

MARIESJÖTERMINALEN

2018-10-08



UPPDRAGSLEDARE: GÖRAN SEWRING

KONTAKTPERSONER SKÖVDE KOMMUN: JAN BREMER, CHRISTIAN JOHANSSON

OMSLAGSBILD: MARIESJÖTERMINALEN. SAMTLIGA FOTON: GÖRAN SEWRING

INNEHÅLL

1	INLEDNING.....	3
2	MARIESJÖTERMINALEN.....	4
3	ALTERNATIVA LOKALISERINGAR	8

1 INLEDNING

Kommunen ser ett behov att omvandla Mariesjöområdet i anslutning till Mariesjöterminalen, bl.a. nya bostäder samt ny mark till högskolan och teknikparken. Idag används delar av Mariesjöområdet till logistikverksamhet i Mariesjöterminalen. I detta sammanhangs behövs en analys av den befintliga verksamheten i fråga om transporter idag, för- och nackdelar att vara kvar på Mariesjöterminalen, samt alternativa möjliga lokaliseringar. Det kan vara fråga om såväl inom kommunen som i en näraliggande kommun.

KRITERIER FÖR LOKALISERING

En analys har gjorts utifrån vissa parametrar som bl.a. används vid lokalisering av regionala kombiterminaler, som inte bara innehåller logistiska parametrar utan även samhälls- och miljöeffekter:

Bedömd total anläggningskostnad som ställs mot:

- Lokalisering till godsflöden och noder samt samspelet mellan transportslagen och terminaler
- Anslutningar och tillgänglighet
- Marknadsmässig bäring
- Terminalutformning
- Marktillgång och omgivningspåverkan
- Utveckling av näringsliv och livsmiljöer i kommunen
- Miljöanpassade transporter och förbättrad miljö i Skövde med avseende på buller och luft

Dessa aspekter återkommer i analysen av respektive lokaliseringsalternativ.

2 MARIESJÖTERMINALEN

MARIESJÖTERMINALEN IDAG

Mariesjöterminalen ligger nära Skövde bangård och har bra koppling till vägsystemet. Verksamheten bedrivs av Ohlssons Åkeri AB. Den består av logistik, eget gods med järnväg och lämnar och hämtar med lastbil i södra Sverige. Dessutom hyrs vissa delar ut till andra aktörer för transport i närområdet.

Det huvudsakliga godset består av papper och returpapper men även bildelar och motorer.



Mariesjöterminalen

Transportflödet är ca 200 tusen ton årligen med papper och returpapper i relationen Holmsund (Umeå)–Skövde men även bl.a. knappt 200 vagnar till Volvo och ca 1000 vagnar totalt från Göteborg. Transporter går även ut till grannländerna Norge, Danmark och Litauen.

Det finns vissa brister i anläggningen. Det behövs mer lokalyta. I övrigt fungerar det bra. Skövde bangård är trång, bl.a. har kommunen tagit bort två spår. Det finns önskemål om att bygga ut terminalen med ett eller två spår samt att uppföra en enkel byggnad vid ett av spåren.

Lorentzon Fastigheter AB äger Mariesjöterminalen. Målmedvetet och metodiskt drivs Lorentzon Fastigheter av visionen att utveckla attraktiva fastigheter i attraktiva miljöer. Man eftersträvar också att vara en drivande samhällskraft till nytta för de orter där man är verksam. På så sätt förenas ett aktivt ägande med en stor framtidstro.

MARIESJÖOMRÅDET I FRAMTIDEN

Fastighetsägaren Lorentzon Fastigheter ser på sikt att det är bättre att ha Mariesjö-terminalens verksamhet någon annanstans. De nuvarande spåren är för korta för en effektiv hantering och Skövde bangård beläggs av vagnar långa tider. Vidare ser man att Mariesjöområdet kan bidra till att utveckla högskolan vilket gör Skövde attraktivt för ungdomarna att stanna kvar på orten. De befintliga lokalerna på terminalen har förhållandevis låga omkostnader och hyran är låg. Att bygga om terminalen för att kunna hantera långa tåg kostar, vilket kommer att påverka kostnaden. Därför är det inte ett hållbart alternativ.

