

Intermodalitet

Förhoppningar, utmaningar, framgångsfaktorer och
möjligheter

Innehåll

- Intermodalitet ?
- Förhoppningarna
- Utmaningarna
- Framgångsfaktorer
- Möjligheter



Intermodalitet ?

- Intermodala transporter syftar på transportlösningar där flera trafikslag (sjö, väg, järnväg) samverkar i en transportkedja och det gods som transporteras förflyttas i en lastbärare (ex. trailer, container, växelflak) som lastas vid början av resan och inte öppnas förrän den når sin slutdestination.
- Kärt barn har många namn;
 - Intermodalt
 - Multimodalt
 - Kombitrafik
 - Inlandsterminal
 - Kombiterminal
 - Dry Port/Torrhamn
 - Railport
- Poängen är att utnyttja olika trafikslags komparativa fördelar (ledtid, kapacitet, frekvens, utsläpp, energieffektivitet, kostnad, etc.) i olika delar av transportkedjan.
- En springande punkt är omlastning och tillgång till terminal

Det intermodala systemet versus en lastbil

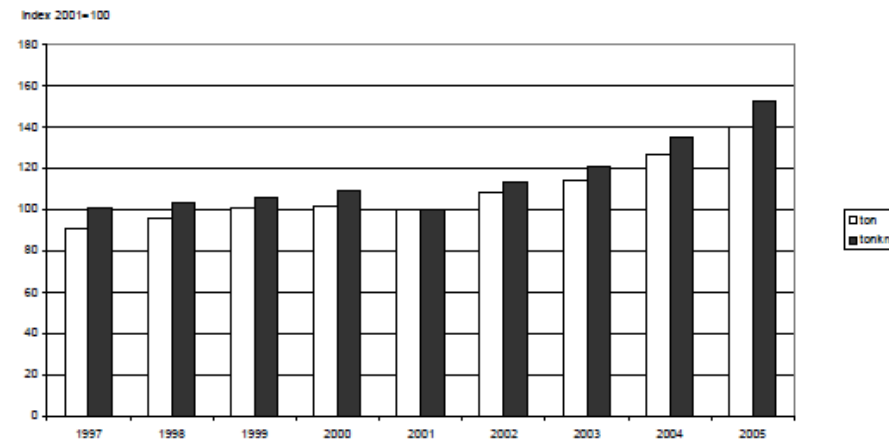
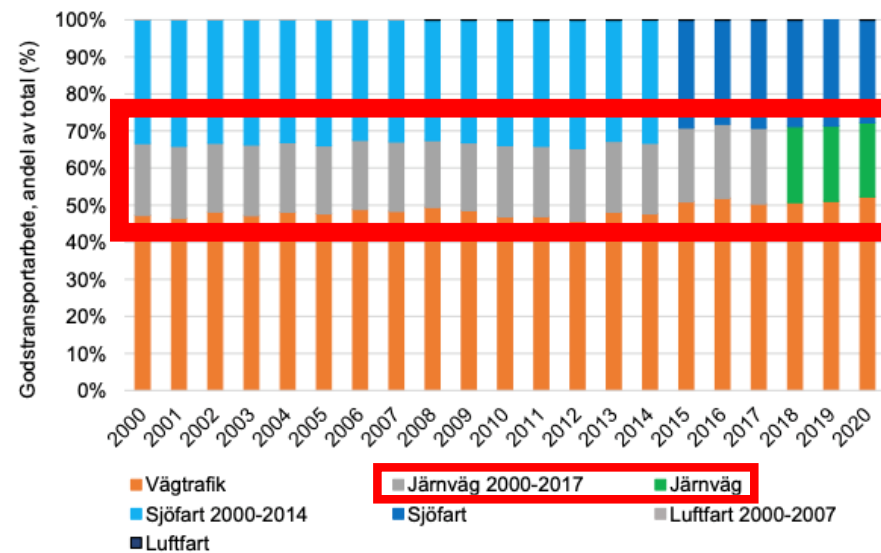
- Transportköpare
- Speditör
- Upphämtning och dragnig till terminal med åkare
- Terminalhantering och terminaloperatör
- Tågbolag, tågspeditör, tågdragare,....
- Ev. växlingar/rangeringar och interaktion med infrastrukturhållare
- Terminalhantering och terminaloperatör
- Leverans och dragnig från terminal med åkare

- Transportköpare
- Speditör
- Åkare

Vem köper vad av vem och vem ansvarar för avvikelser ?

Förhoppningarna

- Mycket forskningsmedel har plöjts ned på temat Intermodalitet genom åren
 - Fokus på teknik och total transportkostnad samt järnväg
- Intermodalitet fångades upp av politiken (främst EU) som en lösning på trängsel och utsläpp.
- Trängselproblem i och kring dominanta kontinentalhamnar på 90-talet ledde till utbyggnad av järnvägsskyttlar (men även pråm) för främst containers.
- Göteborgs Hamn byggde upp Railport konceptet med start i slutet av 90-talet
 - Andra hamnar i Sverige följde efter
- I ett svenskt kontext gick/går förhållandevis lite gods på järnväg (i synnerhet intermodalt), men container på järnväg från hamnar ökade från år 2000
- Detta ledde till en "Klondyke-stämning" där svenska kommuner såg sig villiga att investera i kombiterminaler
- Ledde fram till överetablering då godsunderlag och affärsupplägg inte höll måttet



Figur 2.9 Kombitransporter ton och tonkm i Sverige 1997–2005. Index 2001=100. Källa: SIK/SCB.

En del av kombitrafikens tillväxt förklaras av skytteltrafiken till/från Göteborgs hamn, som har utvecklats sedan 1998. År 2005 utgjorde skytteltrafiken ca en tredjedel av det totala antalet lastade och lossade TEU i Göteborgs hamn.



Utmaningar

- Investeringar
 - Infrastruktur (räls och terminaler)
 - Tåg, vagnar, truckar
- Volym/godsunderlag/fyllnadsgrad
- Finansiell uthållighet
- Företagsekonomi versus Samhällsekonomi
- Affärsmodell
 - Vem bär kostnader, vem tar intäkten ?
- Koordinering/Standard Operating Procedure
- Tillförlitlighet
 - Upplevd
 - Verklig (tåglägen, tillgänglighet, kapacitet)



Framgångsfaktorer

- Delad målbild och förståelse för varandras roller
 - Kommun, terminal, speditör, kund, tågbolag, åkare, mfl.
- Genomarbetad affärsmodell
- Marknadsanalys
- Resursutnyttjande
- Uthållighet
- Växa i etapper
- One-stop shop
- Avvikelsehantering
 - Det kommer gå fel, vem gör vad då ?



Möjligheter

- Jakt på lägre utsläpp
- Intermodalitet är mer än container
 - Trelleborg kör ca 10% av trailers intermodalt
- Järnväg och lastbil kompletterar varandra
 - Järnvägen har varit elektrifierad i 100 år
 - El-lastbilar är som gjorda för distribution
- Bredda terminalaffären
 - Tjänster
 - Gods
 - Destinationer
- Hitta balanser
- Våga tänka långsiktigt
- Fördelningsmodeller för kostnader och intäkter