

# VAR SKA TERMINALEN LIGGA?

## 11 NOVEMBER 2011

### SAMMANFATTNING

En kombiterminal ska ligga där det finns underlag, där det finns behov och ett tillräckligt stort godsflöde. Den ska drivas av kundbehov och måste vara samhällsekonomiskt lönsam. Den skall ligga där godsflödet per järnväg kan växa. Det spelar mindre roll om den ligger nära eller långt ifrån en hamn. Det är några av slutsatserna från konferensen **"Var ska terminalen ligga?"** den 11 november 2010.

Syftet med konferensen var att skapa bättre samverkan mellan olika intressenter och få bättre beslutsunderlag för var nya inlandsterminaler ska ligga. Konferensen anordnades i ett samarbete mellan Göteborgs hamn och Västra Götalandsregionen inom ramarna för EU-projektet Dryport.

"Vi har bjudit er hit till hamnen för att ni ska få se hur här ser ut och eftersom många inte tidigare varit här", sa Arvid Guthed, Senior Manager Public Affairs vid Göteborgs Hamn



Magnus Kärestedt, VD Göteborgs Hamn och Rolf Thor, trafikdirektör på Västra Götalandsregionen, hälsade drygt 100 inbjudna gäster från Näringslivet, kommuner, regioner, statliga verk, järnväg- och hamnaktörer och högskolor välkomna. Göteborgs hamn är navet i RAILPORT-systemet där dagliga järnvägspendlarna förbinder hamnen med 26 orter i Sverige och Norge.

Egentligen kunde också temat för seminariet ha formulerats "Hur ska Sverige stå sig i global konkurrens och hur ska man bygga konkurrenskraftiga logistiksystem? Efter 2009 års globala nedgång är Sveriges utrikeshandel nu på väg att återhämta sig och fortsätter att öka.

"Logistiksystemen måste kopplas ihop. Ingen aktör kan agera ensam", sa Magnus Kärestedt, VD Göteborgs Hamn.

#### MILJÖKLOK LÖSNING

Det är ett lagarbete, där mycket återstår att göra för transportbranschen.

"Flödena till både Göteborg, Helsingborg, Norrköping och Stockholmsområdet går i stor utsträckning idag via Rotterdam eller någon annan stor hamn i Europa men de kan med fördel gå direkt till Göteborg och sedan vidare med järnvägspendel", sa Magnus Kärestedt.



Göteborg är sista hamnen på en slinga från Asiens stora containerhamnar till Europa. Världens största containerhamn är Singapore, som hanterar 30 miljoner TEU.

De största europeiska hamnarna är Rotterdam, Hamburg, Antwerpen och Bremerhaven. Sverige och Norge har sammanlagt 1,8 miljoner TEU, varav Sverige står för 1,4 miljoner TEU. Vi vill ändra så att vi får fler direktanlöp till Göteborg, och så att mer gods kan gå vidare i tidtabellbundna järnvägssystem.

"Järnvägen är en miljöklök länk i logistikkedjan", avslutade Magnus Kärestedt.

#### STORT INTRESSE

Det är här dryportkonceptet kommer in; eller RAILPORT som är Göteborgs hamns kommersialisering av konceptet. Det finns ett stort intresse att skapa fler RAILPORTS i inlandet, med närhet till kunderna och bättre utrymme för godshantering än i själva hamnen.

Exempel på orter som har eller visat intresse för RAILPORT är Falköping, Bäckebo, Åmål, Uddevalla och Varberg i västra Sverige och bl a Avesta, Borlänge, Katrineholm, Eskilstuna, Gävle, Hällefors, Insjön, Karlstad, Motala, Norrköping, Jönköping, Nässjö, Stockholm, Södertälje, Vaggeryd, Västerås och Örebro i Mellansverige.

Idag går t ex en järnvägspendel fem dagar i veckan till Clas Ohlson och Tomokuhus i Insjön. I oktober startade Dagab en ny pendel Göteborg-Stockholm för importerade livsmedel.

