

Lastplatser Region Syd

Behovsutredning av lastplatser, kategori A



Titel: Lastplatser Region Syd Behovsutredning av lastplatser, kategori A
Publikationsnummer: 2015:039
ISBN: 978-91-7467-694-5
Utgivningsdatum: Februari 2015
Utgivare: Trafikverket
Kontaktperson: Magnus Gustafsson
Produktion: Trivector
Tryck: Ineko
Distributör: Trafikverket

Förord

Föreliggande PM presenterar resultatet av en kvantitativ studie där lastplatser kategori A, som ägs av Trafikverket i Region Syd, har utretts. Respektive lastplats presenteras var för sig. Underlagsmaterialet i utredningen har bestått av dels material tillhandahållen av Trafikverket, dels genomförda intervjuer med:

- Kommunen lastplatsen ligger i
- De största företagen i kommunen
- Tågoperatörer
- De största speditörerna i närområdet
- Skogsbolag
- Företag som arbetar med grus- och stentäkter

Lastplatserna finns på hemsidan

Trafikverkets lastplatser runt om i landet finns presenterade på Trafikverkets hemsida. Här går det att hitta information om lastplatsen; med bilder, var exakt den finns belägen, hur den är utformad och om det finns möjlighet till lagring i närheten.

www.trafikverket.se/lastplatser

Innehållsförteckning

Förord

Läsanvisningar	3
Vad är en lastplats?	4
Anläggningar med koppling till järnvägsgods	5
Laslo – Trafikverkets webbplats för lastplatser	6
Genomsnittligt utfall	7
1. Boxholm	11
2. Bromölla	15
3. Eksjö	19
4. Eslöv	23
5. Hultsfred	27
6. Hässleholms godsbangård	31
7. Jönköpings godsbangård	35
8. Karlshamn	39
9. Kvillefors	43
10. Lessebo	47
11. Malmbäck	51
12. Malmö	55
13. Nässjö C	59
14. Smålandsstenar	63
15. Vaggeryd	67
16. Ystad	71
17. Älmhult	75

Läsanvisningar

PM:et är strukturerat som så att varje lastplats presenteras var för sig. För jämförbarhetens skull är dispositionen av presentationen för respektive lastplats den samma. Respondenterna har grupperats in i tre kategorier, och utsagorna presenteras endast på kategorinivå. Kategorierna består av *Kommuner*, *Operatörer* och *Användare*. I den senare kategorin ingår järnvägsspeditörer, skogsföretag, grus- och stentäkter samt stora företag från respektive medverkande kommun. Kommunernas bedömning av ett antal påstående gällande berörd lastplats presenteras med angiven siffra. Vid påståendena av negativ karaktär har de låga siffrorna fått en grön färg (1-2), medan de höga siffrorna har fått en röd färg (4-5) för att tydliggöra kommunens inställning till påståendet ① ② ③ ④ ⑤. Vid påståendena av positiv karaktär har de låga siffrorna fått en röd färg (1-2), medan de höga siffrorna har fått en grön färg (4-5) ① ② ③ ④ ⑤.

Figurerna i PM:et presenterar enbart utfallet för de respondenter som har tagit ställning till respektive fråga. Antalet på de respondenter som angivit att de inte har kännedom om svaret presenteras endast i löptext.

I flera fall har kommunerna angivit att deras egna industrispår inte har något namn, eller att man inte vet spårets korrekta benämning. Industrispåret kallas dock oftast för någonting inom kommunens ramar (oftast med anknytning till området där industrispåret ligger eller företaget dit spåret går), och det är denna benämning som även används här. Vi har även genomgående använt respondenternas egna benämningar och utsagor gällande exempelvis närliggande anläggningar. Detta medför att det i vissa fall kan vara samma anläggning som åsyftas av två respondenter, men att de benämns olika. I de fall där det är uppenbart att det rör sig om samma anläggning, anges anläggningen enbart en gång i uppräkningsen av närliggande anläggningar.

I kartläggningen av närliggande anläggningar (se översiktlig karta på nästa sida) har Trafikverket tillhandahållit bakgrundsmaterialet i form av en lista. Därtill har kommunernas egna industrispår lagts till – i de fall då kommunen uppgivit att det finns möjlighet att lasta/lossa på industrispåren, samt att denna möjlighet är tillgänglig för samtliga. Användarnas och operatörernas angivelser av närliggande anläggningar behandlas inte i kartläggningen då det inte finns uppgifter om huruvida dessa anläggningar är tillgängliga för samtliga. Det finns med andra ord fler lastplatser, hamnar och terminaler än de som presenteras på den översiktliga kartan på nästa sida.

Presentationen av varje lastplats inleds med en ruta innehållandes tekniska specifikationer rörande lastplatsen. Här presenteras även de närmaste anläggningarna. Avståndet till respektive anläggning presenteras inom parentes efter anläggningens namn (zon 1 = (1), zon 2 = (2) samt zon 3 = (3)) enligt följande:

- Närzon (zon 1): upp till 10 km från utredd lastplats.
- Lokalzon (zon 2): mellan 10 km och 20 km från utredd lastplats.
- Omlandszon (zon 3): mellan 20 och 50 km från utredd lastplats.

Vad är en lastplats?

Lastplatsen är en enkel typ av godsterminal. Trafikverket tillhandahåller lastplatser där det är möjligt att lasta eller lossa gods till och från transporter på järnväg. Generellt är de öppna för alla varuslag, men det finns vissa begränsningar när det gäller platsernas beskaffenhet, till exempel föroreningar och nedskräpning. Vid vissa platser kan det finnas restriktioner för bullrande verksamhet.

Tjänsten *kapacitet på lastplats* omfattar ett spår och en begränsad markyta intill spåret (cirka 10-12 meter, räknat från ytterkant på den närmaste rälen) tillsammans upplåts för lastning och lossning med egna hanteringsresurser. På vissa platser ingår även lastkaj. Lagring av gods är inte tillåten. Lämpliga ytor i anslutning till lastplatser kan i vissa fall vara tillgängliga för arrenden med upplåtelseperioder på minst 6 månader.

Lastplatsen	Lagringsyta
Består av ett lastspår samt en cirka 12 meter bred lastyta.	I anslutning till lastplatsen kan ofta finnas en lagringsyta i varierande storlek.
Lastytan kan vara antingen en plan markyta eller en lastkaj.	Denna kan Trafikverket arrendera ut till företag som bedriver verksamhet kopplat till järnvägen, ex. skogsindustrin, grus- och stenindustrin, speditörsföretag m.fl.
De lastplatser med bäst standard ingår i Trafikverkets tjänst "Kapacitet på lastplats". Här ansöker järnvägsföretaget om kapacitet och tilldelas denna på både lastspår och lastyta.	

Trafikverkets lastplatser har olika standard. I de två behovsutredningar som är gjorda i Region Syd (Skåne, Blekinge och Småland) har vi delat upp dem i tre kategorier där en utredning är gjord för A-kategorin samt en utredning för B- och C-kategorin. Vi definierar kategorierna utefter standard enligt följande:

- A: Lastplats som är i god standard och kan användas omgående.
- B: Lastplats som inte är i fullgod standard och behöver besiktigas före användning.
- C: Lastplats som är i dåligt skick och behöver en större upprustning före användning.

Anläggningar med koppling till järnvägsgods

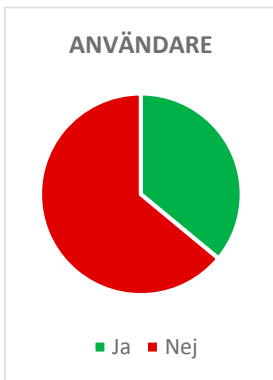


Laslo – Trafikverkets webbplats för lastplatser

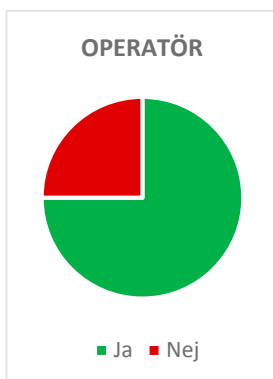
www.trafikverket.se/lastplatser

Användarna (n11¹) och operatörerna (n8²) fick inledningsvis i intervjun svara på om de känner till att lastplatserna finns presenterade på Trafikverkets webbplats? Om de känner till detta fick de även ange om de har varit inne på webbplatsen någon gång. Nedan presenteras utfallet på de bägge frågorna.

Kännedom om Laslo



Användarna: Endast fyra av elva användare har kännedom om att lastplatserna finns presenterade på Trafikverkets webbplats: Laslo. Samtliga fyra användare har dock besökt webbplatsen någon gång.



Operatörerna: Sex av åtta operatörer har kännedom om att lastplatserna finns presenterade på Trafikverkets webbplats: Laslo. Av dessa har hälften, dvs. tre operatörer, besökt webbplatsen någon gång.

¹ De stora företagen från respektive kommun fick inte denna fråga.

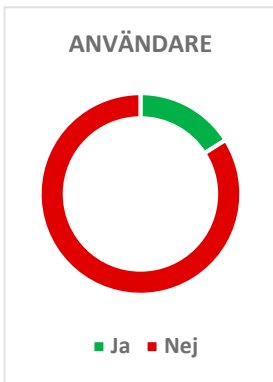
² I detta fall är antalet intervjuade operatörer 8 istället för 5 (som är antalet i resterande PM). Detta beror på att det i vissa fall har varit olika respondenter från samma operatör (då en enskild individ hos en viss operatör inte har kunnat svara för samtliga lastplatser). Dessa respondenter har alla fått de initiala frågorna om Laslo, men sedan har de bara fått svara på frågor om de lastplatser de ansvarar för.

Genomsnittligt utfall

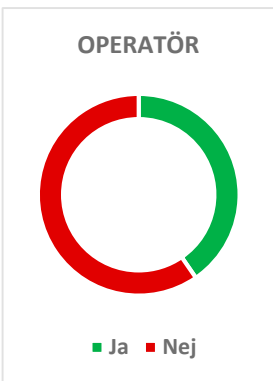
I följande kapitel presenteras det genomsnittliga utfallet för samtliga 17 lastplatser och utifrån samtliga respondenters utsagor (57 användare, 5 operatörer samt 16 kommuner).

Användning av lastplatserna

Användarna (n57) och operatörerna (n5) har fått ange om de har **använt lastplatsen de fem senaste åren**. Det genomsnittliga utfallet för samtliga 17 lastplatser presenteras i figurerna nedan.

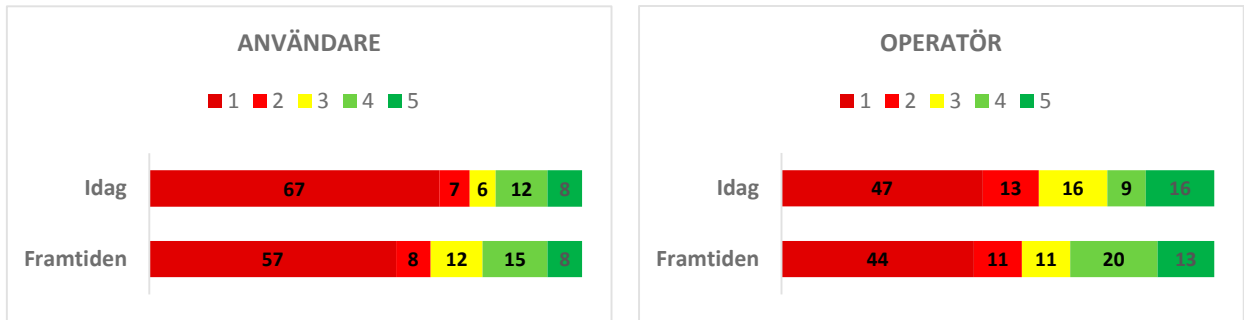


Användarna: I snitt har endast 16 % av de svarande användarna använt lastplatserna de fem senaste åren.



Operatörerna: I snitt har 40 % av de svarande operatörerna använt lastplatserna de fem senaste åren.

Behovet av lastplatserna – idag och i framtiden

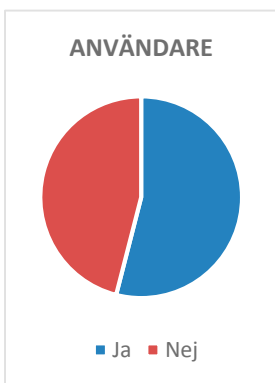


Bedömningen av behovet i dagsläget respektive i framtiden har gjorts på en skala 1-5, där 1 motsvarar *Väldigt litet behov* och 5 motsvarar *Mycket stort behov*. Siffrorna anger utfallet i procent.

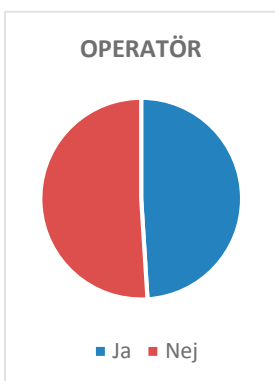
Ovan presenteras användarnas (n57) och operatörernas (n5) genomsnittliga behov av samtliga 17 lastplatser i dagsläget och i framtiden. Konstateras kan här att en majoritet av användarna uppger att de inte har något behov av lastplatserna – varken i dagsläget eller i framtiden. Flera av operatörerna har även angivit att de inte har något behov av lastplatserna, men behovet upplevs ändå som större jämfört med användarna. Vidare kan det konstateras att behovet av lastplatserna till synes ökar för de bägge kategorierna i framtiden. Dock betonar vissa svårigheten i att sja om framtiden då behovet i mångt och mycket styrs av kundernas efterfrågan. Det föreligger således en möjlighet att respondenterna har angivit en något högre siffra gällande det framtida behovet för att ”hålla dörren öppen”.

Kan lastplatserna ersättas?

Användarna (n57) och operatörerna (n5) har fått ange om lastplatsen kan ersättas av en närliggande anläggning. Det genomsnittliga utfallet för samtliga 17 lastplatser presenteras i figurerna nedan.



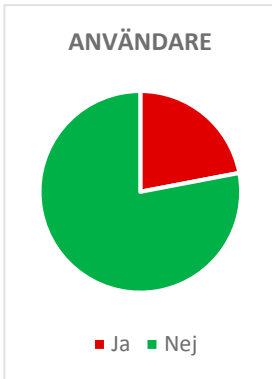
Användarna: I snitt uppger hela 54 % av de svarande användarna att lastplatserna kan ersättas av en närliggande anläggning.



Operatörerna: I snitt uppger 49 % av de svarande operatörerna att lastplatserna kan ersättas av en närliggande anläggning.

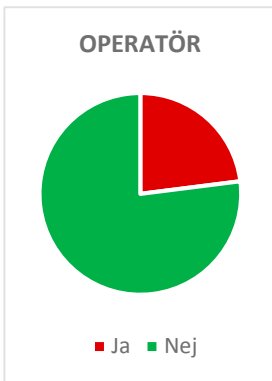
Investeringsbehov på eller kring lastplatserna

Användarna (n57) och operatörerna (n5) har fått ange om de upplever att det finns något **investeringsbehov på eller kring lastplatsen**. Det genomsnittliga utfallet för samtliga 17 lastplatser presenteras i figurerna nedan.



Användarna: I snitt uppger endast 22 % av de svarande användarna att det finns ett investeringsbehov på eller kring lastplatserna.

Generella synpunkter som framkommer (oberoende befintligt skick på lastplatsen) och som utgör nödvändigheter för att en lastplats ska vara intressant att använda i framtiden är: möjlighet att hantera 360 och 600 meter långa tåg, elektrifierat spår, finnas väg eller hårdgjord yta mellan spår och lagringsyta, finnas el tillgängligt för elektroniken (exv. mätutrustningen för virket), inga begränsningar i tider med hänsyn till buller; dvs. kunna ankomma med lastbilar dygnet runt, året runt samt belysning av lastplatsen.



Operatörerna: I snitt uppger endast 23 % av de svarande operatörerna att det finns ett investeringsbehov på eller kring lastplatsen.

Nya lastplatser och investeringsbehov

Användarna (n57) och operatörerna (n5) har fått ange om de upplever att det finns något **behov av ett annat lastplatsläge i området**.

Användarna: I snitt anser endast 12 % av de svarande användarna att det finns ett behov av ett annat lastplatsläge i området. Av dessa förordar i snitt 46 % att befintlig lastplats kompletteras med ett nytt lastplatsläge. 54 % förordar en flytt av befintlig lastplats till ett annat läge.

Operatörerna: I snitt anser endast 6 % av de svarande operatörerna att det finns ett behov av ett annat lastplatsläge i området. Av dessa förordar 20 % att befintlig lastplats kompletteras med ett nytt lastplatsläge. 80 % förordar en flytt av befintlig lastplats till ett annat läge.

Kommunens syn på befintliga lastplatser

Nedan presenteras samtliga kommuners (n16) genomsnittliga ställningstaganden till ett antal påståenden som rör lastplatserna. Det faktiska medelvärdet för respektive påstående presenteras inom parentes efter påståendena. De färglagda siffrangivningarna är avrundade till närmaste heltal.

Lastplatsen skapar en barriäreffekt (2.5)	1 2 3 4 5
Trafiken till och från lastplatsen stör omgivningen (2.3)	1 2 3 4 5
Verksamheten vid lastplatsen stör omgivningen (2.3)	1 2 3 4 5
Lastplatsen är viktig för existerande företag och verksamh. i kommunen (2.7)	1 2 3 4 5
Lastplatsen är viktig för framtida företagsetableringar (2.8)	1 2 3 4 5
Det är viktigt att det finns en lastplats i kommunen (4.5)	1 2 3 4 5
Beskaffenheten på anslutande vägar är god (3.3)	1 2 3 4 5

Bedömningen av påståendena har gjorts på en skala 1-5, där 1 motsvarar *Instämmer inte alls* och 5 motsvarar *Instämmer helt och hållet*.

I det genomsnittliga utfallet ovan kan man konstatera att lastplatserna till viss del skapar en barriäreffekt. Trafiken till och från lastplatserna samt verksamheten vid lastplatserna tycks dock inte störa omgivningen i allt för stor utsträckning. Lastplatsernas vikt för existerande företag och verksamheter samt för framtida företagsetableringar bedöms som medelmåttig. Däremot så anser kommunerna att det är viktigt att det finns en lastplats i kommunen.

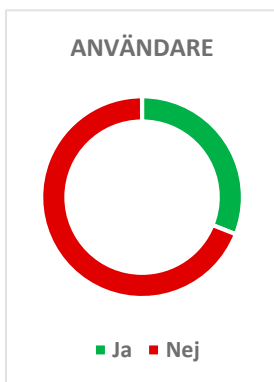
1. Boxholm



Lastkaj	Sidokaj: L70xB7xH1.1 m.	Närmaste större väg	Väg 32 norr/söder.
Lastyta	Nej.	Övrigt	-
Spår på platsen	Lastkajspår: c:a 100 m. 5 uppställningsspår.	Närmaste anläggning	Boxholm Martinugn (1)
Skick	A-klassificering		
Lagerytor	Ja.		

Användning av lastplatsen

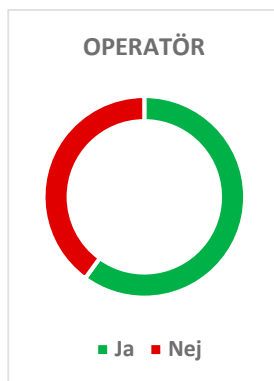
Användarna (n14) och operatörerna (n5) har fått ange om de har **använt lastplatsen de fem senaste åren**. Utfallet presenteras i figurerna nedan.



Användarna: Endast fyra av tretton användare har använt lastplatsen de fem senaste åren. En användare uppger att de inte har kännedom om de har gjort det eller inte. Ingen kan med säkerhet uppge hur mycket de har använt lastplatsen sett till antal timmar per år. Någon påtalar att lastplatsen användes mycket under Gudrun, men att användandet på senare tid har avtagit.

Merparten av de som använder lastplatsen nyttjar den till lastning/lossning av gods. Endast en användare uppger att de använder lastplatsen för uppställning på järnvägsspåret. Det som lastas/lossas är massaved, stål och rundvirke. Ingen påtaglig årsvariation rapporteras gällande användandet av lastplatsen.

Nio användare har inte använt lastplatsen de fem senaste åren. Anledningen till detta uppges av flera vara att det inte finns något kundunderlag eller efterfrågan på orten. Andra anledningar som framkommer är att man inte har några täkter i anslutning till lastplatsen så man kör makadam med lastbil direkt till olika byggen istället samt man har egna last- och lossningsmöjligheter i närheten.

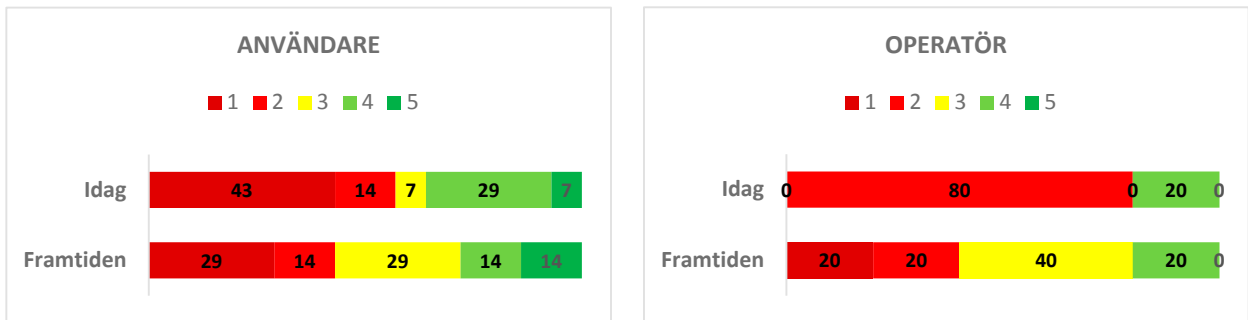


Operatörerna: Tre av fem operatörer har använt lastplatsen de fem senaste åren. Två av dessa uppskattar antalet timmar per år till 40 respektive 50. Den tredje operatören vill inte svara på detaljerade frågor om användandet med hänvisning till att informationen är en affärshemlighet.

Lastplatsen används endast till lastning/lossning av gods. Ingen av operatörerna kan uppge vad som lastas/lossas vid den specifika lastplatsen. Det förekommer ingen årsvariation gällande användandet av lastplatsen.

Två operatörer har inte använt lastplatsen de fem senaste åren. Anledningen till detta uppges vara att det inte finns någon efterfrågan.

Behovet av lastplatsen – idag och i framtiden



Bedömningen av behovet i dagsläget respektive i framtiden har gjorts på en skala 1-5, där 1 motsvarar *Väldigt litet behov* och 5 motsvarar *Mycket stort behov*. Siffrorna anger utfallet i procent.

Ovan presenteras användarnas (n14) och operatörernas (n5) behov av lastplatsen i dagsläget och i framtiden. Behovet av lastplatsen ökar till synes för de bägge kategorierna i framtiden. Dock betonar vissa svårigheten i att sja om framtiden då behovet i mångt och mycket styrs av kundernas efterfrågan.

Ingen av operatörerna uppger att de har ett behov av möjlighet till lagring längre än en månad i anslutning till lastplatsen. Två av användarna påtalar ett eventuellt behov av lagring. Ytan för lagring estimeras till 4000 respektive 5000 kvadratmeter, och en användare betonar vikten av att lagringsmöjligheterna är spårnära.

Kan lastplatsen ersättas?

Användarna (n14) och operatörerna (n5) har fått ange om lastplatsen kan ersättas av en närliggande anläggning. Utfallet presenteras i figurerna nedan.

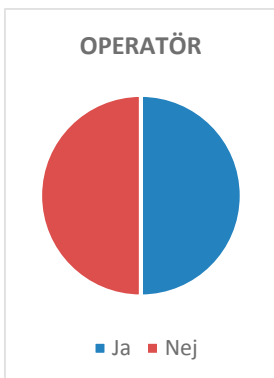
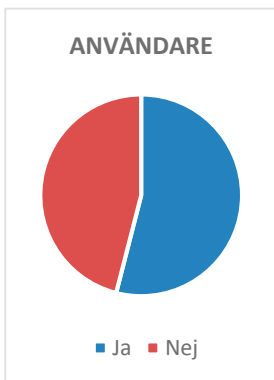
Användarna: Sju av tretton användare framhåller att lastplatsen kan ersättas av en närliggande anläggning. En användare uppger att de inte har någon kännedom om detta. Anläggningarna som anges är: Boxholm AB, eget stickspår in till industrin med tillhörande möjlighet till lastning och lossning, egen lastkaj på sågområdet i Boxholm samt Sågverket.

Operatörerna: Två av fyra operatörer framhåller att lastplatsen kan ersättas av en närliggande anläggning. En operatör uppger att de inte har någon kännedom om detta. Anläggningarna som anges är: depån i Boxholm (när den är färdig) samt Rörvik Timber.

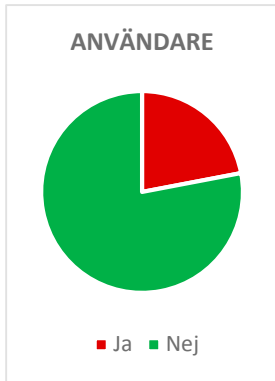
Enligt **kommunen** kan lastplatsen inte ersättas av någon närliggande anläggning.

Investeringsbehov på eller kring lastplatsen

Användarna (n14) och operatörerna (n5) har fått ange om de upplever att det finns något investeringsbehov på eller kring lastplatsen. Utfallet presenteras i figurerna nedan.

