

Kommunstyrelsen

## Utbyggnad Eskilstuna kombiterminal - Inriktningsbeslut om kommande investeringar

### Förslag till beslut

1. Kommunledningskontoret ges i uppdrag att i kommande budgetprocess ta fram underlag för en investering på Eskilstuna kombiterminal som möjliggör en kapacitetsökning med 50 procent.
2. Kommunledningskontoret ges i uppdrag att utreda möjligheterna till extern finansiering.

### Sammanfattning

Genom intensiv marknadsföring och in-försäljning av Eskilstuna som etableringsort har utvecklingen för Eskilstuna kombiterminal (EKT) gått starkt framåt. EKT i Folkesta har de senaste åren haft en kraftig ökning av volymer av gods som hanteras. Prognoserna för de kommande åren är att godsvolymer kommer fortsätta att öka och snart så står vi inför scenario att terminalen kommer att vara fullt belagd 2025/2026.

Med en del investeringar i ny växelanslutning och flytt av befintliga spår och spårsanering samt tillbyggnad av hanteringsytor så finns det möjlighet att livstidsförlänga EKT med ca 5-10 år i befintligt läge.

Tre åtgärder inom området för Eskilstuna kombiterminal har utretts översiktligt:

1. Ombyggnation av terminalområdet för att möjliggöra ytterligare lastningskapacitet med nytt lastområde.
2. Ny anslutning mellan Svealandsbanan och terminalområdet (ses som följdbehov efter tänkt ombyggnation punkt 1).
3. Ett nytt spår mellan vägbroar för Folkestavägen och E20 för att möjliggöra uppställning av tåg.

Kommunledningskontoret föreslår kommunstyrelsen besluta att ge kommunledningskontoret i uppdrag att i kommande budgetprocess ta fram underlag för en investering på Eskilstuna kombiterminal som möjliggör en kapacitetsökning av hantering av volymer med 50 % samt att utreda möjligheterna till extern finansiering.

## Ärendebeskrivning

### Bakgrund

Utbyggnaden av terminalen i Folkesta startade med H&M etableringen i Eskilstuna (Svista) 2002, där ett grundkrav från H&M var att det skulle finnas en containerterminal. Denna byggdes och stod klar med etapp 1 i september 2003.

Beslutet att investera i en ny större kombiterminal fattades 2005 samtidigt som beslut togs att investera i Eskilstuna Logistikpark (ELE). Eskilstuna kombiterminal (EKT) stod klar 2011 och därtill hörande automatiserad Gatefunktion som stod klar 2015, varvid kommunen hade en komplett terminal på plats som vid detta tillfälle ansågs ha en mycket bra kapacitet för tillväxt inom det intermodala området.

Genom intensiv marknadsföring och in-försäljning av Eskilstuna som etableringsort har utvecklingen för EKT gått starkt framåt. Flera intermodala tågpendlar har tillkommit till till/från Sveriges största Gateways för import och export (Göteborg, Malmö och Trelleborg). Intermodala transporter är när transport av godsenheter sker med fler än ett transportsätt.

Det ena leder som bekant till det andra (volym föder volym) och det nu uppbyggda utbudet av intermodala tågpendlar lockar till sig fler aktörer och fler destinationer (linjeutbud) som kan kombineras och Eskilstuna växer därmed som intermodal nod i Stockholm/Mälardalsregionen.

Det är mycket viktigt att förstå att det krävs en stor volym för att kunna upprätta det intermodala linjeutbud som nu är uppbyggt via EKT, vilket Eskilstuna genom sitt geografiska läge kan erbjuda både vad avser import och export inom ramen för EU:s kombidirektiv.

Alla större livsmedelsaktörer, såsom ICA, Coop, Axfood, Menigo och Martin Cervera nyttjar EKT på daglig basis för sin varuförsörjning.

Andelen av den totala volymen som Eskilstunabaserade företag står för år 2022 utgör ca. 20 procent av den totala volymen till/från EKT. Ser man till pågående etableringar, som kommer att vara i drift under 2023 respektive 2024, så kommer andelen att öka till uppskattningsvis minst 25 procent av den totala volymen.

Eskilstuna är dessutom med sitt geografiska läge en väldigt bra distributionspunkt för intermodal trafik då hela Stockholm/Mälardalen nås inom en rimlig distributionsradie för importgods. Flera företag har analyserat och utvärderat Eskilstuna som sitt företags "Point of Gravity", dvs den mest logistikoptimala platsen att placera sin lagerverksamhet på. Eskilstuna täcker ett mycket exporttätt geografiskt område som ger de transportörer som kör via EKT en möjlighet att finna returlaster på export från Stockholm/Mälardalen, Gästrikland, Dalarna, Bergslagen.

Allt detta sammantaget har gjort att Eskilstuna kombiterminal har haft en succesiv mycket gynnsam volymutveckling genom åren och som det nu ser ut kommer det att eskalera de närmaste 3 – 5 åren.

