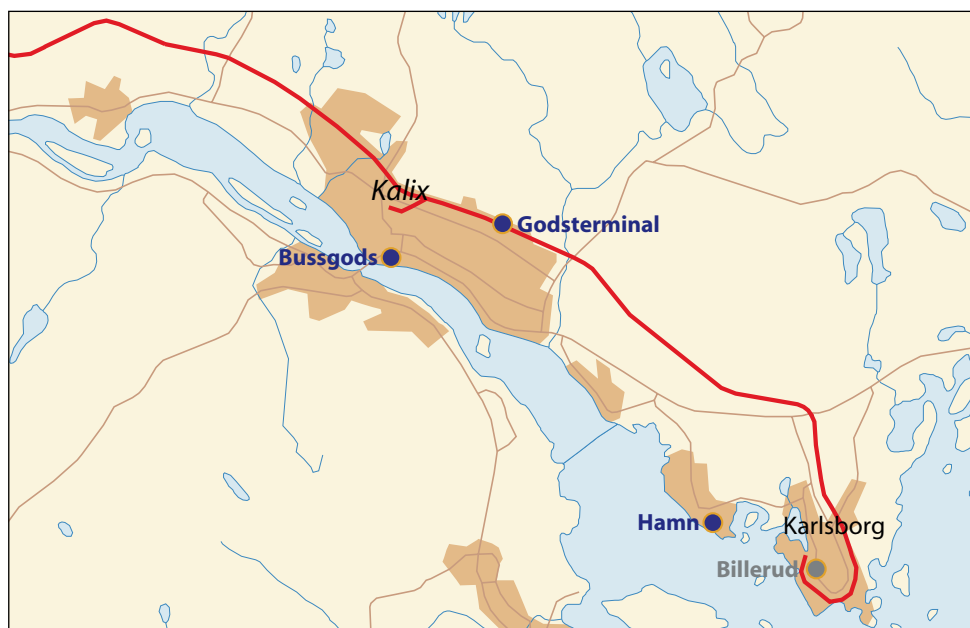
Bussgods Kalix

Bussgods i Kalix hanterar årligen ca 300 ton styckegods.

Industrihamnen vid Karlsborgsbruk

Under perioden maj till december bedrivs det sjöfart vid hamnen. Skogsprodukter som pappersmassa, säck- och kraftpapper, massaved, flis och sågade trävaror dominerar godsslagen. Dominerande inkommande godsslag utgörs av vedråvara, främst barmassaved från de baltiska länderna. De vanligaste destinationerna för de utgående godsslagen är Spanien, Frankrike och Storbritannien.

Godsvolymnerna för massa, säck- och kraftpapper uppgår årligen till ca 45 000 ton, medan godsvolymnerna för sågade trävaror, massaved och flis uppgår till ca 100 000 kubikmeter.



Figur 5.2.7. Godsterminaler i Kalix och Karlsborg

Haparanda/Torneå

Haparanda och Torneå bangårdar

Gränsstationen i Haparanda/Torneå hanterar huvudsakligen råvaror till och från basindustrin. Främst rör det sig om stål-slabs, timmer, kraftliner, sågade trävaror, plywood och kemikalier.

Omlastning sker både i Haparanda och i Torneå och båda stationerna är försedda med båda spårvidderna och har fungerat som jämvikt för att fördela hantering med omlastning lika på båda sidor om gränsen. Godsvikter upp till 10 ton hanteras i Haparanda med truckar och maskiner medan lastvikter upp till 70 ton hanteras i Torneå med fast kran som går att rigga för olika typer av last, t ex containers och långt material. Lösningen är mycket underhållskrävande och växlingarna är komplicerade till följd av bangårdarnas blandning av olika spår och däremellan lastkajer och frilastområden.

Idag pågår tester med spårviddsväxlare på Torneå bangård. Försöken har gett värdefull erfarenhet och fullskaletest med reguljär försökstrafik beräknas starta vid årsskiftet 2005/2006.

Torneå hamn

Hamnen i Torneå drivs av Outokumpu och hanterar ca 1 360 000 ton gods över kaj per år. De hanterade godsvolymererna i hamnen består till största del av intransporter av skrot och stålämnen till stålverket samt övriga insatsvaror. Uttransporterna består av rostfritt stål. Även viss containertrafik bedrivs via hamnen.



Figur 5.2.8. Godsterminaler i Haparanda/Torneå

5.3 Godsterminalfunktioner i anknytande stråk

Västerbottens inland

Storuman

Från timmerterminalen i Vinlidsberg går systemtåget Uman. År 2000 transporterades 87 000 ton rundvirke ut från terminalen. Merparten av detta transporterades till Gimonäs rundvirkesterminal i Umeå, ca två tåg per vecka. Skellefteå energi AB avser starta pelletstillverkning i f d Byggelits lokaler.