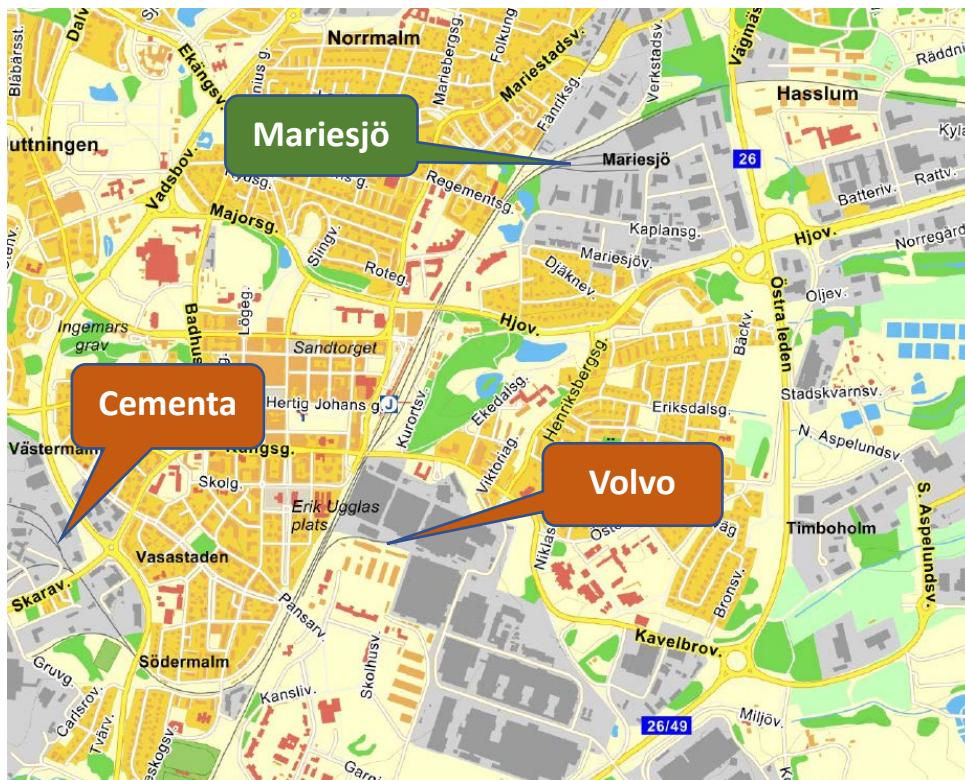


Nybyggnation på Mariesjöområdet

MARIESJÖTERMINALEN – TIDIGARE STUDIER

I "Slutrapport Supplier Park Skövde Skövde Kommun Göteborg 2007-11-14" framstod Mariesjö som det mest optimala valet för placering av en kombiterminal. Där har Skövde kommun, i samband med befintlig järnväg, möjlighet att utveckla och etablera en ny kombiterminal. En placering i Mariesjö ger plats att ta emot de i projektet diskuterade 750 m långa tågen, även om det krävs rangering för att hantera tågsetet i 2 x 360 m. En terminalyta om 35 x 500 m fanns dessutom planerad. Andra alternativ som studerades var Hasslum, Timboholm och Karlsro och Norra Ryd.

3 ALTERNATIVA LOKALISERINGAR



Av de tidigare studerade alternativen behandlas endast Mariesjö, med och utan utbyggnad och Norra Ryd. Alternativ längs med Karlsborgsbanan ses inte som inte realiserbara bl.a. på grund av att det är komplicerat att korsa riksväg 26.

