

*För att godstransporterna ska bli mer hållbara i framtiden krävs konkurrenskraftiga alternativ till dagens vägtransportberoende. Nya intermodala knutpunkter kan underlätta en övergång av transportsätt från landsväg till järnväg och inre vattenvägar. I Falköping planeras för en ny generation kombiterminal som ska bidra till en mer effektiv och långsiktigt hållbar godshantering.*





## Markanvändning för hållbara kommunikationer

### Intermodal farledsplanering

I Europeiska kommissionens vitbok *European Transport Policy 2010: Time to Decide (2001)* fastslås att beroendet av vägtransporter måste minska i framtiden och att en bättre jämvikt i fördelningen mellan olika transportsätt ska eftersträvas. Genom ökade möjligheter att välja bland olika transportsätt kan flaskhalsar undvikas och transporter bli mer långsiktigt hållbara. De Transeuropeiska transportnäten (TEN-T) syftar till att knyta samman de stora infrastrukturstråken som exempelvis vägar, järnvägar, inre vattenvägar och sjömotorvägar över nationsgränserna. De intermodala knutpunkterna har i detta sammanhang en viktig funktion att möjliggöra en övergång av transportsätt, till exempel från landsväg till järnväg.

### Ny generation kombiterminaler

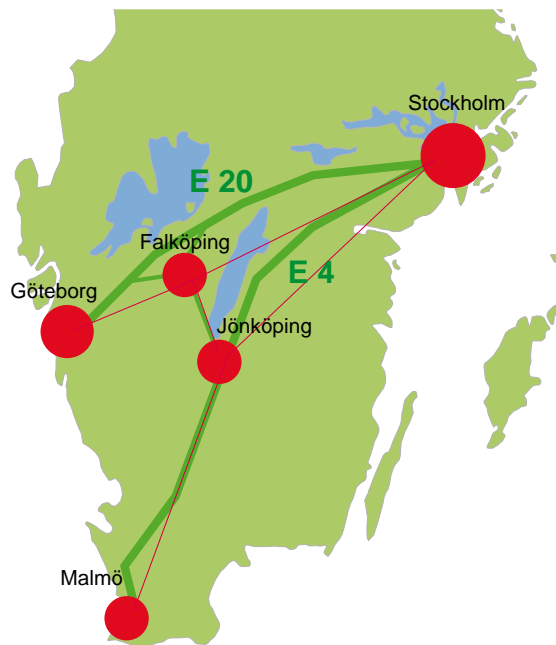
I detta avsnitt presenteras projekt som fokuserar på olika aspekter av farledsplanering. Genom att skapa alternativ till vägtransporter skapas förutsättningar både för regional utveckling och för ett mer hållbart transportsystem. Huvudprojektet i detta avsnitt bedrivs inom Interreg Nordsjöprogrammet och behandlar planeringen av en intermodal knutpunkt, vad man kan kalla för en ny generation kombiterminal eller Dryport<sup>21</sup>. En Dryport är en inlandsterminal dit man kan flytta delar av den traditionella godshandling som tidigare utförts vid hamnområdet. I detta projekt har en storstadshamn vidareutvecklat sitt samarbete med en mindre inlandskommun vilket öppnat upp nya utvecklingsmöjligheter men även aktualiserat olika planeringsavvägningar. Dryportprojektet är uppdelat i två projektperioder och under den första fasen delfinansierades även planeringen av ett resecentrum i Lidköping. Planeringsprocessen för resecentrumet byggde på en dialogmetod där man aktivt försökte involvera stadens invånare på ett tidigt stadium. Metoden bidrog till att öka intresset för projektet och utgör ett intressant exempel på

<sup>21</sup> Dryport (Dryport – a modal shift in practice) bygger vidare på föregångaren Sustaccess (Sustainable Transport)

hur man intresserar medborgarna för planerings- och stadsutvecklingsfrågor.

Vid sidan av Dryportprojektet presenteras erfarenheter från ett projekt som syftade till att förbättra informationen om vilka inre vattenleder i Östersjöregionen som är farbara för såväl kommersiell fraktrafik som turistbåtar<sup>22</sup>. Inom Interreg finner man även projekt som fokuserar på en övergång från landsväg- till järnvägstrafik. Ett exempel på ett sådant projekt genomfördes i norra Sverige med syftet att i samarbete med Ryssland effektivisera timmertransporter<sup>23</sup>. Med andra ord visar samtliga exempel i detta avsnitt på farledsplanering som erbjuder alternativ till landsvägstransporter.

