

TERMINALEN

ER KJERNEN I FREMTIDENS INTERMODALE NORGE

Aktører i logistikk-Norge ser at de kan høste gevinster gjennom en mer effektiv terminaldrift.

Forslag til Nasjonal transportplan 2010–2019 slår fast at det er av nasjonal interesse å legge til rette for effektiv terminaldrift og god arealtilgang i Oslo Havn og på Alnabruterminalen. Nå går sentrale aktører i logistikk-Norge sammen i forskningsprosjektet PROFIT (Prosjekt Fremtidens Intermodale Terminaler) for å realisere gevinster ved en mer effektiv terminaldrift på Oslo Havn og Alnabru med tilhørende bedriftscluster.

Løsningene som utvikles skal generaliseres til andre intermodale terminaler i Norge.

Intermodal transport vil si at det benyttes minst to typer transportmidler i en integrert dør-til-dør transportkjede. Integrering mellom transportmidler skjer på terminalene. Derfor må all intermodal logistikk baseres på en effektiv terminaldrift.

Det kreves et felles løft på tvers av konkurrenter og bransjer for å realisere potensialet som ligger i økt intermodalitet. Kjernen i et

intermodalt logistikknettverk vil være den intermodale terminalen hvor varestrømmene og aktørene møtes fysisk.

Behov for økt intermodalitet

Norsk næringsliv står overfor nye og endrede logistikk- og transportbehov som stiller krav til myndighetene om endringer i transportpolitikken. Transport- og logistikkbansjen er tradisjonelt en bransje med lav grad av forskning og utvikling. Derfor er også gevinstpotensialet ved mer FoU i denne bransjen relativt høyt sammenlignet med andre bransjer.

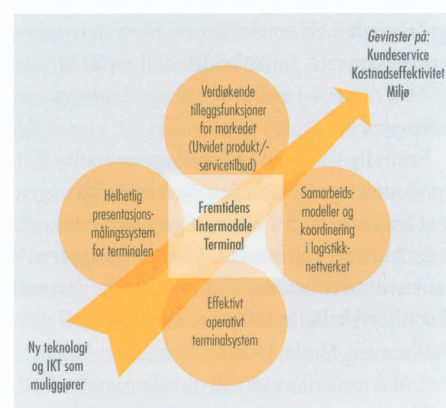
Samferdselsdepartementet har prioritert forskning mot næringslivets transport. Blant annet ble forskningsprogrammet SMARTRANS (2007–2013) opprettet for å stimulere til mer effektive og bærekraftige transportløsninger og transportnæringer. Gode prosjekter som ARKTRANS og INTRANS finansieres allerede under dette programmet.

Gods forflyttes raskere, lengre og oftere enn tidligere. I tillegg er økende grad av mobilitet noe som vil kjennetegne den framtidige utviklingen innen godstransport. Krav om bærekraftig godstransport for miljøet legger politiske foringer for at mer av godset må over på sjø og bane. Denne utviklingen stiller krav til termina-

lene, som dermed blir knutepunktet og overførselsleddet mellom de ulike transportmidlene.

PROFIT

Det er en utfordring at terminalfunksjoner kun utgjør en del av de involverte partners forretningsdrift (med unntak av terminaleiere og terminaloperatører) samtidig som konkurransekraften til alle i logistikknettverket er direkte avhengig av samspillet på terminal. Prosjektets visjon er å utvikle terminalfunksjonen fra et opplevd kostnadscenter til et midtpunkt for verdiskaping i fremtidens intermodale logistikknettverk.



Figur 1. Ramme for forskningsprosjektet PROFIT.

«Det kreves et felles løft på tvers av konkurrenter og bransjer for å realisere potensialet som ligger i økt intermodalitet,» skriver artikkelforfatterne. Bildet er fra Alnabruterminalen. Foto: Jernbaneverket/Rune Fossum.

Med dette som utgangspunkt skal PROFIT se terminalen som det viktige leddet i transportkjeden. Terminalen skal utvikles til en verdøkende node i materialflyten, hvor logistikknoder reduseres som følge av intermodalitet og nettverkssamarbeid, hvor miljøgevinster realiseres som følge av samlastning, redusert tomkjøring og mer gods på bane, og hvor kundeservice øker som følge av introduksjon av nye tilbud og tjenester. Som illustrert i den konseptuelle rammen er delmålene i prosjektet definert som:

- Utvikle et effektivt operativt terminalsystem
- Utvikle et helhetlig prestasjonsmålingssystem for terminalen
- Utvikle samarbeidsmodeller for aktørene i logistikknettverket
- Utvikle nye verdøkende tjenester for fremtidens intermodale terminal

I tråd med Forslag til Nasjonal transportplan 2010–2019 (NTP 2010–2019) vil prosjektet utvikle effektive intermodale terminaler ved å bygge handlingsdyktige samarbeidsnettverk mellom havner, transportoperatører for vei og bane, terminaleiere/operatører og samlastere.

Samarbeid mellom selvstendige selskaper om løsning av felles oppgaver er utfordrende i praksis, noe som skyldes at aktørene har hver sine mål og prioriteringer, at de anvender ulike teknologiløsninger, og at det ikke eksisterer en entydig modell for deling av gevinst og risiko. Det er derfor et stort skritt i riktig retning at partnerne i prosjektet nå går sammen for å utvikle felles løsninger.