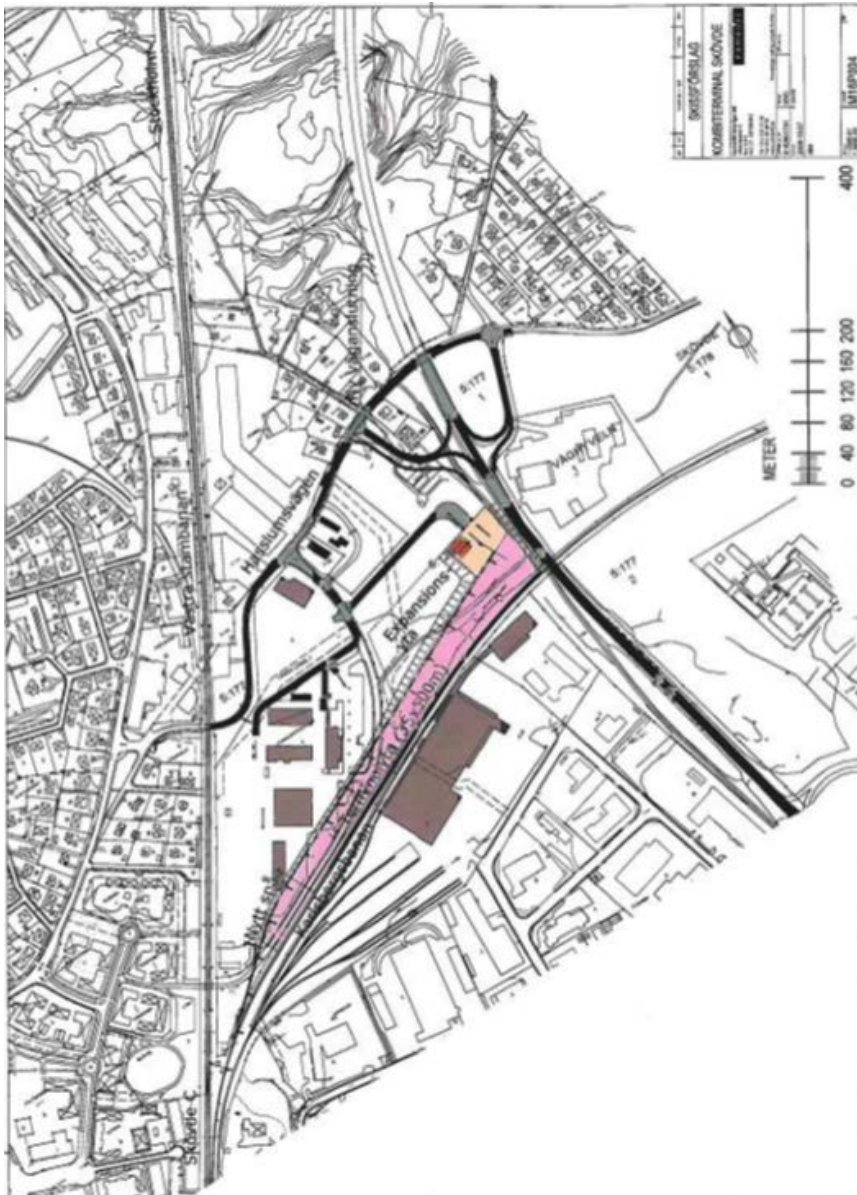
Nya alternativ som har identifierats är Väring på Västra stambanan norr om Skövde, Bäckargård strax norr om Skövde, Cementaspåret, Volvospåret, Regumatorp på Västra stambanan söder om Skövde och Marjarp strax norr om Falköping.

Av de aktuella lokaliseringarna är det endast de blåmarkerade alternativen som har förutsättningar att uppfylla funktionskraven att kunna hantera tåg på 750 m. Dessa är **Väring**, **Bäckängen**, **Regumatorp** och **Marjarp**. **Mariesjö utbyggd** finns med som ett referensalternativ. **Norra Ryd** har förutsättningar men anslutningen till Västra stambanan kommer att bli för dyr med en ny station samt förbindelsespår ca 3 km. **Cementaspåret** och **Volvospåret** har inte utrymme för en terminal för att hantera 750 m långa tåg.

Väring och Regumatorp har förbigångsspår där man enkelt att ansluta en förbindelse till Västra stambanan. Bäckängen kräver en ny station. Marjarp har redan en överlämningsbangård och planer finns för en ytterligare.