### Planeringen av en Dryport/torrhamn



© Lantmäteriet Gävle 2009. Medgivande I 2009/0814.

Inom konceptet Dryport sker transporterna till och från inlandsterminalen kombinerat på landsväg, järnväg och inre vattenleder. Det är främst mot de korta och medellånga vägtransporterna till och från stora hamnar som Dryport konceptet riktar sig. Tanken är att administration och förtullning ska utföras innan varorna lämnar inlandet för att på så sätt korta ner köerna och de långa väntetiderna vid hamnen. Vidare finns i inlandet en stor förvaringskapacitet vilket för hamnen innebär att områden som tidigare använts för lagring kan friställas. Förhoppningen är att man genom ett system av Dryportterminaler kan: minska transporternas miljöpåverkan genom en övergång från lastbil till tåg (och inre vattenvägar), effektivisera och korta ner fraktiderna, förbättra koordineringen av frakterna, minska köbildningarna, öka kontrollen och säkerheten kring godshandlingen, minska lagringskostnaderna och förbättra hamnarnas kapacitet. Dryportprojektet

22 Intrasea (Inland Transports on Sea routes)

23 STBR (Sustainable Transport in the Barents Region) som fick uppföljaren STBR II. Båda projekten bedrevs inom Interreg IIIB Östersjön. På grund av en vikande marknad och ett ryskt hot om tredubblade tullavgifter har dock planerna fått skrinläggas.

i Falköping utgör en pilotverksamhet och tanken är att använda erfarenheter från detta projekt vid etableringen av andra terminaler. Naturvårdsverket anser att Dryportprojektet ger ett viktigt bidrag till klimatarbetet och den planerade utbyggnaden av terminalen har därför tilldelats knappt 15 miljoner kronor i KLIMP-stöd.

### Projekt i två faser

Under Interregprojektets första fas<sup>24</sup> byggde man i Falköping ut den befintliga kombiterminalen för att möjliggöra en containerhantering med spårbundna transporter till Göteborgs hamn. Den första kombittransporten genomfördes i mars 2007 och godsvolymererna har därefter överskridit prognoserna. I den andra fasen planerar man för en ny större kombiterminal som ska fungera som en regelrätt Dryport. Under denna andra projektfas ska en stor del av det arbete som idag utförs i hamnen, exempelvis förtullning, utföras tidigare i transportkedjan. Godset som lastas på järnvägen fraktas sedan till hamnen för en direkt omlastning till båt. För samarbetet Falköping – Göteborgs hamn handlar det enbart om järnvägsspår och inte om vattenledstransporter. Detta har föranlett att man föredragit namnet Railport istället för Dryport för att särskilja den svenska delen av projektet.

### Falköpings investerar i en kombiterminal

Med stöd av Interreg investerade Falköpings kommun i en kombiterminal som gjorde det möjligt att upprätta en daglig containerpendling på järnvägsspår till Göteborgs hamn. Under etableringsprocessen har Falköping kommun aktivt samverkat med den privata logistiksektorn, universitet och forskningsinstitut samt haft kontinuerlig dialog med Västra Götalandsregionen, Banverket, Vägverket, Göteborgs hamn. För Falköping kommer den expanderade terminalverksamheten att innebära en ökning av antalet lastbilar på ett flertal vägar. Kommunen har även fått behandla frågor som rör mark- och vattenanvändning i samband med byggandet av den nya terminalen och ny infrastruktur. Den framtida trafiksituationen i närområdet och omlandet beskrevs i en särskild trafikanalys där trafikflödena beräknades både med och utan en utbyggd kombiterminal. På väg 46 förväntades exempelvis lastbilstrafiken öka med runt 100 fordon per dygn. I kommunens översiktsplan (ÖP) som antogs av kommunfullmäktige i december 2008 belyser man de konkurrens fördelar som kommunens goda kommunikationsläge innebär. Dryporten beskrivs som en viktig satsning vilket möjliggjorts tack vare kommunens kommunikationsstrategiska position. På samma område som Dryporten kommer även en ny virkesterminal att byggas. I översiktsplanen beskrivs behovet av infrastrukturinvesteringar i samband med upprättandet av det nya terminalområdet. Exempel på investeringar som tas upp i översiktsplanen är en ny cirkulationsplats, nya avfarter, samt ett

<sup>24</sup> Första projektet gick under akronymen SustAccess och bedrevs inom Interreg III B Nordsjön. Uppföljaren till projektet, Dryport, bedrivs inom nuvarande programperiod. Svenska samarbetspartners är bl.a. Region Västra Götaland, Falköping kommun, Göteborgs hamn, Banverket, Vägverket.