Lycksele

Från Lycksele avsändes 29 000 ton gods medan 8 000 ton ankom till terminalen. Två industrispår går till Lilltjärns industriområde. Ytterligare två industrispår går till Furuviks industriområde, varav det ena till bl a Hedlunda snickeri och det andra till Lyckselesågen, som ägs av Norra skogsägarna.

Cirka 1,5 km väster om det sistnämnda industrispåret ligger Lycksele timmerterminal. Systemtåget Uman utgår även från Lycksele timmerterminal med tre tåg i veckan till Gimonäs rundvirkesterminal. Fem timmer tåg i veckan går även till Munksund.

År 2000 transporterades 132 000 ton rundvirke ut från terminalen och merparten transporterades till Gimonäs rundvirkesterminal.

Större företag i Lycksele kommun är:

- Plymovent AB, tillverkar maskiner och apparater för kyla och ventilation.
- Hedlunda snickeri (tillverkar bl a åt IKEA)

Vännäs

Vännäs är knutpunkt för trafiken mellan Stambanan och Tvärbanan Vännäs-Umeå. Vännäs bangård har åtta genomgående tågspår, ca tio ytterligare växlingspår. Därutöver finns ytterligare uppställningsspår för fordon och vagnar till vagn- och lokverkstaden. I direkt anslutning till bangården ligger Vännäs Dörr AB, den största industrin på orten.

Från Vännäs går två timmertåg i veckan till Munksund i Piteå.

Övriga järnvägsstationer i Västerbottens län

Vid övriga järnvägsstationer i Västerbotten kan endast begränsad lastning och lossning ske. Lastningsutrustning finns ej att tillgå utan hyrs in vid behov. Trafikeringen är avhängig hur stor godsvolymen är.

Gods som lastas på i inlandsbanestråket, från Arvidsjaur och söderut, transporteras huvudsakligen via Östersund.

Norrbottens inland

Kiruna

I Kiruna hanteras malmtransporterna inom LKAB:s egna industriområde och industrispår. Övrig godshantering sker vid den befintliga järnvägsstationen i centrala Kiruna av Green Cargo. Godsterminalfunktionen är precis som övriga delar av infrastrukturen i Kiruna under utredning. Detta till följd av de nya dragningarna av järnvägen och huvudvägarna genom staden när LKAB:s gruvbrytning ska expandera under stadskärnan.



Gällivare

Idag sker all hantering av insatsvaror till och kopparslig från Aitikgruvan vid godsterminalen i centrala delarna av Gällivare. Kopparsligen från Aitik lastas om på avdelad terminal. Från godsterminalen till gruvområdet öster om Gällivare sker transporter med lastbil. Det finns dock ett regeringsbeslut om att bygga ett anslutningsspår från Malmbanan direkt in till gruvområdet, men finansieringsfrågan är ännu inte löst. När anslutningsspåret byggs kommer godshantering att sjunka drastiskt inne i Gällivare, men visst behov av omlastningsmöjligheter och -ytor kommer dock att behövas. Detta gäller främst ARE-tågen som i Gällivare omlastar vissa varor till lastbil för vidare transport till norra Norge. Gällivare fungerar också som beredskapsterminal för ARE-tågen vid olyckor, urspårningar etc på Malmbanan.

Noterbart är att ca 700 ton styckegods distribueras via Bussgods i Gällivare årligen. Det gör terminalen för Bussgods i Gällivare till Norrbottens näst största efter Luleå.

Murjek

Vid terminalen i Murjek, Jokkmokks kommun, hanteras till största del sågtimmer till den norrländska sågverkssindustrin.

Norra Finland och Nordvästra Ryssland

Kemi

I Kemi finns två hamnar som har järnvägsanslutningar och RoRo-lägen. Exporten består av cellulosa, papper, kraftliner och sågtimmer medan det importerade godset är insatsvaror och timmer till pappers- och träindustrin. Totalt hanteras ca 2,6 miljoner ton i hamnarna som i ett framtida scenario kan knytas ihop starkare med Haparanda/Torneå-området.

Uleåborg

Kombiterminalen i Uleåborg är färdigställd under 2005 och är placerad i anslutning till containerhamnen Oritkari. Hamnen i Uleåborg hanterar totalt ca 2 miljoner ton gods årligen. Största hanterade varugrupper är olja och bulkprodukter. I framtiden strävar hamnen efter att bli ledande i Bottenviken för transittrafiken från Ryssland och ut på den europeiska och internationella marknaden.