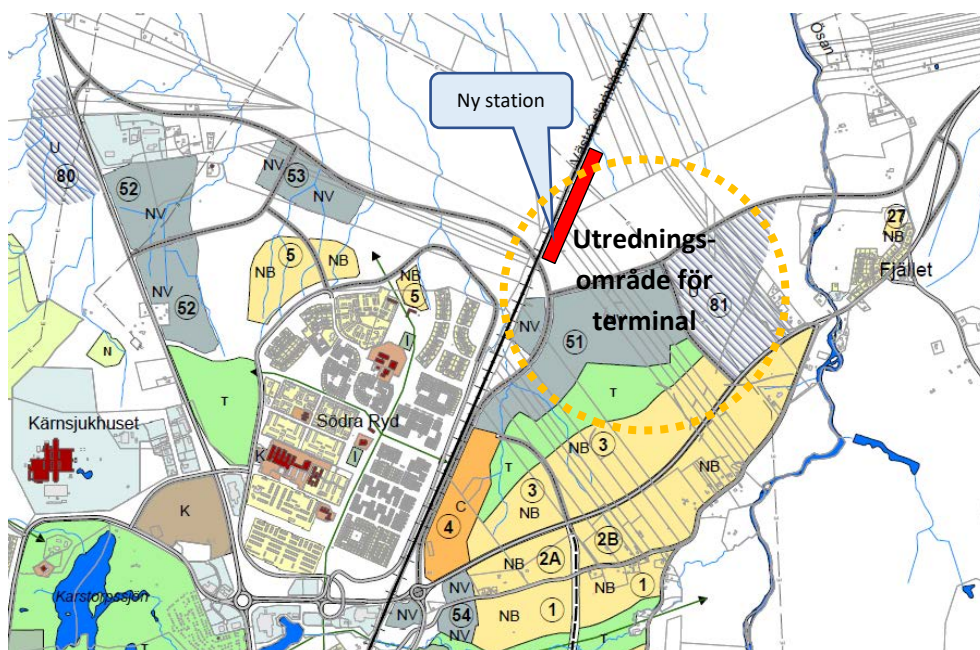
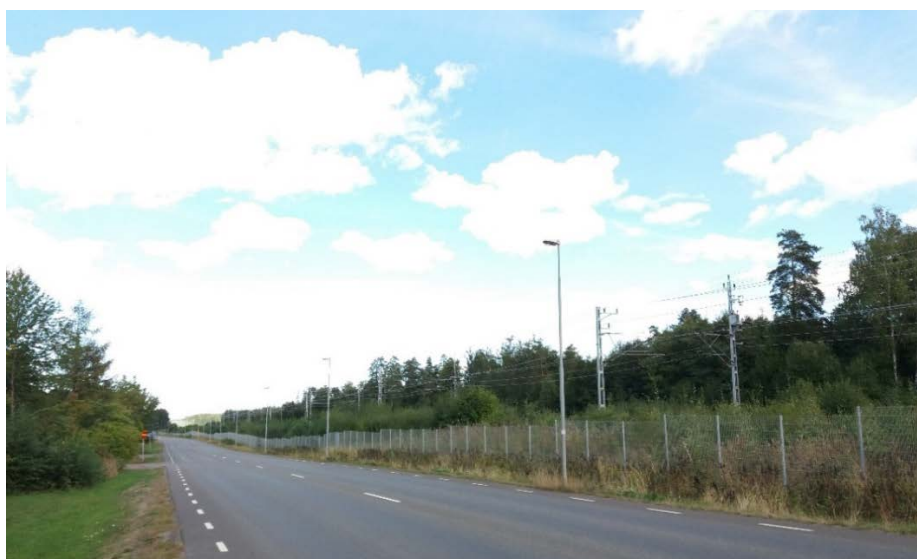
MARIESJÖ UTBYGGD

- Lokalisering till godsflöden och noder; Centralt i Skövde.
- Anslutningar och tillgänglighet; Nära vägsystemet. Järnvägsanslutning till Skövde bangård.
- Marknadsmässig bäring; finns idag andra verksamheter där.
- Terminalutformning; begränsningar, krävs två spår för att klara 750 m långa tåg.
- Marktillgång och omgivningspåverkan; begränsad marktillgång, låser utbyggnad av bl.a. högskola och bostäder.
- Utveckling av näringsliv och livsmiljöer i kommunen; låser utbyggnad av bl.a. högskola och bostäder.
- Förbättrad miljö i Skövde med avseende på buller och luft; mindre goda.
- Kostnad: Järnväg 30 Mkr. Terminal 100 Mkr (utbyggad i befintlig miljö).