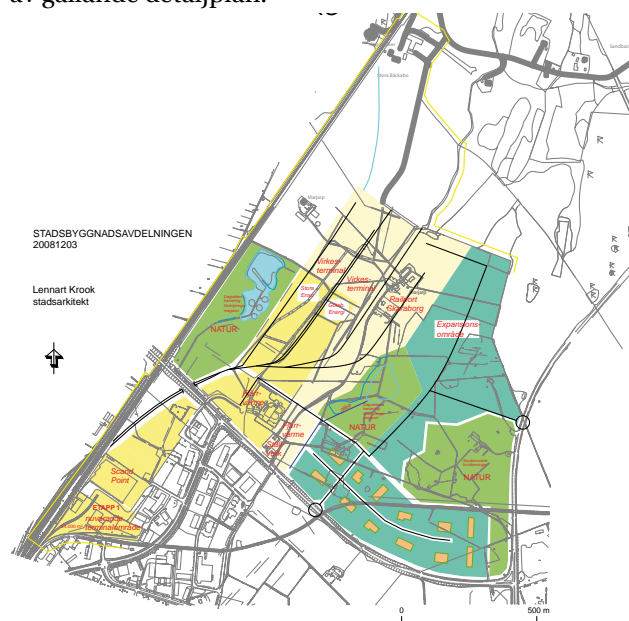
stigningsfält för tung trafik. I januari 2009 antogs detaljplanen för ett begränsat område där en järnvägssport och angöringspår från nuvarande kombiterminal ska läggas. Detaljplaneringen av ett område som omfattar 70 ha pågår för närvarande och har under våren 2009 behandlats i samråd (se bilden nedan). Utöver detta område tar man även hänsyn till mark som kan köpas in vid en eventuell framtida expanderad verksamhet av kring- och servicetjänster för terminalen. Detta område kommer dock att planläggas längre fram i tiden. Enligt Falköpings utvecklingschef Leif Bigsten utgör satsningen på Dryportterminalen del av en för kommunen långsiktig strategi där man fokuserar på miljö och logistik. Terminalverksamheten ingår som en del av ett kommunalt helhetsperspektiv och bygger vidare på stadens gamla traditioner inom logistikområdet.

### Hantering av intressekonflikter

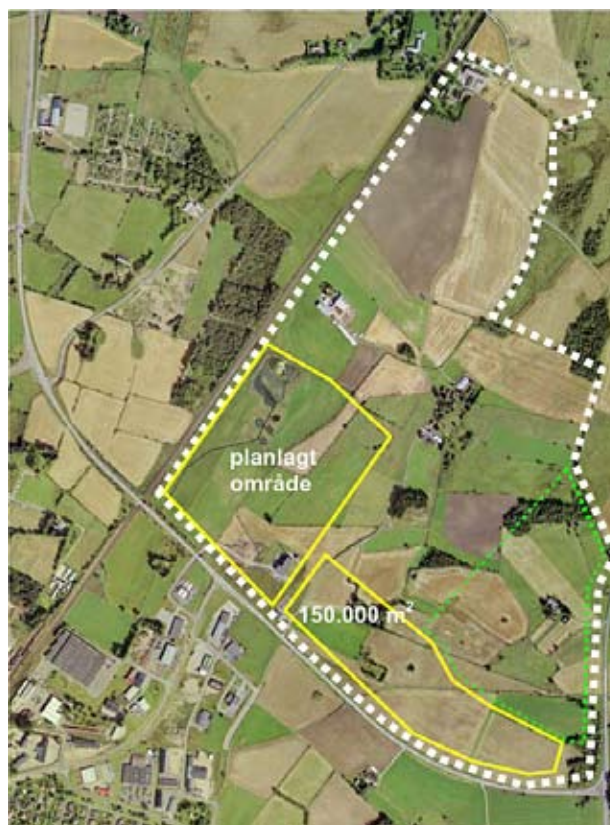
I en fördjupning av översiktsplanen (FÖP) utsåg man terminalområdet till ett viktigt framtida utvecklingsområde för verksamheter. Alternativa lokaliseringalternativ för terminalverksamheten har inte studerats djupgående. Områdets nuvarande markanvändning utgörs huvudsakligen av åker- och betesmark. En besvärlig avvägningsfråga är att marken utgör del av ett större område av riksintresse för kulturminnesvård. Kommunen har bedömt att ett genomförande av detaljplanen förmodligen kommer att innebära betydande miljöpåverkan. Detta medför att en miljöbedömningsprocess ska bedrivas parallellt med planarbetet för att integrera miljöfrågorna. En lösning man använder för att söka överbygga intressekonflikter relaterade till miljö och kulturvård är att avsätta ytor i terminalområdet som kommer att bevaras intakta. Genom att bevara grönområden kring kulturminnen inom terminalområdet kan kommunen även lansera projektet som en hållbarhets-terminal. En planerad damm ska underlätta dagvattenhanteringen och undvika ökade vattenflöden utanför området. En miljökonsekvensbeskrivning (MKB) kommer att upprättas parallellt med detaljplanen som bland annat beaktar de krav som påverkan på ett Natura 2000-område medför. Byggstart är planerad för våren 2009 och ska då kunna stödjas av gällande detaljplan.

