

Transport i det kompetente og innovative Danmark

Fra transport- til forsynings- og værdikæder

Ved chefrådgiver Michael Henriques, TetraPlan A/S m. fl.

(Dette indlæg baserer sig på vigtige dele af det arbejde der udførtes for Miljøministeriet, Landsplanafdelingen af PLSConsult, Nellemann og TetraPlan i perioden ultimo 2001 til ultimo 2002. Som led i arbejdet blev udarbejdet tre baggrundsrapporter. Disse kan tillige med sammenfatningsrapporten (som dette indlæg skylder stor tak) findes på Miljøministeriets hjemmeside.)

Indledning

Godstransport bliver en stadigt vigtigere rammebetingelse for erhvervsudviklingen. Økonomisk vækst kan ikke ses adskilt fra udviklingen af et effektivt transportsystem i en globaliseret verden.

Virksomhedernes konkurrenceevne bliver i stigende grad afhængig af deres evner til at specialisere sig i forhold til et internationalt marked og til at optimerer produktionen i forhold til globale forskelle i omkostninger og kompetencer.

Den internationale arbejdsdeling betyder, at selv relativt simple produkter sammensættes af delkomponenter fra mange forskellige lande. Danmark har både møbelindustri og savværker, men det er ikke nødvendigvis dansk træ, der bruges i danske møbler. I mange tilfælde mere end opvejes øgede udgifter til transport af reducerede omkostninger i andre led af værdikæden. Det betyder en tendens til, at det kræver mere transport at fremstille varerne. Transportomfanget er i de senere år vokset hurtigere end den økonomiske vækst.

Tilpasningen mellem efterspørgsel og produktion bliver stadig mere fleksibel. Den tid der går, fra en forbruger tager en vare ned fra hylden til en ny er ordret, produceret, distribueret og sat på samme hylde, bliver stadigt kortere. Samtidig stiller forbrugerne løbende krav om nye produkter der tilpasses den enkeltes ønsker og smag. For transporten betyder det øgede krav til fleksibilitet i mængder og leveringsfrekvens.

Når varer produceres i globale netværk og når produktionen samtidigt skal tilpasses stadige mere individuelle og skiftende krav fra markedet, stiger behovet for effektiv styring af informations- og varestrømme. Godstransportens funktion bliver dermed ikke længere kun at flytte gods fra et sted til et andet, men derimod at sikre et kontinuerligt flow gennem transportkæden. Det betyder øget efterspørgsel efter kompetencer til at organisere transportkæderne.

Denne udvikling kan sammenfattes i et skift i virksomhedernes efterspørgsel fra ”transportkæder” til ”forsynings- eller værdikæder”. For godstransporten betyder det en vækst i transportomfang, øgede krav fleksibilitet og ikke mindst krav om kontinuerlig flow af gods.

Man kan derfor sige, at integrationen af transporten og hermed dens stigende betydning for hele virksomhedens værdikæde løbende stiller større krav til selve transportydelsen og designet af denne. Leveringssikkerhed og fleksibilitet er væsentlige faktorer for valg og design af transport.”

Bæredygtig transport

Virksomhederne vælger ud fra den tilgængelige viden den transportform der mest effektivt kan sikre den rette mængde vare på rette sted til rette tid. Samtidig skal et element af tradition og delvis nedprioritering af transport- og logistik dog ej heller underkendes.

Skiftet fra transportkæder til forsyningskæder betyder, at lastbiler, der kan levere fleksible mængder direkte fra dør til dør, står stærkt i konkurrencen overfor skib og jernbaner, der kræver omladninger under vejs.

På europæisk plan er vejtransportens andel af transportarbejdet i dag større end nærskibsfartens. For 10 år siden var det omvendt. EU Kommissionen forudser, at godstransportarbejdet i 2010 vil være vokset med 38% i forhold til 1998. Samtidigt forudses, at transportarbejdet med lastbiler vil stige med 50%, mens nærskibsfarten vil stige med 35%.

Trængslen på centrale strækninger af de europæiske motorveje er i dag et problem, som ikke længere lader sig løse gennem fortsat udbygning af kapaciteten. Trængselsudgifterne alene anses i dag for at udgøre ca. 0,5 % af BNP i EU og forudses at stige til ca. 1%, men mindre der gøres en indsats for at vende udviklingen. Projekter og tiltag der søger at knække den nærmest automatiske kobling mellem økonomisk udvikling og udvikling i transport – eller mere præcist i trafikken - er derfor i høj kurs.