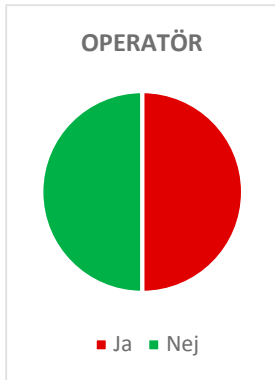


Användarna: Endast två av nio användare framhåller att det finns ett investeringsbehov på eller kring lastplatsen. Fem användare uppger att de inte har någon kännedom om detta. Det som efterfrågas är ordentligt med utrymme så att användaren kan lägga upp lager (ballast) samt att lastspåret måste bli längre.



Generella synpunkter som framkommer (oberoende befintligt skick på lastplatsen) och som utgör nödvändigheter för att en lastplats ska vara intressant att använda i framtiden är: möjlighet att hantera 360 och 600 meter långa tåg, elektrifierat spår, finnas väg eller hårdgjord yta mellan spår och lagringsyta, finnas el tillgängligt för elektroniken (exv. mätutrustningen för virket), inga begränsningar i tider med hänsyn till buller; dvs. kunna ankomma med lastbilar dygnet runt, året runt samt belysning av lastplatsen.

Operatörerna: Två av fyra operatörer framhåller att det finns ett investeringsbehov på eller kring lastplatsen. En operatör uppger att de inte har någon kännedom om detta. Det som efterfrågas är elektrifiering samt spårförlängning.



Nya lastplatser och investeringsbehov

Användarna (n14) och operatörerna (n5) har fått ange om de upplever att det finns något behov av ett annat lastplatsläge i området.

Användarna: Ingen av användarna anser att det finns något behov av ett annat lastplatsläge i området. Tre användare uppger att de inte har någon kännedom om detta.

Operatörerna: Endast en av fem operatörer anser att det finns ett behov av ett annat lastplatsläge i området. Det som förordas är en flytt av befintlig lastplats till Mjölby.

Enligt **kommunen** föreligger inget behov av ett annat lastplatsläge i området.

Kommunens egna industrispår och synen på befintlig lastplats

Kommunen äger idag 1 industrispår: Martinugn. Det finns möjlighet att lasta och lossa gods på spåret, och denna möjlighet är tillgänglig för vem som helst. Spåret leder inte till något företag/verksamhet. Spåret används inte för tillfället, men kommunen ser det som en möjlighet att använda spåret i framtiden. Inga sådana planer finns dock framtagna i dagsläget.

Nedan presenteras kommunens ställningstaganden till ett antal påståenden som rör föreliggande lastplats.

Lastplatsen skapar en barriäreffekt	1 2 3 4 5
Trafiken till och från lastplatsen stör omgivningen	1 2 3 4 5
Verksamheten vid lastplatsen stör omgivningen	1 2 3 4 5
Lastplatsen är viktig för existerande företag och verksamheter i kommunen	1 2 3 4 5
Lastplatsen är viktig för framtida företagsetableringar	1 2 3 4 5
Det är viktigt att det finns en lastplats i kommunen	1 2 3 4 5
Beskaffenheten på anslutande vägar är god	1 2 3 4 5

Bedömningen av påståendena har gjorts på en skala 1-5, där 1 motsvarar *Instämmer inte alls* och 5 motsvarar *Instämmer helt och hållet*.

Reflektioner och kommentarer

Det kan konstateras att både användare och operatörer upplever ett ökat behov av lastplatsen i framtiden. Det geografiska läget på stambanan mellan Linköping och Nässjö talar enligt vår bedömning också för ett geografiskt motiverat behov. I området finns det inte heller många lastplatsalternativ vilket kan förklara den positiva bedömningen om det framtida behovet. Kommunens syn på lastplatsen är övervägande positiv.

2. Bromölla



Lastkaj	Nej.	Närmaste större väg	E22 och Väg 116.
Lastyta	Ja.	Övrigt	-
Spår på platsen	1 spår: 115 m. 3 mellanspår: 220, 220 & 752 m.	Närmaste anläggning	Sölvesborgs hamn (1) Åhus hamn (2) Karlshamn (3) Hässleholm (3)
Skick	A-klassificering		
Lagerytor	Ja.		

Användning av lastplatsen

Användarna (n14) och operatörerna (n5) har fått ange om de har **använt lastplatsen de fem senaste åren**. Utfallet presenteras i figurerna nedan.

Användarna: Ingen användare har använt lastplatsen de fem senaste åren.

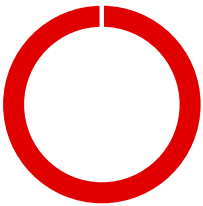
Anledningen till att lastplatsen inte används uppges av flera vara att det inte finns något kundunderlag eller efterfrågan på orten. Andra anledningar som framkommer är att man inte har några täkter i anslutning till lastplatsen så man kör makadam med lastbil direkt till olika byggen istället, transporterarna går uteslutande på väg, lastplatsen ligger så nära sågverk och massabruk så behovet föreligger inte, kör direkt till Nymölla bruk då de har eget spår samt okunskap – dvs. man har inte vetat att lastplatsen finns tillgänglig.

Operatörerna: En av fem operatörer har använt lastplatsen de fem senaste åren. Operatören som har använt lastplatsen uppskattar antalet timmar per år till 50.

Lastplatsen används endast för uppställning på järnvägsspåret. Det förekommer ingen årsvariation gällande användandet av lastplatsen.

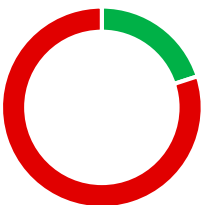
Fyra operatörer har inte använt lastplatsen de fem senaste åren. Anledningen till detta uppges vara att det inte finns någon efterfrågan samt att man inte trafikerar Bromölla.

ANVÄNDARE



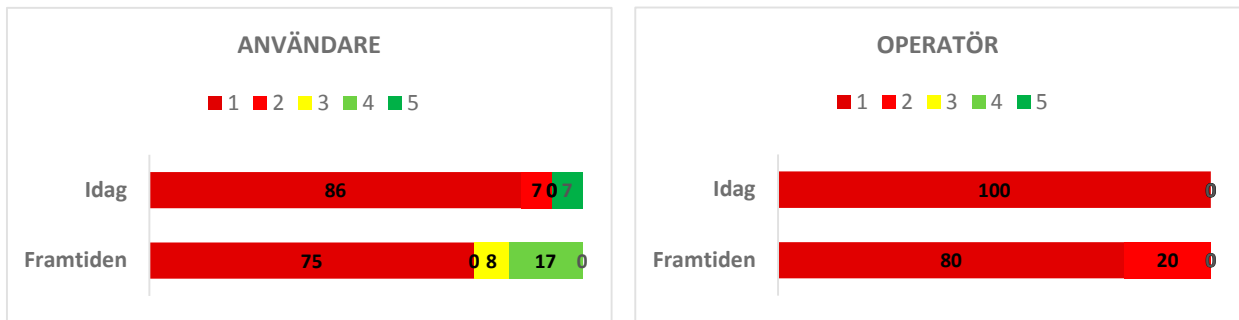
■ Ja ■ Nej

OPERATÖR



■ Ja ■ Nej

Behovet av lastplatsen – idag och i framtiden



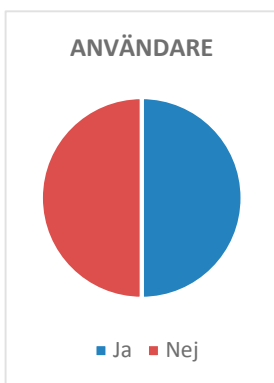
Bedömningen av behovet i dagsläget respektive i framtiden har gjorts på en skala 1-5, där 1 motsvarar *Väldigt litet behov* och 5 motsvarar *Mycket stort behov*. Siffrorna anger utfallet i procent.

Ovan presenteras användarnas (n14) och operatörernas (n5) behov av lastplatsen i dagsläget och i framtiden. En användare framhåller att det framtida behovet är avhängigt avverkningen på orten. En operatör framhåller att behovet är lågt med anledning av närheten till Kristianstad och Sölvesborg.

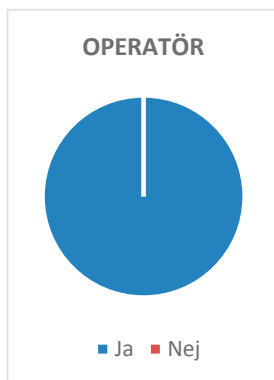
Ingen av operatörerna uppger att de har ett behov av möjlighet till lagring längre än 1 månad i anslutning till lastplatsen. Endast en användare påtalar ett eventuellt behov av lagring. På frågan om hur stor yta man eventuellt behöver svarar vederbörande att det inte är en fråga om behov, utan en fråga om kostnader.

Kan lastplatsen ersättas?

Användarna (n14) och operatörerna (n5) har fått ange om lastplatsen **kan ersättas av en närliggande anläggning**. Utfallet presenteras i figurerna nedan.



Användarna: Fem av tio användare framhåller att lastplatsen kan ersättas av en närliggande anläggning. Fyra användare uppger att de inte har någon kännedom om detta. Anläggningarna som anges är: Hanaskog norr om Kristianstad, Bromölla, Sölvesborgs hamn, Nymölla bruk, Karlshamns hamn (när bangården är färdig), Kristianstad samt Åhus.

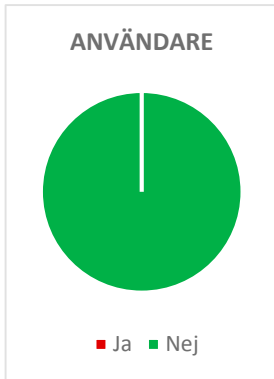


Operatörerna: Samtliga svarande operatörer (dvs. tre) framhåller att lastplatsen kan ersättas av en närliggande anläggning. Två operatörer uppger att de inte har någon kännedom om detta. Anläggningarna som anges är: Hässleholm, den egna verkstaden och det egna spåret i Kristianstad samt Kristianstad station.

Enligt **kommunen** kan lastplatsen inte ersättas av någon närliggande anläggning.

Investeringsbehov på eller kring lastplatsen

Användarna (n14) och operatörerna (n5) har fått ange om de upplever att det finns något **investeringsbehov på eller kring lastplatsen**. Utfallet presenteras i figurerna nedan.



Användarna: Ingen av användarna framhåller att det finns något investeringsbehov på eller kring lastplatsen. Fyra användare uppger att de inte har någon kännedom om detta.

Generella synpunkter som framkommer (oberoende befintligt skick på lastplatsen) och som utgör nödvändigheter för att en lastplats ska vara intressant att använda i framtiden är: möjlighet att hantera 360 och 600 meter långa tåg, elektrifierat spår, finnas el tillgängligt för elektroniken (exv. mätutrustningen för virket), inga begränsningar i tider med hänsyn till buller; dvs. kunna ankomma med lastbilar dygnet runt, året runt samt belysning av lastplatsen.



Operatörerna: Ingen av operatörerna framhåller att det finns ett investeringsbehov på eller kring lastplatsen. Två operatörer uppger att de inte har någon kännedom om detta.

Enligt **kommunen** så är lastplatsen inte särskilt efterhållen då det är mycket sly och ogräs på platsen.

Nya lastplatser och investeringsbehov

Användarna (n14) och operatörerna (n5) har fått ange om de upplever att det finns något **behov av ett annat lastplatsläge i området**.

Användarna: Endast en av tretton användare anser att det finns något behov av ett annat lastplatsläge i området. En användare uppger att de inte har någon kännedom om detta. Det som förordas är ett komplement av befintlig lastplats lokaliserat norr ut.

Operatörerna: Endast en av fyra operatörer anser att det finns ett behov av ett annat lastplatsläge i området. En operatör uppger att de inte har någon kännedom om detta. Det som förordas är en flytt av befintlig lastplats för att få en större anläggning i Åhus.

Enligt **kommunen** föreligger ett behov av en flytt av befintlig lastplats. Lastplatsens lokalisering gör att lastplatsen ligger "lite ensamt" då verksamheterna i området har flyttat därifrån. Kommunen har i dagsläget ingen idé om var lastplatsen bör flytta.

Kommunens egna industrispår och synen på befintlig lastplats

Kommunen äger idag 1 industrispår: Stora Enso. Det finns möjlighet att lasta och lossa gods på spåret, men bara inne på Stora Ensos område. Möjligheten är med andra ord inte tillgänglig för vem som helst. Spåret leder till Stora Enso. Spåret används i dagsläget av Stora Enso, även om kommunen inte tror att det används i särskilt stor utsträckning.

Nedan presenteras kommunens ställningstaganden till ett antal påståenden som rör föreliggande lastplats.

Lastplatsen skapar en barriäreffekt	1 2 3 4 5
Trafiken till och från lastplatsen stör omgivningen	1 2 3 4 5
Verksamheten vid lastplatsen stör omgivningen	1 2 3 4 5
Lastplatsen är viktig för existerande företag och verksamheter i kommunen	1 2 3 4 5
Lastplatsen är viktig för framtida företagsetableringar	1 2 3 4 5
Det är viktigt att det finns en lastplats i kommunen	1 2 3 4 5
Beskaffenheten på anslutande vägar är god	1 2 3 4 5

Bedömningen av påståendena har gjorts på en skala 1-5, där 1 motsvarar *Instämmer inte alls* och 5 motsvarar *Instämmer helt och hållet*.

Reflektioner och kommentarer

Visserligen bedömer man det framtida behovet något positivare än i dagsläget men å andra sidan finns det relativt många som anser att lastplatsen kan ersättas samt att man inte ser några investeringbehov. Det finns relativt många andra, för vem som helst tillgängliga, lastplatser i närheten. Kommunens syn på lastplatsen är något splittrat.

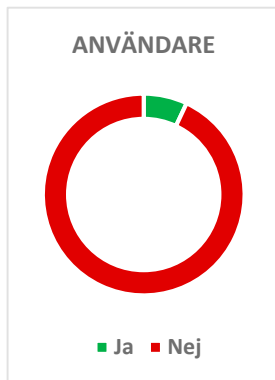
3. Eksjö



Lastkaj	Sidokaj: L80xB20xH1.2 m.	Närmaste större väg	Väg 32 norr/söder alt. Väg 33 öst/väst.
Lastyta	100 m.	Övrigt	-
Spår på platsen	6 spår: 61, 92, 95, 160, 185 & 210 m. Mellanspår: 313 m.	Närmaste anläggning	Höglandsterm. (2) Nässjö (2) Malmbäck (3)
Skick	A-klassificering		
Lagerytor	Ja.		

Användning av lastplatsen

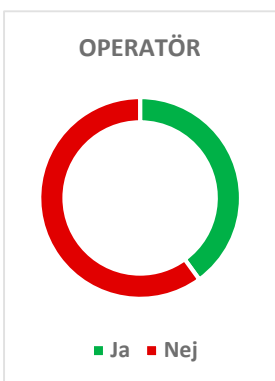
*Användarna (n14) och operatörerna (n5) har fått ange om de har **använt lastplatsen de fem senaste åren**. Utfallet presenteras i figurerna nedan.*



Användarna: Endast en av fjorton användare har använt lastplatsen de fem senaste åren. Användaren kan inte uppge hur mycket de har använt lastplatsen sett till antal timmar per år.

Lastplatsen används endast till lastning/lossning av gods. Det som lastas/lossas är timmer och massaved. Användaren framhåller att lastning/lossning uteslutande har skett under vintern.

Tretton användare har inte använt lastplatsen de fem senaste åren. Anledningen till detta uppges av flera vara att det inte finns något kundunderlag eller efterfrågan på orten. Andra anledningar som framkommer är att man inte har några tåker i anslutning till lastplatsen, man använder Nässjö och Stockarydsterminalerna istället, levererar enbart till Falköping och Stockaryd, lastplatsen ligger för långt ifrån industrierna, har bara containerlastning, fraktar endast via väg samt att man inte har tänkt på att lastplatsen finns.

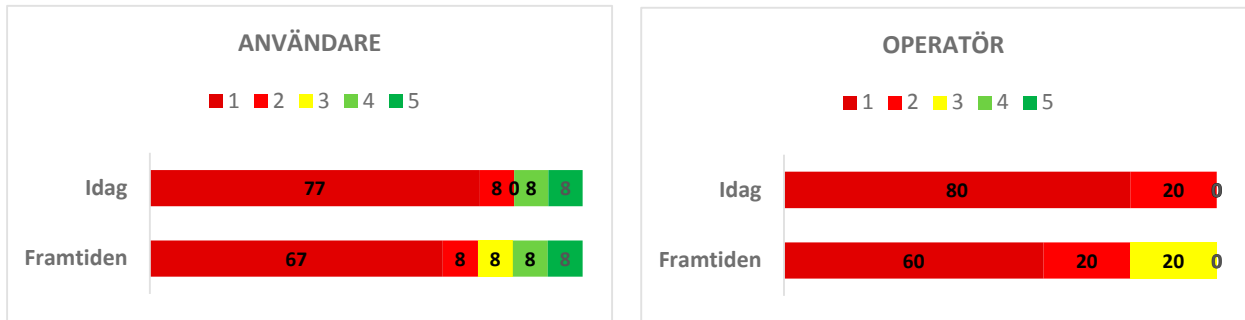


Operatörerna: Tre av fem operatörer har använt lastplatsen de fem senaste åren. Två av dessa uppskattar antalet timmar per år till 5 respektive 24. Den tredje operatören vill inte svara på detaljerade frågor om användandet med hänvisning till att informationen är en affärshemlighet.

Lastplatsen används endast till lastning/lossning av gods. Det som lastas/lossas är järnvägsmaterial och rundvirke. En viss årsvariation förekommer gällande användandet av lastplatsen då en operatör endast använder lastplatsen på våren, medan den andra operatören använder lastplatsen året runt.

Två operatörer har inte använt lastplatsen de fem senaste åren. Anledningen till detta uppges vara att det inte finns någon efterfrågan.

Behovet av lastplatsen – i dag och i framtiden



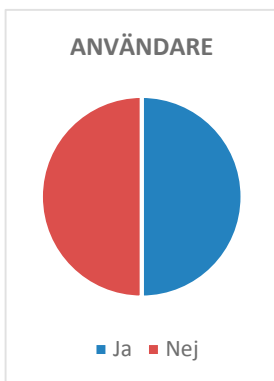
Bedömningen av behovet i dagsläget respektive i framtiden har gjorts på en skala 1-5, där 1 motsvarar *Väldigt litet behov* och 5 motsvarar *Mycket stort behov*. Siffrorna anger utfallet i procent.

Ovan presenteras användarnas (n14) och operatörernas (n5) behov av lastplatsen i dagsläget och i framtiden. Vissa betonar svårigheten i att sja om framtiden då behovet i mångt och mycket styrs av kundernas efterfrågan.

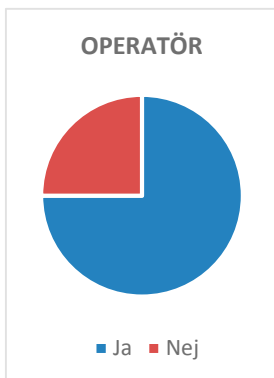
Ingen av operatörerna uppger att de har ett behov av möjlighet till lagring längre än en månad i anslutning till lastplatsen. Tre av användarna påtalar ett eventuellt behov av lagring. Ytan för lagring estimeras till 1000 respektive 5000 kvadratmeter. Den tredje användaren kan inte estimeras ytan för lagring men betonar vikten av att även få plats med hjullastare.

Kan lastplatsen ersättas?

Användarna (n14) och operatörerna (n5) har fått ange om lastplatsen **kan ersättas av en närliggande anläggning**. Utfallet presenteras i figurerna nedan.



Användarna: Fem av tio användare framhåller att lastplatsen kan ersättas av en närliggande anläggning. Fyra användare uppger att de inte har någon kännedom om detta. Anläggningarna som anges är: Stockaryd och Nässjö.

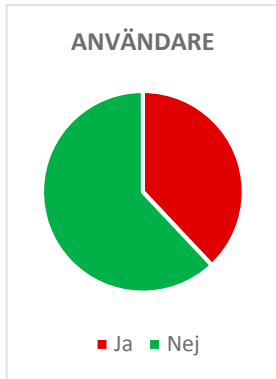


Operatörerna: Tre av fyra operatörer framhåller att lastplatsen kan ersättas av en närliggande anläggning. En operatör uppger att de inte har någon kännedom om detta. Anläggningen som anges av samtliga är: Nässjö.

Kommunen har ingen kännedom om huruvida lastplatsen kan ersättas av någon närliggande anläggning.

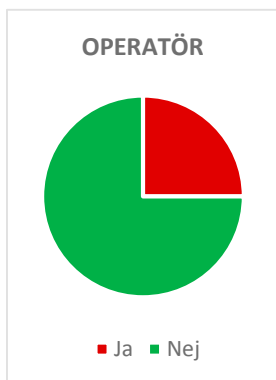
Investeringsbehov på eller kring lastplatsen

Användarna (n14) och operatörerna (n5) har fått ange om de upplever att det finns något **investeringsbehov på eller kring lastplatsen**. Utfallet presenteras i figurerna nedan.



Användarna: Tre av åtta användare framhåller att det finns ett investeringsbehov på eller kring lastplatsen. Sex användare uppger att de inte har någon kännedom om detta. Det som efterfrågas är att det finns ordentligt med utrymme för lagring, att spåren fixas till, till- och frånfarter för lastbil (in på en väg och ut på en annan) samt bullerplank.

Generella synpunkter som framkommer (oberoende befintligt skick på lastplatsen) och som utgör nödvändigheter för att en lastplats ska vara intressant att använda i framtiden är: möjlighet att hantera 360 och 600 meter långa tåg, elektrifierat spår, finnas väg eller hårdgjord yta mellan spår och lagringsyta, finnas el tillgängligt för elektroniken (exv. mätutrustningen för virket), inga begränsningar i tider med hänsyn till buller; dvs. kunna ankomma med lastbilar dygnet runt, året runt samt belysning av lastplatsen.



Operatörerna: En av fyra operatörer framhåller att det finns ett investeringsbehov på eller kring lastplatsen. En operatör uppger att de inte har någon kännedom om detta. Det som efterfrågas är längre spår.

Nya lastplatser och investeringsbehov

Användarna (n14) och operatörerna (n5) har fått ange om de upplever att det finns något **behov av ett annat lastplatsläge i området**.

Användarna: Endast en av tre användare anser att det finns ett behov av ett annat lastplatsläge i området. Två användare uppger att de inte har någon kännedom om detta. Det som förordas är en flytt av befintlig lastplats till Marielund.

Operatörerna: Ingen av operatörerna anser att det finns ett behov av ett annat lastplatsläge i området.

Enligt **kommunen** föreligger ett behov av en kompletterande lastplats i området, åtminstone på sikt då gällande översiktsplan anger en industriutvidgning i sydostlig riktning och nya verksamheter då kan tänkas ha behov av en närliggande lastplats.

Kommunens egna industrispår och synen på befintlig lastplats

Kommunen äger inget eget industrispår. Nedan presenteras kommunens ställningstaganden till ett antal påståenden som rör föreliggande lastplats.

Lastplatsen skapar en barriäreffekt	1 2 3 4 5
Trafiken till och från lastplatsen stör omgivningen	1 2 3 4 5
Verksamheten vid lastplatsen stör omgivningen	1 2 3 4 5
Lastplatsen är viktig för existerande företag och verksamheter i kommunen	1 2 3 4 5
Lastplatsen är viktig för framtida företagsetableringar	1 2 3 4 5
Det är viktigt att det finns en lastplats i kommunen	1 2 3 4 5
Beskaffenheten på anslutande vägar är god	1 2 3 4 5

Bedömningen av påståendena har gjorts på en skala 1-5, där 1 motsvarar *Instämmer inte alls* och 5 motsvarar *Instämmer helt och hållet*.

Reflektioner och kommentarer

I detta område i Småland finns det mycket gott om relativt stora lastplatser. Eksjö är nära Nässjö, där det finns flera möjligheter till lastning. Behovet är i dagsläget inte särskilt stort (användningen är marginell) och man förväntar sig inte heller i framtiden ett starkt ökat behov (även om positiva tendenser finns). Detta står i viss motsats till kommunens bedömning som anser lastplatsen viktig för kommunen.

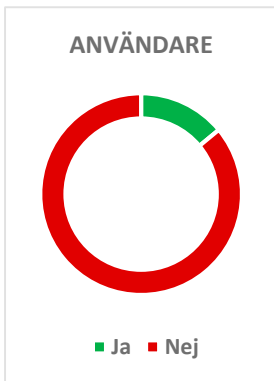
4. Eslöv



Lastkaj	Sidokaj: gatsten L42xB12xH1.4 m. Ändkaj: gatsten L20.4xB8xH1.4 m.	Närmaste större väg	Anslutningsväg av grus, 4 m bred. Väg 113 & 17.
Lastyta	Underlag av grus 70x20 m.	Övrigt	Spår mot ändkaj och drilast är samma spår. Belysning finns.
Spår på platsen	Sidokajsspår: 192 m. Ändkaj-/Frilastspår: 240 m. Uppställningsspår: Spår 3: 330 m. Spår 4: 95 m. Spår 5: 74 m.	Närmaste anläggning	Alternativ lastplats Eslöv (1) Malmös samtliga termi- naler (3) Helsingborgs samtliga terminaler (3)
Skick	A-klassificering		
Lagerytor	Invid sidokaj: L10xB7 m. Invid frilast: L10xB17 m.		

