



a modal shift in practice

DRYPORT – A MODAL SHIFT IN PRACTICE

Dryport är ett EU-projekt som pågår 2008-2012. Det ingår i programmet för Interreg IVB Nordsjöregionen. Syftet med projektet är att främja miljömässigt och ekonomiskt effektiva logistiklösningar till och från stora containerhamnar.

Västra Götalandsregionen är initiativtagare och lead partner med ansvar för projektets genomförande och administration. I projektet deltar regioner från Skottland, England, Belgien, Nederländerna och Tyskland. Projektet subventioneras till hälften av EU och till hälften av medverkande samarbetspartners.

PROJEKTET FOKUSERAR PÅ TRE OMRÅDEN:

- IT-stöd: track and trace, administration, förtullning, säkerhet m.m.
- Affärsmässiga relationer: start och drift, ägande, partnerskap, affärslogistik m.m.
- Fysisk infrastruktur: väg- och järnvägsanslutningar, etableringar m.m.

I det svenska pilotprojektet samarbetar Falköping kommun, Västra Götalandsregionen, Trafikverket och Göteborgs hamn, med stöd från Handelshögskolan vid Göteborgs universitet samt Chalmers tekniska högskola. Fokus är en komplett dryport i Falköping – Skaraborg Logistic Center – med koppling till Göteborgs hamn.

Dryporten i Falköping är tänkt att bli modell för etableringar både i regionen och på andra platser.

LÄNKEN TILL FRAMTIDENS HAMNAR

SCP REKLAMBYRÅ/CELA Grafiska 2010



The Interreg IVB
North Sea Region
Programme



FALKÖPING
KOMMUNEN



SKARABORG
LOGISTIC CENTER

TRAFIKVERKET

www.dryport.org www.vgregion.se/dryport

Dirk Harmsen, internationell projektledare, info@dryport.org
Christian Bergman, Västra Götalandsregionen, christian.bergman@vgregion.se

EU-PROJEKTET DRYPORT STÄRKER VÄSTSVERIGE SOM LEDANDE LOGISTIKREGION

Västra Götalandsregionen har ställt upp målet att vara klimatneutral till 2030. Väl fungerande kombiterminaler för omlastning av gods mellan olika trafikslag spelar en avgörande roll för omställningen mot ett hållbart transportsystem.

Inom *Dryport – a modal shift in practice* pågår ett svenskt pilotprojekt där kombiterminalen i Falköping – Skaraborg Logistic Center – utvecklas till Sveriges första fullständiga dryport. Förutom att dryporten fungerar som en kombiterminal för omlastning mellan lastbil och järnväg ingår samma säkerhetskrav och flera funktioner som traditionellt hanteras i hamnen. Då transporter överförs från väg till järnväg uppnås positiva miljöeffekter och ökad kapacitet i Göteborgs hamn. Dryporten kan också bidra till regional utveckling med logistikrelaterade nyetableringar och effektivare transporter för regionens företag. För åkerierna uppstår fördelar genom att de slipper trängsel och kommande miljöavgifter om de tar mer gods till Skaraborg istället för att köra det på lastbil genom Göteborg.

”Det är positivt att vi på det här sättet engagerar oss i ett internationellt projekt där det finns möjligheter att lära av varandra och skapa långsiktiga relationer med andra europeiska regioner.”

Rolf Thor, trafikdirektör, Västra Götalandsregionen



ROLF THOR



Christian Bergman arbetar inom Västra Götalandsregionen med utveckling av transportsystemet. Han betonar vikten av att väga samman transportstrategier, från lokal till internationell nivå, vid etableringen av nya dryports och påpekar att:

”Transportsystemet är navet för den regionala utvecklingen. Med en modern och hållbar infrastruktur, med hög tillgänglighet blir det mer attraktivt att etablera sig i regionen. Det stärker också våra befintliga företags konkurrenskraft.”

”Dryportkonceptet visar att miljövänligare logistiklösningar kan vara ekonomiska förstahandsval.”

Dirk Harmsen leder det internationella utvecklingsarbetet inom dryportprojektet och har mångårig erfarenhet av att arbeta med EU-projekt. Han menar att:

”Etableringen av dryports kan spela en central roll för att uppnå EU:s klimatmål.”

”Den internationella delen i projektet skapar förutsättningar för ett direkt kunskapsutbyte, till nytta för alla deltagande regioner. De brittiska deltagarna ser t ex med stort intresse på hur svenska kommuner kan agera för att köpa mark eller påverka infrastrukturen.”



CHRISTIAN BERGMAN OCH DIRK HARMSEN

VI HAR ARBETAT MED VISIONEN SEDAN 1995

Falköping kommuns utvecklingschef Leif Bigsten är eldsjelen som tidigt insåg möjligheterna med kommunens läge som knutpunkt mellan två stambanor. Han har arbetat med visionen om en komplett dryport i Falköping sedan 1995 – en tid då få trodde på järnvägens framtid.

Falköping kommun valde 2009 att lägga ut container- och trailerhanteringen i terminalen på en privat aktör, ISS TrafficCare.

”För kommunen har det varit viktigt att knyta till sig en stor aktör med en bred internationell erfarenhet och ett kontaktnät som kan bistå oss med att utveckla kombiterminalen och logistikparken”, säger kommunstyrelseordförande Ulf Eriksson.