## Volymer och utveckling

EKT har en situation med en kraftig utväxling av fler tillkommande intermodala tågpendlar de närmsta åren. EKT hanterar i nuläget enligt utfall för helåret 2022 ca. 105 000 Teu/år (Teu är måttenheten för containers) med de intermodala tågpendlar som i dagsläget trafikerar terminalen.

För verksamhetsåret 2023 räknar Eskilstuna Logistik och Etablering AB med en ökning av volymen på EKT med ca. 25-30 procent i och med att det sker en organisk tillväxt i befintliga tågpendlar samt att det tillkommer fler intermodala tågpendlar som kommer att trafikera EKT. Det kommer att landa ut i motsvarande ca. 130 000 – 135 000 hanterade Teu/år.

Blickar man framåt och ser på förväntad volymutveckling för andra halvåret 2023 och från och med 2024 så kommer flertalet av de etableringar som byggs i ELP och Svista kommer att vara ”up and running” så som exempelvis Senior, Gardenstore, Haglöfs, Apoteket, Coop, Beijer Byggmateriel, HSNG m fl logistikfastighetsetableringar som vi i nuläget inte vet vilka kunder det rör sig om. Det kommer att fylla på med volymer (både trailer och container) i befintliga tågpendlar, samt skapa underliggande volymer för en utökning av fler intermodala tågpendlar.

Över tid har gods på trailers ökat stort jämfört med containers, globalt är containermarknaden relativt statisk medan den europeiska trailermarknaden är en stor potential. Containers som går att stapla på höjden innebär att det inte krävs lika mycket terminalyta jämfört med vad som behövs för trailers.

Snart så står kommunen inför scenario gällande EKT att den kommer att vara fullt belagd 2025/2026.

I ett 2030 perspektiv så är en rimlig bedömning att det utöver antagen tillväxt (till och med verksamhetsår 2025/2026), där det kommer motsvarande ca. 5 – 7 tåg dagligen, med en större terminal kommer att finnas motsvarande 9 – 11 tåg dagligen.

## Driftsekonomi med dagens förhållanden

Eskilstuna kombiterminal ägs av Eskilstuna Kommun. Kommunen har svarat för alla investeringar i angränsande elektrifierad järnväg som knyter an från Svelandsbanan till hanteringsspåren, hanteringsytorna och tillhörande byggnader på terminalen.

Kommunen som ägare av kombiterminalen har ett arrendeavtal med Eskilstuna Logistik och Etablering AB (ELE) som har ett förvaltningsansvar för kombiterminalen och därmed i sin tur har ett ”spegelavtal” med m4-Gruppen som svarar för den operativa driften som Terminaloperatör (TO). Utöver nyttjanderättsavtalet med m4 så har även ELE ansvaret för att jobba med marknadsföring och utveckling av volym på kombiterminalen. I ELE:s ägardirektiv framgår att ELE ska verka för att årligen få en ökad volym på kombiterminalen.

Arrendeavgift (nyttjanderättsavtal) för nya kombiterminalen för 2023 motsvarande 2 270 000 Sek (indexeras årligen enligt KPI).

Arrendeavgift (nyttjanderättsavtal) gamla kombiterminalen för 2023 motsvarande 540 000 Sek (indexeras årligen enligt KPI).

Arrendeavgift (nyttjanderättsavtal) Trailer Care för 2023 motsvarande 164 112 Sek (indexeras årligen enligt KPI).

Total driftsekonomi har för de senaste fyra verksamhetsåren gått från 10 miljoner kronor i underskott till 6 miljoner kronor i underskott:

Mkr	2019	2020	2021	2022
Intäkter	2,3	2,3	3,1	3,9
Driftkostnader	-1,4	-1,8	-1,9	-2,3
Kapitalkostnader	-11,8	-8,3	-8,2	-8,0
<b>Resultat</b>	<b>-10,8</b>	<b>-7,8</b>	<b>-7,0</b>	<b>-6,5</b>
Ytterligare interna mellanhavanden mellan ELE och övriga bolagskoncernen finns, men är ej eliminerade (ex. IT-tjänster ESEM)				
Footnot: ca 50% av grundinvesteringen utgjordes av spåranslagning				
Sammanställningen innehåller ej:				
Tjm Logistik ELE				
Overhead ELE				

## Nollalternativ

Hur ett ”nollalternativ”, där kommunen inte väljer att fortsatt satsa på att fortsätta utveckla Eskilstuna som en intermodal Nod i Stockholm/Mälardalsregionen, skulle påverka Eskilstunas framtida attraktionskraft som etableringsort är kanske svårt att sja om. Det kan konstateras att det har hitintills varit en viktig faktor och i flera fall varit den avgörande faktorn att man valt Eskilstuna som etableringsort före annat alternativ med anledning av att vi har en kombiterminal med ett attraktivt och frekvent intermodalt utbud.

”Vart tar framtida volymer vägen” om inte EKT byggs ut? Kortsiktigt kan dessa volymer gå på väg alternativt till andra kombiterminaler i regionen. På längre sikt kan andra kommuner och aktörer komma att bygga kombiterminaler.