Användning av lastplatsen

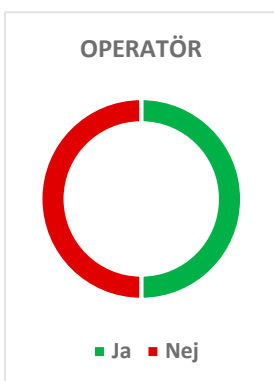
Användarna (n14) och operatörerna (n5) har fått ange om de har **använt lastplatsen de fem senaste åren**. Utfallet presenteras i figurerna nedan.



Användarna: Endast två av fjorton användare har använt lastplatsen de fem senaste åren. En av användarna uppskattar antalet timmar per år till 300, den andra kan inte uppskatta timantalet men uppger att det rör sig om 2-3 tåg i månaden.

Lastplatsen används endast till lastning/lossning av gods. Det som lastas/lossas är massaved och virke. En viss årsvariation rapporteras gällande användandet av lastplatsen. En användare nyttjar endast lastplatsen under vintern och våren, medan den andra användaren nyttjar lastplatsen året runt.

Tolv användare har inte använt lastplatsen de fem senaste åren. Anledningen till detta uppges av flera vara att det inte finns något kundunderlag eller efterfrågan på orten. Andra anledningar som framkommer är att man inte har några täkter i anslutning till lastplatsen, man har eget stickspår och lastplats in i fabriken, fraktar allt via väg samt att man inte har haft kännedom om att lastplatsen finns.

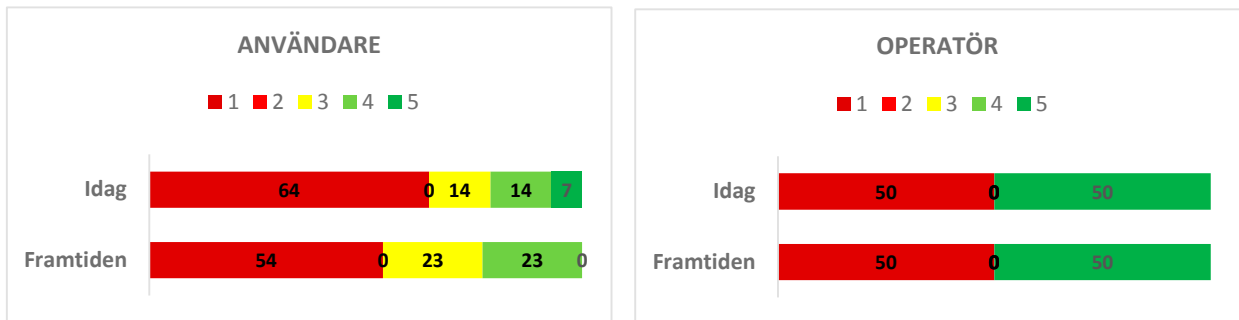


Operatörerna: Två av fyra operatörer har använt lastplatsen de fem senaste åren. Den ena uppskattar antalet timmar per år till 192, den andra vill inte svara på detaljerande frågor om användandet med hänvisning till att informationen är en affärshemlighet. En operatör vet inte om de har använt lastplatsen.

Lastplatsen används endast till lastning/lossning av gods. Det som lastas/lossas är rundvirke. Det förekommer ingen årsvariation gällande användandet av lastplatsen.

Två operatörer har inte använt lastplatsen de fem senaste åren. Anledningen till detta uppges vara att det inte finns någon efterfrågan.

Behovet av lastplatsen – idag och i framtiden



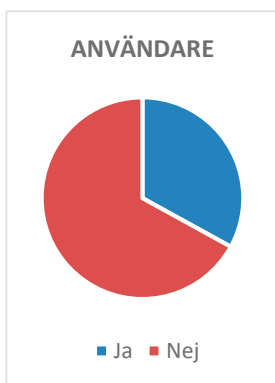
Bedömningen av behovet i dagsläget respektive i framtiden har gjorts på en skala 1-5, där 1 motsvarar *Väldigt litet behov* och 5 motsvarar *Mycket stort behov*. Siffrorna anger utfallet i procent.

Ovan presenteras användarnas (n14) och operatörernas (n5) behov av lastplatsen i dagsläget och i framtiden. En av användarna framhåller att det pågår diskussioner att laga det egenägda stickspåret (som inte används i dagsläget pga en olycka) för att på så sätt kunna köra direkt in till den egna industrin. Om detta genomförs försvinner det framtida behovet. En av operatörerna kan inte bedöma behovet av lastplatsen.

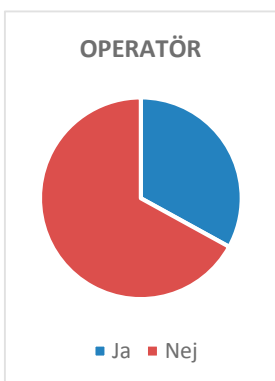
Ingen av operatörerna uppger att de har ett behov av möjlighet till lagring längre än en månad i anslutning till lastplatsen. Fem av användarna påtalar ett eventuellt behov av lagring. Av de som kan uttala sig om ytans storlek estimeras den till 1000 respektive 5000 kvadratmeter.

Kan lastplatsen ersättas?

Användarna (n14) och operatörerna (n5) har fått ange om lastplatsen kan ersättas av en närliggande anläggning. Utfallet presenteras i figurerna nedan.



Användarna: Tre av nio användare framhåller att lastplatsen kan ersättas av en närliggande anläggning. Fem användare uppger att de inte har någon kännedom om detta. Anläggningarna som anges är: Hässleholm, eget stickspår in till industrin samt spåret in på Procordias industriområde.

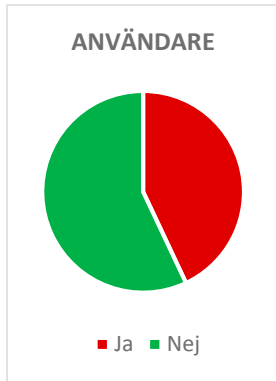


Operatörerna: En av tre operatörer framhåller att lastplatsen kan ersättas av en närliggande anläggning. Två operatörer uppger att de inte har någon kännedom om detta. Anläggningen som anges är: Hässleholm.

Enligt **kommunen** kan lastplatsen ersättas av industrispåret på Bruksgatans lastplats. Det måste dock utredas om denna lastplats har tillräckligt med utrymme för att kunna tillgodose behoven.

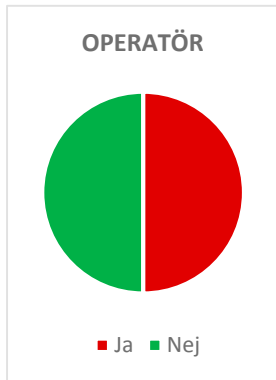
Investeringsbehov på eller kring lastplatsen

Användarna (n14) och operatörerna (n5) har fått ange om de upplever att det finns något **investeringsbehov på eller kring lastplatsen**. Utfallet presenteras i figurerna nedan.



Användarna: Tre av sju användare framhåller att det finns ett investeringsbehov på eller kring lastplatsen. Sju användare uppger att de inte har någon kännedom om detta. Det som efterfrågas är hårdgjorda ytor, till- och frånfart, ordentligt med utrymme för lagring samt att belysningen kontrolleras.

Generella synpunkter som framkommer (oberoende befintligt skick på lastplatsen) och som utgör nödvändigheter för att en lastplats ska vara intressant att använda i framtiden är: möjlighet att hantera 360 och 600 meter långa tåg, elektrifierat spår, finnas väg eller hårdgjord yta mellan spår och lagringsyta, finnas el tillgängligt för elektroniken (exv. mätutrustningen för virket), inga begränsningar i tider med hänsyn till buller; dvs. kunna ankomma med lastbilar dygnet runt, året runt samt belysning av lastplatsen.



Operatörerna: En av två operatörer framhåller att det finns ett investeringsbehov på eller kring lastplatsen. Tre operatörer uppger att de inte har någon kännedom om detta. Det som efterfrågas är elektrifiering.

Nya lastplatser och investeringsbehov

Användarna (n14) och operatörerna (n5) har fått ange om de upplever att det finns något **behov av ett annat lastplatsläge i området**.

Användarna: Tre av tolv användare anser att det finns ett behov av ett annat lastplatsläge i området. Två användare uppger att de inte har någon kännedom om detta. Två användare förordar komplement till befintlig lastplats, en förordar en flytt av befintlig lastplats. De nya lokaliseringarna uppges vara närmare Lund, Stehag samt Örtofta. En användare framhåller även önskemålet att stickspåret som leder till Procordias industri bör lagas så att det går att använda.

Operatörerna: Ingen av operatörerna anser att det finns ett behov av ett annat lastplatsläge i området.

Enligt **kommunen** föreligger ett behov av flytt av befintlig lastplats. Anledningen till detta är att det finns önskemål om förtätning – och då ligger befintlig lastplats inte särskilt bra till. Lastplatsen bör förslagsvis flyttas längst norr ut på Bruksgatan, i anslutning till huvudspåret.

Kommunens egna industrispår och synen på befintlig lastplats

Kommunen äger idag 2 industrispår: Bruksgatan och Gamla Ystadbanan. Det finns möjlighet att lasta och lossa gods på Bruksgatan, och denna möjlighet är tillgänglig för vem som helst. Bruksgatan leder till Smurfit Kappa, Saint Gobain Securit, Stena Gotthard och Lantmännen medan Gamla Ystadbanan leder till Procordia. Endast Bruksgatan används i dagsläget, och den används av Smurfit Kappa.

Nedan presenteras kommunens ställningstaganden till ett antal påståenden som rör föreliggande lastplats.

Lastplatsen skapar en barriäreffekt	1 2 3 4 5
Trafiken till och från lastplatsen stör omgivningen	1 2 3 4 5
Verksamheten vid lastplatsen stör omgivningen	1 2 3 4 5
Lastplatsen är viktig för existerande företag och verksamheter i kommunen	1 2 3 4 5
Lastplatsen är viktig för framtida företagsetableringar	1 2 3 4 5
Det är viktigt att det finns en lastplats i kommunen	1 2 3 4 5
Beskaffenheten på anslutande vägar är god	1 2 3 4 5

Bedömningen av påståendena har gjorts på en skala 1-5, där 1 motsvarar *Instämmer inte alls* och 5 motsvarar *Instämmer helt och hållet*.

Reflektioner och kommentarer

Den samlade bilden över lastplatsens behov både nu och i framtiden verkar vara positiv. Läget mellan de stora lastplatserna i Malmö och Helsingborg verkar vara lämpligt för viss mindre aktivitet. En majoritet av användarna och operatörerna ser inte heller någon ersättningsmöjlighet till den befintliga platsen i Eslöv.

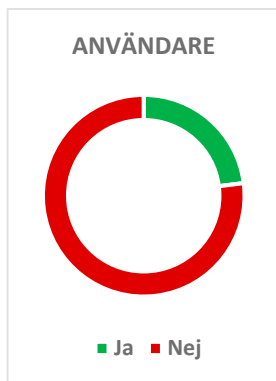
5. Hultsfred



Lastkaj	Sidokaj: 50 m. samt brygga.	Närmaste större väg	Väg 33.
Lastyta	Ja.	Övrigt	-
Spår på platsen	11 spår: TL1.372 m. 9 mellanspår: TL1.682 m.	Närmaste anläggning	Alternativ lastplats Hultsfred (1) Oskarshamn (3) Kvillsfors (3) Holsbybrunn (3)
Skick	A-klassificering		
Lagerytor	Stor.		

Användning av lastplatsen

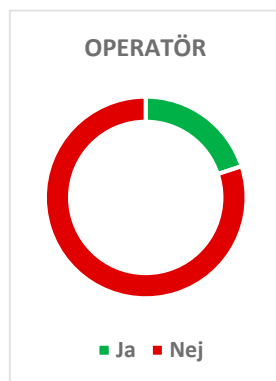
Användarna (n13) och operatörerna (n5) har fått ange om de har **använt lastplatsen de fem senaste åren**. Utfallet presenteras i figurerna nedan.



Användarna: Endast tre av tretton användare har använt lastplatsen de fem senaste åren. Två användare uppskattar antalet timmar per år till 10 respektive 20. En användare kan inte uttala sig då det är Green Cargo som lastar och lossar för deras räkning.

Lastplatsen används endast till lastning/lossning av gods. Det som lastas/lossas är spånplattor och tungplåt (plåtrullar). En användare kan inte svara på vad som lastas/lossas på just denna lastplats. Ingen årsvariation rapporteras gällande användandet av lastplatsen.

Tio användare har inte använt lastplatsen de fem senaste åren. Anledningen till detta uppges av flera vara att det inte finns något kundunderlag eller efterfrågan på orten. Andra anledningar som framkommer är att lastplatsen ligger för nära industrierna så behovet föreligger inte, man inte har några tåker i anslutning till lastplatsen samt att man inte har haft kännedom om att lastplatsen finns.

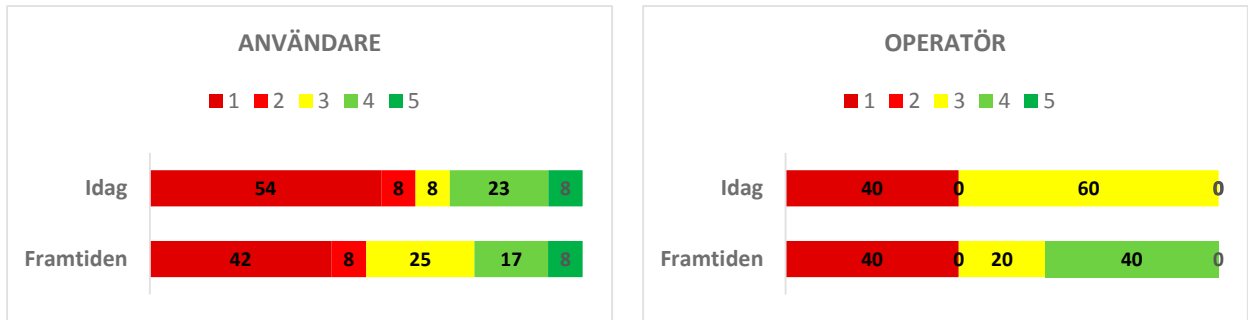


Operatörerna: En av fem operatörer har använt lastplatsen de fem senaste åren. Antalet timmar per år uppskattas till 60.

Lastplatsen används endast till lastning/lossning av gods. Det som lastas/lossas är järnvägsmaterial. Det förekommer en årsvariation gällande användandet av lastplatsen då den endast används under våren och hösten.

Fyra operatörer har inte använt lastplatsen de fem senaste åren. Anledningen till detta uppges vara att det inte finns någon efterfrågan. En operatör framhåller dock att de kör direkt till en industri på orten.

Behovet av lastplatsen – idag och i framtiden



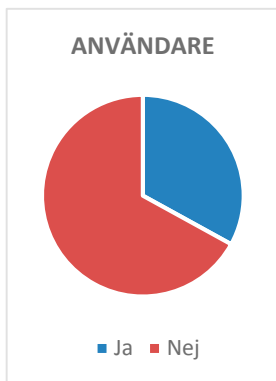
Bedömningen av behovet i dagsläget respektive i framtiden har gjorts på en skala 1-5, där 1 motsvarar *Väldigt litet behov* och 5 motsvarar *Mycket stort behov*. Siffrorna anger utfallet i procent.

Ovan presenteras användarnas (n13) och operatörernas (n5) behov av lastplatsen i dagsläget och i framtiden. Behovet av lastplatsen ökar till synes något för de bägge kategorierna i framtiden. Dock betonar vissa svårigheten i att sja om framtiden då behovet i mångt och mycket styrs av kundernas efterfrågan.

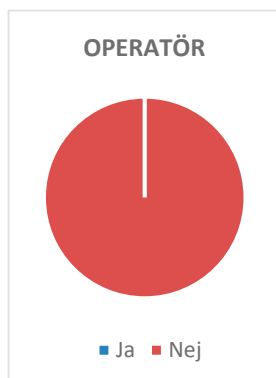
Ingen av operatörerna uppger att de har ett behov av möjlighet till lagring längre än en månad i anslutning till lastplatsen. Två av användarna påtalar ett eventuellt behov av lagring. Lagringsytans storlek kan dock inte anges.

Kan lastplatsen ersättas?

Användarna (n13) och operatörerna (n5) har fått ange om lastplatsen kan ersättas av en närliggande anläggning. Utfallet presenteras i figurerna nedan.



Användarna: Tre av nio användare framhåller att lastplatsen kan ersättas av en närliggande anläggning. Fyra användare uppger att de inte har någon kännedom om detta. Anläggningarna som anges är: Nässjö samt en användares eget stick-spår (som först skulle behövas göras iordning). Den tredje användaren berättar att det vore önskvärt att använda spåret i Järnforsen (in på Planja AB:s område) då de själva har reparerat den och vill kunna köra stål in på spåret. Problemet är bara att det krävs ett taxinummer – och det är enligt användaren oerhört svårt att få då det är olika bud angående vem det är som ska tilldela numret; Green Cargo eller Trafikverket?

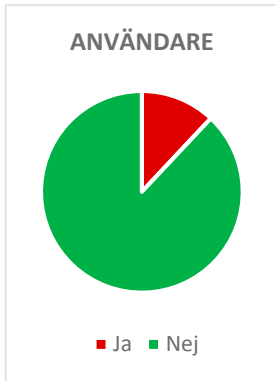


Operatörerna: Ingen operatör framhåller att lastplatsen kan ersättas av en närliggande anläggning. Två operatörer uppger att de inte har någon kännedom om detta.

Enligt **kommunen** kan lastplatsen inte ersättas av någon närliggande anläggning.

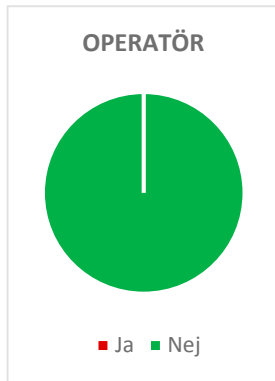
Investeringsbehov på eller kring lastplatsen

Användarna (n13) och operatörerna (n5) har fått ange om de upplever att det finns något **investeringsbehov på eller kring lastplatsen**. Utfallet presenteras i figurerna nedan.



Användarna: Endast en av åtta användare framhåller att det finns ett investeringsbehov på eller kring lastplatsen. Fem användare uppger att de inte har någon kännedom om detta. Det som efterfrågas är ordentligt med utrymme för lagring.

Generella synpunkter som framkommer (oberoende befintligt skick på lastplatsen) och som utgör nödvändigheter för att en lastplats ska vara intressant att använda i framtiden är: möjlighet att hantera 360 och 600 meter långa tåg, elektrifierat spår, finnas väg eller hårdgjord yta mellan spår och lagringsyta, finnas el tillgängligt för elektroniken (exv. mätutrustningen för virket), inga begränsningar i tider med hänsyn till buller; dvs. kunna ankomma med lastbilar dygnet runt, året runt samt belysning av lastplatsen.



Operatörerna: Ingen av operatörerna framhåller att det finns ett investeringsbehov på eller kring lastplatsen. En operatör uppger att de inte har någon kännedom om detta.

Nya lastplatser och investeringsbehov

Användarna (n13) och operatörerna (n5) har fått ange om de upplever att det finns något **behov av ett annat lastplatsläge i området**.

Användarna: Två av tio användare anser att det finns ett behov av ett annat lastplatsläge i området. Tre användare uppger att de inte har någon kännedom om detta. En av användarna förordar en flytt närmare Vimmerby – på linjen mellan Målilla och Vimmerby. Den andra användaren förordar ett komplement i form av att taxinummer erhålls så att man kan börja trafikera spåret i Järnforsen.

Operatörerna: Ingen av operatörerna anser att det finns ett behov av ett annat lastplatsläge i området.

Enligt **kommunen** föreligger ett behov av en kompletterande lastplats i området. Denna lastplats bör upprättas några kilometer norrut så att den får ett bättre läge mot IKEA, och bör ligga i anslutning till E4:an. En kompletterande lastplats framhålls som mycket angeläget.

Kommunens egna industrispår och synen på befintlig lastplats

Kommunen äger idag 2 industrispår: Hultsfred (endast en kort snutt) och Mörlunda. Det finns möjlighet att lasta och lossa gods på bägge spåren, men möjligheten är endast tillgänglig för vem som helst på Hultsfredsspåret (på stationsbangården). Endast Mörlunda leder till ett företag, nämligen Bergs sågverk. Inget av spåren används för tillfället, men kommunen ser det som en möjlighet att använda spåren i framtiden. Inga sådana planer finns dock framtagna i dagsläget, utan framtida behov får styra den frågan.

Nedan presenteras kommunens ställningstaganden till ett antal påståenden som rör föreliggande lastplats.

Lastplatsen skapar en barriäreffekt	1 2 3 4 5
Trafiken till och från lastplatsen stör omgivningen	1 2 3 4 5
Verksamheten vid lastplatsen stör omgivningen	1 2 3 4 5
Lastplatsen är viktig för existerande företag och verksamheter i kommunen	1 2 3 4 5
Lastplatsen är viktig för framtida företagsetableringar	1 2 3 4 5
Det är viktigt att det finns en lastplats i kommunen	1 2 3 4 5
Beskaffenheten på anslutande vägar är god	1 2 3 4 5

Bedömningen av påståendena har gjorts på en skala 1-5, där 1 motsvarar *Instämmer inte alls* och 5 motsvarar *Instämmer helt och hållet*.

Reflektioner och kommentarer

Lastplatsens betydelse verkar man i stort sett vara överens om. Det finns relativt få alternativa platser (gör den svårt att ersätta) samt att man ser positivt på det framtida behovet. Användandet av lastplatsen förefaller vara god. Även kommunen instämmer i lastplatsen betydelse. Däremot utgör dagens placering störningar vad gäller omgivningen och barriäreffekt. Trots bilden av att lastplatsen är viktig och används ser man inga större investeringsbehov, utan en flytt är mer angeläget.

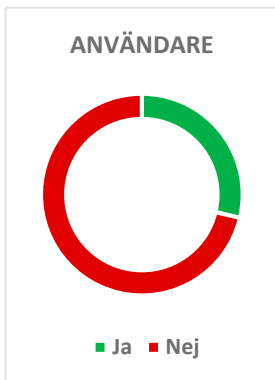
6. Hässleholms godsbangård



Lastkaj	Sidokaj: L95xB4xH1.2 m.	Närmaste större väg	Väg 21 & Väg 23.
Lastyta	2 st: 159 & 230 m.	Övrigt	Möjlighet för underhåll och reparationer (lok, containrar etc).
Spår på platsen	14 mellanspår: TL5.038 m.	Närmaste anläggning	Alternativ lastplats Hässleholm (1) Eslöv (3) Åhus hamn (3) Bromölla (3)
Skick	A-klassificering		
Lagerytor	-		

Användning av lastplatsen

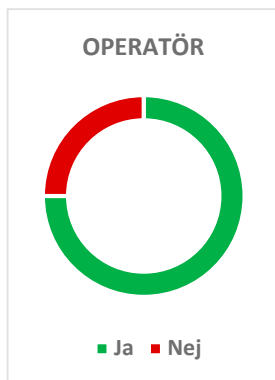
Användarna (n14) och operatörerna (n5) har fått ange om de har **använt lastplatsen de fem senaste åren**. Utfallet presenteras i figurerna nedan.



Användarna: Endast fyra av fjorton användare har använt lastplatsen de fem senaste åren. Två av användarna estimerar antalet timmar per år till 50 respektive 70. Två av användarna kan inte estimerar antalet timmar men säger att det rör sig om ett antal tåg under hela året samt ett par dagar per år.

Lastplatsen används endast till lastning/lossning av gods. Det som lastas/lossas är importgods från Asien, timmer och massaved, spånskivor samt hygienartiklar. Ingen årsvariation rapporteras gällande användandet av lastplatsen.

Tio användare har inte använt lastplatsen de fem senaste åren. Anledningen till detta uppges av flera vara att det inte finns något kundunderlag eller efterfrågan på orten. Andra anledningar som framkommer är att man inte har några tåker i anslutning till lastplatsen, att det kan vara problematiskt att ha vedhantering så nära staden (dock inte utrett ännu), man har egna last- och lossningsmöjligheter i närheten, godset passar inte för transport på järnväg då det medför för stora kostnader, man fraktar enbart på väg samt att man inte har haft kännedom om att lastplatsen finns.

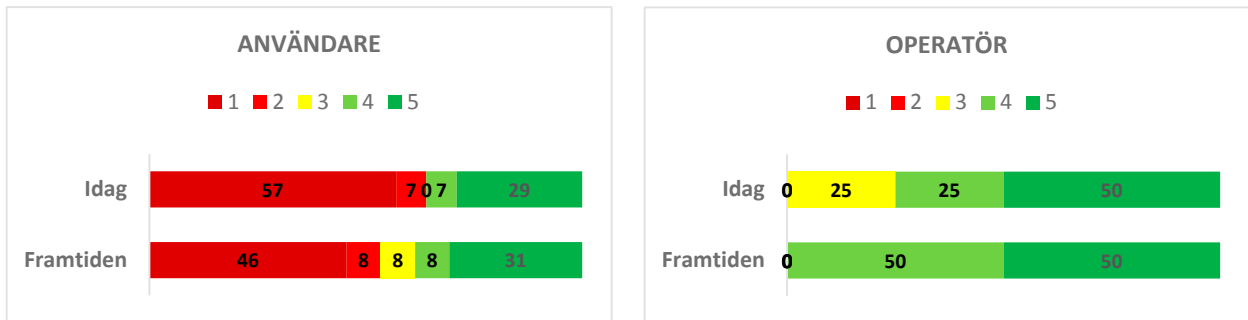


Operatörerna: Tre av fyra operatörer har använt lastplatsen de fem senaste åren. Två av dessa uppskattar antalet timmar per år till 25 respektive 100. Den tredje operatören vill inte svara på detaljerade frågor om användandet med hänvisning till att informationen är en affärshemlighet. En användare har ingen kännedom om de har använt lastplatsen.