BÄCKÄNGEN

- Lokalisering till godsflöden och noder; Norr om Skövde.
Ca 3 km förlängning av järnvägsflödet söderut.
- Anslutningar och tillgänglighet; I anslutning till planerat vägsystem i översiktsplanen. Järnvägsanslutning till Västra stambanan med en ny station. Eventuellt kan nytt spår från Skövde vara till nytta
- Marknadsmässig bäring; finns idag inga verksamheter där.
- Terminalutformning; goda förutsättningar.
- Marktillgång och omgivningspåverkan; god marktillgång, omgivningen tål störningar.
- Utveckling av näringsliv och livsmiljöer i kommunen; finns idag planer på verksamheter där enligt översiktsplanen.
- Förbättrad miljö i Skövde med avseende på buller och luft; goda.
- Kostnad: Järnväg 150 Mkr. Terminal 80 Mkr.



VÄRING

- Lokalisering till godsflöden och noder; ca 1,5 mil från Skövde. Ca 1,5 mil förlängning av järnvägsflödet söderut.
- Anslutningar och tillgänglighet; ca 1 km väg måste anläggas. Järnvägsanslutning till förbigångsspår.
- Marknadsmässig bäring; finns idag inga andra verksamheter där.
- Terminalutformning; goda förutsättningar.
- Marktillgång och omgivningspåverkan; god marktillgång, omgivningen neutral
- Utveckling av näringsliv och livsmiljöer i kommunen; Ligger lite åt fel håll.
- Förbättrad miljö i Skövde med avseende på buller och luft; goda.
- Kostnad: Järnväg 70 Mkr. Terminal och väg 100 Mkr.



REGUMATORP

- Lokalisering till godsflöden och noder; ca 1 mil söder om Skövde. Knappt 1 mil förkortning av järnvägsflödet söderut.
- Anslutningar och tillgänglighet; ca 2 km väg måste förstärkas för att nå Riksväg 26 på ett bra sätt. Järnvägsanslutning till förbigångsspår.
- Marknadsmässig bäring; finns idag inga andra verksamheter där.
- Terminalutformning; goda förutsättningar.
- Marktillgång och omgivningspåverkan; god marktillgång, omgivningen något känslig, bl.a. fornminnen.
- Utveckling av näringsliv och livsmiljöer i kommunen; vare sig bra eller dåligt.
- Förbättrad miljö i Skövde med avseende på buller och luft; goda.
- Kostnad: Järnväg 70 Mkr. Terminal och väg + ny järnvägsbro 130 Mkr.



MARJARP FALKÖPING

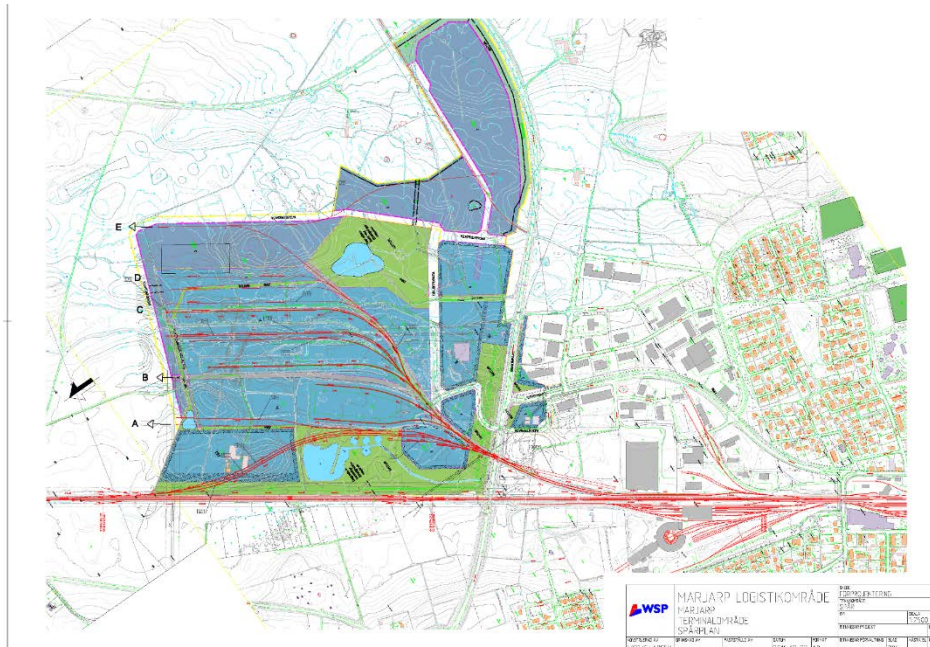
- Lokalisering till godsflöden och noder; knappt 3 mil från Skövde. Knappt 3 mil förkortning av järnvägsflödet söderut.
- Anslutningar och tillgänglighet; ansluter till Länsväg 184 med en pågående byggnation på ett bra sätt. Riksväg 46 ligger ca 500 m bort. Järnvägsanslutning till överlämningsbangård.
- Marknadsmässig bäring; finns idag andra verksamheter där, två virkesterminaler en kombiterminal, vagnslastterminal samt järnvägsverkstäder. Ny överlämningsbangård med anslutning till VSB norrut planeras.
- Terminalutformning; goda förutsättningar.
- Marktillgång och omgivningspåverkan; god marktillgång.
- Utveckling av näringsliv och livsmiljöer i kommunen; God koppling med bättre väg mellan Skövde och Falköping krävs för näringslivet i Skövde. Skalfördelar med ett starkt logistikcenter i Falköping.
- Förbättrad miljö i Skövde med avseende på buller och luft; goda.
- Kostnad: Järnväg 15 Mkr. Terminal 80 Mkr.