### Logistic center Skaraborg

- Område med gällande detaljplan
- Område för terminalverksamheter
- Område för logistikanknutna verksamheter
- Expansionsområde/verksamheter
- Naturområde
- Järnvägsspår
- Framtida järnvägsspår
- Gator
- Framtida gator



Planerade aktiviteter i området Skaraborg. Illustrationer: Falköping kommun



Skaraborgsområdet idag  
Illustrationer: Falköping kommun

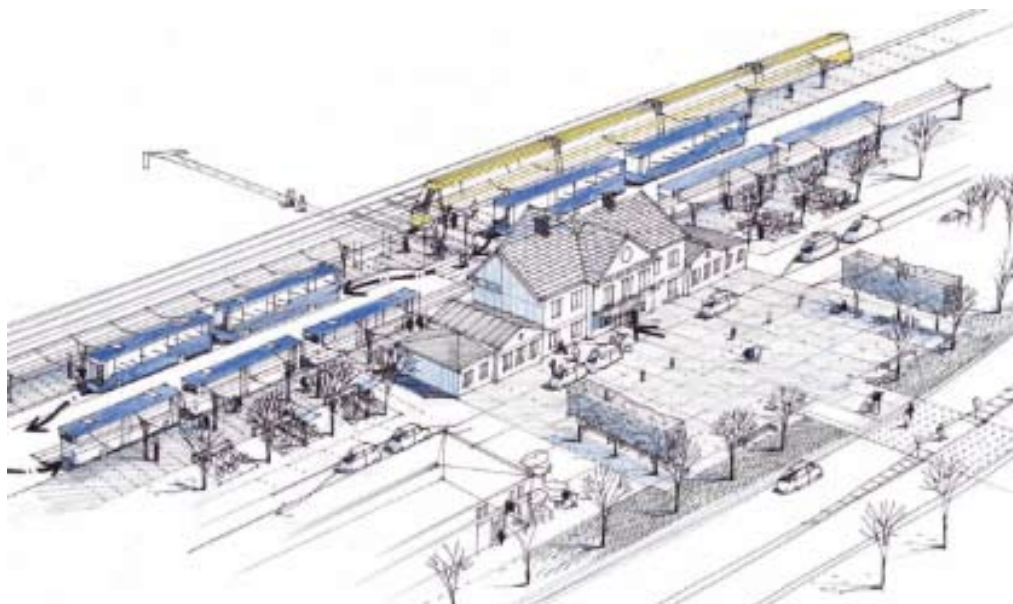
Verksamheten vid Logistic Center Skaraborg drivs av privata aktörer medan kommunen äger infrastrukturen. Under projektet kommer omlastningsprocessens koldioxidutsläpp att övervakas tillsammans med en utvärdering av verksamhetens miljö- och social-ekonomiska påverkan. Att utveckla ett IT-system som hanterar relationen mellan hamnterminalen i Göteborg och Dryportterminalen är viktigt för att ta till vara på den potential som en uppdelning av hamnverksamheten innebär. I arbetet med att finna IT-lösningar pågår ett nära samarbete mellan Falköping kommun och Göteborgs hamn. Kontinuerligt samarbete mellan kommunen och hamnen pågår även kring andra frågor såsom organisationsstruktur.