Lastplatsen används endast till lastning/lossning av gods. Det som lastas/lossas är rundvirke. Det förekommer ingen årsvariation gällande användandet av lastplatsen.

En operatör har inte använt lastplatsen de fem senaste åren. Anledningen till detta uppges vara att det inte finns någon efterfrågan.

Behovet av lastplatsen – idag och i framtiden



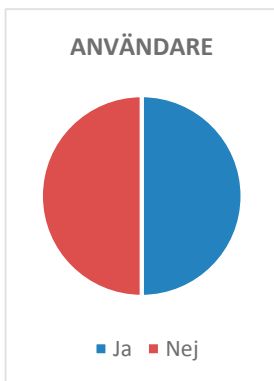
Bedömningen av behovet i dagsläget respektive i framtiden har gjorts på en skala 1-5, där 1 motsvarar *Väldigt litet behov* och 5 motsvarar *Mycket stort behov*. Siffrorna anger utfallet i procent.

Ovan presenteras användarnas (n14) och operatörernas (n5) behov av lastplatsen i dagsläget och i framtiden. Behovet av lastplatsen ökar till synes för de bägge kategorierna i framtiden. Dock betonar vissa svårigheten i att sja om framtiden då behovet i mångt och mycket styrs av kundernas efterfrågan. En operatör kan inte alls bedöma behovet av den specifika lastplatsen.

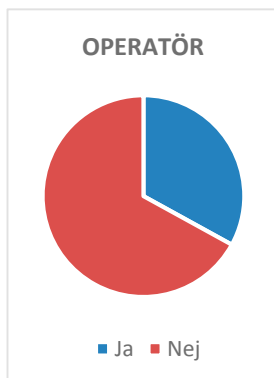
Ingen av operatörerna uppger att de har ett behov av möjlighet till lagring längre än en månad i anslutning till lastplatsen. Tre av användarna påtalar ett eventuellt behov av lagring. Endast en användare kan ange önskvärd yta, nämligen 10 000 kvadratmeter.

Kan lastplatsen ersättas?

Användarna (n14) och operatörerna (n5) har fått ange om lastplatsen kan ersättas av en närliggande anläggning. Utfallet presenteras i figurerna nedan.



Användarna: Fem av tio användare framhåller att lastplatsen kan ersättas av en närliggande anläggning. Fyra användare uppger att de inte har någon kännedom om detta. Anläggningarna som anges är: DHL-terminalen i Klippan, Dryport Skåne (när den blir färdig), Hässleholm norra (när den blir färdig), Nymölla bruk samt Osby.

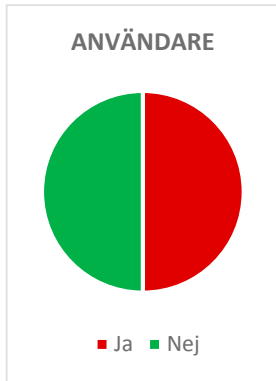


Operatörerna: En av tre operatörer framhåller att lastplatsen kan ersättas av en närliggande anläggning. Två operatörer uppger att de inte har någon kännedom om detta. Anläggningen som anges är: Osby.

Enligt **kommunen** kan lastplatsen inte ersättas av någon närliggande anläggning.

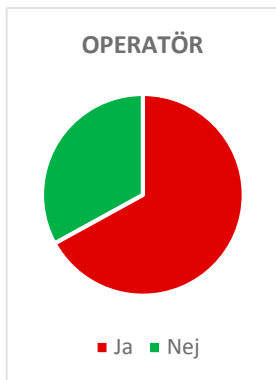
Investeringsbehov på eller kring lastplatsen

Användarna (n14) och operatörerna (n5) har fått ange om de upplever att det finns något **investeringsbehov på eller kring lastplatsen**. Utfallet presenteras i figurerna nedan.



Användarna: Fyra av åtta användare framhåller att det finns ett investeringsbehov på eller kring lastplatsen. Sex användare uppger att de inte har någon kännedom om detta. Det som efterfrågas är större ytor och en modernare lastplats, en förlängning av lastplatsen (då den är för kort kräver den växling så att man får in ett helt tågset), ordentligt med lagringsutrymme, lyftanordning samt öppettider som fungerar.

Generella synpunkter som framkommer (oberoende befintligt skick på lastplatsen) och som utgör nödvändigheter för att en lastplats ska vara intressant att använda i framtiden är: möjlighet att hantera 360 och 600 meter långa tåg, elektrifierat spår, finnas väg eller hårdgjord yta mellan spår och lagringsyta, finnas el tillgängligt för elektroniken (exv. mätutrustningen för virket), inga begränsningar i tider med hänsyn till buller; dvs. kunna ankomma med lastbilar dygnet runt, året runt samt belysning av lastplatsen.



Operatörerna: Två av tre operatörer framhåller att det finns ett investeringsbehov på eller kring lastplatsen. Två operatörer uppger att de inte har någon kännedom om detta. Det som efterfrågas är elektrifiering samt elanslutning i form av en Gudrunbrygga.

Nya lastplatser och investeringsbehov

Användarna (n14) och operatörerna (n5) har fått ange om de upplever att det finns något **behov av ett annat lastplatsläge i området**.

Användarna: Fem av tolv användare anser att det finns ett behov av ett annat lastplatsläge i området. Två användare uppger att de inte har någon kännedom om detta. Två användare förordar komplement till befintlig lastplats, tre användare förordar en flytt av befintlig lastplats. De nya lokaliseringarna är Dryport Skåne, Hässleholm norra, förstärkning vid Nymölla bruk (om man får dit el), sågverket i Hästveda samt på sidospåret norr om bangården.

Operatörerna: Ingen operatör anser att det finns ett behov av ett annat lastplatsläge i området.

Enligt **kommunen** föreligger ett behov av flytt av befintlig lastplats då den i dagsläget utgör ett störningsmoment. Kommunen förordar en flytt av lastplatsen norr om staden. Vidare framkommer det att det redan finns en detaljplan för en kombiterminal norr om staden, men att politikerna avbröt upphandlingen då det ansågs bli för dyrt.

Kommunens egna industrispår och synen på befintlig lastplats

Kommunen äger idag 1 industrispår: Läreda. Det finns inte möjlighet att lasta och lossa gods på spåret. Spåret leder inte heller till något företag/verksamhet. Spåret används i dagsläget av bl.a. Statoil och ett träföretag (vars namn förblir okänt).

Nedan presenteras kommunens ställningstaganden till ett antal påståenden som rör föreliggande lastplats.

Lastplatsen skapar en barriäreffekt	1 2 3 4 5
Trafiken till och från lastplatsen stör omgivningen	1 2 3 4 5
Verksamheten vid lastplatsen stör omgivningen	1 2 3 4 5
Lastplatsen är viktig för existerande företag och verksamheter i kommunen	1 2 3 4 5
Lastplatsen är viktig för framtida företagsetableringar	1 2 3 4 5
Det är viktigt att det finns en lastplats i kommunen	1 2 3 4 5
Beskaffenheten på anslutande vägar är god	1 2 3 4 5

Bedömningen av påståendena har gjorts på en skala 1-5, där 1 motsvarar *Instämmer inte alls* och 5 motsvarar *Instämmer helt och hållet*.

Reflektioner och kommentarer

Både det framtida behovet och dagens användning tyder på att lastplatsen i Hässleholm bedöms som värdefull av operatörer och användare. Om den exakt ska vara lokaliserad där den är idag förefaller vara av mindre vikt. Återigen kan det tydliga mönstret vad gäller avstånd mellan lastplatser på Södra Stambanan konstateras (ca 3 till 5 mil mellan utredda eller andra lastplatser). Kommunen ser positivt på lastplatsen, men det framhålls problem vad gäller störningar och anslutande vägars beskaffenhet – och tankar på en alternativ lokalisering har redan diskuterats.

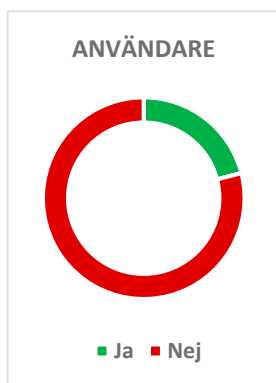
7. Jönköpings godsbangård



Lastkaj	Längd 100 m.	Närmaste större väg	E4.
Lastyta	Ja.	Övrigt	-
Spår på platsen	15 spår: TL4.000 m. Mellanspår: TL4.615 m.	Närmaste anläggning	Torsvik (1) Alternativ lastplats Jönköping (1) Vaggeryd (3) Nässjö (3) Malmbäck (3)
Skick	A-klassificering		
Lagerytor	-		

Användning av lastplatsen

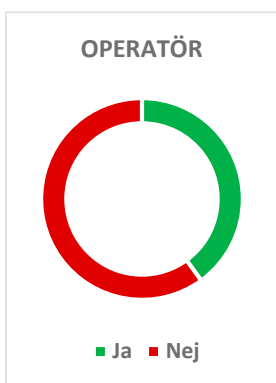
Användarna (n14) och operatörerna (n5) har fått ange om de har **använt lastplatsen de fem senaste åren**. Utfallet presenteras i figurerna nedan.



Användarna: Endast tre av fjorton användare har använt lastplatsen de fem senaste åren. Två av användarna uppskattar antalet timmar per år till 50 respektive 50. Den tredje användaren kan inte svara på antalet timmar, men framhåller att lastplatsen mest användes som en provisorisk lastplats under Gudrun och att den nu för tiden nästan inte används alls.

Lastplatsen används endast till lastning/lossning av gods. Det som lastas/lossas är byggnadsmaterial, handels- och livsmedel samt massaved och timmer. Ingen årsvariation rapporteras gällande användandet av lastplatsen.

Elva användare har inte använt lastplatsen de fem senaste åren. Anledningen till detta uppges av flera vara att det inte finns något kundunderlag eller efterfrågan på orten. Andra anledningar som framkommer är att man inte har några täkter i anslutning till lastplatsen, använder Torsvik istället, använder Stockaryd istället (godset tar för mycket utrymme och är därför svårt att hantera i bebyggt område) samt att man inte har haft kännedom om att lastplatsen finns.

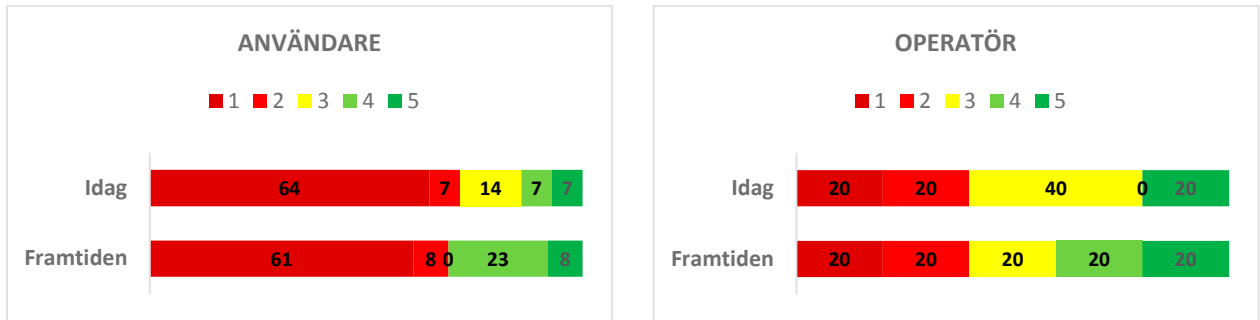


Operatörerna: Två av fem operatörer har använt lastplatsen de fem senaste åren. En av dessa uppskattar antalet timmar per år till 120. Den andra operatören vill inte svara på detaljerade frågor om användandet med hänvisning till att informationen är en affärshemlighet.

Lastplatsen används endast till lastning/lossning av gods. Det som lastas/lossas är järnvägsmaterial. Det förekommer en viss årsvariation gällande användandet av lastplatsen då lastplatsen endast nyttjas under våren och hösten.

Tre operatörer har inte använt lastplatsen de fem senaste åren. Anledningen till detta uppges vara att det inte finns någon efterfrågan.

Behovet av lastplatsen – idag och i framtiden



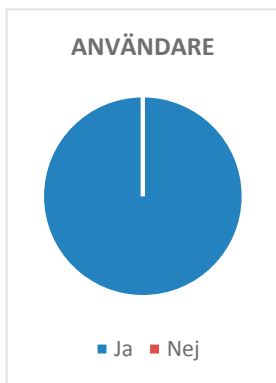
Bedömningen av behovet i dagsläget respektive i framtiden har gjorts på en skala 1-5, där 1 motsvarar *Väldigt litet behov* och 5 motsvarar *Mycket stort behov*. Siffrorna anger utfallet i procent.

Ovan presenteras användarnas (n14) och operatörernas (n5) behov av lastplatsen i dagsläget och i framtiden. Behovet av lastplatsen ökar till synes något för de bägge kategorierna i framtiden. Dock betonar vissa svårigheten i att sja om framtiden då behovet i mångt och mycket styrs av kundernas efterfrågan.

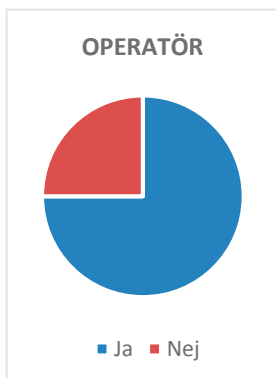
Ingen av operatörerna uppger att de har ett behov av möjlighet till lagring längre än en månad i anslutning till lastplatsen. Två av användarna påtalar ett eventuellt behov av lagring. Ytan för lagring anges vara 5000 kvadratmeter av en användare. Den andra användaren kan inte uttala sig om ytans storlek.

Kan lastplatsen ersättas?

Användarna (n14) och operatörerna (n5) har fått ange om lastplatsen kan ersättas av en närliggande anläggning. Utfallet presenteras i figurerna nedan.



Användarna: Samtliga av användarna som uttalar sig (åtta) framhåller att lastplatsen kan ersättas av en närliggande anläggning. Sex användare uppger att de inte har någon kännedom om detta. Anläggningarna som anges är: Nässjö, Torsvik, Stockaryd samt Huskvarna.

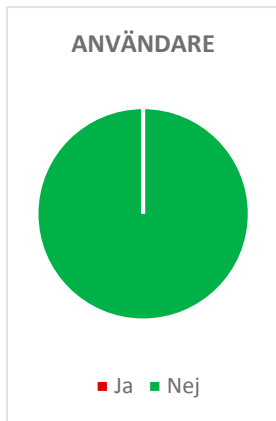


Operatörerna: Tre av fyra operatörer framhåller att lastplatsen kan ersättas av en närliggande anläggning. En operatör uppger att de inte har någon kännedom om detta. Anläggningarna som anges är: Vaggeryd (Båramo), Gamlarp, Nässjö samt Falköping (Sydveds).

Enligt **kommunen** kan lastplatsen ersättas av anläggningen i Torsvik.

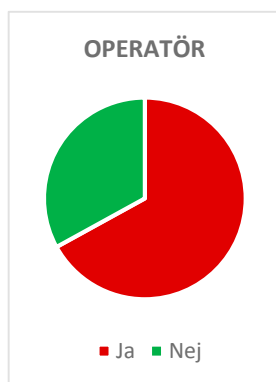
Investeringsbehov på eller kring lastplatsen

Användarna (n14) och operatörerna (n5) har fått ange om de upplever att det finns något **investeringsbehov på eller kring lastplatsen**. Utfallet presenteras i figurerna nedan.



Användarna: Ingen av användarna framhåller att det finns ett investeringsbehov på eller kring lastplatsen. Nio användare uppger att de inte har någon kännedom om detta. En av användarna framhåller dock problematiken med att lastplatsen ligger ner mot sjön, vilket innebär att när man ska ut därifrån så är det uppförsbakke och det försvårar saker och ting.

Generella synpunkter som framkommer (oberoende befintligt skick på lastplatsen) och som utgör nödvändigheter för att en lastplats ska vara intressant att använda i framtiden är: möjlighet att hantera 360 och 600 meter långa tåg, elektrifierat spår, finnas väg eller hårdgjord yta mellan spår och lagringsyta, finnas el tillgängligt för elektroniken (exv. mätutrustningen för virket), inga begränsningar i tider med hänsyn till buller; dvs. kunna ankomma med lastbilar dygnet runt, året runt samt belysning av lastplatsen.



Operatörerna: Två av tre operatörer framhåller att det finns ett investeringsbehov på eller kring lastplatsen. Två operatörer uppger att de inte har någon kännedom om detta. Det som efterfrågas är byte av sliper och räls, elanslutna lossnings-spår (Gudrunbrygga) samt ett allmänt tillfixande då lastplatsen är igenväxt.

Nya lastplatser och investeringsbehov

Användarna (n14) och operatörerna (n5) har fått ange om de upplever att det finns något **behov av ett annat lastplatsläge i området**.

Användarna: Endast en av tio användare anser att det finns ett behov av ett annat lastplatsläge i området. Fyra användare uppger att de inte har någon kännedom om detta. Det som förordas är en flytt av befintlig lastplats. Användaren berättar vidare att Jönköping och Vaggeryd för en diskussion om var en större kombiterminal skulle kunna ligga. Användaren vill att terminalen ska ligga i Jönköping.

Operatörerna: Ingen av operatörerna anser att det finns ett behov av ett annat lastplatsläge i området.

Enligt **kommunen** föreligger ett behov av flytt av befintlig lastplats till Torsvik industriområde.

Kommunens egna industrispår och synen på befintlig lastplats

Kommunen äger idag 4 industrispår: Västerbrunn, Munksjö, Ljungarum och Torsvik industriområde. Endast på Munksjö-spåret finns möjlighet att lasta och lossa gods, och denna möjlighet är tillgänglig för vem som helst. Samtliga spår leder till något företag/verksamhet och det är även dessa företag som använder spåren i dagsläget: Västerbrunn; Svenska Shell, Munksjö; Plåtföretag (namn okänt), Ljungarum; Schenker och Torsvik industriområde; IKEA och Elgiganten.

Nedan presenteras kommunens ställningstaganden till ett antal påståenden som rör föreliggande lastplats.

Lastplatsen skapar en barriäreffekt	1 2 3 4 5
Trafiken till och från lastplatsen stör omgivningen	1 2 3 4 5
Verksamheten vid lastplatsen stör omgivningen	1 2 3 4 5
Lastplatsen är viktig för existerande företag och verksamheter i kommunen	1 2 3 4 5
Lastplatsen är viktig för framtida företagsetableringar	1 2 3 4 5
Det är viktigt att det finns en lastplats i kommunen	1 2 3 4 5
Beskaffenheten på anslutande vägar är god	1 2 3 4 5

Bedömningen av påståendena har gjorts på en skala 1-5, där 1 motsvarar *Instämmer inte alls* och 5 motsvarar *Instämmer helt och hållet*.

Reflektioner och kommentarer

Behovet av lastplatsen bedöms öka av både operatörer och användare. Trots detta anser en tydlig majoritet att lastplatsen kan ersättas med någon annan närliggande anläggning. Pendeln svänger sedan igen när operatörer uttrycker ett investeringsbehov. Kommunen anser lastplatsen vara värdefull men ser ett behov att flytta den till Torsvik.

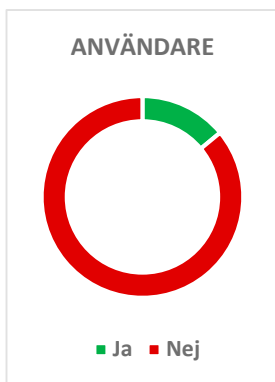
8. Karlshamn



Lastkaj	Änd- och sidolastkaj: L45xH1.2 m.	Närmaste större väg	E22.
Lastyta	Ja.	Övrigt	-
Spår på platsen	7 spår: 42, 60, 92, 110, 157, 168 & 199 m. 7 mellanspår: 131, 132, 305, 306, 330 & 415 m.	Närmaste anläggning	Karlshamns hamn (1) Alternativ lastplats Karlshamn (1) Sölvesborgs hamn (3) Bromölla (3) Åhus hamn (3) Karlskrona hamn (3)
Skick	A-klassificering		
Lagerytor	-		

Användning av lastplatsen

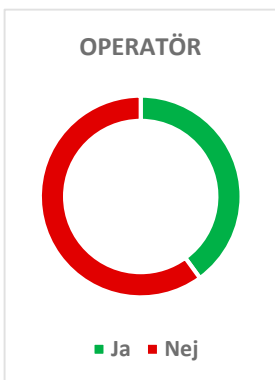
Användarna (n14) och operatörerna (n5) har fått ange om de har **använt lastplatsen de fem senaste åren**. Utfallet presenteras i figurerna nedan.



Användarna: Endast två av fjorton användare har använt lastplatsen de fem senaste åren. Dessa två uppskattar antalet timmar per år till 10 respektive 30.

En av användarna nyttjar lastplatsen till lastning/lossning av gods, en till både lastning/lossning och uppställning på järnvägsspåret. Fördelningen lastning/lossning och uppställning estimeras till 20/80. Det som lastas/lossas är handelsartiklar och containrar. Bägge användarna nyttjar lastplatsen under vår, sommar och höst, men endast en av användarna nyttjar lastplatsen på vintern.

Tolv användare har inte använt lastplatsen de fem senaste åren. Anledningen till detta uppges av flera vara att det inte finns något kundunderlag eller efterfrågan på orten. Andra anledningar som framkommer är att man inte har några täkter i anslutning till lastplatsen, man använder hamnar istället, lastplatsen har inte rätt kringfaciliteter, man kör på väg då det är så korta avstånd samt att man har egna spår och lastnings-/lossningsmöjligheter i hamnen.

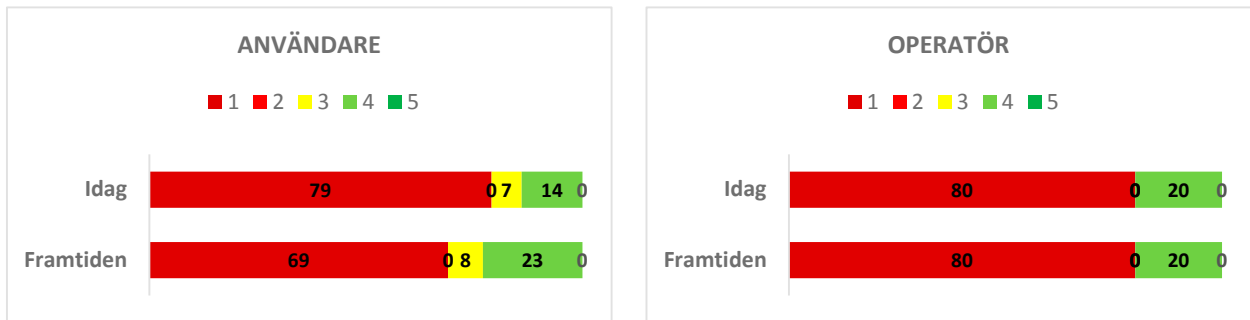


Operatörerna: Två av fem operatörer har använt lastplatsen de fem senaste åren. En av dessa kan inte ange antalet timmar, men uppger att den används frekvent, i snudd på alltid. Den andra operatören vill inte svara på detaljerade frågor om användandet med hänvisning till att informationen är en affärshemlighet.

Lastplatsen används till lastning/lossning och uppställning på järnvägsspåret. Operatören kan inte estimeras fördelningen i tid mellan lastning/lossning och uppställning. Det som lastas/lossas är rälsbitar och slipers. Det förekommer ingen årsvariation gällande användandet av lastplatsen.

Tre operatörer har inte använt lastplatsen de fem senaste åren. Anledningen till detta uppges vara att det inte finns någon efterfrågan. En operatör berättar att de lossar inne på fabriken i Mörrum istället.

Behovet av lastplatsen – idag och i framtiden



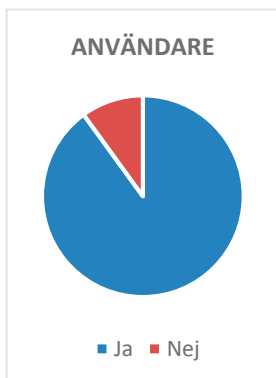
Bedömningen av behovet i dagsläget respektive i framtiden har gjorts på en skala 1-5, där 1 motsvarar *Väldigt litet behov* och 5 motsvarar *Mycket stort behov*. Siffrorna anger utfallet i procent.

Ovan presenteras användarnas (n14) och operatörernas (n5) behov av lastplatsen i dagsläget och i framtiden. För operatörerna ändras inte behovsbilden, men för användarna ökar till synes behovet något i framtiden. Vissa betonar dock svårigheten i att sja om framtiden då behovet i mångt och mycket styrs av kundernas efterfrågan.