Tanken är att erbjuda en rad tjänster, förutom lossning och lastning även tredjepartslogistik, lagring, gemensam marknadsföring och förädling av gods. Leif Bigsten delar gärna med sig av erfarenheterna: *”Att kommunen varit processledare har gett projektet trovärdighet. Vi har lagt stor kraft på att förankra alla beslut lokalt.”* Han poängterar att det handlar om mycket långa processer om man ska lyckas.



LEIF BIGSTEN OCH ULF ERIKSSON



GÖTEBORGS HAMN KOMMER NÄRMARE KUNDERNA I INLANDET

Godsspåren till och från Göteborgs hamn är bland de mest trafikerade i Sverige. 25 järnvägspendlar från hamnen täcker stora delar av Sverige och sydöstra Norge.

”Dryports och andra kombiterminaler fungerar som katalysator för samtransporter och konsolidering och bidrar därmed till att ge kunderna ett bättre erbjudande”, säger Arvid Guthed, affärsutvecklare i Göteborgs hamn.

Tidigare har det sagts att en dryport bör ligga minst 30 mil från storhamnen. Men det är en sanning som omprövats, menar han:

”Fasta kostnader är viktigare än avstånd. Får man bara upp volymerna så har avståndet ingen större betydelse. Många planerade dryports i Europa ligger ännu närmare sin storhamn.”

Göteborgs hamn har som målsättning att fördubbla volymerna inom en tioårsperiod. Att så mycket mer gods skulle dras på lastbil genom Göteborg vore inte hållbart. Större andelar av godset på järnväg minskar trängsel på vägar och ökar genomströmningen genom terminalerna.

”Hamnens ambition är att arbeta med kombiterminaler i vårt Railport-system för att stärka Göteborgs hamn i inlandet och erbjuda svensk industri konkurrenskraftiga logistiklösningar. Då är en dryport som den i Falköping mycket viktig för oss.”



ARVID GUTHED

ETT NYTT SÄTT ATT SAMARBETA

Trafikverket har en fortgående dialog med Falköping kommun om tillfartsvägar för lastbilar och hur trafiklösningar kan ändras för att öka tillgängligheten till terminalen och för att få smidiga lösningar för olika trafikarter. I ett projekt som detta är det en stor fördel att kunna arbeta trafikslagsövergripande på det sätt som möjliggjorts inom nya Trafikverket.

”Det här är ett delvis nytt sätt att arbeta, där vi samlar alla aktörer för att planera infrastrukturen.”

”Tidigare har vi generellt planerat för ökad trafik på vägarna. Nu planerar vi för att uppfylla miljömålen och att få över mer gods på järnväg.”

Ann-Charlotte Eriksson, samhällsplanerare, Trafikverket

”Trafikverket ser mycket positivt på den utveckling som sker inom sammodala segmentet och satsar på detta område. I strategiplanerna finns att omlastningspunkterna, speciellt hamnar och terminaler, ska vara funktionella och effektiva. Terminalen i Falköping är byggd efter dessa nya principer och är utformad på ett konkurrenskraftigt sätt. Andra delar som Trafikverket stödjer är tillgänglighet t.ex. via intelligenta trafiksystem, och ett pilotprojekt med RFID bedrivs för närvarande, vilket vi med spänning hoppas kunna vidareutveckla.”* *Radio Frequency Identification

Jan Bergstrand, godsstrateg, Trafikverket



ANN-CHARLOTTE ERIKSSON OCH JAN BERGSTRAND



EN DEL I OMSTÄLLNINGEN AV TRANSPORTSYSTEMET

Tidigare har sjöfartens utveckling främst varit riktad mot sjön och handlat om allt större containerfartyg. Idag har trafikinfarkter, miljömål och krav på sänkta genomloppstider tvingat både hamnar och rederier att intressera sig mer för smidiga transporter till och från inlandet. Etableringen av en terminal i Falköping bygger på flödesstudier utförda av Rickard Bergqvist, Handelshögskolan vid Göteborgs universitet, som ger följande kommentar:

”De flesta större hamnar vill ha en ökad lokal närvaro i form av dryports. De kan ligga intill hamnen eller långt in i landet.”

”Alla delar i kedjan måste fungera bra. Därför blir hamnens lokala närvaro i dryports som är kopplade till hamnen allt viktigare.”

En dryport bör ha flera av de tjänster som finns i en hamn, som t ex tullklarerings, containerdepå, reparationer och säkerhetsinspektioner. Hamnar som vill vara konkurrenskraftiga måste erbjuda sina kunder ett större utbud av tjänster och mer hållbara lösningar. Det kan de få genom dryports. Violeta Roso, som nyligen har disputerat på ämnet dryport vid Chalmers i Göteborg, menar att:

”Det är svårt att expandera inom själva hamnområdet. Där är också ofta höga markpriser. Då är det en stor fördel att ha en dryport nära, som fungerar som en sorts utvidgning av hamnen”.

”Hamnar konkurrerar mer och mer med varandra. Med dryports kan hamnarna öka kapaciteten och produktiviteten. För att utöka upptagningsområdet och få nya kunder är det fjärrtorrhamnar som gäller.”



VIOLETA ROSO OCH RICKARD BERGQVIST