Transportens andel af CO₂- emissionerne er stigende. En større andel af vejtransport vil forstærke denne udvikling. EU kommissionen har beregnet, at mens transportarbejdet vil stige med 38% frem til 2010, vil CO₂- emissionerne stige med 48%, hvis udviklingen fortsætter som hidtil. Blandt de mulige kunster vil derfor være at gennemføre tiltag der sikrer mulighederne for at realisere de positive aspekter ved en fortsat økonomisk udvikling uden at de negative effekter, herunder energiforbrug, forurening og trængsel, følger trop i samme omfang.

I Kommissionens hvidbog *Den europæiske transportpolitik frem til 2010 – De svære valg* formuleres udfordringen således :

”Over for den konstante stigning i efterspørgslen efter transport kan EU ikke nøjes med at bygge nye infrastrukturer og åbne markeder. Den dobbelte udfordring, der ligger i udvidelsen og det krav om bæredygtig udvikling, som blev fremsat i konklusionerne fra Det Europæiske Råd i Gøteborg, nødvendiggør en optimering af transportsektoren.” Hvidbogen side 10.

Kommissionen foreslår en bred indsats, der skal sikre at nærskibsfart, jernbane og indre vandveje får en større andel af den fremtidige vækst i transportarbejdet, så fordelingen mellem transportformerne kan fastholdes på 1998 niveau i år 2010.

Et centralt virkemiddel er prioriteringen af korridorer for multimodal transport i udbygningen af de Transeuropæiske netværk (TEN). Gennem Marco Polo¹ programmet vil kommissionen blandt andet yde økonomisk støtte til opstart af alternative godsruiter.

¹ Marco Polo Programmet udspringer af Hvidbogen. Målet er ”at flytte den samlede vækst i den internationale vejgodstrafik til baner, nærsøfart og indre vandveje”. Midler er at give EU-tilskud til opstart af ”forretningsmæssigt orienterede trafikforbindelser på godstransportmarkedet” (Kilde: Forslag til

Programmet har fokus på markedets krav om fleksibilitet og flow: *”Regelmæssige forbindelser til søs, på baner og indre vandveje kan kun overleve hvis de har en kapacitetsudnyttelse på 70-90%. For at kunne konkurrere med lastbiler skal en transportforbindelse afgå regelmæssigt, hyppigere end en gang om ugen og ideelt set dagligt. Som grov tommelfingerregel kan man sige, at der skal være mindst 200 containere på et skib i nærsøfart, 50 containere på en flodpram og 25 containere på et tog, hvis driften skal være rentabel”* (Forslag til Europaparlamentets og Rådets forordning om EF-tilskud til forbedring af godstransportsystemets miljøpræstationer, 2002/0038).

Udviklingen af korridorer for specielt multimodale transporter kræver med andre ord, at en vis ”kritisk masse” af gods koncentrerer omkring relevante knudepunkter for omladning. De samme krav behøver ikke nødvendigvis at være opfyldt ved rene lastbiltransporter, hvilket indikerer størrelsen af det klaviatur, der principielt står til aktørernes disposition.

Fysisk planlægning

Den fysiske planlægning sætter en række rammer for, hvordan virksomheder og transportører kan organisere godstransporten.

Kommuner og amter spiller en væsentlig rolle som centrale aktører i den fysiske planlægning og i forhold til den regionale erhvervsudvikling. Det har derfor været et centralt mål for projektet at tegne nogle billeder af, hvordan de generelle udviklingstendenser kan beskrives med et lokalt eller regionalt udgangspunkt som grundlag for regionale strategier for godstransporten.

Udfordringen for den fysiske planlægning bliver at fremme en sammenhængende struktur af havne, kombiterminaler og transportcentre, der gør det muligt at organisere multimodale transport, som opfylder kravene til fleksibilitet og flow i virksomhedernes forsyningskæder. En struktur, der skal udvikles i samspil med udviklingen i vore nabolande.

Knudepunkter i den nationale struktur

I lyset af markedets krav om fleksibilitet og flow, bliver det relevant at se på godstransporten som et sammenhængende system. I planlægningen må havne, kombiterminaler eller transportcentre ses som knudepunkter i forsyningskæden frem for som adskilte virksomheder.

De multimodale transporter er især relevante i den internationale transport, mens transporten indenfor landets grænser primært foregår med lastbiler.