Havn og terminal – tvillingskjebner

I PROFIT er Oslo Havn og Alnabruterminalen med tilhørende bedriftscluster rundt Alnabru forskningscase. Betydningen av å se disse funksjonene under ett understrekes blant annet i Oslo Havn sin årsrapport for 2007, der havnedirektør Anne Sigrid Hamran omtaler utviklingen av terminalfunksjonaliteten mellom Oslo Havn og Alnabruterminalen som en tvillingskjebne:

«Varene som kommer inn over havna skal ikke bli værende i havna. De skal videre ut til deg som forbruker. Derfor er Oslo havn og godsomlastingsterminalen på Alnabru knyttet sammen som tvillinger.»

I Samferdsel nummer 9, 2008 forteller Bjarne I. Wist, informasjonsdirektør i CargoNet, at de ser for seg en dobling av containertransporten på bane frem til 2020. Når vi vet at nesten halvparten av Norges import av containere over sjø ankommer Oslo Havn, er

Fakta om prosjektet:



◀ Logoen til PROFIT symboliserer containere på transportveiene sjø (blå), vei (svart) og bane (grå), hvor T-en i midten er terminalen og selve kjernen og knutepunktet i et intermodalt logistikknettverk.

- Forskningsprosjektet PROFIT (Prosjekt Fremtidens Intermodale Terminaler) går over 3 år, med oppstart i 2009. Prosjektleder er Kjell Myhre i CargoNet (kjell.myhre@cargonet.no).
- CargoNet har fått med seg Oslo Havn, Schenker, Bring, Jernbaneverket, LTL, ErgoGroup og SINTEF på laget.
- PROFIT er del av Forskningsrådets program SMARTRANS. Prosjektets visjon er å utvikle terminalfunksjonen fra et opplevd kostnadscenter til et midtpunkt for verdiskaping i fremtidens intermodale logistikknettverk.
- PROFIT vil gjennomføres i tett samarbeid med forskningsprosjektet KMB INTRANS. Mer informasjon om PROFIT finnes på hjemmesiden www.sintef.no/profit.



To av nøkkelfolkene bak prosjektet: Fungerende terminaldirektør Oslo Havn, Roar Bekkelund (l.v.) og Kjell Myhre, stabssjef CargoNet. Foto: Øivind Stokland, SINTEF.

den nasjonale betydningen av tvillingene Oslo Havn og Alnabruterminalen uomtvistelig. I tillegg til verdien av å håndtere den intermodale transporttetterpørselen i seg selv, kommer også betydningen for den tilhørende verdiskaping og konkurransekraft for næringslivet i Oslo-regionen og resten av landet.

CargoNet som prosjekteier har store forventninger til resultater av prosjektet og trekker spesielt frem ønsker om «strømlijeforming av informasjonsflyt og godshåndtering, heve servicekvaliteten og redusere totale kostnader, samt utvikle clustersamarbeid rundt terminalene».

Oslo Havn, som er likeverdig partner i prosjektet, fremhever «optimalisering av samhandlingsfunksjonene mellom havneterminaler og bane- og bilterminaler, samt fremskaffe helhetlig informasjon om den totale syklusen på terminalomløp».

Ikke bare i Oslo

Det er ikke bare Oslo Havn og Alnabruterminalen som skal ha nytte av PROFIT. Alle partnerne stiller krav til prosjektet og seg selv om at det skal være aksjonsrettet, det vil si at det skal utvikles konkrete løsninger som skal realiseres og evalueres i et tett tverrfaglig samarbeid mellom representanter fra bedriftene og forskerne. Prosjektet vil også bidra til generelt økt kunnskap om hvordan mer effektive intermodale terminaler og mer sømløs godsflyt i Norge kan oppnås ved å bedre samarbeid og koordinering i et nettverk av frittstående logistikkpartnere.

Flere intermodale terminaler i Norge har lite ledig godshåndteringskapasitet, og kan ikke motta flere lastbærere som enten kommer med båt eller bane. Etter at virkemidlene og samhandlingsrutiner er blitt optimalisert som en konsekvens av dette prosjektet, vil disse terminalene kunne behandle mer gods. Erfaringene og resultatene fra PROFIT vil kunne overføres til øvrige terminaler i Norge.

I Bergen er det lagt opp til at godsterminalen på Nygårdstangen bør flyttes med tanke på langsiktig byutvikling. Arnadalen er i følge kommunens planprogram hovedalternativet til dagens plassering. Utfordringene og problemstillingene rundt tilknytning mellom banetransport og båttransport og havn blir dermed i Bergen tilsvarende som «Oslo Havn / Alnabru-caset» i PROFIT-prosjektet.

I Trøndelag har de regionale myndigheter med Jernbaneverket i spissen startet en prosess med å vurdere behov og krav til banetransportene i regionen. Planarbeidet for modernisert godsterminal på Brattøra samt mål i NTP og Jernbaneverkets godsstrategi om tilrettelegging for tredobling av godstransport på bane innen 2040, har påskyndet arbeidet med å finne arealer for relokalisering av ny godsterminal for Trondheim-regionen. Det blir utfordrende å erstatte dagens lokalisering på Brattøra, hvor ny hovedveitrasé snart er ferdigstilt og med tilsvarende nærhet til samlasterne og havneområdet slik det er i dag.

Økt intermodalitet har vært et tema lenge i Norge og internasjonalt uten at det store gjennombruddet for denne typen fremføring har kommet. Likevel er det flere trender i tiden som tyder på at mulighetene til å lykkes aldri har vært høyere enn i dag. At de konkurrerende aktørene i dette prosjektet nå går i samarbeid for å finne fremtidens løsninger for intermodal terminaldrift, skaper forventninger! **S**

AV ASTRID BJØRGEN SUND OG TORBJØRN NETLAND

Artikkelforfatterne er henholdsvis rådgiver (i avd. Transportforskning) og forsker (i avd. Teknologiledelse) i SINTEF Teknologi og samfunn.