SKARABORG LOGISTIC CENTER – MARJARP FALKÖPING

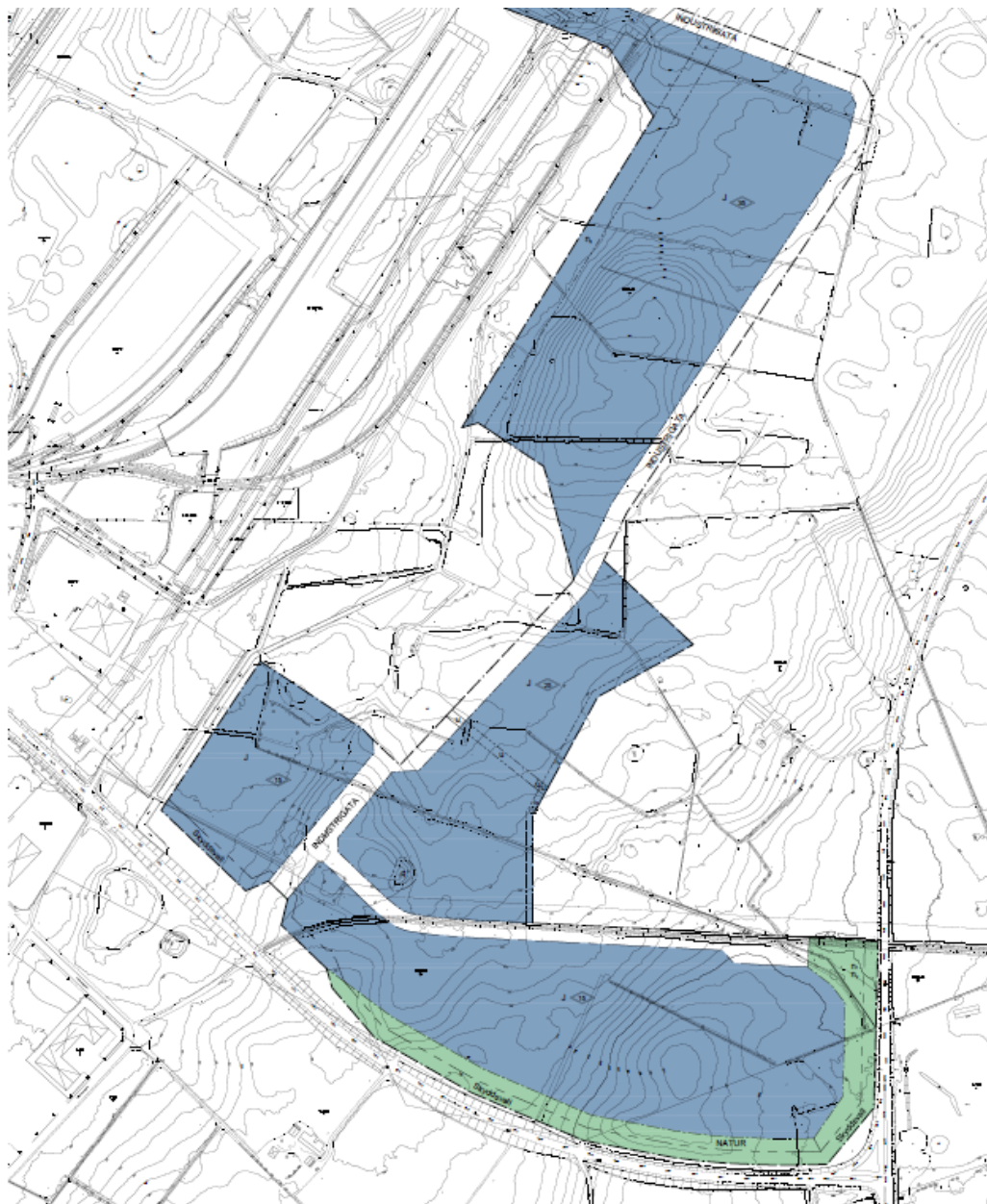


- 1. **Terminal 1**
Brogärdet Intermodul Freight Terminal
- 2. **Terminal 2**
StoraEnso/Sydvädd – Round Timber Terminal
- 3. **Terminal 3**
Södra Skogsägarna – Round Timber Terminal
- 4. **Terminal 4**
Dryport Skaraborg
- 5. **Terminal 5**
Carlsson & Persson Skogstjänst – Woodchip Terminal
- 6. **Terminal 6 - New business 2018**
TBN Åkeri AB – Crossdocking and warehousing
- 7. **Expansion Area**
for Terminal Operations
- 8. **Logistics park**
Industrial Area & Office Buildings
- 9. **Falbygdens Energi**
Heating Plant
- 10. **Area reserved** for Rail Tracks



EN NY TOPPMODERN LOGISTIKANLÄGGNING

- Lagerbyggnad om 30–50 000 m²
- Nytt lager med järnvägsspår
- Elektrifierat och signalreglerat
- Generösa ytor för expansion
- Generösa höjdrestriktioner (upp till 35 m)
- Planerad byggstart: 2019



SYNPUNKTER FRÅN AKTÖRERNA

Ett antal företag har intervjuats som har verksamheter och transporter i Skövde där järnvägen kan vara av intresse. Nedan redovisas samlat vad de tycker rörande terminaler, terminallokaliseringar, viktiga kriterier för transporterna och framkomligheten i järnvägssystemet.

- Det finns överlag inget större intresse av att utveckla Mariesjöterminalen. Det finns önskemål från fastighetsägaren att använda Mariesjöområdet för annan markanvändning i form av bl.a. högskola och bostäder.