En sådan fokusering tjener to formål. For det første kan det give nogle billeder af, hvordan den nuværende struktur passer med de målsætning, som Europa Kommissionen har foreslået. For det andet kan fokuseringen tjene til at sætte regionale og lokale initiativer ind i en større sammenhæng.

Europaparlamentets og Rådets forordning om EF-tilskud til forbedring af godstransportsystemets miljøpræstationer, 2002/0038)

Hvad er et knudepunkt/transportcenter?

Begreberne ”knudepunkt” og transportcenter bruges i mange forskellige betydninger alt efter hvilken sammenhæng det bruges i.

Her betegner et knudepunkt et område med en koncentration af gods, transportkapacitet og kompetencer, der udnyttes til at skabe værditilvækst i transportkæden. Værditilvækst fremkommer ved ”aktiviteter, der knytter sig til logistik ved ombrydning, oplagring af gods samt ved omladning og omlæsning.²” og som i øvrigt gennemføres som en nødvendighed for den videre transport.

Et transportcenter betegner i dette notat et erhvervsareal med en beliggenhed i infrastrukturen, der gør dem attraktive for lokalisering af transporterhverv. Dvs. at et transportcenter kan være et knudepunkt, men det behøver ikke nødvendigvis at være tilfældet. Den meget stærke fokusering på transportcenterbegrebet har derfor i en række situationer ført til, at lokaliteter med meget få center- og knudepunktskarakteristika er blevet opnormeret til transportcentre.

Kombiterminaler og havne

Den tilgængelige statistik giver ikke mulighed for at beskrive flowet i transportkæderne eller samspillet mellem transportformerne særligt præcist³.

Det nærmeste man kan komme er, at tage udgangspunkt i de godstyper, der især egner sig til udveksling på tværs af transportformerne. Containergods og veksellad er kendetegnet ved at overflytning mellem transportformerne sker uden omlastning af godset. Da veksellad ikke kan stables, anvendes denne transportform primært til udveksling af gods mellem lastbil og jernbane. Anvendelsen af sættevogne gør det nemmere at udveksle gods mellem lastbiler. Sættevogne kan overflyttes til skib med eller uden trækraft, hvilket kan have betydning ved RO-RO transport. Sættevogne kan også sendes med bane. Stykgods, træ og stål er andre godstyper, der ofte transporteres med skib eller bane i kombination med lastbiler til for- og eftertransport.

Af de knap 130 danske fragt- og færgehavne sker den væsentligste omsætning for disse godstyper primært i fem: Århus Havn, Københavns Havn (CMP AB) , Fredericia Havn (ADP A/S) , Esbjerg Havn og Ålborg Havn.

Selvom der nu er etableret international linjefart direkte fra Århus Havn, fungerer de danske havne primært som satellitter til større europæiske havne som Hamborg, Bremerhaven og Rotterdam. I europæiske sammenhæng er de danske havne fortsat små. Dette illustreres på glimrende vis ved den udbredte containertarif (på vej, sø og bane) mellem Hamborg og Danmark.

I tilknytning til de nævnte havne samt i Padborg og Høje Taastrup er der etableret faciliteter til håndtering af containere og veksellad mellem tog og lastbil (kombigods). Sammenkoblingen mellem skib, bil og bane foregår primært på disse i alt 7 kombiterminaler.

Taulov kombiterminal er det væsentligste nationale knudepunkt for kombitransport med tog. Hovedparten af import og eksport med tog går over Taulov. Desuden har kombiterminalen en

² Institut for Transportstudier : Godstransportens knudepunkter i dag. 1996 p 10

³ Statistikken tager udgangspunkt i transportformerne og ikke i transportkæder. Det gør det vanskeligt at beskrive udvekslingen af gods mellem transportformerne.

vigtig funktion som satellit til det europæiske knudepunkt i Hamborg. Høje Taastrup udgør kombitransportens østlige centrum. På disse to terminaler håndteres stort set kun kombigods, mens der på de øvrige 5 også håndteres andre godstyper.