Men varje ort har inte förutsättning att få en torrhamn eller en kombiterminal. Volymerna bör inte vara mindre än 30 TEU-enheter per riktning och dag till exempel.

På en fullständig RAILPORT ska man kunna lasta, lossa, lagra, distribuera och förtulla. Det ska finnas en rationell informationshantering med systemintegration, one-stop-shop, som hänger ihop med en hamn.

Godset som kommer in i en RAILPORT skall vara känt i en hamn och omvänt. Det bör finnas tvätt och annan service, underhåll av lastbärare, lagring av tomma och lastade containrar, område för klassificerat gods, el-anslutning för temperaturkontroll.

Det ska finnas spår för 750 m långa heltåg och plats för tredjepartslogistik och annan logistikverksamhet.





## EN DEL AV JÄRNVÄGSLOGISTIKEN

”Vi tittar på var populationen finns, var folk bor och producerar och det sammanfaller väl med dagens terminalorter. Nu har vi även fokus på Oslofjorden. Den senast öppnade RAILPORT-terminalen är Vaggeryd”, berättar Stig-Göran Thorén, försäljningsansvarig järnväg, vid Göteborgs hamn.



”Vi arbetar med effektiva logistiklösningar med järnvägen som bas och ser RAILPORTs som en del av järnvägslogistiken.

Vi startade ett pilotprojekt nu i december 2010. Då kommer en pendel att gå till Vaggeryd, där gods kan förtullas, istället för att vänta i Göteborgs hamn.

”Det är mycket positivt för Vaggeryd, som har mycket tung industri i regionen”, säger Carl Gunnar Karlsson, köp och säljansvarig, Vaggeryd kommun.

”Tillverkningsindustrin i västra Småland växer. Den 5 juni invigs Experts nya Nordenlager i Vaggeryd. Det ger ett 90-tal arbetstillfällen”, berättade han.

Upptagningsområdet för Göteborgs hamn utökas, vilket kan ge underlag för fler direktanlöp, samtidigt som varuägarna kan få sänkta kostnader och bättre logistikerbjudande.

”Terminalerna blir fler, utvecklas och gör en uppgradering av servicenivån”, säger Dirk Harmsen, internationell projektledare för EU-projektet Dryport, där Västra Götalandsregionen är leadpartner och initiativtagare.

”Torrhamnarna erbjuder, förutom omlastning, ofta t ex lagring, både på öppna ytor och under tak och snart också tullhantering. De är ett effektivt verktyg för att verkligen föra över gods från väg till järnväg och därmed förverkliga EU:s och Sveriges klimatmål”, säger Dirk Harmsen.

## FÄRRE LASTBILAR GENOM GÖTEBORG

Göteborgs hamn har klarat finanskrisen förhållandevis bra, med bara en total minskning på 5%. Det kan jämföras med Hamburg, som tappade 25%. Den svenska marknaden är stabil. Godset på Göteborgs tågpendlar har sedan 2002 ökat från 140 000 TEU till 370 000 TEU. Det betyder att 50% av containerterminalens volym nu går med tåg.

Antalet järnvägsoperatörer har ökat från en till nio. Mer

järnvägs gods betyder mycket färre lastbilar genom centrala Göteborg och stora miljövinster.

”Med konceptet RAILPORT Scandinavia har hamnen ett samarbete kring utveckling och marknadsföring. Göteborgs hamn genererar volym och marknadsför RAILPORT och terminalerna, men bestämmer inte vart flödena går - det gör kunderna. Men konkurrenskraftiga regioner och inlandsterminaler kan påverka vart volymerna går”, menar Stig-Göran Thorén.

”Det som påverkar är flera faktorer, som järnvägsinfrastruktur, terminaler och vägar, regional och kommunal support, upphandlingen av terminaloperatör, säljorganisation och sist men inte minst, efterfrågan från import-/exportindustrin.

Rolf Thor från Västra Götalandsregionen berättade om det västsvenska infrastrukturpaketet, en satsning på 34 miljarder SEK, där olika aktörer gått ihop om de prioriteringar som är mest angelägna för helheten i systemet och hur man tillsammans kan påverka statliga myndigheter. ”Järnvägen spelar en mycket stor roll för ökande godsmängder till Göteborg”, menade Rolf Thor.

## NAVET FÖR MAERSK I SKANDINAVIEN

Maersk Line är idag världens största containerrederi. Patrick Juul, vice VD Maersk Line Scandinavia, berättade om Maersks senaste containerfartyg och om vad ett direktanlöp kräver.

För närvarande gör Maersk två anlöp i veckan till Göteborg. Göteborg är ett viktigt nav för Maersk i Skandinavien där merparten av våra containrar passerar. Här finns en djup hamn och ett utbyggt och fungerande tåg- nätverk. Maersk är enda rederi idag med direkttrafik Asien - Norden.

”Ca 86% av våra transporter går idag på tåg från Göteborg, direkt till 19 hubbar. Det spar in ca 40 000 lastbilar eller ca 12 000 ton koldioxidutsläpp per år”, säger Patrick Juul.

Maersk har som ambition att minska sina totala koldioxidutsläpp med 25% fram till 2017 samt driva branschen mot noll utsläpp av svavel genom innovation, frivilliga åtaganden och skärpt lagstiftning.





## CONTAINERSJÖFARTENS UTVECKLING

Clæs Sundmark, försäljningschef, Business Area Cargo i Göteborgs hamn, redogjorde för utvecklingen av containersjöfarten och hur den ökar.

Trenden är att alltmer högvärdigt gods transporteras i containrar på järnväg. Containerfartygen blir allt större.

Göteborg har ett bra läge, inte samma närhet till konkurrerande stora tyska hamnar som t ex Aarhus och med ett stort upptagningsområde. Göteborgs hamn är därför idealisk för järnväglösningar.



"Hamnens utveckling har ett mycket stort intresse även för Göteborg som stad", säger Johnny Brönt, som sitter i styrelsen för Göteborgs Hamn.

Fler torrhamnar och därmed mer järnvägsgods från hamnen kan lösa risken för en trafikinfarkt i centrala Göteborg.

"För att Göteborgs Hamn ska kunna växa som vi planerat bör det tillkommande godset gå på järnväg", säger Johnny Brönt.

## INDUSTRIN EFTERFRÅGAR TÅGLÖSNINGAR

Green Cargo är en av de dominerande järnvägsaktörerna i Göteborgs hamn.

"Green Cargo ökar i Göteborgs hamn och efterfrågan på tåglösningar ökar", sa Björn Thunqvist, försäljningschef och projektledare Green Cargo

Skandinavisk industri och handel vill ha tåglösningar som är stabila och tillförlitliga.

Järnväg tar även allt mer högvärdigt gods. Men det är viktigt att säkra infrastrukturen.

Bra terminaler är avgörande för basflödena, men de måste vara kommersiellt gångbara.



Containergodset ökar men enskilda vagnslaster, som dominerade förr, växer inte. Vi arbetar också med att hantera fler trailers på järnväg.

Trenden är att efterfrågan på internationella transportlösningar ökar. Förvärv och allianser leder till färre och större aktörer. Det sker en logistiksamverkan mellan kunder, så att de delar transport, lager och infrastruktur.

Avregleringen har medfört att konkurrensen ökar inom alla segment. Beslutsprocessen påverkas också så att inköp av transporter flyttas hem, alternativt outsourcas. Integrerade transporter ökar. Upphandlingen av transporter sker ofta gemensamt. Starka operatörer växer ute i Europa.

"Miljödebatten är drivande. Intresset för klimatsmarta transporter har vänt trenden", menade Björn Thunqvist.

Tillväxten för järnväglösningar finns i första hand i terminalnätverk och hamnar. Avgörande för kunderna är volymerna. Investeringar måste alltid vara kommersiellt gångbara.

## AVSTÅNDET KAN VARIERA STORT

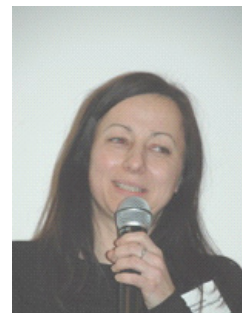
Låt kunderna styra. Vi anpassar oss. Violeta Roso, tekn. dr. vid Chalmers tekniska högskola, gav en internationell utblick av inlandsterminaler och visade också på de många definitionerna av vad en dryport är.

Enkelt uttryckt är en railport en kommersialisering av dryportkonceptet. Den måste passa in i ett komplext system, där det finns en tillgänglig infrastruktur och involverar både privat och offentlig sektor.

Hon redovisade en rad fördelar, som t.ex hamnens kapacitetsökning, minskad miljöpåverkan, minskad trafik i hamnstaden och att gynna regional utveckling

"Det finns dock nästan ingen forskning om detta", sa hon.

Violeta Roso har studerat och disputerat på torrhamnar på andra håll i världen, t ex i Sydney, Australien, som har en rad dryports kring staden.





En torrhamn som ligger 45 km från hamnen i Sydney startade 2002 och hanterar nu 40 000 TEU per år. En annan ligger bara 18 km från hamnen och hanterar 300 000 TEU. Dagliga järnvägsskyttlar går till och från hamnen.

”För att implementera en ny inlandsterminal finns det ofta hinder”, berättade Violeta Roso. Det kan bli starka protester från kringboende, som inte vill ha terminalen i närheten.

Men torrhamnen kan ligga mycket långt från uthamnen. I Virginia, USA, finns en torrhamn som ligger 330 km från hamnen Port of Virginia.

Inlandsterminalen Isaka Dry Port, ligger 800 km från Dar es Salaam i Tanzania. Madrid har dryports för flera spanska hamnar, på långa avstånd.

## EXEMPLET FALKÖPING

Christian Bergman, analytiker och projektledare på Västra Götalandsregionen och Leif Bigsten, utvecklingschef i Falköpings kommun, talade om utvecklingen av Dryportkonceptet i Västra Götaland, där Falköping ingår som pilot i ett större EU-finansierat Nordsjöprojekt, som pågår 2008 - 2012. EU står för 50 % och andra partners för 50 %.



Västra Götalandsregionen är lead partner. Arbetspaketet omfattar att utarbeta IT-integreringen mellan hamnar och en Dryport, att välja lämpliga etableringsplatser, att formge en Dryport med infrastruktur som järnvägsanslutningar, att bygga affärsrelationer och att involvera en terminaloperatör.

”Fördelarna är många. Lägre kostnader, bättre för miljön, mindre trängsel, minskad olycksrisk, stärkt internationell tillgänglighet, lägre energiförbrukning, sänkta lagerkostnader och ökad kapacitet i hamn och på land”, sa Christian Bergman.

”Tidigare har det sagts att järnvägspendlar inte är lönsamma på kortare sträckor än 300 km, men det var fel”, sa Christian Bergman också.

Med den nya terminaloperatören ISS TraffiCare i Falköping hoppas man få samordningsvinster med andra terminaler som ISS driver och på fler pendlar.

”Vi jobbar efter kundbehov”, sa Leif Bigsten. Den viktiga infrastrukturen är nu på plats. Vi är beredda och kan bemöta efterfrågan.

Vi är nu inne i fas 2 och i dagarna får vi en ny järnvägsanslutning till terminalområdet färdig. Stora Enso har nu sitt virkesupplag där. Fas 3 är att bygga en logistikpark intill



kombiterminalen. Det kan ge nya arbetstillfällen.

Ulf Eriksson, kommunalråd Falköpings kommun: ”Våra terminalplaner avgörs av var det finns godsunderlag. Skaraborg är ett stort produktionslän. 30% av arbetstillfällena finns i industrin. Det måste finnas ett starkt regionalt intresse för att etablera en kombiterminal. Vi har numera ett bra samarbete i regionen”.

På frågan om terminalen behöver vara lönsam säger Ulf Eriksson: ”Ja, ur ett samhällsekonomiskt perspektiv måste den kunna motiveras”.

## TERMINALERNA I TRAFIKVERKETS GODSSTRATEGI



Jan Bergstrand, Trafikverket, arbetar med verkets godsstrategi. ”Våra fyra huvudområden är transporter, logistik, infrastruktur och hållbarhet.

Vi koncentrerar oss på godsstråk och noder. Begreppet ”strategiska hamnar” har bytts till ”centrala hamnar”, men innehållet i begreppet är i stort detsamma som i godstransportdelegationens slutrapport,” säger Jan.

Mer trailers på järnväg har en särskilt stor utvecklingspotential. Sammodala transporter och kombiterminaler är viktiga, men nya effektiva lastplatser, kan ibland vara ett alternativ. Trafikverket ska inte driva terminaler i egen regi. Verket kommer att avtala infrastrukturförvaltare och fastighetsägare om nyttjande och rådighet över terminalerna.



Grunden är satt i godstransportdelegationens utredning om hamnar och noder i Sverige. Där finns en nationell samsyn. En ny diskussion, där nya områden tas med, t ex citylogistik, som nyligen kommit med på agendan.

Större statligt engagemang kan bara påräknas för de centrala terminalerna. Det är tio hamnar och 13 terminaler.

## GRÖNA KORRIDORER

Jerker Sjögren, Näringsdepartementet och samordnare för projektet "Gröna Korridorer berättade att några gröna korridorer ännu inte finns.

Gröna Korridorer lanserades av EU-kommissionen 2007 och blev ett svenskt initiativ via regeringens Logistikforum 2008. Det handlar om smarta, miljövänliga logistiklösningar. För att det ska komma igång krävs samarbete mellan minst två EU-länder.



Jerker Sjögren talade bl a om Östersjöregionen, ett framtida pilotprojekt Rotterdam - Göteborg - Oslo och ett starkt gränsöverskridande projekt Narvik - Neapel.

"Det krävs nya affärsmodeller, nya sätt att tänka, menar Jerker. Man måste tänka *UNW* och *POSY*, inte järnväg eller väg eller korridorer. Man måste knyta ihop flödena och få ihop en struktur i vilken terminalerna skall få sin plats. För att få till stånd miljövänliga gröna korridorer, krävs både morot och piska.

## NORGE PÅ GÅNG

Från Alnabru, utanför Oslo går dagliga pendlar både till Göteborg och till olika delar av Norge som Bergen, Trondheim, Drammen, Bodö.

Nytt är att det går tre dagliga tåg från Hallsberg till Oslo, berättade Per Pedersen, plan- och utvecklingschef på norska Jernbaneverket.

500 000 TEU hanteras på Alnabru kombiterminal strax utanför Oslo. Det betyder att det är den största terminalen i Europa. Planerna är att öka till 1,1-1,2 miljoner TEU per år. Men det rigorösa kvalitetssäkringssystem som finns i Norge, kommer att fördröja utvecklingen, trodde han.

"Det finns ett stort intresse och en stor potential i "gt"tp-vägspendlar från Göteborg till Osloregionen", menade Björn Bryne, Railconsult AB.

"Men det som hämmar utvecklingen är bristen på konkurrens på järnvägssidan i Norge", ansåg Björn Bryne.

## SVAR FRÅN PANELEN

Den välbesökta dagen avslutades med gruppdiskussioner, panelsamtal och frågor och diskussion med publiken.

I den avslutande debatten fick panelen svara på frågor bl a om lönsamhetskrav, finansiering och huvudmannaskap för RAILPORTS.

Konferensen arrangerades av **Göteborgs Hamn** och **Västra Götalandsregionen** inom ramen för EU-projektet Dryport.

Information om projektet finns på:

[www.vgregion.se/dryport](http://www.vgregion.se/dryport). Där finns det även ett diskussionsforum. Arrangörerna ser gärna att kommentarer och synpunkter läggs in där.

Text: Gösta Hultén, Intelligent Logistik