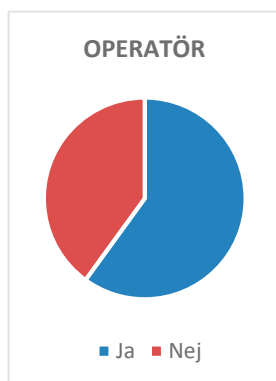
Ingen av varken operatörerna eller användarna uppger att de har ett behov av möjlighet till lagring längre än en månad i anslutning till lastplatsen.

Kan lastplatsen ersättas?

Användarna (n14) och operatörerna (n5) har fått ange om lastplatsen **kan ersättas av en närliggande anläggning**. Utfallet presenteras i figurerna nedan.



Användarna: Nio av tio användare framhåller att lastplatsen kan ersättas av en närliggande anläggning. Fyra användare uppger att de inte har någon kännedom om detta. Anläggningarna som anges är: Karlshamns hamn, det egna stickspåret in till fabriken, godsbangården i hamnen (när den flyttas dit), kombiterminalen och terminalbangården i Stilleryd (som kommunen håller på att bygga), Nymölla bruk, Ronneby, Sölvesborg samt Stillerydsområdet vid färjeläget.

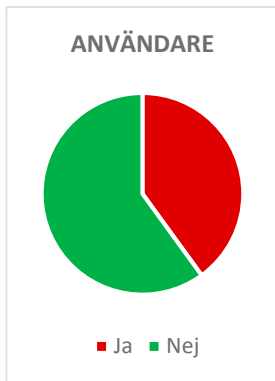


Operatörerna: Tre av fem operatörer framhåller att lastplatsen kan ersättas av en närliggande anläggning. Två operatörer uppger att de inte har någon kännedom om detta. Anläggningarna som anges är: Karlshamns hamn samt Stilleryd.

Enligt **kommunen** kommer lastplatsen kunna ersättas av den kombiterminal i Stillerydshamnen som Karlshamns kommun just nu håller på att färdigställa och som ska vara färdig vid årsskiftet.

Investeringsbehov på eller kring lastplatsen

Användarna (n14) och operatörerna (n5) har fått ange om de upplever att det finns något **investeringsbehov på eller kring lastplatsen**. Utfallet presenteras i figurerna nedan.



Användarna: Endast två av fem användare framhåller att det finns ett investeringsbehov på eller kring lastplatsen. Nio användare uppger att de inte har någon kännedom om detta. Det som efterfrågas är lyftfaciliteter, kranar, puckar osv. samt att kapaciteten bör utökas.

Generella synpunkter som framkommer (oberoende befintligt skick på lastplatsen) och som utgör nödvändigheter för att en lastplats ska vara intressant att använda i framtiden är: möjlighet att hantera 360 och 600 meter långa tåg, elektrifierat spår, finnas väg eller hårdgjord yta mellan spår och lagringsyta, finnas el tillgängligt för elektroniken (exv. mätutrustningen för virket), inga begränsningar i tider med hänsyn till buller; dvs. kunna ankomma med lastbilar dygnet runt, året runt samt belysning av lastplatsen.



Operatörerna: Ingen av operatörerna framhåller att det finns ett investeringsbehov på eller kring lastplatsen. Två av operatörerna uppger att de inte har någon kännedom om detta.

Nya lastplatser och investeringsbehov

Användarna (n14) och operatörerna (n5) har fått ange om de upplever att det finns något **behov av ett annat lastplatsläge i området**.

Användarna: Två av elva användare anser att det finns behov av ett annat lastplatsläge i området. Det som förordas av bägge användarna är en flytt av befintlig lastplats till Stilleryd. En av användarna betonar att centrum inte är en bra lokalisering av lastplatsen. Den andra användaren framhåller att flytten inte bör vara till hamnen då det riskerar att bli en monopolartad verksamhet där. Användaren framhåller vidare att en alternativ lokalisering skulle kunna vara Munkahus då det finns faciliteter där som skulle kunna användas. Tre användare uppger att de inte har någon kännedom om detta.

Operatörerna: Endast en av operatörerna anser att det finns ett behov av ett annat lastplatsläge i området. Det som förordas är en flytt av befintlig lastplats till hamnen.

Enligt **kommunen** föreligger ett behov av flytt av befintlig lastplats då den ligger mitt i centrum och är därför ganska olägligt placerad. Kommunens önskan är att flytta all trafik till Stillerydshamnen. En sådan flytt hade också inneburit en logistisk förbättring för företagen.

Kommunens egna industrispår och synen på befintlig lastplats

Kommunen äger idag 3 industrispår: Kölöspåret, Stillerydspåret (i hamnen) samt Karlshamns västra/Prinsgatan. Det finns möjlighet att lasta och lossa gods på samtliga 3 spår, men denna möjlighet är endast tillgänglig för vem som helst på Stillerydspåret. Samtliga spår leder till något företag/verksamhet: Kölöspåret; Karlshamns Kraft, Stillerydspåret; Eon:s gasstation (via hamnens spåranslagning) och Karlshamns västra/Prinsgatan; AAK. Samtliga spår används för tillfället av följande aktörer: Kölöspåret; Karlshamns Kraft, Stillerydspåret; all hamntrafik och Karlshamns västra/Prinsgatan; AAK (samt de företag som finns inne på AAK:s område).

Nedan presenteras kommunens ställningstaganden till ett antal påståenden som rör föreliggande lastplats.

Lastplatsen skapar en barriäreffekt	1 2 3 4 5
Trafiken till och från lastplatsen stör omgivningen	1 2 3 4 5
Verksamheten vid lastplatsen stör omgivningen	1 2 3 4 5
Lastplatsen är viktig för existerande företag och verksamheter i kommunen	1 2 3 4 5
Lastplatsen är viktig för framtida företagsetableringar	1 2 3 4 5
Det är viktigt att det finns en lastplats i kommunen	1 2 3 4 5
Beskaffenheten på anslutande vägar är god	1 2 3 4 5

Bedömningen av påståendena har gjorts på en skala 1-5, där 1 motsvarar *Instämmer inte alls* och 5 motsvarar *Instämmer helt och hållet*.

Reflektioner och kommentarer

Behovet, både idag och i framtiden, beskrivs som begränsat av operatörer och användare. En majoritet av dessa två intressentgrupper anser även det är möjligt att ersätta lastplatsen med någon annan och att investeringsbehovet är litet. Kommunen anser att en lastplats är viktigt men dessa lokalisering skapar vissa problem. Kommunen skulle därför vilja se en flytt till Stillerydshamnen.

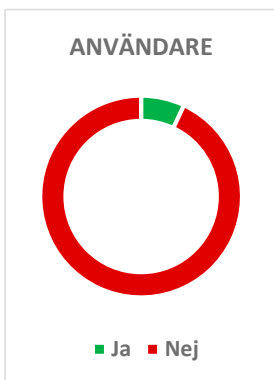
9. Kvillsfors



Lastkaj	Nej.	Närmaste större väg	Länsväg 127.
Lastyta	Hela frilastytan ca 3.000 kvm.	Övrigt	-
Spår på platsen	1 spår: 117 m. Mellanspår: 174 & 744 m.	Närmaste anläggning	Holsbybrunn (2) Hultsfred (3) Eksjö (3)
Skick	A-klassificering		
Lagerytor	Ja.		

Användning av lastplatsen

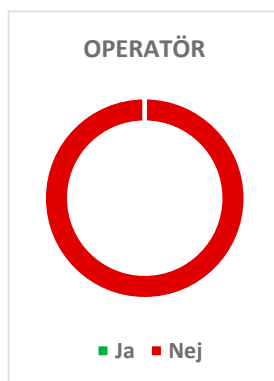
Användarna (n15) och operatörerna (n5) har fått ange om de har **använt lastplatsen de fem senaste åren**. Utfallet presenteras i figurerna nedan.



Användarna: Endast en av femton användare har använt lastplatsen de fem senaste åren. Användaren kan inte med säkerhet uppge hur mycket de har använt lastplatsen sett till antal timmar per år, men framhåller att det sker med jämna mellanrum.

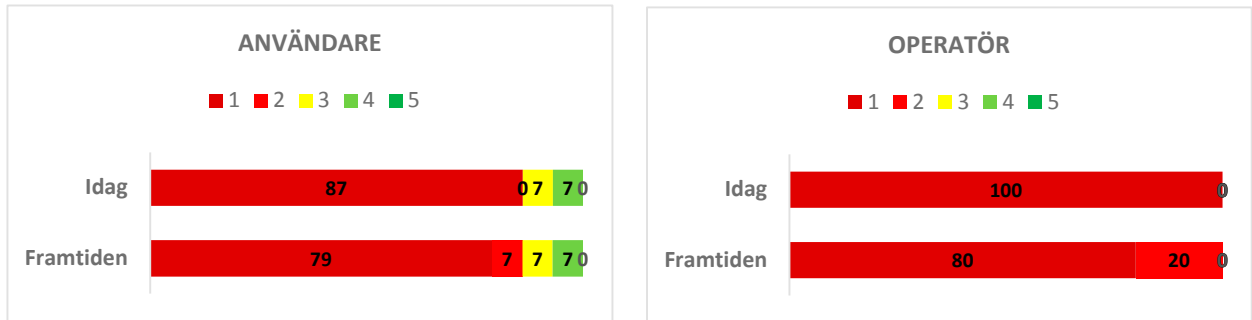
Lastplatsen används till lastning/lossning av gods, men användaren kan inte ange vad det är som lastas/lossas på den specifika lastplatsen. Ingen årsvariation rapporteras gällande användandet av lastplatsen.

Fjorton användare har inte använt lastplatsen de fem senaste åren. Anledningen till detta uppges av flera vara att det inte finns något kundunderlag eller efterfrågan på orten. Andra anledningar som framkommer är att man inte har några täkter i anslutning till lastplatsen, att lastplatsen ligger för nära Stockaryd och industrin där så det finns ingen vinning i att köra virke dit eller därifrån, lastplatsen ligger för långt ifrån Vetlanda så man kör istället in vagnarna på Schenkers plan och sköter det där, transporterar enbart via väg samt att man lastar direkt vid bruken i Kvillsfors då man har egna stickspår från Kvillsfors station.



Operatörerna: Ingen av operatörer har använt lastplatsen de fem senaste åren. Anledningen till detta uppges vara att det inte finns någon efterfrågan. En operatör uppger att de kör direkt till kunden i området.

Behovet av lastplatsen – idag och i framtiden



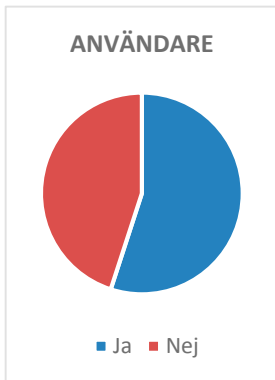
Bedömningen av behovet i dagsläget respektive i framtiden har gjorts på en skala 1-5, där 1 motsvarar *Väldigt litet behov* och 5 motsvarar *Mycket stort behov*. Siffrorna anger utfallet i procent.

Ovan presenteras användarnas (n15) och operatörernas (n5) behov av lastplatsen i dagsläget och i framtiden. Vissa betonar svårigheten i att sja om framtiden då behovet i mångt och mycket styrs av kundernas efterfrågan.

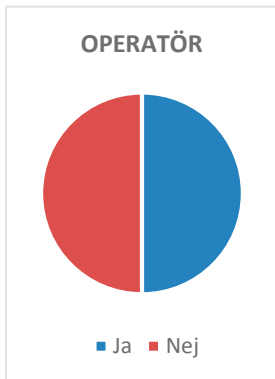
Ingen av operatörerna uppger att de har ett behov av möjlighet till lagring längre än en månad i anslutning till lastplatsen. Två av användarna påtalar ett eventuellt behov av lagring, men kan inte ange önskad storlek på ytan.

Kan lastplatsen ersättas?

Användarna (n15) och operatörerna (n5) har fått ange om lastplatsen **kan ersättas av en närliggande anläggning**. Utfallet presenteras i figurerna nedan.



Användarna: Sex av elva användare framhåller att lastplatsen kan ersättas av en närliggande anläggning. Fyra användare uppger att de inte har någon kännedom om detta. Anläggningarna som anges är: den andra lastplatsen i Vetlanda, den tilltänkta i Vetlanda (kör i dagsläget på en provisorisk inne på Schenker), Järnforsen, Stockaryd och Nässjö.

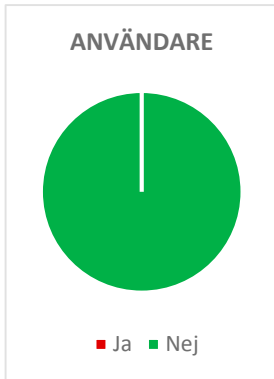


Operatörerna: Två av fyra operatörer framhåller att lastplatsen kan ersättas av en närliggande anläggning. En operatör uppger att de inte har någon kännedom om detta. Anläggningarna som anges är: Nässjö och Vetlanda.

Enligt **kommunen** kan lastplatsen inte ersättas av någon närliggande anläggning.

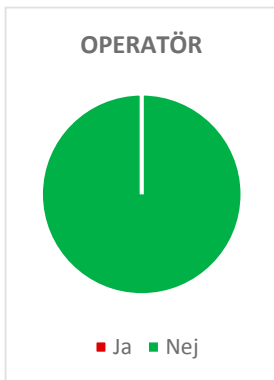
Investeringsbehov på eller kring lastplatsen

Användarna (n15) och operatörerna (n5) har fått ange om de upplever att det finns något **investeringsbehov på eller kring lastplatsen**. Utfallet presenteras i figurerna nedan.



Användarna: Ingen användare framhåller att det finns ett investeringsbehov på eller kring lastplatsen. Nio användare uppger att de inte har någon kännedom om detta.

Generella synpunkter som framkommer (oberoende befintligt skick på lastplatsen) och som utgör nödvändigheter för att en lastplats ska vara intressant att använda i framtiden är: möjlighet att hantera 360 och 600 meter långa tåg, elektrifierat spår, finnas väg eller hårdgjord yta mellan spår och lagringsyta, finnas el tillgängligt för elektroniken (exv. mätutrustningen för virket), inga begränsningar i tider med hänsyn till buller; dvs. kunna ankomma med lastbilar dygnet runt, året runt samt belysning av lastplatsen.



Operatörerna: Ingen operatörer framhåller att det finns ett investeringsbehov på eller kring lastplatsen. Två operatörer uppger att de inte har någon kännedom om detta.

Nya lastplatser och investeringsbehov

Användarna (n15) och operatörerna (n5) har fått ange om de upplever att det finns något **behov av ett annat lastplatsläge i området**.

Användarna: Två av tretton användare anser att det finns ett behov av ett annat lastplatsläge i området. Det som förordas är ett komplement till befintlig lastplats. En av användarna förordar att komplementet upprättas centralt i Vetlanda, den andra att den upprättas i Korsberga då det finns järnväg där redan. Två användare uppger att de inte har någon kännedom om detta.

Operatörerna: Endast en av fem operatörer anser att det finns ett behov av ett annat lastplatsläge i området. Det som förordas är ett komplement till befintlig lastplats, och att detta komplement bör finnas i Vetlanda.

Enligt **kommunen** föreligger ett behov av flytt av befintlig lastplats. Det nya lastplatsläget bör vara i direkt anslutning till järnvägen som går till Åseda, inne i Vetlanda centralort. Kommunen har redan förvärvat mark för att kunna ha denna möjlighet i framtiden.

Kommunens egna industrispår och synen på befintlig lastplats

Kommunen äger idag 2 industrispår: Sapaspåret och Holsby. Det finns möjlighet att lasta och lossa gods på bägge spåren, och denna möjlighet är tillgänglig för vem som helst (Holsbyspåret lämpar sig dock bäst för virkeshantering då det inte finns några hårdgjorda ytor). Bägge spåren leder till något företag/verksamhet: Sapaspåret; Sapa och Holsbyspåret; Erikshjälpen (dock osäkert vem som äger lokalerna i dagsläget). Endast Sapaspåret används i dagsläget, och det används av Sapa och T-emballage.

Nedan presenteras kommunens ställningstaganden till ett antal påståenden som rör föreliggande lastplats. Kommunen bedömer att de inte kan ta ställning till om lastplatsen är viktig för framtida företagsetableringar.

Lastplatsen skapar en barriäreffekt	1 2 3 4 5
Trafiken till och från lastplatsen stör omgivningen	1 2 3 4 5
Verksamheten vid lastplatsen stör omgivningen	1 2 3 4 5
Lastplatsen är viktig för existerande företag och verksamheter i kommunen	1 2 3 4 5
Lastplatsen är viktig för framtida företagsetableringar	1 2 3 4 5
Det är viktigt att det finns en lastplats i kommunen	1 2 3 4 5
Beskaffenheten på anslutande vägar är god	1 2 3 4 5

Bedömningen av påståendena har gjorts på en skala 1-5, där 1 motsvarar *Instämmer inte alls* och 5 motsvarar *Instämmer helt och hållet*.

Reflektioner och kommentarer

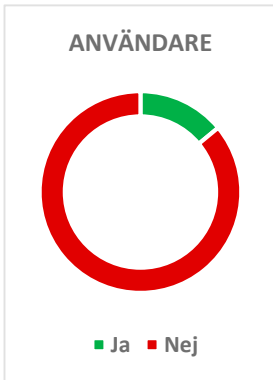
Lastplatsens behov bedöms av både operatörer och användare som mycket litet. Däremot finns det en viss osäkerhet om lastplatsen kan ersättas då ungefär hälften av operatörerna och användarna anser att en ersättning är möjligt medan andra hälften inte anser det vara möjligt (operatörer är här en svag tendens till att tycka att en ersättning är möjlig). Kommunen ser inte några större problem med den befintliga placeringen av lastplatsen men förespråkar en flytt till Vetlanda centralort.

10. Lessebo

Lastkaj	Uppgift saknas	Närmaste större väg	Uppgift saknas
Lastyta	Uppgift saknas	Övrigt	Uppgift saknas
Spår på platsen	Uppgift saknas	Närmaste anläggning	Ingen i Region Syd (Växjö, Alvesta, Em-maboda och Nybro ligger dock i zon 3)
Skick	A-klassificering		
Lagerytor	Uppgift saknas		

Användning av lastplatsen

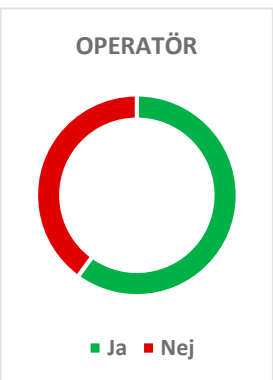
Användarna (n14) och operatörerna (n5) har fått ange om de har **använt lastplatsen de fem senaste åren**. Utfallet presenteras i figurerna nedan.



Användarna: Endast två av fjorton användare har använt lastplatsen de fem senaste åren. Ingen kan med säkerhet uppge hur mycket de har använt lastplatsen sett till antal timmar per år, men den ena användaren framhåller att det rör sig om ett par tåg per år och den andra att användandet är mycket frekvent.

Lastplatsen används endast till lastning/lossning av gods, men användarna kan inte uppge vad det är som lastas/lossas på den specifika lastplatsen. Ingen årsvariation rapporteras gällande användandet av lastplatsen.

Tolv användare har inte använt lastplatsen de fem senaste åren. Anledningen till detta uppges av flera vara att det inte finns något kundunderlag eller efterfrågan på orten. Andra anledningar som framkommer är att man inte har några täkter i anslutning till lastplatsen, man fraktar endast på väg, det är en trång och bölig lastplats och därför väljer man hellre andra alternativ, lastplatsen ligger för nära industrin samt att man gärna hade velat men att det i dagsläget är omöjligt beroende på politik och prissättning och att man nu istället kör lastbil till Malmö och lastar på tågen där.

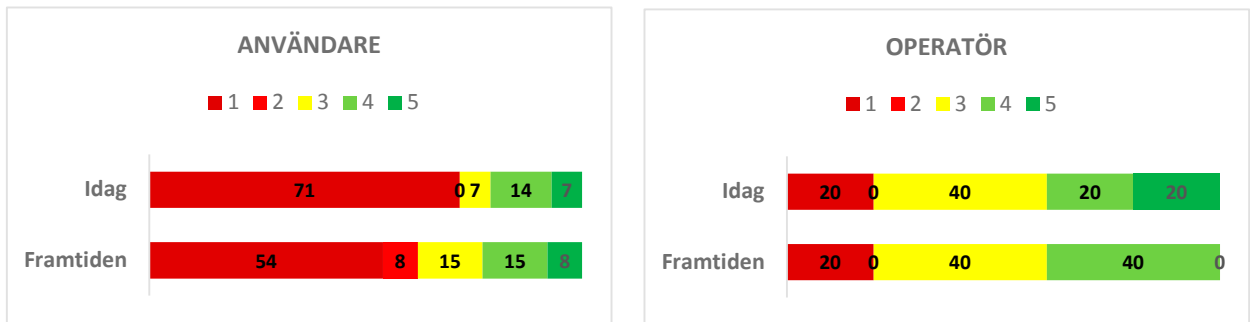


Operatörerna: Tre av fem operatörer har använt lastplatsen de fem senaste åren. Operatörerna uppskattar antalet timmar per år till 50, 100 respektive 400.

Lastplatsen används till lastning/lossning av gods. En av operatörerna har även använt lastplatsen till uppställning på järnvägsspåret. Operatören kan dock inte uttala sig om fördelningen i tid mellan lastning/lossning och uppställning. Det som lastas/lossas är rundvirke. Det förekommer ingen årsvariation gällande användandet av lastplatsen.

Två operatörer har inte använt lastplatsen de fem senaste åren. Anledningen till detta uppges vara att det inte finns någon efterfrågan.

Behovet av lastplatsen – idag och i framtiden



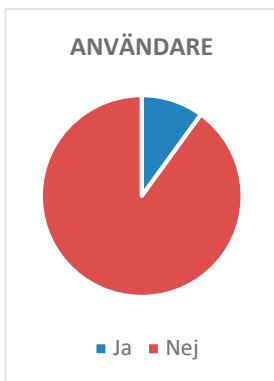
Bedömningen av behovet i dagsläget respektive i framtiden har gjorts på en skala 1-5, där 1 motsvarar *Väldigt litet behov* och 5 motsvarar *Mycket stort behov*. Siffrorna anger utfallet i procent.

Ovan presenteras användarnas (n14) och operatörernas (n5) behov av lastplatsen i dagsläget och i framtiden. Behovet av lastplatsen ökar till synes något för användarna, medan det minskar något för operatörerna. En av användarna betonar dock att det är bra att den finns, trots att behovet inte är särskilt stort varken nu eller i framtiden.

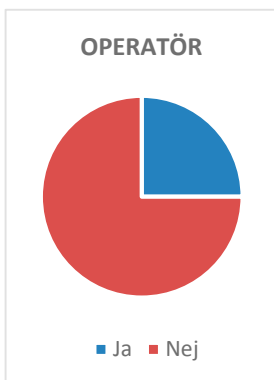
Ingen av operatörerna uppger att de har ett behov av möjlighet till lagring längre än en månad i anslutning till lastplatsen. Tre av användarna påtalar ett eventuellt behov av lagring. Endast två användare kan uttala sig om ytans storlek: 1500 respektive 5000 kvadratmeter.

Kan lastplatsen ersättas?

Användarna (n14) och operatörerna (n5) har fått ange om lastplatsen kan ersättas av en närliggande anläggning. Utfallet presenteras i figurerna nedan.



Användarna: En av tio användare framhåller att lastplatsen kan ersättas av en närliggande anläggning. Fyra användare uppger att de inte har någon kännedom om detta. Anläggningen som anges är: Nybro.

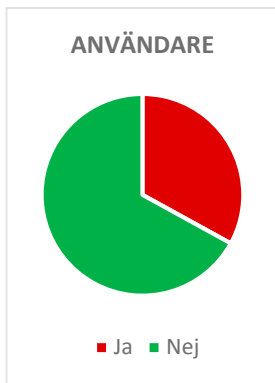


Operatörerna: En av fyra operatörer framhåller att lastplatsen kan ersättas av en närliggande anläggning. En operatör uppger att de inte har någon kännedom om detta. Anläggningen som anges är: Emmaboda (om man fixar till den).

Enligt **kommunen** kan lastplatsen inte ersättas av någon närliggande anläggning.

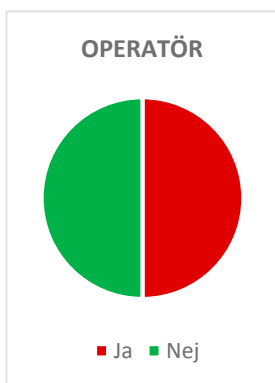
Investeringsbehov på eller kring lastplatsen

Användarna (n14) och operatörerna (n5) har fått ange om de upplever att det finns något investeringsbehov på eller kring lastplatsen. Utfallet presenteras i figurerna nedan.



Användarna: Endast tre av nio användare framhåller att det finns ett investeringsbehov på eller kring lastplatsen. Fem användare uppger att de inte har någon kännedom om detta. Det som efterfrågas är hårdgjorda avställningsytor under tak, att spårarna måste bli längre, att det finns el tillgängligt, utrustning (truckar osv.) samt att det måste finnas utrymme för en trailer stående i anslutning till spåret.