På det overordnede plan kan man med nogen ret tale om et sammenhængende transportsystem, hvor de nævnte havne og kombiterminaler udfylder hver deres rolle i en indbyrdes arbejdsdeling. I den nationale struktur udgør Århus Havn og Taulov de væsentligste centre vest for Storebælt, mens Københavns Havn (CMP AB) sammen med Høje Taastrup udgør de væsentligste centre øst for den faste forbindelse. Esbjerg, Padborg og Ålborg har hver deres rolle i forhold til godsstrømme mod nord, vest og syd. Trekantsområdet med Fredericia Havn (og med en vis tilknytning hertil transportcenteret i Taulov) - samt i nogen grad hele området fra Kolding til Århus - har sine styrker i kraft af den centrale beliggenhed i forhold til den nationale produktion og distribution. Hertil skal lægges et mindre antal havne der især håndterer bulkgoods (eksempelvis Kalundborg og Køge).

Tilsammen tegner der sig et billede af forskellige regionale styrker, som udspringer af beliggenhed i forhold til overordnede godsstrømme, investeringer i infrastruktur og udvikling af transportkompetencer. Men samtidig er billedet præget af en fortsat koncentration ikke mindst blandt udbyderne af logistiske tjenester, hvilket er med til at præge udviklingen samt lokaliseringen af centrene.

En vigtig udfordring for den fysiske planlægning er, at udnytte disse regionale forskelle (og styrker) til at effektivisere den eksisterende struktur så antallet af omladninger kan begrænses og godsflowet optimeres, samtidig med at der om muligt løbende sker en løbende kompetenceopbygning blandt aktørerne i de enkelte centre..

Man kan derfor sige, at et mål for planlægningen er at tage udgangspunkt i behovet for *kompetencer til at organisere* (multimodale) forsyningskæder, mere end det er at forøge antallet centre for den *fysiske håndtering*. Målet må være en styrkelse af de regionale kompetencer i forhold til at organisere (multimodale) transporter billigst muligt og med det optimale antal omladninger under hensyntagen til geografi, varetype, forsyningskædens sammensætning mm. Målet er derfor ikke at alle transportcentre skal være multimodale; de multimodale løsninger skal vælges hvor de ud fra en samlet vurdering- incl de aspekter der er knyttet til miljø, udnyttelsen af infrastrukturen mm- er bedste løsning. En model hvor de multimodale løsninger tvinges igennem på tværs af markedets ønsker og behov anses derfor ikke for at være en gangbar vej at gå. De multimodale løsninger må ud fra gængse målemetoder kunne stå distancen i sammenligning ikke mindst med transporten med lastbil.

Transportcentre

Mens udviklingen af kombiterminaler og havne går i retning af koncentration på færre enheder, sker der en fortsat udbygning af transportcentre. Det er derfor en særlig udfordring, at sikre at udviklingen af transportcentre understøtter udviklingen af en sammenhængende struktur i godstransporten.

Den brede definition af transportcentre, som anvendes i dette notat, afspejler bredden i de regionale tilgange til planlægningen. Nogle transportcentre er knudepunkter i sig selv, mens andre indgår som elementer i et knudepunkt med en større udstrækning. Endelig udlægges en del arealer, som reelt er almindelige erhvervsområder med en koncentration af

transportvirksomheder, og i enkelte tilfælde er større rastepladser/serviceanlæg også blevet udlagt som transportcentre.

Hvis udviklingen af transportcentre skal fremme en mere effektiv samlet struktur, er det nødvendigt, at fokusere på sammenhænge til de eksisterende knudepunkter og på mulighederne for at styrke synergien mellem virksomheder internt i knudepunkterne. Etablering af en række relativt ens transportcentre vil nok kunne flytte arbejdspladser fra et område til et andet, men vil ikke bidrage til udviklingen af en mere sammenhængende struktur.

Koncentrationen af gods og kompetencer i centre giver mulighed for at konsolidere gods, også selvom der er tale om rene lastbilcentre. Men det kræver, at der udvikles formelle eller uformelle samarbejder mellem virksomheder internt i centret.

Projektets gennemgang af transportcentre viser, at lokaliseringen af transportvirksomheder i samme erhvervsområde ikke i sig selv medfører bevidste eller formelle samarbejder. Transportvirksomhedernes primære interesse i valget af lokalisering er beliggenheden i forhold til infrastruktur og arbejdskraft. Konkurrencen mellem transportvirksomhederne er hård og tvinger dem til hver for sig at udvikle særlige kompetencer i forhold til transportkøberne. Dynamikken i udviklingen af nye transportløsninger ligger i relationen mellem virksomheder og transportører og ikke primært mellem transportvirksomhederne indbyrdes.