## Lidköping resecentrum

Som ett fristående delprojekt<sup>25</sup> planerade man i Lidköping för ett nytt resecentrum som ska fungera som en kombinerad buss- och tågstation. I projektet samverkade Lidköpings kommun med Västtrafik och Västra Götalandsregionen och ett nytt angreppssätt prövades där stadens invånare fick delta i planeringsprocessen redan från början. Inför planeringen av resecentrumet analyserades konsekvenserna av en lokalisering vid järnvägsstationen. Även två alternativa placeringar diskuterades men analysen visade att området vid järnvägsstationen gav många fördelar. Den genomförda konsekvensanalysen lyfte fram aspekter som sedan beaktades vid planeringen av resecentrumet. Ett exempel var att gångstråket mellan stationen och *Nya Stadens Torg* måste utformas attraktivt för att bidra till en bättre balans

mellan de två stadsdelarna. De beviljade Interregmedlen innebar att projektgruppen fick tid och resurser till att ta fram ett omfattande planeringsunderlag som byggde på en öppen dialog. Som en del av processen intervjuades olika fokusgrupper med syftet att ta del av medborgarnas förväntningar av det nya resecentrumet och att involvera dem tidigt i processen. En kommunikationsplan utgjorde ett stöd vid kontakterna med andra målgrupper som statliga verk, politiker och massmedia. Tre arkitektkontor fick parallella uppdrag att ta fram förslag till utformningen av Lidköpings nya resecentrum. Förslagen utvärderades sedan på olika sätt, bland annat genom en enkät som alla var välkomna att besvara via webben och i samband med en utställning. Resecentrumet invigdes hösten 2008.



Lidköpings nya resecentrum.  
Illustration: Västtrafik

25 Inom projektet SustAccess – Sustainable transport

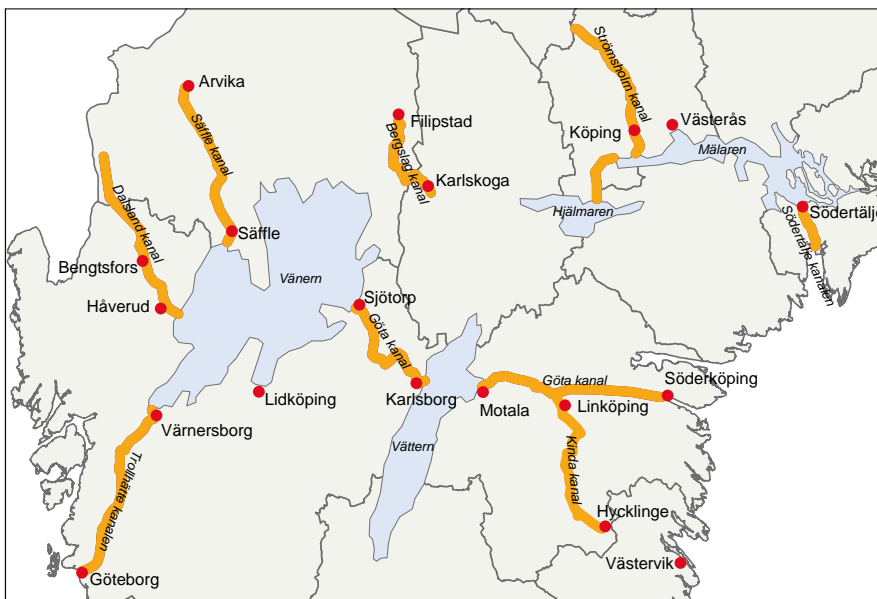
## Exempel

# Inre vattenfarledsplanering

Som ett sista exempel på ett farledsplaneringsprojekt som utgör alternativ till vägtransporter introduceras slutligen ett projekt som fokuserade på inre vattenvägar<sup>26</sup> med det övergripande målet att öka vattenvägstransporterna i Östersjöregionen. Projektet behandlade inte i första hand fysisk planeringen även om kanaler ofrånkomligen ingår i den fysiska strukturen. Projektets mål var att utveckla navigeringen i inlandet och koordinera planeringen av infrastrukturnätverk i de deltagande länderna. De här ansträngningarna var tänkta att komma såväl industrin som turistnäringen till nytta. Sammanlagt 16 svenska partners från näringslivet, kommuner, länsstyrelser och statliga verk var involverade i projektet.