Generella synpunkter som framkommer (oberoende befintligt skick på lastplatsen) och som utgör nödvändigheter för att en lastplats ska vara intressant att använda i framtiden är: möjlighet att hantera 360 och 600 meter långa tåg, elektrifierat spår, finnas väg eller hårdgjord yta mellan spår och lagringsyta, finnas el tillgängligt för elektroniken (exv. mätutrustningen för virket), inga begränsningar i tider med hänsyn till buller; dvs. kunna ankomma med lastbilar dygnet runt, året runt samt belysning av lastplatsen.



Operatörerna: Två av fyra operatörer framhåller att det finns ett investeringsbehov på eller kring lastplatsen. En operatör uppger att de inte har någon kännedom om detta. Det som efterfrågas är möjligheten att kunna köra med 21 vagnar (i dagsläget går det bara in 16 vagnar) samt en marginell spårförlängning till 375 meter.

Nya lastplatser och investeringsbehov

Användarna (n14) och operatörerna (n5) har fått ange om de upplever att det finns något behov av ett annat lastplatsläge i området.

Användarna: Två av tolv användare anser att det finns ett behov av ett annat lastplatsläge i området. En av användarna förordar en flytt av befintlig lastplats, en förordar ett komplement till befintlig lastplats. Lokaliseringarna som framhålls är öster ut mot Kalmar och Nybro samt öster ut i industriområdet. Två användare uppger att de inte har någon kännedom om detta.

Operatörerna: Endast en av fem operatörer anser att det finns ett behov av ett annat lastplatsläge i området. Det som förordas är en flytt av befintlig lastplats till Emmaboda.

Enligt **kommunen** föreligger ett behov av flytt av befintlig lastplats. Det nya lastplatsläget bör vara på industrimarken vid Brogatan.

Kommunens egna industrispår och synen på befintlig lastplats

Kommunen äger inget eget industrispår. Nedan presenteras kommunens ställningstaganden till ett antal påståenden som rör föreliggande lastplats.

Lastplatsen skapar en barriäreffekt	1 2 3 4 5
Trafiken till och från lastplatsen stör omgivningen	1 2 3 4 5
Verksamheten vid lastplatsen stör omgivningen	1 2 3 4 5
Lastplatsen är viktig för existerande företag och verksamheter i kommunen	1 2 3 4 5
Lastplatsen är viktig för framtida företagsetableringar	1 2 3 4 5
Det är viktigt att det finns en lastplats i kommunen	1 2 3 4 5
Beskaffenheten på anslutande vägar är god	1 2 3 4 5

Bedömningen av påståendena har gjorts på en skala 1-5, där 1 motsvarar *Instämmer inte alls* och 5 motsvarar *Instämmer helt och hållet*.

Reflektioner och kommentarer

I detta fall kan olika synpunkter mellan användare och operatörer konstateras. Operatörerna har och ser även i framtiden ett mycket större behov av lastplatsen än vad operatörerna ser. Lastplatsen verkar dessutom användas rätt flitigt av operatörerna. Hälften av operatörerna ser också investeringsbehov. Kommunen uttrycker sig positivt om lastplatsen men beskriver även problem som exempelvis barriäreffekten. Kommunen förespråkar en flytt.

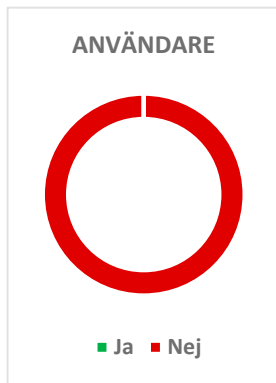
11. Malmbäck



Lastkaj	Ja.	Närmaste större väg	Riksväg 30.
Lastyta	40 m.	Övrigt	Underhåll- och serviceinrättningar.
Spår på platsen	2 spår: 161 & 174 m.	Närmaste anläggning	Höglandsterm. (2)
Skick	A-klassificering		Nässjö (2)
Lagerytor	Ja.		Torsvik (3)
			Båramo (3)
			Stockarydsterm. (3)

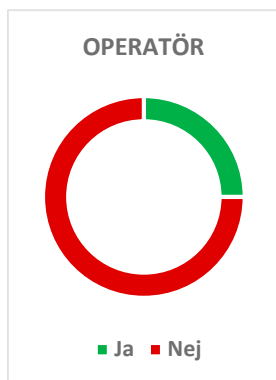
Användning av lastplatsen

Användarna (n14) och operatörerna (n5) har fått ange om de har **använt lastplatsen de fem senaste åren**. Utfallet presenteras i figurerna nedan.



Användarna: Ingen av användarna har använt lastplatsen de fem senaste åren.

Anledningen till detta uppges av flera vara att det inte finns något kundunderlag eller efterfrågan på orten. Andra anledningar som framkommer är att man inte har några tåkrar i anslutning till lastplatsen, man använder endast kombiterminalen i Gamlarp, transporterar enbart på väg, lastplatsen ligger för nära Nässjö och Stockaryd samt att man inte har haft kännedom om att lastplatsen finns.

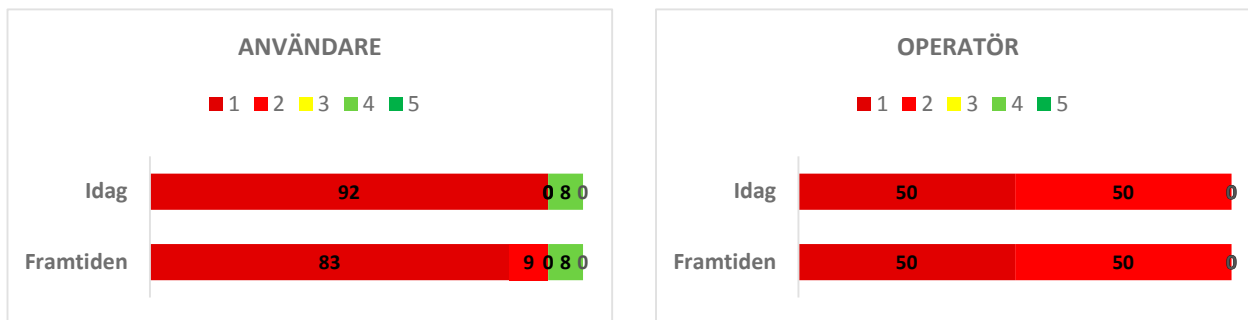


Operatörerna: En av fyra operatörer har använt lastplatsen de fem senaste åren. Operatören uppskattar antalet timmar per år till 5. Den femte operatören har ingen kännedom om de har använt den eller inte.

Lastplatsen används enbart till lastning/lossning, men operatören kan inte uppge vad det är som lastas/lossas vid den specifika lastplatsen. Det förekommer ingen årsvariation gällande användandet av lastplatsen.

Tre operatörer har inte använt lastplatsen de fem senaste åren. Anledningen till detta uppges vara att det inte finns någon efterfrågan.

Behovet av lastplatsen – idag och i framtiden



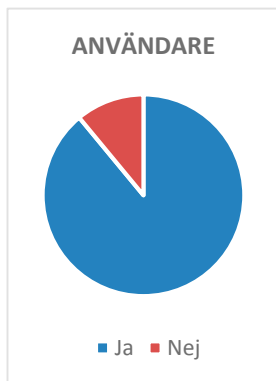
Bedömningen av behovet i dagsläget respektive i framtiden har gjorts på en skala 1-5, där 1 motsvarar *Väldigt litet behov* och 5 motsvarar *Mycket stort behov*. Siffrorna anger utfallet i procent.

Ovan presenteras användarnas (n14) och operatörernas (n5) behov av lastplatsen i dagsläget och i framtiden. Behovet av lastplatsen är tämligen lågt både i dagsläget och i framtiden. Vissa betonar dock svårigheten i att sja om framtiden då behovet i mångt och mycket styrs av kundernas efterfrågan.

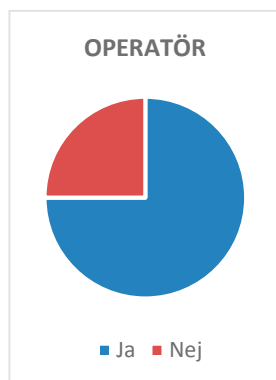
Ingen av operatörerna uppger att de har ett behov av möjlighet till lagring längre än en månad i anslutning till lastplatsen. En av användarna påtalar ett eventuellt behov av lagring, men kan inte ange önskad storlek på ytan.

Kan lastplatsen ersättas?

Användarna (n14) och operatörerna (n5) har fått ange om lastplatsen **kan ersättas av en närliggande anläggning**. Utfallet presenteras i figurerna nedan.



Användarna: Åtta av nio användare framhåller att lastplatsen kan ersättas av en närliggande anläggning. Fem användare uppger att de inte har någon kännedom om detta. Anläggningarna som anges är: Kombiterminalen i Gammlarp, Nässjö, Stockaryd samt Jönköping.



Operatörerna: Tre av fyra operatörer framhåller att lastplatsen kan ersättas av en närliggande anläggning. En operatör uppger att de inte har någon kännedom om detta. Anläggningarna som anges är: Kombiterminalen i Nässjö, lastplatsen i Nässjö samt Vaggeryd.

Enligt **kommunen** kan lastplatsen inte ersättas av någon närliggande anläggning.

Investeringsbehov på eller kring lastplatsen

Användarna (n14) och operatörerna (n5) har fått ange om de upplever att det finns något **investeringsbehov på eller kring lastplatsen**. Utfallet presenteras i figurerna nedan.

ANVÄNDARE



■ Ja ■ Nej

Användarna: Endast en av sju användare framhåller att det finns ett investeringsbehov på eller kring lastplatsen. Sju användare uppger att de inte har någon kännedom om detta. Det som efterfrågas är en tillfart.

Generella synpunkter som framkommer (oberoende befintligt skick på lastplatsen) och som utgör nödvändigheter för att en lastplats ska vara intressant att använda i framtiden är: möjlighet att hantera 360 och 600 meter långa tåg, elektrifierat spår, finnas väg eller hårdgjord yta mellan spår och lagringsyta, finnas el tillgängligt för elektroniken (exv. mätutrustningen för virket), inga begränsningar i tider med hänsyn till buller; dvs. kunna ankomma med lastbilar dygnet runt, året runt samt belysning av lastplatsen.

OPERATÖR



■ Ja ■ Nej

Operatörerna: En av tre operatörer framhåller att det finns ett investeringsbehov på eller kring lastplatsen. Två operatörer uppger att de inte har någon kännedom om detta. Det som efterfrågas är en förlängning.

Nya lastplatser och investeringsbehov

Användarna (n14) och operatörerna (n5) har fått ange om de upplever att det finns något behov av ett annat lastplatsläge i området.

Användarna: Ingen av användarna anser att det finns något behov av ett annat lastplatsläge i området. Tre användare uppger att de inte har någon kännedom om detta.

Operatörerna: Ingen av operatörerna anser att det finns ett behov av ett annat lastplatsläge i området. En av operatörerna uppger att de inte har någon kännedom om detta.

Enligt **kommunen** föreligger inget behov av ett annat lastplatsläge i området.

Kommunens egna industrispår och synen på befintlig lastplats

Kommunen äger idag 3 industrispår: Gamlarpterminalen, Engströmaspåret samt Drakakabel. Det finns möjlighet att lasta och lossa gods på Gamlarpterminalen samt Drakakabel, men denna möjlighet är inte tillgänglig för vem som helst. Samtliga spår leder till något företag/verksamhet och det är även dessa företag som använder spåren i dagsläget: Gamlarpterminalen; Rusta centrallager, Engströmaspåret; Trafikverket och Drakakabel; Drakakabel.

Nedan presenteras kommunens ställningstaganden till ett antal påståenden som rör föreliggande lastplats.

Lastplatsen skapar en barriäreffekt	1 2 3 4 5
Trafiken till och från lastplatsen stör omgivningen	1 2 3 4 5
Verksamheten vid lastplatsen stör omgivningen	1 2 3 4 5
Lastplatsen är viktig för existerande företag och verksamheter i kommunen	1 2 3 4 5
Lastplatsen är viktig för framtida företagsetableringar	1 2 3 4 5
Det är viktigt att det finns en lastplats i kommunen	1 2 3 4 5
Beskaffenheten på anslutande vägar är god	1 2 3 4 5

Bedömningen av påståendena har gjorts på en skala 1-5, där 1 motsvarar *Instämmer inte alls* och 5 motsvarar *Instämmer helt och hållet*.

Reflektioner och kommentarer

Lastplatsens bedömda behov nu och i framtiden är mycket lågt för både operatörer och användare. Denna bild bekräftas även av det ytterst marginella användandet idag. En stor majoritet av både operatörer och användare anser det möjligt att ersätta lastplatsen. Kommunens syn på lastplatsen är varken särskilt positivt eller negativt.

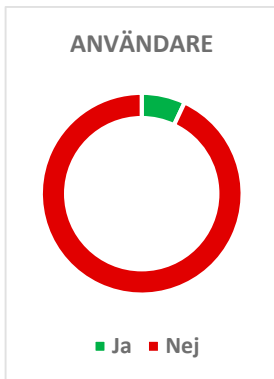
12. Malmö



Lastkaj	Änd- och sidolastkaj.	Närmaste större väg	E22, E6 & E65.
Lastyta	Ja.	Övrigt	Underhåll- och serviceinrättningar.
Spår på platsen	5 spår: 70, 193, 220, 226 & 228 m. Mellanspår: total längd 4.160 m..	Närmaste anläggning	Malmö hamn (1) Fosie (1) Kombiterm. Malmö (1) Trelleborg (3) Landskrona (3) Eslöv (3)
Skick	A-klassificering		
Lagerytor	Stor.		

Användning av lastplatsen

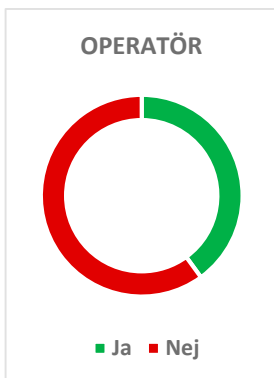
Användarna (n14) och operatörerna (n5) har fått ange om de har **använt lastplatsen de fem senaste åren**. Utfallet presenteras i figurerna nedan.



Användarna: Endast en av fjorton användare har använt lastplatsen de fem senaste åren. Antalet timmar per år uppskattas till 70.

Lastplatsen används till lastning/lossning av gods. Det som lastas/lossas är containers och kemikalier. Ingen årsvariation rapporteras gällande användandet av lastplatsen.

Tretton användare har inte använt lastplatsen de fem senaste åren. Anledningen till detta uppges av flera vara att det inte finns något kundunderlag eller efterfrågan på orten. Andra anledningar som framkommer är att man inte har några tärskor i anslutning till lastplatsen, man använder Fosie industrispår, enbart fraktar på väg på grund av korta ledtider, det mesta godset tas in via Göteborg och fraktas sedan på väg samt att man inte har haft kännedom om att lastplatsen finns.

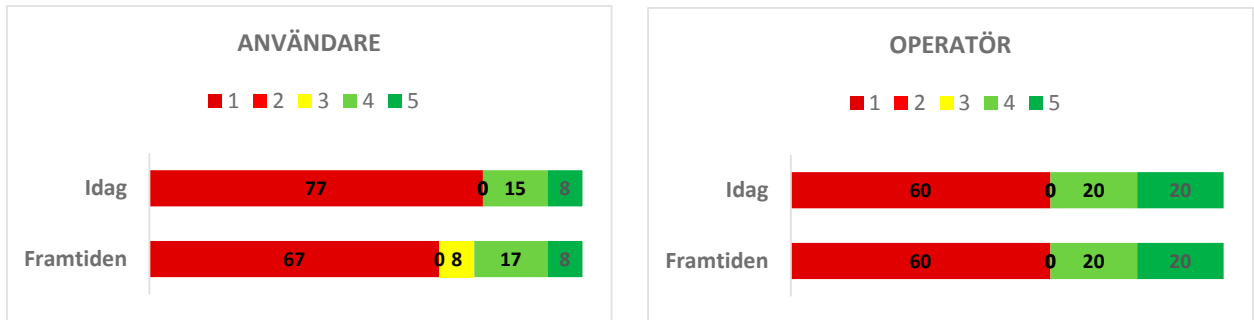


Operatörerna: Två av fem operatörer har använt lastplatsen de fem senaste åren. En av dessa uppskattar antalet timmar per år till 416. Den andra operatören vill inte svara på detaljerade frågor om användandet med hänvisning till att informationen är en affärshemlighet.

Lastplatsen används både till lastning/lossning av gods och uppställning på järnvägsspåret. Operatören kan dock inte ange fördelningen i tid mellan lastning/lossning och uppställning, men berättar att de även har maskiner uppställda bredvid spåren. Det som lastas/lossas är lastbilar och handverktyg. Det förekommer ingen årsvariation gällande användandet av lastplatsen.

Tre operatörer har inte använt lastplatsen de fem senaste åren. Anledningen till detta uppges vara att det inte finns någon efterfrågan. En operatör uppger att de lastar på andra ställen i Malmö.

Behovet av lastplatsen – idag och i framtiden



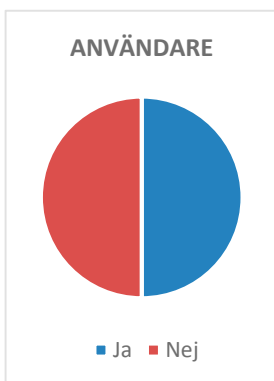
Bedömningen av behovet i dagsläget respektive i framtiden har gjorts på en skala 1-5, där 1 motsvarar *Väldigt litet behov* och 5 motsvarar *Mycket stort behov*. Siffrorna anger utfallet i procent.

Ovan presenteras användarnas (n14) och operatörernas (n5) behov av lastplatsen i dagsläget och i framtiden. Svårigheten i att sja om framtiden betonas av några då behovet i mångt och mycket styrs av kundernas efterfrågan.

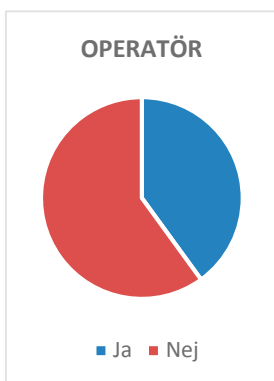
Ingen av operatörerna uppger att de har ett behov av möjlighet till lagring längre än en månad i anslutning till lastplatsen. Två av användarna påtalar ett eventuellt behov av lagring. Ytan för lagring uppskattas till 1500 av den ena användaren. Den andra kan inte uppskatta ytans storlek.

Kan lastplatsen ersättas?

Användarna (n14) och operatörerna (n5) har fått ange om lastplatsen kan ersättas av en närliggande anläggning. Utfallet presenteras i figurerna nedan.



Användarna: Fyra av åtta användare framhåller att lastplatsen kan ersättas av en närliggande anläggning. Sex användare uppger att de inte har någon kännedom om detta. Anläggningarna som anges är: Eslöv, Ystad, Fosie, Malmö hamn samt Trelleborg.

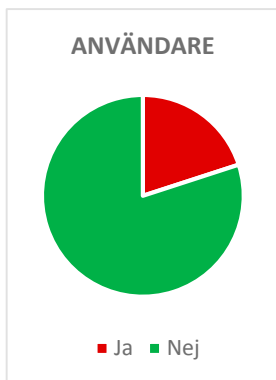


Operatörerna: Två av fem operatörer framhåller att lastplatsen kan ersättas av en närliggande anläggning. Anläggningarna som anges är: Kombiterminalen (Copenhagen) samt Malmö hamn.

Enligt **kommunen** kan lastplatsen ersättas av de befintliga hamnbanorna.

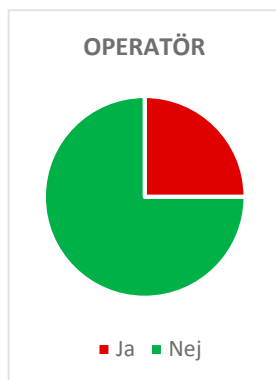
Investeringsbehov på eller kring lastplatsen

Användarna (n14) och operatörerna (n5) har fått ange om de upplever att det finns något **investeringsbehov på eller kring lastplatsen**. Utfallet presenteras i figurerna nedan.



Användarna: Endast en av fem användare framhåller att det finns ett investeringsbehov på eller kring lastplatsen. Nio användare uppger att de inte har någon kännedom om detta. Det som efterfrågas är att lastplatsen är inomhus.

Generella synpunkter som framkommer (oberoende befintligt skick på lastplatsen) och som utgör nödvändigheter för att en lastplats ska vara intressant att använda i framtiden är: möjlighet att hantera 360 och 600 meter långa tåg, elektrifierat spår, finnas väg eller hårdgjord yta mellan spår och lagringsyta, finnas el tillgängligt för elektroniken (exv. mätutrustningen för virket), inga begränsningar i tider med hänsyn till buller; dvs. kunna ankomma med lastbilar dygnet runt, året runt samt belysning av lastplatsen.



Operatörerna: En av fyra operatörer framhåller att det finns ett investeringsbehov på eller kring lastplatsen. En operatör uppger att de inte har någon kännedom om detta. Det som efterfrågas är asfaltering samt att staketet behöver hållas i ordning.

Nya lastplatser och investeringsbehov

Användarna (n14) och operatörerna (n5) har fått ange om de upplever att det finns något **behov av ett annat lastplatsläge i området**.

Användarna: Endast en av tio användare anser att det finns ett behov av ett annat lastplatsläge i området. Fyra användare uppger att de inte har någon kännedom om detta. Det som förordas är en flytt av befintlig lastplats till Lund.

Operatörerna: Ingen av operatörerna anser att det finns ett behov av ett annat lastplatsläge i området.

Enligt **kommunen** föreligger ett behov av flytt av befintlig lastplats. Det nya lastplatsläget bör vara i norra hamnen.

Kommunens egna industrispår och synen på befintlig lastplats

Kommunen äger idag 5 industrispår: Fosie industrispår samt Hamnbanorna nr 1-4 (drivs av Copenhagen Malmö Port och kan vara fler, men dessa lyckades respondenten lokalisera i sitt system). Det finns möjlighet att lasta och lossa gods på samtliga spår, och denna möjlighet är tillgänglig för vem som helst (på Hamnbanorna finns möjligheten på ett och samma ställe; i kombiterminalen). Samtliga spår leder till något företag/verksamhet: Fosie industrispår; Rexam och Hamnbanorna; 20 olika företag. Samtliga spår används för tillfället av följande aktörer: Fosie industrispår; Rexam och Hamnbanorna; De 20 företag dit banorna leder samt CMP.

Nedan presenteras kommunens ställningstaganden till ett antal påståenden som rör föreliggande lastplats.

Lastplatsen skapar en barriäreffekt	1 2 3 4 5
Trafiken till och från lastplatsen stör omgivningen	1 2 3 4 5
Verksamheten vid lastplatsen stör omgivningen	1 2 3 4 5
Lastplatsen är viktig för existerande företag och verksamheter i kommunen	1 2 3 4 5
Lastplatsen är viktig för framtida företagsetableringar	1 2 3 4 5
Det är viktigt att det finns en lastplats i kommunen	1 2 3 4 5
Beskaffenheten på anslutande vägar är god	1 2 3 4 5

Bedömningen av påståendena har gjorts på en skala 1-5, där 1 motsvarar *Instämmer inte alls* och 5 motsvarar *Instämmer helt och hållet*.

Reflektioner och kommentarer

Både operatörer och användare använder lastplatsen i mindre utsträckning. Behovet av lastplatsen är kanske därför inte stort men i viss utsträckning befintligt. Båda intressentgrupper anser att en flytt (till hamnområdet) är möjligt. Kommunen har en övervägande positiv bild av lastplatsen men förespråkar en flytt till Norra Hamnen.

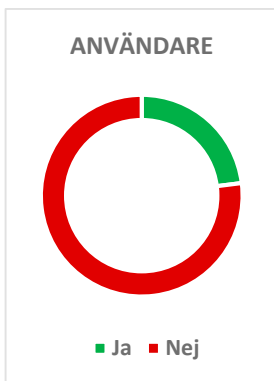
13. Nässjö C



Lastkaj	Sidolastkaj: L94xH1.1 m.	Närmaste större väg	Väg 31.
Lastyta	Ja.	Övrigt	Underhåll och reparationer av lok och vagnar.
Spår på platsen	18 spår: TL4.269 m. 25 mellanspår: TL13.200 m.	Närmaste anläggning	Höglandstern. (1) Eksjö (2) Malmbäck (2) Stockarydstern. (3) Båramo (3) Torsvik (3)
Skick	A-klassificering		
Lagerytor	Uppställning förbjuden. Endast last- och lossning medgiven.		

Användning av lastplatsen

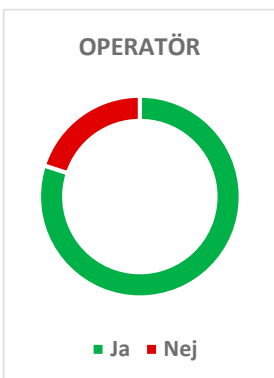
Användarna (n14) och operatörerna (n5) har fått ange om de har **använt lastplatsen de fem senaste åren**. Utfallet presenteras i figurerna nedan.



Användarna: Endast tre av tretton användare har använt lastplatsen de fem senaste åren. En användare uppger att de inte har kännedom om de har gjort det eller inte. Ingen kan med säkerhet uppge hur mycket de har använt lastplatsen sett till antal timmar per år, men en användare framhåller att den till och från används ganska mycket. De andra två användarna berättar att den främst användes under Gudrun, men att användandet på senare tid har avtagit.