Der kan dog godt findes eksempler på øget samarbejde mellem transportvirksomhederne ud fra erkendelsen af, at der kan være sund økonomi i at udnytte eksempelvis ledig kapacitet eller komplementære kompetencer. På dette plan er der tæt kontakt mellem virksomhederne, men dette sker som udgangspunkt fuldstændig uafhængigt af fysisk samlokalisering.

Hvis transportcentrene skal spille en rolle i et sammenhængende godstransportsystem, er det væsentligt at betingelserne for at udvikle formelle og uformelle samarbejder styrkes som led i de regionale erhvervsstrategier. Eksempelvis ved at fremme regionale miljøer for udvikling af kompetenceklynger for godstransport.

Regional transport og citylogistik

Ser man på de samlede godsmængder, der håndteres i den internationale, nationale og regionale transport, viser det sig, at den væsentligste del håndteres på lastbil inden for amtsgrænserne. Selv om forsyningskæderne bliver stadig mere internationale, fylder den nationale del af kæden, hvad enten der er tale om del af international – eller national transport (distribution) tilsyneladende meget i det samlede transportforbrug. Denne tendens kan forventes at ville blive forstærket i takt med øget internethandel såvel b2b som på b2c niveauet.

Og mens kapacitetsudnyttelsen på de internationale transporter med lastbil typisk ligger i den høje ende af skalaen, er kapacitetsudnyttelsen specielt på de korte, nationale transporter, herunder transporterne i byerne relativt ringe.

Der er derfor et væsentligt potentiale for reduktion af omkostninger og miljøbelastning gennem en bedre udnyttelse af lastbilerne i den regionale transport og i forsyningen af vore

byer. Et potentiale som ofte er overset i planlægningen, selvom København og en række andre større byer har taget væsentlige initiativer til at fremme citylogistik.

Transportknudepunkter vil her kunne komme til at spille en afgørende rolle såfremt det vil være muligt at gennemføre en konsolidering af transportvolumenerne gennem et aktivt samarbejde mellem såvel transportører som transportkøbere med afsæt i de store godsvolumener der passerer de regionale centre.

Skal dette lykkes kræver det dog, at der blandt aktørerne er en forståelse for denne problemstilling, at de er villighed til en åben dialog om mulighederne, samt at det er muligt at klarlægge og sandsynliggøre de økonomiske potentialer, et sådan samarbejde kan resultere i. Og her er det erkendtligt mindre henvisninger til ønskerne i EU's transportpolitik og mere de kontakte facts således som de kan afspejles på den økonomiske og miljømæssige bundlinje, der skal i fokus.

Ligeledes vil fokus her i høj grad være på vare- og lastbiltransporterne, og ikke mindst de organisatoriske samt planlægningsmæssige elementer, både i form af offentlig planlægning og i form af ruteoptimeringer og godskonsolideringer, vil stå i fokus.

Regionale erhvervs- og transportklynger?

De i projektet gennemførte analyser viser, at de generelle tendenser i transportefterspørgslen, som blev skitseret indledningsvist, slår meget forskelligt igennem indenfor forskellige brancher. Fødevarerindustrien er kendetegnet ved at hele kæden fra jord til bord er national, mens tekstilindustrien er præget af udbredt international arbejdsdeling. Det giver forskelle i forsynings- og distributionsbehovene.

Virksomhedernes valg af transportører afhænger desuden af, om der er tale om internationale forsyningskæder eller om national distribution. I de internationale transporter vælges typisk større transportvirksomheder, der både kan være danske og udenlandske. Distributionen af dagligvarer organiseres fra centrale lagre (i princippet et pr. hovedvaregruppe) og med en regional opdeling af distributionen.

Det er med andre ord et meget nuanceret billede der tegner sig. Generelt må man sige, at der kan konstateres sammenhænge mellem erhvervsklynger og udviklingen af særlige transportkompetencer.

Men når virksomheder lokaliserer sig i klynger, er tætheden til arbejdskraft og et innovativt miljø mere afgørende end udbuddet af lokale transportkompetencer. Og når transportvirksomhederne lokaliserer sig, er adgangen til infrastruktur og til arbejdskraft mere tungtvejende end tætheden til kunderne. Der er derfor ikke meget der binder erhvervs- og transportklynger til samme geografiske område.