Karelska republiken i Ryssland

I Karelen har många svenska och finska företag intressen, främst för områdets råvarutillgångar i form av timmer och malmer. Terminalfunktionerna är i dagsläget funktionella för de godsvolymer som transporteras idag, men kan av administrativa skäl nyttjas i mycket begränsad omfattning. Intensiva arbeten pågår nu i främst STBR-projekt, för att öka handelsutbytet och godstransporterna på järnväg, vilket innebär att också terminalfunktionerna måste utvecklas markant.

5.4 Summering av brister och utvecklingsbehov

Utifrån intervjuerna och synpunkter från referensgruppen kan följande brister och utvecklingsbehov avseende terminaler definierats. Generella brister och utvecklingsbehov för godstrafik på järnväg i allmänhet redovisas först och därefter redovisas definierade brister och utvecklingsbehov i Norrbottenstråket och i anslutande stråk.

Generella brister och utvecklingsbehov

Idag är omlastningar mycket kostsamma och det är kostnader som både varuägarna, järnvägsföretagen och speditörerna önskar reducera.

- Terminaler bör kunna möjliggöra smidig och effektiv godshantering genom tillräckliga lastnings- och lossningsytor, spårlängder som klarar längre tågset etc.
- Godsterminalstrukturen bör minimera antalet omlastningar.
- Lagrings- och hanteringsytorna för godset bör vara väderskyddat för godset.
- Trafikanlutningarna till/från terminalerna måste anpassas för snabba och effektiva transporter.

De godsterminaler för järnväg som används idag har, enligt järnvägsföretagen, tillräcklig kapacitet för dagens godsvolymer även om trängselproblem finns på vissa terminaler. Det mest akuta problemet hos dagens terminaler är bristen på lagringsytor, menar järnvägsföretagen och speditörerna.

Vid lokalisering och utformning av godsterminalerna längs stråket är det viktigt att ta hänsyn till utvecklingen och förändringen i trafikeringen samt att berörda aktörer får vara del i processen. Järnvägsföretagen och speditörerna ser också gärna att industrispårlösningar sker i samråd med dem och inte bara med berörda industrier. På så sätt kan utformningen och godshanteringens effektiviseras, menar de.

En påtaglig brist enligt flertalet intervjuade företag är bristen på lastbärare i transportsystemet och att det bör beaktas i den fortsatta planeringsförfarandet. Andelen gods som transporteras norrut på järnväg är låg, vilket innebär problem att hitta vagnar och containers att lasta i för transport söderut. Bristen på lastbärare innebär också att lastning endast kan ske under begränsad tid och att köbildning sker. Fler lastbärare i transportsystemet skulle motverka denna problematik menar några av de intervjuade företagen.

Vid utformning av resecentra, menar ett antal speditörer att hänsyn bör tas så att expressgods kan hanteras på ett så enkelt sätt som möjligt för på- och avlastning. Dessutom bör lokaliseringen av resecentra medge flexibel hantering av gods och möjlighet till mellanlagring, enligt de intervjuade speditörerna som uttalat sig om resecentra.

Norrbottenstråket

Umeå Godsbangård

- I Umeå byggs en ny godsterminal norr om det terminaltöta Västerslätts industriområde, i anslutning till den nya Botniabanan och dess tänkta koppling till Norrbottenstråket. Den nya terminalen löser den befintliga godsterminalens problem genom att ha större utrymmen och kapacitet, separering av gods från

persontrafiken, förbättrade väganslutningar och reducerad miljöpåverkan i centrala Umeå.

- Varuägare pekar på behovet av att framtidens godsterminaler utefter stråket utformas för att miljömässigt kunna hantera containers med avfall. Vidare måste kombitrafikhanteringen förbättras och avsedda utrymmen måste vara stora. Dessutom ser man gärna möjlighet till containerlagring i anslutning till godsterminalen i Umeå.

Skellefteå f d godsterminal ("Gunsen")

- Det finns, enligt intervjuerna behov av en bra terminalfunktion i närheten av centrala Skellefteå med god flexibilitet, möjlighet till mellanlagring samt hög servicefaktor.
- Satsning på "Gunsen" kan bli nödvändig vid ökning av godsvolymer till följd av Norrbotniabanans genomförande och då är terminalens relativt centrala läge i Skellefteå fördelaktigt.

Godsterminalen i Skellefteå hamn

Varuägare, speditörer och järnvägsföretag har ett antal synpunkter kring godsterminalen som drivs inom Skellefteå hamns område:

- Önskar se bättre växlingstider som kan förbättra tillgängligheten. Idag finns bara ett spår in på området, fler spår skulle ge ökad flexibilitet.
- Terminalen fungera bra överlag, men växlingstiderna måste fördelas jämt bland nyttjarna för att undvika snedvriden konkurrens.
- För framtiden är infrastrukturen vid terminalen bra och det är av stor vikt att den goda lyftkapaciteten bibehålls för att vagnslasthanteringen ska fungera.
- Rönnskärs industrispår fungerar bra, dock har en bro dålig bärighet och har så varit en längre tid. Boliden Mineral bedömer dock att industrispåret och terminalen kommer att klara framtida behov.

Utöver synpunkterna kring godsterminalerna ser gärna Skellefteå Kraft AB att en spåranslutning till företagets anläggning i Hedensbyn anläggs eftersom nuvarande järnvägsspår går i utkanten industriområdet idag. Överflyttning från lastbil till järnväg skulle då underlättas betydligt, menar företaget.

Piteå godsterminal

En allmän uppfattning bland de intervjuade företagen är att godsterminalen i Piteå är trång och ineffektiv. Godshanteringen sker på mycket begränsade tider och vid rangeringen bildas trängsel bland pappers- och skogsindustriföretagen som är de mest frekventa nyttjarna av terminalen. Företagen har ingen möjlighet att påverka resurserna vid terminalen utan för rätta sig efter den tilldelning de får, vilket upplevs som mycket negativt.

- SCA Packaging påpekar vikten av att ha en industrispårsanslutning och önskar kunna nyttja dagens för att anknyta till Norrbotniabanen. Företaget anser att en ny lokalisering av godsterminalen till södra delarna av Piteå skulle vara gynnsam så att järnvägstransporterna inte behöver köra genom centrala Piteå.
- SCA Timber har idag kapacitetsbrist vid växlingarna på industrispåret till sågverket i Munksund, vilket till stor del är beroende på större godsvolymer.
- Kappa Kraftliners industrispår har idag låg bärighet och behöver upprustas för att klara högre axeltryck som är eftersträvärt.
- Setra Groups industrispår till sågverket på Lövholmen är i behov av upprustning, växlar är i dålig standard och lastnings- och lossningsutrymmena är små.

Luleå kombiterminal

Den allmänna uppfattningen bland de intervjuade företagen är att terminalen i Luleå fungerar bra, men att vissa kapacitetproblem finns och bör åtgärdas genom att öka lastningskapaciteten på avsedda ytor. Kapacitetsbristen gör att man idag måste säga nej till kunder. En mål 1 ansökan håller f n på att upprättas av Luleå kommun/Banverket för att snabbt kunna bygga ut terminalen.

Ibland förekommer brist på vagnar, vilket torde bero på att det är svårt att finna motsvarande mängder gods att transportera norrut.

Kalix/Karlsborg

Det finns brister i dagens bangårdsutformning i Kalix som hindrar effektiv godshantering och rangering.

Haparanda/Torneå

- Dagens terminalfunktion med en godsterminal i både Haparanda och Torneå upplevs som väldigt osmidigt. Dessutom behövs i svenskt perspektiv två avtal, vilket inte är bra. Vid utveckling av spårviddsväxlingen och ökade godsvolymer på sträckan bör omlastningsmöjligheter, spår, kranar, lagringsytor etc. uppgraderas och samordnas till helst en gemensam terminal, visar intervjuerna. Inom ramen för partnerskap för Nordkalotten görs en idéstudie om möjligheterna att samordna och effektivisera terminalfunktionen till en gemensam plats i antingen Haparanda eller Torneå.
- Polarica AB som ligger 20 m från järnvägen i Haparanda ser gärna i framtiden en industrispårsanslutning så att företagets varor kan lasta direkt i järnvägsvagnarna utan omlastning vid godsterminal.

Anknyttande stråk

Gällivare

Terminalområdet i centrala Gällivare upplevs som trångt och felplacerat, vilket försvårar rationell och effektiv omlastning. Projektering pågår för ny järnvägsterminal i anslutning till Aitikgruvan.

Malmbanan

Anslutningarna till Malmbanan och Stambanan, Haparandabanan och Norrbottenabanan är nödvändiga att prioriteras med ett väl fungerande triangelspår. För LKAB är detta grundläggande för att kunna planera en överflyttning av malmtransporter till Finland via järnväg.

Norra Finland

Ruukki stålverk i Brahestad betonar vikten av att kunna undvika omlastning och att spårviddsväxlingssystemet ska komma igång snarast vid terminalen i Haparanda/Torneå.

Älvsbyn

Polarbröd i Älvsbyn nyttjar idag järnvägstransporter men måste lasta varorna vid terminalen i Luleå. Företaget ser gärna att godshantering kan ske på det egna industrispåret då det finns tåg på spåret varje dag i samband med intransporterna av råvaror.