För att förbättra kunskaperna på nationell och transnationell nivå om kapaciteten för vattenvägs-transporter i inlandet i Östersjöregionen har en

databas upprättats<sup>27</sup>. Databasen innehåller information om tillgängliga farleder för turistbåtar och kommersiell godstrafik i samtliga Östersjöländer. Databasen är enkelt uppbyggd och man väljer först vilket av de åtta inkluderade länderna man vill ha information om. För varje land kan man sedan se de vattenleder som är öppna för kommersiella fartyg respektive turistbåtar. Man kan sedan gå vidare genom att klicka på de individuella lederna och hamnarna för att få mer specifik information. För varje utsatt vattenled kan man exempelvis få information om längd, bredd, avgifter, antal slussar, isbeläggning och andra möjliga hinder för fartygspassage. För Sveriges del handlar det om två kanaler som är öppna för kommersiell trafik och ytterligare tio för turistbåtar.



Vattenleder i Sverige öppna för turistbåtar<sup>27</sup>

<sup>26</sup> Projektet gick under akronymen Intrasea och bedrevs inom Interreg III B Östersjön. Exempel på inkluderade svenska samarbetspartners är Sjöfartsverket (Lead), Länsstyrelsen i Västmanlands, Stockholms och Värmlands län, Köpings kommun, Södertälje Hamn.

<sup>27</sup> [www.intrasea.org](http://www.intrasea.org)

## Våra reflektioner

Det är av stor vikt att godstransporter, liksom persontransporter, i framtiden blir mer långsiktigt hållbara och i detta sammanhang utgör intermodala knutpunkter en viktig del. Dock måste den svenska spårkapaciteten förbättras om järnvägstransporterna ska kunna få större strategisk betydelse i framtiden. Arbete med ett utökat helhetsgrepp kring infrastrukturplaneringen, till exempel med övergripande strukturbilder som omfattar både vägar, järnvägar och andra transportslag, har inletts i den nu pågående omgången av åtgärdsplanering för infrastruktur.

Projekten som presenterats i detta avsnitt har samtliga haft som gemensam nämnare att de erbjuder alternativ till ett ensidigt vägtransportberoende. Genom ökade intermodala transportlösningar kan godstransporternas miljöpåverkan minskas och bland annat kan på detta sätt samarbetet inom Interreg bidra till en mer hållbar samhällsutveckling. Projektet om transportmöjligheter på inre vattenvägar ökar möjligheterna för en del närbelägna företag att välja alternativa transportmedel för sin godfrakt genom att visa ett ytterliggare alternativ till vägtransporter som i vissa fall kan användas redan i dagsläget.

Inlandsterminaler möjliggör en utlokalisering av delar av godshanteringen från hamnar med stora markanspråk. Denna typ av projekt bidrar därmed till en god hushållning av mark genom att högexploaterade områden kan avlastas och användas på ett mer effektivt och kvalitativt sätt. De miljöproblem som följer av tunga godstransporter mildras genom att Dryport konceptet inbegriper ett modalskifte från vägar till järnvägar och inre vattenleder. Viktigt i framtiden blir att upprätta en struktur där olika terminaler samverkar.

För en inlandskommun kan en Dryport innebära arbetstillfällena, lokalisering fördelar för företaget men även nya markanspråk och ett ökat trafiktryck. En Dryport ställer ökade krav på infrastrukturförbättringar i en sådan inlandskommun. Vidare förefaller denna typ av projekt behöva en relativt lång tid för förberedelser där det är naturligt att studera alternativa lokaliseringar, bland annat med hänsyn till kommunikationslösningar och hållbar markanvändning. En aktiv och kontinuerlig fysisk översiktsplaneringsprocess är en viktig förutsättning för en sådan planering.

---

### Läs mer om de redovisade projekten på:

- Projektet Dryports hemsida:  
<http://www.dryport.org/>
  - Projektet SustAccess hemsida:  
<http://www.sustaccess.org/>
  - Rapport: Lidköpings resecentrum – Medborgarinflytande vid planeringen av ett nytt resecentrum, 2004-2007  
[http://www.sustaccess.org/files/pdf/LidkopingsRC\\_Svensk.pdf](http://www.sustaccess.org/files/pdf/LidkopingsRC_Svensk.pdf)
  - Projektet Intraseas hemsida:  
[www.intrasea.org](http://www.intrasea.org)
-