Lastplatsen används till lastning/lossning av gods. Det som lastas/lossas är grannmassaved, rundvirke samt virke. Ingen årsvariation rapporteras gällande användandet av lastplatsen.

Tio användare har inte använt lastplatsen de fem senaste åren. Anledningen till detta uppges av flera vara att det inte finns något kundunderlag eller efterfrågan på orten. Andra anledningar som framkommer är att man inte har några täkter i anslutning till lastplatsen, man använder endast kombiterminalen i Gammlarp, lastplatsen ligger för nära Stockaryd, har inte haft kännedom om att lastplatsen finns samt att all last går på bil – men om man skulle sätta det på tåg så skulle det lastas på en trailer och sedan sätta den på tåget på den stora terminalen i Nässjö (Gammlarpterminalen).



Operatörerna: Fyra av fem operatörer har använt lastplatsen de fem senaste åren. Tre av dessa uppskattar antalet timmar per år till 80, 100 respektive 100. Den tredje operatören vill inte svara på detaljerade frågor kring användandet med hänvisning till att informationen är en affärshemlighet.

Lastplatsen används till lastning/lossning av gods. Det som lastas/lossas är järnvägsmaterial och rundvirke. Samtliga nyttjar lastplatsen under höst och vår, men endast två nyttjar den på vintern och sommaren.

En operatör har inte använt lastplatsen de fem senaste åren. Anledningen till detta uppges vara att det inte finns någon efterfrågan.

Behovet av lastplatsen – idag och i framtiden



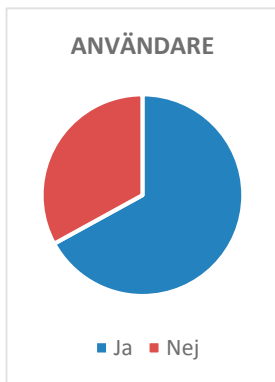
Bedömningen av behovet i dagsläget respektive i framtiden har gjorts på en skala 1-5, där 1 motsvarar *Väldigt litet behov* och 5 motsvarar *Mycket stort behov*. Siffrorna anger utfallet i procent.

Ovan presenteras användarnas (n14) och operatörernas (n5) behov av lastplatsen i dagsläget och i framtiden. Noteras kan att samtliga operatörer påtalar ett behov av lastplatsen, medan behovet hos användarna är betydligt lägre. Vissa betonar dock svårigheten i att sja om framtiden då behovet i mångt och mycket styrs av kundernas efterfrågan.

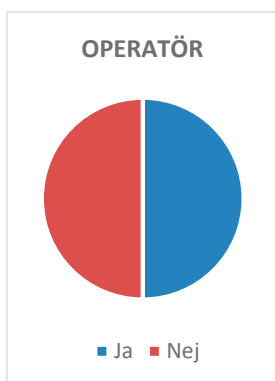
Ingen av operatörerna uppger att de har ett behov av möjlighet till lagring längre än en månad i anslutning till lastplatsen. Två av användarna påtalar ett eventuellt behov av lagring. En av användarna uppskattar ytan för lagring till 5000 kvadratmeter, medan den andra uppger att de inte kan göra den bedömningen.

Kan lastplatsen ersättas?

Användarna (n14) och operatörerna (n5) har fått ange om lastplatsen kan ersättas av en närliggande anläggning. Utfallet presenteras i figurerna nedan.



Användarna: Sex av nio användare framhåller att lastplatsen kan ersättas av en närliggande anläggning. Fem användare uppger att de inte har någon kännedom om detta. Anläggningarna som anges är: Gammlarpsterminalen i Nässjö, Malm-bäck, Eksjö, Stockaryd samt Jönköping.

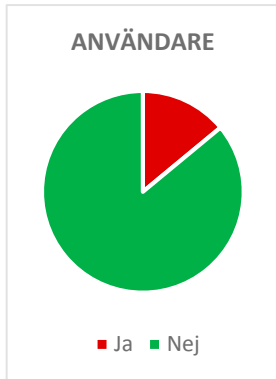


Operatörerna: Två av fyra operatörer framhåller att lastplatsen kan ersättas av en närliggande anläggning. En operatör uppger att de inte har någon kännedom om detta. Anläggningarna som anges är: Gammlarpsterminalen (om elanslutning upprättas) samt Stockaryd.

Enligt **kommunen** kan lastplatsen inte ersättas av någon närliggande anläggning.

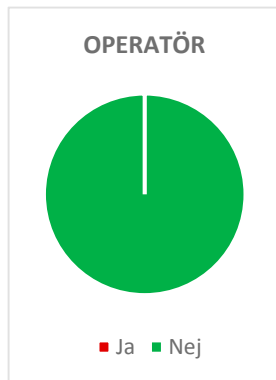
Investeringsbehov på eller kring lastplatsen

Användarna (n14) och operatörerna (n5) har fått ange om de upplever att det finns något **investeringsbehov på eller kring lastplatsen**. Utfallet presenteras i figurerna nedan.



Användarna: Endast en av sju användare framhåller att det finns ett investeringsbehov på eller kring lastplatsen. Sju användare uppger att de inte har någon kännedom om detta. Det som efterfrågas är tillfarter.

Generella synpunkter som framkommer (oberoende befintligt skick på lastplatsen) och som utgör nödvändigheter för att en lastplats ska vara intressant att använda i framtiden är: möjlighet att hantera 360 och 600 meter långa tåg, elektrifierat spår, finnas väg eller hårdgjord yta mellan spår och lagringsyta, finnas el tillgängligt för elektroniken (exv. mätutrustningen för virket), inga begränsningar i tider med hänsyn till buller; dvs. kunna ankomma med lastbilar dygnet runt, året runt samt belysning av lastplatsen.



Operatörerna: Ingen operatör framhåller att det finns ett investeringsbehov på eller kring lastplatsen.

Nya lastplatser och investeringsbehov

Användarna (n14) och operatörerna (n5) har fått ange om de upplever att det finns något **behov av ett annat lastplatsläge i området**.

Användarna: Ingen av användarna anser att det finns något behov av ett annat lastplatsläge i området. Tre användare uppger att de inte har någon kännedom om detta.

Operatörerna: Ingen av operatörerna anser att det finns ett behov av ett annat lastplatsläge i området.

Enligt **kommunen** föreligger ett behov av flytt av befintlig lastplats. Det nya lastplatsläget bör vara på Gamlarpspåret.

Kommunens egna industrispår och synen på befintlig lastplats

Kommunen äger idag 3 industrispår: Gamlarpterminalen, Engströmaspåret samt Drakakabel. Det finns möjlighet att lasta och lossa gods på Gamlarpterminalen samt Drakakabel, men denna möjlighet är inte tillgänglig för vem som helst. Samtliga spår leder till något företag/verksamhet och det är även dessa företag som använder spåren i dagsläget: Gamlarpterminalen; Rusta centrallager, Engströmaspåret; Trafikverket och Drakakabel; Drakakabel.

Nedan presenteras kommunens ställningstaganden till ett antal påståenden som rör föreliggande lastplats.

Lastplatsen skapar en barriäreffekt	1 2 3 4 5
Trafiken till och från lastplatsen stör omgivningen	1 2 3 4 5
Verksamheten vid lastplatsen stör omgivningen	1 2 3 4 5
Lastplatsen är viktig för existerande företag och verksamheter i kommunen	1 2 3 4 5
Lastplatsen är viktig för framtida företagsetableringar	1 2 3 4 5
Det är viktigt att det finns en lastplats i kommunen	1 2 3 4 5
Beskaffenheten på anslutande vägar är god	1 2 3 4 5

Bedömningen av påståendena har gjorts på en skala 1-5, där 1 motsvarar *Instämmer inte alls* och 5 motsvarar *Instämmer helt och hållet*.

Reflektioner och kommentarer

Lastplatsen bedöms och används ganska så olika av operatörer å ena sidan och användarna å andra sidan. Medan operatörerna redan idag har ett stort behov av lastplatsen som även i framtiden kommer att hålla i sig, är behovet hos användarna mycket mindre. Denna bild speglas i användningen av lastplatsen där framförallt operatörerna använder infrastrukturen. Det finns vissa möjligheter att ersätta lastplatsen. Kommunens bild av lastplatsen är övervägande positiv, men en flytt av lastplatsen till ett alternativt läge förespråkas.

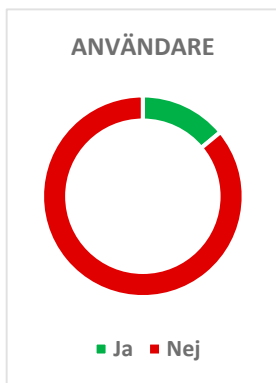
14. Smålandsstenar



Lastkaj	Ja.	Närmaste större väg	Riksväg 26.
Lastyta	2 frilastplatser.	Övrigt	-
Spår på platsen	1 spår: 214 m. Mellanspår: 278 m.	Närmaste anläggning	Ingen i Region Syd (Värnamo ligger dock i zon 3)
Skick	A-klassificering		
Lagerytor	Ja.		

Användning av lastplatsen

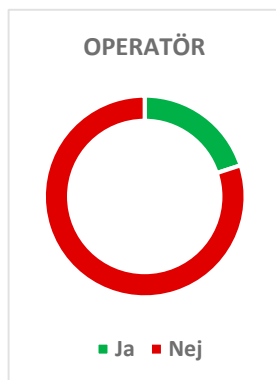
Användarna (n14) och operatörerna (n5) har fått ange om de har **använt lastplatsen de fem senaste åren**. Utfallet presenteras i figurerna nedan.



Användarna: Endast två av fjorton användare har använt lastplatsen de fem senaste åren. En av användarna uppskattar antalet timmar per år till 500. Den andra kan inte estimeras antalet timmar men uppger att det rör sig om lite massaved för ungefär 5 år sedan – och man har inte använt den sedan dess.

Lastplatsen används till lastning/lossning av gods. En av användarna har även använt lastplatsen för uppställning på järnvägsspåret. Användaren kan dock inte ange fördelningen i tid mellan lastning/lossning och uppställning. Det som lastas/lossas är massaved och stål. Ingen årsvariation rapporteras gällande användandet av lastplatsen.

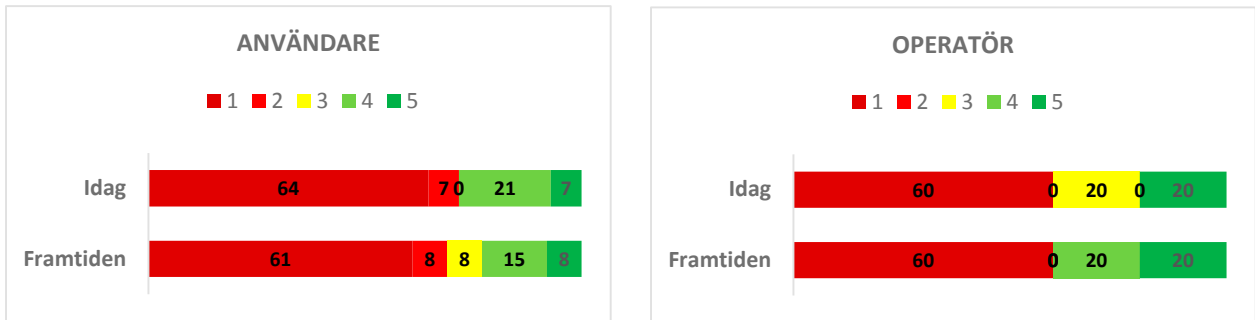
Tolv användare har inte använt lastplatsen de fem senaste åren. Anledningen till detta uppges av flera vara att det inte finns något kundunderlag eller efterfrågan på orten. Andra anledningar som framkommer är att man inte har några tåker i anslutning till lastplatsen, man får allt levererat via lastbil, har eget stickspår utmed kust-till-kustbanan samt att lastplatsen ligger för nära industrin. En användare framhåller dock att det kan komma att bli intressant att använda lastplatsen framöver med tanke på att Hylte minskar sitt flöde.



Operatörerna: Endast en av fem operatörer har använt lastplatsen de fem senaste åren. Operatören vill dock inte svara på detaljerade frågor om användandet med hänvisning till att informationen är en affärshemlighet.

Fyra operatörer har inte använt lastplatsen de fem senaste åren. Anledningen till detta uppges vara att det inte finns någon efterfrågan.

Behovet av lastplatsen – idag och i framtiden



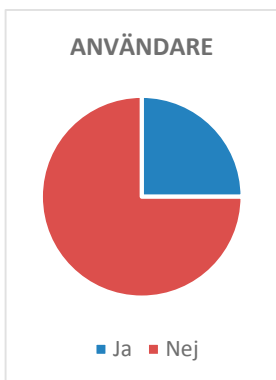
Bedömningen av behovet i dagsläget respektive i framtiden har gjorts på en skala 1-5, där 1 motsvarar *Väldigt litet behov* och 5 motsvarar *Mycket stort behov*. Siffrorna anger utfallet i procent.

Ovan presenteras användarnas (n14) och operatörernas (n5) behov av lastplatsen i dagsläget och i framtiden. Några betonar svårigheten i att sja om framtiden då behovet i mångt och mycket styrs av kundernas efterfrågan.

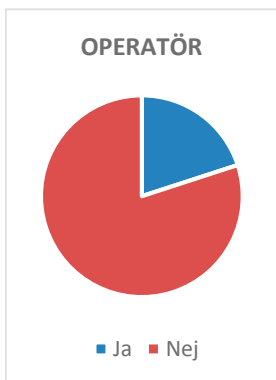
Ingen av varken operatörerna eller användarna uppger att de har ett behov av möjlighet till lagring längre än en månad i anslutning till lastplatsen.

Kan lastplatsen ersättas?

Användarna (n14) och operatörerna (n5) har fått ange om lastplatsen **kan ersättas av en närliggande anläggning**. Utfallet presenteras i figurerna nedan.



Användarna: Två av åtta användare framhåller att lastplatsen kan ersättas av en närliggande anläggning. Sex användare uppger att de inte har någon kännedom om detta. Anläggningarna som anges är: Gislaved samt det egna stickspåret som heter Flodala linjeplats (bandel 721).

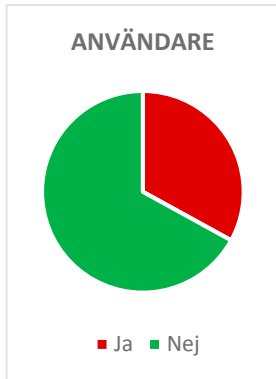


Operatörerna: En av fem operatörer framhåller att lastplatsen kan ersättas av en närliggande anläggning. Anläggningen som anges är: Värnamo.

Enligt **kommunen** kan lastplatsen inte ersättas av någon närliggande anläggning.

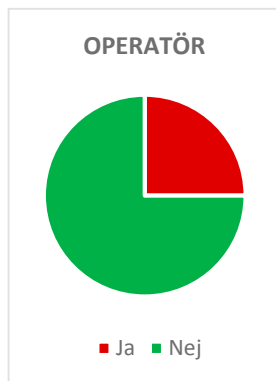
Investeringsbehov på eller kring lastplatsen

Användarna (n14) och operatörerna (n5) har fått ange om de upplever att det finns något **investeringsbehov på eller kring lastplatsen**. Utfallet presenteras i figurerna nedan.



Användarna: Endast två av sex användare framhåller att det finns ett investeringsbehov på eller kring lastplatsen. Åtta användare uppger att de inte har någon kännedom om detta. Det som efterfrågas är asfalterade ytor, införskaffandet av plank samt att rucklet (huset) borde tas bort då det ”ser allmänt jävligt ut”.

Generella synpunkter som framkommer (oberoende befintligt skick på lastplatsen) och som utgör nödvändigheter för att en lastplats ska vara intressant att använda i framtiden är: möjlighet att hantera 360 och 600 meter långa tåg, elektrifierat spår, finnas väg eller hårdgjord yta mellan spår och lagringsyta, finnas el tillgängligt för elektroniken (exv. mätutrustningen för virket), inga begränsningar i tider med hänsyn till buller; dvs. kunna ankomma med lastbilar dygnet runt, året runt samt belysning av lastplatsen.



Operatörerna: En av fyra operatörer framhåller att det finns ett investeringsbehov på eller kring lastplatsen. En operatör uppger att de inte har någon kännedom om detta. Det som efterfrågas är att den behöver bli längre så att man får in fler vagnar.

Nya lastplatser och investeringsbehov

Användarna (n14) och operatörerna (n5) har fått ange om de upplever att det finns något **behov av ett annat lastplatsläge i området**.

Användarna: Två av nio användare anser att det finns ett behov av ett annat lastplatsläge i området. Fem användare uppger att de inte har någon kännedom om detta. Den ena användaren förordar en flytt av befintlig lastplats, den andra förordar ett komplement till befintlig lastplats. Bägge önskar att det nya lastplatsläget blir utanför samhället.

Operatörerna: Ingen av operatörerna anser att det finns ett behov av ett annat lastplatsläge i området.

Enligt **kommunen** föreligger ett behov av en kompletterande lastplats i området. Denna lastplats bör upprättas i södra industriområdet i Smålandsstenar. Det har redan funnits en dialog kring detta tidigare, men inget har ännu hänt. Kommunen framhåller även en önskan om att få en lastplats på länken mellan Göteborg och Karlskrona. I översiktsplanen framhålls önskemålet om en lastplats i Hestra, då Vida Timbre har sin verksamhet där.

Kommunens egna industrispår och synen på befintlig lastplats

Kommunen äger inget eget industrispår. Nedan presenteras kommunens ställningstaganden till ett antal påståenden som rör föreliggande lastplats.

Lastplatsen skapar en barriäreffekt	1 2 3 4 5
Trafiken till och från lastplatsen stör omgivningen	1 2 3 4 5
Verksamheten vid lastplatsen stör omgivningen	1 2 3 4 5
Lastplatsen är viktig för existerande företag och verksamheter i kommunen	1 2 3 4 5
Lastplatsen är viktig för framtida företagsetableringar	1 2 3 4 5
Det är viktigt att det finns en lastplats i kommunen	1 2 3 4 5
Beskaffenheten på anslutande vägar är god	1 2 3 4 5

Bedömningen av påståendena har gjorts på en skala 1-5, där 1 motsvarar *Instämmer inte alls* och 5 motsvarar *Instämmer helt och hållet*.

Reflektioner och kommentarer

Lastplatsen bedöms relativt likartat av alla intressenter. Det finns ett mindre behov av lastplatsen både nu och i framtiden vilket återspeglas i användandet. Ersättningsmöjligheterna bedöms inte vara särskilt många och några större investeringsbehov skönjas inte. Kommunens syn på lastplatsen är positiv men påpekar behovet av ytterligare lastplatser.

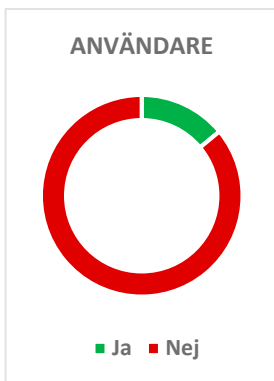
15. Vaggeryd



Lastkaj	Sidolastkaj: L160xH1.2 m.	Närmaste större väg	E4.
Lastyta	Nej.	Övrigt	-
Spår på platsen	3 spår: 102, 215 & 219 m. Mellanspår: 346, 453 & 478 m.	Närmaste anläggning	Båramo (1) Höglandsterm. (3) Torsvik (3) Stockarydsterm. (3)
Skick	A-klassificering		
Lagerytor	Ja.		

Användning av lastplatsen

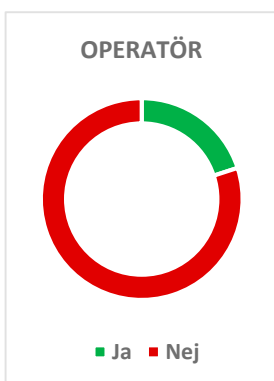
Användarna (n14) och operatörerna (n5) har fått ange om de har **använt lastplatsen de fem senaste åren**. Utfallet presenteras i figurerna nedan.



Användarna: Endast två av fjorton användare har använt lastplatsen de fem senaste åren. Den ena uppskattar antalet timmar per år till 30, medan den andra uppger att de endast använt den en gång.

Lastplatsen används till lastning/lossning av gods. Det som lastas/lossas är träplattor och virke. Ingen årsvariation rapporteras gällande användandet av lastplatsen.

Tolv användare har inte använt lastplatsen de fem senaste åren. Anledningen till detta uppges av flera vara att det inte finns något kundunderlag eller efterfrågan på orten. Andra anledningar som framkommer är att man inte har några tåker i anslutning till lastplatsen, allt fraktas via lastbil, det har inte fungerat rent praktiskt med deras containrar, man har inte fått något erbjudande om att använda lastplatsen, lastplatsen ligger för nära Stockaryd och Nässjö samt att man inte har haft kännedom om att lastplatsen finns.

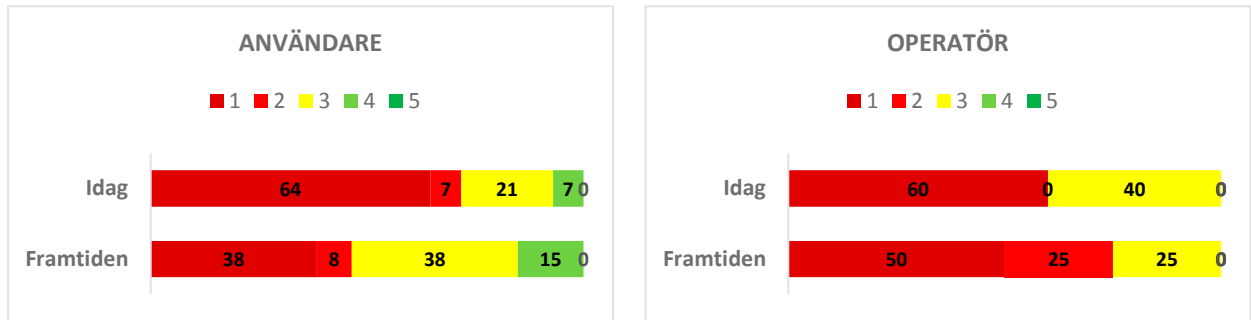


Operatörerna: Endast en av fem operatörer har använt lastplatsen de fem senaste åren. Operatören uppskattar antalet timmar per år till 24.

Lastplatsen används till lastning/lossning av gods. Det som lastas/lossas är järnvägsmaterial. Lastning/lossning sker endast under våren och hösten.

Fyra operatörer har inte använt lastplatsen de fem senaste åren. Anledningen till detta uppges vara att det inte finns någon efterfrågan.

Behovet av lastplatsen – idag och i framtiden



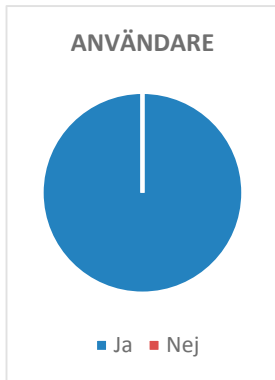
Bedömningen av behovet i dagsläget respektive i framtiden har gjorts på en skala 1-5, där 1 motsvarar *Väldigt litet behov* och 5 motsvarar *Mycket stort behov*. Siffrorna anger utfallet i procent.

Ovan presenteras användarnas (n14) och operatörernas (n5) behov av lastplatsen i dagsläget och i framtiden. Behovet av lastplatsen ökar till synes för användarna, medan det minskar för operatörerna i framtiden. Dock betonar vissa svårigheten i att sja om framtiden då behovet i mångt och mycket styrs av kundernas efterfrågan.

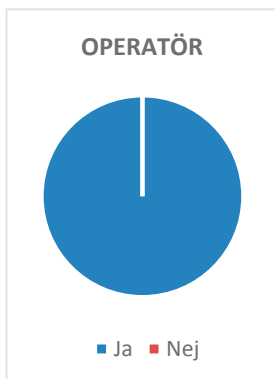
Ingen av operatörerna uppger att de har ett behov av möjlighet till lagring längre än en månad i anslutning till lastplatsen. Tre av användarna påtalar ett eventuellt behov av lagring. Ytan för lagring uppskattas till 5000 kvadratmeter av två av användarna. Den tredje kan inte göra en sådan uppskattning av ytans storlek.

Kan lastplatsen ersättas?

Användarna (n14) och operatörerna (n5) har fått ange om lastplatsen kan ersättas av en närliggande anläggning. Utfallet presenteras i figurerna nedan.



Användarna: Samtliga av nio användare framhåller att lastplatsen kan ersättas av en närliggande anläggning. Fem användare uppger att de inte har någon kännedom om detta. Anläggningarna som anges är: Båramo, Jönköping, Kombiterminalen, Kombiterminalen i Skillingaryd, Stockaryd, Nässjö samt Torsvik.

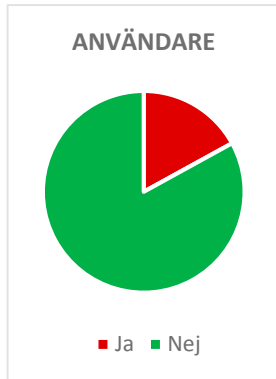


Operatörerna: Samtliga av fyra operatörer framhåller att lastplatsen kan ersättas av en närliggande anläggning. En operatör uppger att de inte har någon kännedom om detta. Anläggningarna som anges är: Båramo, Värnamo, Nässjö samt Jönköping.