## Omvärld

I marknads- och omvärldsanalys, som SWECO genomfört i en förstudie 2023-06-09, framgår att marknaden för godstransporter är god och volymerna ökar, trots en komplex bransch med många aktiviteter och aktörer. Branschen påverkas av infrastrukturutvecklingen och en omställning mot fossilfria godstransporter. Det finns även utmaningar i form av energikostnader och tillgång till alternativa bränslen samt chaufförsbrist.

Grönare transporter och överflyttning till järnväg har länge varit viktiga fokusområden inom EU och det förväntas även nya initiativ för att skynda på omställningen mot mer klimatvänliga godstransporter.

Sverige ligger långt framme när det gäller alternativa bränslen för lastfordon jämfört med övriga länder i Europa. För framtiden gäller det att byta ut diesel till alternativa, gröna bränslen och detta påverkar både de olika fordon som används inom kombiterminalen, och de fordon som kör enheter till och från terminalen.

## Utbyggnadsmöjligheter

Med en del investeringar i ny växelanslutning och flytt av befintliga spår och spåransanering samt tillbyggnad av hanteringsytor så finns det möjlighet att livstidsförlänga EKT med ca 5-10 år i befintligt läge.

Tre åtgärder inom området för Folkesta kombiterminal har utretts översiktligt:

4. Ombyggnation av terminalområdet för att möjliggöra ytterligare lastningskapacitet med nytt lastområde.
5. Ny anslutning mellan Svealandsbanan och terminalområdet (ses som följdbehov efter tänkt ombyggnation punkt 1).
6. Ett nytt spår mellan vägbroar för Folkestavägen och E20 för att möjliggöra uppställning av tåg.

## Investering och extern finansiering

De tre föreslagna åtgärderna har hittills beräknade investeringsnivåer med;

- 1) Ombyggnad terminalområdet: 99 miljoner kronor
- 2) Ny anslutning med Svealandsbanan: Ej kalkylerad. Trafikverket ska genomföra utredningar och finansiering kan komma att finnas via Näringslivspotten
- 3) Nytt uppställningsspår: 28 miljoner kronor

Kommunledningskontorets bedömning är att inriktningen på den kommunala investeringen bör ligga i paritet med ovanstående, men att vidare underlag tas fram till budgetbeslut i kommande budgetprocess och specifikt genomförandebeslut för investeringen.

När det gäller ny anslutningsväxel med Svealandsbanan har Eskilstuna Kommun ansökt till Näringslivspotten (NLP) som har att disponera/tilldela 100 Mkr per år av Trafikverkets totala pengapåse till åtgärder i statlig infrastruktur som kan ge ökade järnvägsvolymer. NLP är en sammansättning av representanter från Trafikverket och det privata näringslivet (SSAB, SCA, StoraEnso, Billerud, ABB, Scania, etc). Eskilstuna kommun har i ett första steg fått positivt besked från NLP som beviljat, beställt och bekostat (estimerad kostnad ca. 300 – 400 000 kr) en funktionsutredning av Trafikverket för genomförande av inläggning av ny anslutningsväxel i Folkesta.

För kommunens del av om och- utbyggnad av EKT avser kommunledningskontoret att undersöka möjligheter till extern medfinansiering genom olika instanser, t ex klimatklivet och EU-medel då vi blir en del av TEN-T nätet (ett sammanhängande stomjärnvägsnät i Europa) där Eskilstuna blir en urban nod 2024.

### Driftsekonomi vid utbyggnad

Driftsekonomiska konsekvenser vid en investering motsvarande 150 miljoner kronor ger kapitalkostnader motsvarande 16,7 miljoner kronor/år vid en avskrivningstid på 10 år alternativt 10,5 miljoner kronor/år vid en avskrivning på 20 år.

Med en ökning av godsvolymer över tid, på en utbyggd terminal, med upp till totalt 225 750 Teu (bedöms vara max) så beräknas intäkten (arrendeavgift) totalt motsvara ca 5 miljoner kronor/år, jämfört ca 2,3 miljoner kronor för 2023.

<b>Scenario med utökning i intervall(er):</b>	
<b>Teu/år</b>	<b>Intäkt kr/år utöver nuvarande</b>
139 750	425 000
161 250	875 000
182 750	1 325 000
204 250	1 775 000
225 750	2 225 000

Tabell: Utbyggd terminal volymökning samt intäktsökning

### Kommunledningskontorets bedömning

Kommunledningskontoret föreslår kommunstyrelsen besluta att ge kommunledningskontoret i uppdrag att i kommande budgetprocess ta fram underlag för en investering på Eskilstuna kombiterminal som möjliggör en kapacitetsökning av hantering av volymer med 50 procent samt att utreda möjligheterna till extern finansiering.

Tommy Malm  
Kommundirektör

Kristina Birath  
Miljö- och samhällsbyggnadsdirektör

\_\_\_\_\_  
Beslutet skickas till: