

STRATEGISKT LÄGE GER NYA ETABLERINGAR

Leif Bigsten

utvecklingschef i Falköpings Kommun

Varför Dryport i Falköping och Skaraborg?

– Därför att vi har plats och ligger strategiskt! Falköping ligger direkt vid Västra Stambanan, en direkt järnvägsanslutning till Södra stambanan och närhet till både E20 och E4. Dessutom har Skaraborg en stark industritradition med mycket import/export.

Vad betyder upplägget för ekonomi och miljö?

–Fördelen för kunden är effektivare godshantering, tulltjänster, möjlighet till uppställning och lagerhållning nära den egna verksamheten och marknaden. Fördelen för transportören är kortare körsträckor, mindre väntetider och därmed möjlighet till rimliga arbetstider. Fördelen för hamnstaden är t ex minskad trängsel genom färre lastbilar. Dryports har självklart rakt igenom en tydlig miljöprofil.

Har du ditt på det torra?

– Haha, nästan! Vi har anslutit vårt nya logistikområde på 70 hektar i Falköpings kommun till spår och väg. I november 2010 öppnade vi upp området och först ut var Stora Enso med sin nya virkesterminal. Nu erbjuder vi fantastiska etableringsytor i direkt koppling till en kombiterminal.

www.dryport.org
info@dryport.org
Dirk Harmsen +46 705 144 977



VARFÖR DRYPORT?

Varför flytta godsterminalens funktioner till torra land?

En Dryport är en inlandshamn med samma funktioner som en hamn, där den fysiska kopplingen till hamnen främst sker via dagliga tågpendlar. Torrhamnen blir en logistisk länk mellan det regionala näringslivet och övriga världen. I hamnen frigörs utrymme för expansion, då vissa funktioner flyttas till inlandet.





ETT INGÅENDE SAMARBETE

Christian Bergman

Analytiker på Västra Götalandsregionen

Vad är skillnaden mellan en godsterminal och en Dryport?

I en Dryport inryms fler funktioner än vad som normalt finns i en godsterminal, såsom förtullning och IT-integration med någon hamn. Överhuvudtaget har en Dryport ett mer ingående samarbete med någon eller några hamnar. I sin fulländning kan den betraktas som en del av en hamn. En Dryport ska vara intermodal och transporterna till och från hamnen ska företrädesvis ske på järnväg, alternativt inre vattenvägar.

Vad är viktigt för att kunna bestämma var en ny terminal ska ligga?

Transportflöden, volymer och efterfrågan på marknaden är grundläggande liksom tillgången till infrastruktur. Det är också viktigt att se var övriga terminaler inom upptagningsområdet är lokaliserade för att förhindra att de tar ut varandra. Det måste finnas ett mer övergripande perspektiv och en dialog som sträcker sig över region- och kommungränser.

Regionen har det övergripande perspektivet – kan ni styra upp infrastruktuursatsningar?

Vi har ett helhetsansvar för regionala utvecklingsfrågor där transportsystemet är en viktig del. Vi är planupprättare för den regionala infrastrukturen och har ett tätt samarbete med Trafikverket avseende den nationella infrastrukturen, vilket bland annat har resulterat i Västsvenska paketet. Etableringen av Dryports måste också innefatta kommersiella aktörer.

MILJÖVINSTER MED JÄRNVÄGSPENDLAR

Arvid Guthed

Senior Manager Public Affairs i Göteborgs Hamn

Kan du förklara ert gods-koncept?

– Vårt RAILPORT-koncept i Göteborgs Hamn är en kommersialisering av Dryport-konceptet. Från hamnen, som ju är Nordens viktigaste godsnav, transporteras omkring 50 % av all trafik från containerterminalen över järnväg till hittills 25 godsterminaler runt om i landet. Med det får hela Sverige tillgång till hamnens utbud. Konceptet ger många nya möjligheter.

Vad blir nästa steg?

– Att decentralisera tjänster och administration till integrerade inlandsterminaler. Tullager närmare kunden är ett exempel, det tjänar alla inblandade parter på. Göteborgs Hamn har tullager i Vaggeryd och ambitionen är att bygga ut mot fler strategiska terminaler. Även andra funktioner kan utvecklas – till exempel gemensam marknadsföring och lagerhållning.

Ni deltar i olika internationella projekt – varför?

– Vi deltar i såväl Dryport som Foodport inom Interreg-sammanhanget, men vi har även satsat på Motorways of the Sea. Det är mycket lärorikt att få ta del av internationella kontakter och idéer. Självklart är det även en bra marknadsföring för oss och vårt koncept!

EFFEKTIV KOMBINATION AV TRANSPORTER

Ann-Charlotte Eriksson

Trafikverkets samhällsplanerare för Skaraborg

Du kommer från gamla Vägverket och sysslar med Dryports som sätter godset på järnväg, hur går det ihop?

Dryports grundtanke – att lyfta gods från väg till järnväg och att bygga transportsystem som hänger ihop – är både ”gamla Vägverkets” och Trafikverkets uppdrag ur ett effektiviseringsperspektiv. Lastbilen försvinner inte heller i kedjan: inlandsterminaler blir en mellanstation i lokala transportsystem över vägen.

Vad görs inom projektet?

Vi har tittat på hur lastbilsflöden kan se ut när Dryport Skaraborg drar i gång för fullt och har utifrån det planerat för en bättre tillgänglighet till terminalen. Det betyder nya vägsatsningar och anslutningar där vi försöker minska störningarna för trafikanterna. Vi utvecklar koncept som exempelvis gröna korridorer, där väg, järnväg och vatten måste samsas.

Är det givande att ha med folk från Skottland, England och andra?

Ja det tycker jag! Vi har inte de stora trafikmängder som i andra länder och måste våga se att nya vägar inte alltid är det bästa. Trafikverket satsar på hållbara transportlösningar och försöker få med alla transportslag i samspel. Det är även givande på oväntat sätt när en skotsk partner visar häftiga simuleringsmodeller som är användbara här.