Enligt **kommunen** kan lastplatsen ersättas av Vaggeryds egen kombiterminal. Dock krävs en lastkaj för att kunna tillgodose samtliga behov.

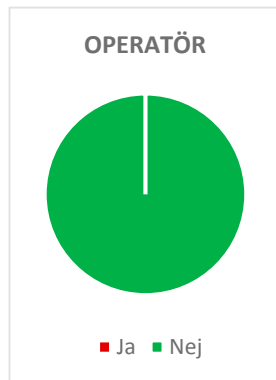
Investeringsbehov på eller kring lastplatsen

Användarna (n14) och operatörerna (n5) har fått ange om de upplever att det finns något **investeringsbehov på eller kring lastplatsen**. Utfallet presenteras i figurerna nedan.



Användarna: Endast en av sex användare framhåller att det finns ett investeringsbehov på eller kring lastplatsen. Åtta användare uppger att de inte har någon kännedom om detta. Det som efterfrågas är elektrifiering.

Generella synpunkter som framkommer (oberoende befintligt skick på lastplatsen) och som utgör nödvändigheter för att en lastplats ska vara intressant att använda i framtiden är: möjlighet att hantera 360 och 600 meter långa tåg, elektrifierat spår, finnas väg eller hårdgjord yta mellan spår och lagringsyta, finnas el tillgängligt för elektroniken (exv. mätutrustningen för virket), inga begränsningar i tider med hänsyn till buller; dvs. kunna ankomma med lastbilar dygnet runt, året runt samt belysning av lastplatsen.



Operatörerna: Ingen av operatörerna framhåller att det finns ett investeringsbehov på eller kring lastplatsen. En operatör uppger att de inte har någon kännedom om detta.

Nya lastplatser och investeringsbehov

Användarna (n14) och operatörerna (n5) har fått ange om de upplever att det finns något **behov av ett annat lastplatsläge i området**.

Användarna: Ingen av användarna anser att det finns något behov av ett annat lastplatsläge i området. En användare uppger att de inte har någon kännedom om detta. En användare påtalar att det räcker med Torsvik.

Operatörerna: Ingen av operatörerna anser att det finns ett behov av ett annat lastplatsläge i området. En operatör påtalar att det ju redan finns i Båramo.

Enligt **kommunen** föreligger ett behov av flytt av befintlig lastplats för att få trafiken mer samlad. Kommunens önskan är att flytta lastplatsen till Båramo.

Kommunens egna industrispår och synen på befintlig lastplats

Kommunen äger idag 2 industrispår: Kombiterminalen (Vaggeryd terminal) samt industrispår till Expert. Det finns endast möjlighet att lasta och lossa gods på Kombiterminalen, och denna möjlighet är tillgänglig för vem som helst. Endast industrispåret till Expert leder till något företag/verksamhet: Expert. Endast Kombiterminalen används i dagsläget och det är PGF som hanterar terminalen. Här finns trafik dagligen i och med pendeln till Göteborgs hamn.

Nedan presenteras kommunens ställningstaganden till ett antal påståenden som rör föreliggande lastplats.

Lastplatsen skapar en barriäreffekt	1 2 3 4 5
Trafiken till och från lastplatsen stör omgivningen	1 2 3 4 5
Verksamheten vid lastplatsen stör omgivningen	1 2 3 4 5
Lastplatsen är viktig för existerande företag och verksamheter i kommunen	1 2 3 4 5
Lastplatsen är viktig för framtida företagsetableringar	1 2 3 4 5
Det är viktigt att det finns en lastplats i kommunen	1 2 3 4 5
Beskaffenheten på anslutande vägar är god	1 2 3 4 5

Bedömningen av påståendena har gjorts på en skala 1-5, där 1 motsvarar *Instämmer inte alls* och 5 motsvarar *Instämmer helt och hållet*.

Reflektioner och kommentarer

Lastplatsen fyller en viss funktion både nu och i framtiden. Kommunen, operatörer och användare är dock mycket eniga om att en flytt av lastplatsen till Båramoterminalen är en möjlig och gångbar lösning.

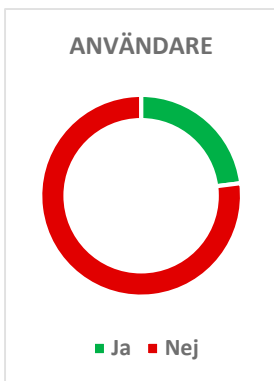
16. Ystad



Lastkaj	Änd- och sidolastkaj: L70xB9xH1.2 m.	Närmaste större väg	E65.
Lastyta	Ja.	Övrigt	-
Spår på platsen	11 spår: total längd 3.383 m. 3 mellanspår: 252, 275 & 285 m.	Närmaste anläggning	Ystad hamn (1) Trelleborgs hamn (3) Trelleborg Kombiterminal (3)
Skick	A-klassificering		
Lagerytor	Stor.		

Användning av lastplatsen

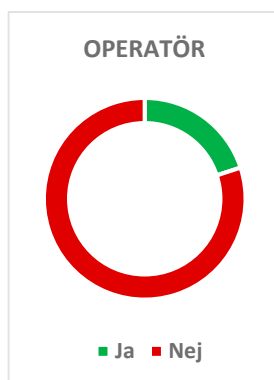
Användarna (n13) och operatörerna (n5) har fått ange om de har **använt lastplatsen de fem senaste åren**. Utfallet presenteras i figurerna nedan.



Användarna: Endast tre av tretton användare har använt lastplatsen de fem senaste åren. Två av användarna uppskattar antalet timmar per år till 20 respektive 40. Den tredje uppger att det endast rör sig om någon enstaka gång.

Lastplatsen används till lastning/lossning av gods. Det som lastas/lossas är kalciumkarbonat, metall och stål samt timmer. Ingen årsvariation rapporteras gällande användandet av lastplatsen.

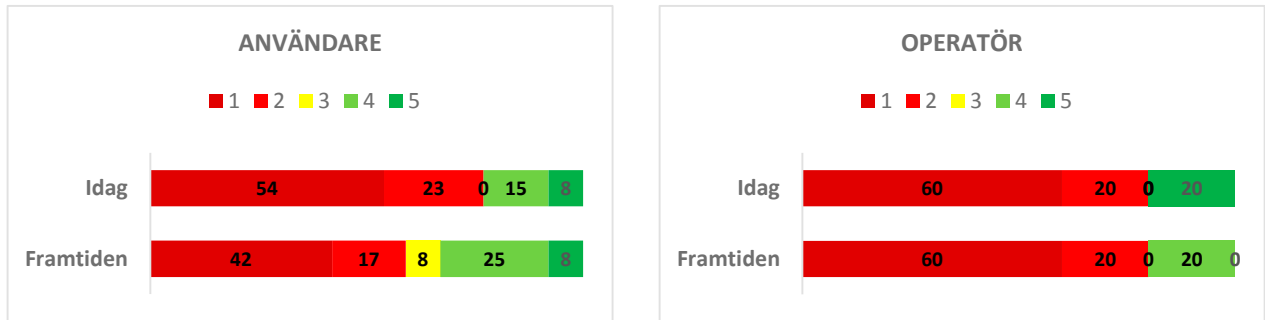
Tio användare har inte använt lastplatsen de fem senaste åren. Anledningen till detta uppges av flera vara att det inte finns något kundunderlag eller efterfrågan på orten. Andra anledningar som framkommer är att man inte har några täkter i anslutning till lastplatsen, allting fraktas på väg samt att man inte har haft kännedom om att lastplatsen finns.



Operatörerna: Endast en av fem operatörer har använt lastplatsen de fem senaste åren. Operatören vill dock inte svara på detaljerade frågor om användandet med hänvisning till att informationen är en affärshemlighet.

Fyra operatörer har inte använt lastplatsen de fem senaste åren. Anledningen till detta uppges vara att det inte finns någon efterfrågan. En operatör uppger att de inte har några maskiner och lastar därför istället på Kullaspåret.

Behovet av lastplatsen – idag och i framtiden



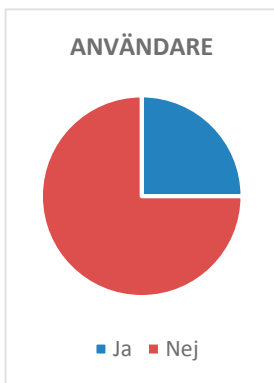
Bedömningen av behovet i dagsläget respektive i framtiden har gjorts på en skala 1-5, där 1 motsvarar *Väldigt litet behov* och 5 motsvarar *Mycket stort behov*. Siffrorna anger utfallet i procent.

Ovan presenteras användarnas (n13) och operatörernas (n5) behov av lastplatsen i dagsläget och i framtiden. Behovet av lastplatsen ökar till synes för användarna, medan den är kvar på samma nivå för operatörerna i framtiden. Dock betonar vissa svårigheten i att sja om framtiden då behovet i mångt och mycket styrs av kundernas efterfrågan.

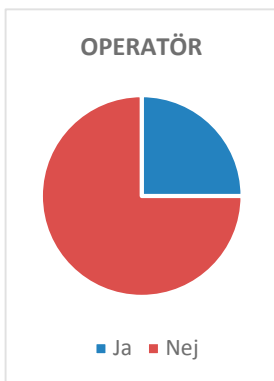
Ingen av operatörerna uppger att de har ett behov av möjlighet till lagring längre än en månad i anslutning till lastplatsen. Två av användarna påtalar ett eventuellt behov av lagring. Ingen kan dock ange önskad yttorlek för lagringen.

Kan lastplatsen ersättas?

Användarna (n13) och operatörerna (n5) har fått ange om lastplatsen kan ersättas av en närliggande anläggning. Utfallet presenteras i figurerna nedan.



Användarna: Två av åtta användare framhåller att lastplatsen kan ersättas av en närliggande anläggning. Fem användare uppger att de inte har någon kännedom om detta. Anläggningarna som anges är: Hamnen samt Svedala.

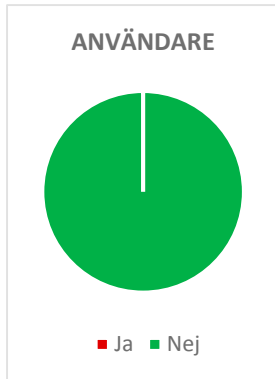


Operatörerna: En av fyra operatörer framhåller att lastplatsen kan ersättas av en närliggande anläggning. En operatör uppger att de inte har någon kännedom om detta. Anläggningen som anges är: Trelleborg.

Kommunen har ingen kännedom om huruvida lastplatsen kan ersättas av någon närliggande anläggning eller inte.

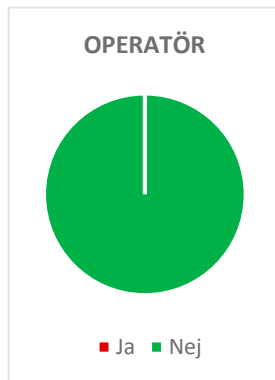
Investeringsbehov på eller kring lastplatsen

Användarna (n13) och operatörerna (n5) har fått ange om de upplever att det finns något **investeringsbehov på eller kring lastplatsen**. Utfallet presenteras i figurerna nedan.



Användarna: Ingen av användarna framhåller att det finns ett investeringsbehov på eller kring lastplatsen. Sju användare uppger att de inte har någon kännedom om detta.

Generella synpunkter som framkommer (oberoende befintligt skick på lastplatsen) och som utgör nödvändigheter för att en lastplats ska vara intressant att använda i framtiden är: möjlighet att hantera 360 och 600 meter långa tåg, elektrifierat spår, finnas väg eller hårdgjord yta mellan spår och lagringsyta, finnas el tillgängligt för elektroniken (exv. mätutrustningen för virket), inga begränsningar i tider med hänsyn till buller; dvs. kunna ankomma med lastbilar dygnet runt, året runt samt belysning av lastplatsen.



Operatörerna: Ingen av operatörerna framhåller att det finns ett investeringsbehov på eller kring lastplatsen. Tre operatör uppger att de inte har någon kännedom om detta.

Nya lastplatser och investeringsbehov

Användarna (n13) och operatörerna (n5) har fått ange om de upplever att det finns något **behov av ett annat lastplatsläge i området**.

Användarna: Ingen av användarna anser att det finns något behov av ett annat lastplatsläge i området. Fyra användare uppger att de inte har någon kännedom om detta.

Operatörerna: Ingen av användarna anser att det finns ett behov av ett annat lastplatsläge i området.

Enligt **kommunen** finns det i dagsläget inte något behov av ett annat lastplatsläge i området. Man tittar dock på möjligheten att flytta hamnen för att kunna bygga bostäder där istället. Skulle det bli verklighet så bör då också lastplatsen flyttas.

Kommunens egna industrispår och synen på befintlig lastplats

Kommunen äger idag 3 industrispår: Väster, Nordost samt Hamnen. Det finns möjlighet att lasta och lossa gods på samtliga spår, men denna möjlighet är inte tillgänglig för vem som helst. Endast Väster och Nordost leder till något företag/verksamhet: Väster; Vossloh Nordic Switch Systems AB och Nordost; Industrispår AB. Samtliga spår används i dagsläget av följande aktörer: VästerVäster; Vossloh Nordic Switch Systems AB, Nordost; Industrispår AB och Hamnen; Green Cargo.

Nedan presenteras kommunens ställningstaganden till ett antal påståenden som rör föreliggande lastplats.

Lastplatsen skapar en barriäreffekt	1 2 3 4 5
Trafiken till och från lastplatsen stör omgivningen	1 2 3 4 5
Verksamheten vid lastplatsen stör omgivningen	1 2 3 4 5
Lastplatsen är viktig för existerande företag och verksamheter i kommunen	1 2 3 4 5
Lastplatsen är viktig för framtida företagsetableringar	1 2 3 4 5
Det är viktigt att det finns en lastplats i kommunen	1 2 3 4 5
Beskaffenheten på anslutande vägar är god	1 2 3 4 5

Bedömningen av påståendena har gjorts på en skala 1-5, där 1 motsvarar *Instämmer inte alls* och 5 motsvarar *Instämmer helt och hållet*.

Reflektioner och kommentarer

Lastplatsen används i relativt liten utsträckning av operatörerna och användarna. Det framtida behovet bedöms inte särskilt annorlunda än idag. Ersättningen av lastplatsen verkar trots det begränsade användandet vara svårt. Kommunen har inte någon annan bild av lastplatsen och ser i dagsläget inget behov till åtgärder.

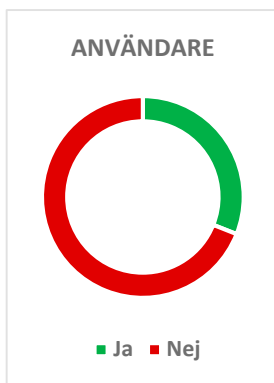
17. Älmhult



Lastkaj	Ändsidokaj: L70xH1.20 m.	Närmaste större väg	Väg 23 & 120.
Lastyta	2 st.	Övrigt	-
Spår på platsen	11 spår: TL1.995 m. 10 mellanspår: TL3.362 m.	Närmaste anläggning	Älmhult Kombiterm. (1) Alternativ lastplats Älmhult (1) Hässleholm (3)
Skick	A-klassificering		
Lagerytor	-		

Användning av lastplatsen

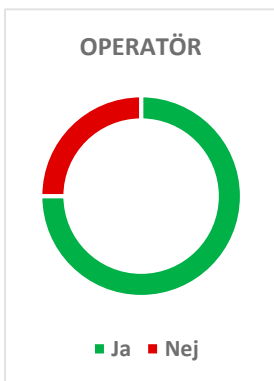
Användarna (n13) och operatörerna (n5) har fått ange om de har **använt lastplatsen de fem senaste åren**. Utfallet presenteras i figurerna nedan.



Användarna: Endast fyra av tretton användare har använt lastplatsen de fem senaste åren. En användare uppskattar antalet timmar per år till 700 (men det är Green Cargo som sköter det). De övriga användarna kan inte med säkerhet uppge hur mycket de har använt lastplatsen sett till antal timmar per år. En användare framhåller dock att den används mycket. En användare påtalar att lastplatsen användes mycket under Gudrun, men att användandet på senare tid har avtagit.

Tre av användarna nyttjar lastplatsen till lastning/lossning av gods. Endast en användare uppger att de har använt lastplatsen för uppställning på järnvägsspåret. Det som lastas/lossas är massaved, rundvirke och virke. Ingen årsvariation rapporteras gällande användandet av lastplatsen.

Nio användare har inte använt lastplatsen de fem senaste åren. Anledningen till detta uppges av flera vara att det inte finns något kundunderlag eller efterfrågan på orten. Andra anledningar som framkommer är att man inte har några täkter i anslutning till lastplatsen, att det finns redan en stor terminal samt IKEA – så behovet är inte så stort, fraktar allt på väg, man vet inte om man får lov att köra in där då man lastar massaved samt att man inte har haft någon kännedom om att lastplatsen finns.

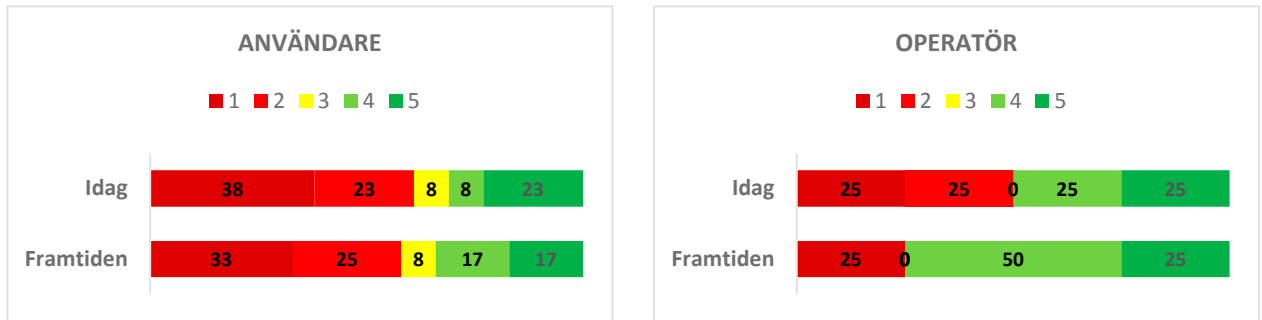


Operatörerna: Tre av fyra operatörer har använt lastplatsen de fem senaste åren. Två av dessa uppskattar antalet timmar per år till 5 respektive 50. Den tredje operatören vill inte svara på detaljerade frågor om användandet med hänvisning till att informationen är en affärshemlighet. En operatör har ingen kännedom om de har använt lastplatsen.

Lastplatsen används enbart till lastning/lossning. Det som lastas/lossas är rundvirke. Det förekommer ingen årsvariation gällande användandet av lastplatsen.

En operatör har inte använt lastplatsen de fem senaste åren. Anledningen till detta uppges vara att det inte finns någon efterfrågan.

Behovet av lastplatsen – idag och i framtiden



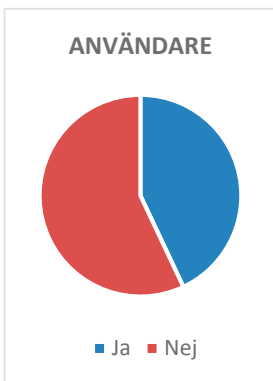
Bedömningen av behovet i dagsläget respektive i framtiden har gjorts på en skala 1-5, där 1 motsvarar *Väldigt litet behov* och 5 motsvarar *Mycket stort behov*. Siffrorna anger utfallet i procent.

Ovan presenteras användarnas (n13) och operatörernas (n5) behov av lastplatsen i dagsläget och i framtiden. Behovet av lastplatsen ökar till synes i framtiden – framförallt för operatörerna. Dock betonar vissa svårigheten i att sja om framtiden då behovet i mångt och mycket styrs av kundernas efterfrågan.

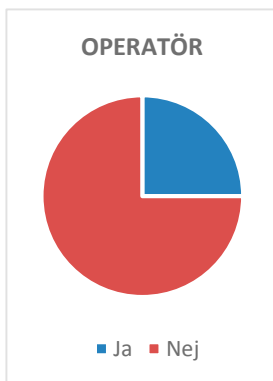
Ingen av operatörerna uppger att de har ett behov av möjlighet till lagring längre än en månad i anslutning till lastplatsen. En användare påtalar ett eventuellt behov av lagring. Ytan för lagring uppskattas till 5000 kvadratmeter.

Kan lastplatsen ersättas?

Användarna (n13) och operatörerna (n5) har fått ange om lastplatsen kan ersättas av en närliggande anläggning. Utfallet presenteras i figurerna nedan.



Användarna: Tre av sju användare framhåller att lastplatsen kan ersättas av en närliggande anläggning. Sex användare uppger att de inte har någon kännedom om detta. Anläggningarna som anges är: Hässleholm samt Kombiterminalen i Älmhult.

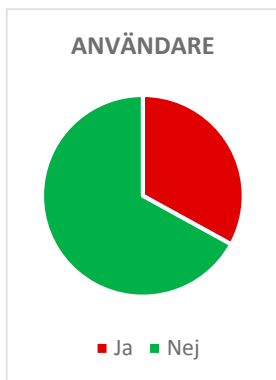


Operatörerna: En av fyra operatörer framhåller att lastplatsen kan ersättas av en närliggande anläggning. En operatör uppger att de inte har någon kännedom om detta. Anläggningen som anges är: Vislanda.

Enligt **kommunen** kan lastplatsen ersättas av Älmhults terminal AB.

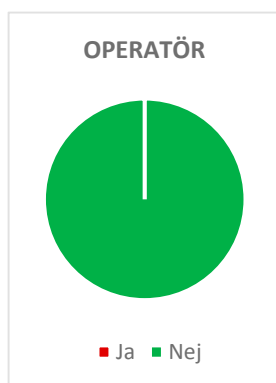
Investeringsbehov på eller kring lastplatsen

Användarna (n13) och operatörerna (n5) har fått ange om de upplever att det finns något **investeringsbehov på eller kring lastplatsen**. Utfallet presenteras i figurerna nedan.



Användarna: Endast två av sex användare framhåller att det finns ett investeringsbehov på eller kring lastplatsen. Sju användare uppger att de inte har någon kännedom om detta. Det som efterfrågas är en bättre tillfart.

Generella synpunkter som framkommer (oberoende befintligt skick på lastplatsen) och som utgör nödvändigheter för att en lastplats ska vara intressant att använda i framtiden är: möjlighet att hantera 360 och 600 meter långa tåg, elektrifierat spår, finnas väg eller hårdgjord yta mellan spår och lagringsyta, finnas el tillgängligt för elektroniken (exv. mätutrustningen för virket), inga begränsningar i tider med hänsyn till buller; dvs. kunna ankomma med lastbilar dygnet runt, året runt samt belysning av lastplatsen.



Operatörerna: Ingen av operatörerna framhåller att det finns ett investeringsbehov på eller kring lastplatsen. Två operatörer uppger att de inte har någon kännedom om detta.

Nya lastplatser och investeringsbehov

Användarna (n13) och operatörerna (n5) har fått ange om de upplever att det finns något **behov av ett annat lastplatsläge i området**.

Användarna: En av nio användare anser att det finns ett behov av ett annat lastplatsläge i området. Fyra användare uppger att de inte har någon kännedom om detta. Det som förordas är ett komplement till befintlig lastplats. Komplementet bör placeras i Markaryd.

Operatörerna: Ingen av operatörerna anser att det finns något behov av ett annat lastplatsläge i området. En operatör uppger att de inte har någon kännedom om detta.

Enligt **kommunen** så föreligger inget behov av något annat lastplatsläge i området. Älmhults terminal är det som kommunen vill och kommer att satsa på framöver.

Kommunens egna industrispår och synen på befintlig lastplats

Kommunen äger idag 1 industrispår: Lillsjös industriområde. Det finns möjlighet att lasta och lossa gods på spåret på terminalen som ligger i änden på industriområdet, och denna möjlighet är tillgänglig för vem som helst. Det finns stickspår som leder in till IKEA, men annars leder spåret bara till terminalen. Spåret används i dagsläget av Terminalbolagets kunder.

Nedan presenteras kommunens ställningstaganden till ett antal påståenden som rör föreliggande lastplats.

Lastplatsen skapar en barriäreffekt	1 2 3 4 5
Trafiken till och från lastplatsen stör omgivningen	1 2 3 4 5
Verksamheten vid lastplatsen stör omgivningen	1 2 3 4 5
Lastplatsen är viktig för existerande företag och verksamheter i kommunen	1 2 3 4 5
Lastplatsen är viktig för framtida företagsetableringar	1 2 3 4 5
Det är viktigt att det finns en lastplats i kommunen	1 2 3 4 5
Beskaffenheten på anslutande vägar är god	1 2 3 4 5

Bedömningen av påståendena har gjorts på en skala 1-5, där 1 motsvarar *Instämmer inte alls* och 5 motsvarar *Instämmer helt och hållet*.

Reflektioner och kommentarer

Lastplatsen används relativt flitigt idag och man ser ett fortsatt behov i framtiden. Att ersätta lastplatsen med någon annan är inte heller ett alternativ enligt både operatörer och användare. Kommunen ser dock vissa störande faktorer som utgår ifrån lastplatsen och framhåller dessutom tydligt att Älmhults terminal är det alternativ som förespråkas.



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 781 89 Borlänge, Besöksadress: Röda vägen 1
Telefon: 0771-921921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se