- Alternativa lokaliseringar i Skövde kommun kräver samverkan och kommer att vara föremål för stora investeringar i infrastruktur, såväl väg som järnväg. Ett möjligt läge är Regumatorp söder om Skövde och Bäckängen strax norr om Skövde (detta alternativ har tillkommit i efterhand). En lokalisering i Falköping kan vara i längsta laget från Skövde men skalfördelarna ger kostnadseffektiva transportlösningar på järnväg. En utbyggnad av riksvägen mellan Skövde och Falköping är i sådant fall viktig.
- Godskunder och transportoperatörer värderar överlag driftsäkerhet högst men hållbara transporter är också viktigt. Det måste ändå vara kostnadseffektiva lösningar.
- Järnvägstransporter är viktiga men framkomligheten på Västra stambanan är inte driftsäker. Jönköpingsbanan kan vara ett viktigt komplement för transporter mot kontinenten.

Försvarsmaktens synpunkter har inte kommit med i denna rapportversion.

FRAMTIDA MÖJLIGHETER FÖR SPÅRBUREN GODSTRAFIK

I korthet kan man säga att en nedläggning av Mariesjöterminalen inte äventyrar möjligheterna till att ha en annan terminal för att sköta samma uppgift och dessutom på ett effektivare sätt. Denna PM visar på flera alternativa lokaliseringar som är genomförbara, med för och nackdelar avseende omgivningspåverkan, kostnader, mm.