"Der er ikke klare og entydige indikationer for at regionale erhvervsklynger via deres enslydende transportbehov direkte skaber regionale transportklynger alternativt transportkompetenceklynger. Det kan omvendt heller ikke afvises, at behovet og potentialet ikke er til stede, men meget tyder på at transporterhvervets koncentrationer i højere grad er drevet af eksempelvis infrastrukturelle forhold."
Transportens erhvervsøkonomiske geografi, s. 59

Analysen viser med andre ord, at regionale strategier for udvikling af transporterhvervet ikke udelukkende kan tage udgangspunkt i transportefterspørgslen inden for amtsgrænsen.

Samtidigt viser analysen, at det er vigtigt at basere planlægningen på et nuanceret grundlag. Derfor er det konkrete kendskab til erhvervsudviklingen lokalt og regionalt helt afgørende for planlægningens succes. Det decentrale udgangspunkt for planlægningen bør derfor fastholdes, idet dette også levner mulighed for at trække på samt udvikle regionale- og lokale kompetencer.

Regionale transportstrategier

Kommuner og amter spiller en væsentlig rolle i opbygningen af en sammenhængende struktur i godstransporten i kraft af deres centrale rolle i den fysiske planlægning og i kraft af lokale og regionale erhvervsudviklingsstrategier.

En væsentlig drivkraft er ønsket om at tiltrække nye erhvervsvirksomheder - herunder transporterhverv. Flere kommuner og amter markedsfører sig som nationale knudepunkter for godstransport. Andre udlægger erhvervsarealer til transportcentre i håb om at kunne tiltrække transportvirksomheder. Udgangspunkt er ofte de havne, banefaciliteter og transportcentre, der findes inden for kommunen eller amtet. Det decentrale udgangspunkt peger derfor i retning af flere og ikke færre knudepunkter i transportkæderne.

I *Planlægningens geografi* sammenfattes denne potentielle konflikt på følgende måde:

"Der vil naturligt være en konflikt mellem en markedsbaseret erhvervspolitik – med det vilkår at markedet skal vokse hver dag, hvis man ikke vil blive mindre og markedet for kommunerne, som ikke er vokset de sidste godt 30 år. Spændingsfeltet mellem markedsmekanismerne i en liberal økonomi og alle lokalområdets ønsker om at være centrum vil blive stadigt stærkere."
(Planlægningens geografi side 10)

Projektet har vist, at et rent regionalt udgangspunkt ikke er tilstrækkeligt til at sikre sammenhæng mellem erhvervsudvikling, transport og miljø. Virksomhederne finder ikke nødvendigvis deres transportør i lokalområdet, ligesom de lokale transportører ikke nødvendigvis udvikler deres kompetencer i forhold til den lokale transportefterspørgsel. Et rendyrket regionalt eller lokalt udgangspunkt for at skabe sammenhæng mellem transportefterspørgsel og transportkompetencer giver derfor kun begrænset mening.

Der er med andre ord brug for at kommuner og amter i højere grad samarbejder om at udnytte deres respektive styrkepositioner til gavn for en mere sammenhængende struktur i godstransporten. I den sammenhæng er der brug for at planlægningen på lokalt, regionalt og nationalt niveau baseres på analyser af udviklingspotentialer, der går på tværs af de administrative grænser.

Samtidigt er der god fornuft i at fastholde det decentrale udgangspunkt bl.a. for at sikre en kobling mellem brugerne (transportører og virksomheder) og den offentlige planlægning. Projekterne peger samlet på, at dialogen horisontalt og vertikalt er alfa og omega for en robust udvikling.

Hovedproblemet er derfor ikke de administrative grænser i sig selv, med derimod den manglende sammenhæng mellem "problemets geografi og løsningernes geografi".

Transportregioner

Projektet peger på, at de regionale styrkepositioner, som er skabt i kraft af beliggenhed, udvikling af kompetencer og investeringer i infrastruktur, udgør ressourcer, der kan udnyttes til at skabe vækst på et mere bæredygtigt grundlag. Men det kræver, at planlægningen på lokalt, regionalt og nationalt niveau spiller sammen på en måde, der fremmer effektiviteten i det samlede godstransportsystem.

Det kræver nytænkning, hvor planlægningen afgrænses ud fra transportmæssige sammenhænge og ikke ud fra administrative grænser, efter princippet ”problemets geografi er løsningernes geografi”.

Projektet foreslår, at planlægningen tager udgangspunkt i ”transportregioner”. Transportregioner er tænkt som fleksible afgrænsninger af ”delsystemer” i godstransporten.

En transportregion er derfor ikke en fast geografisk afgrænsning. Det er en udpegning af hvilke havne, kombiterminaler og transportcentre, som planlægningen skal omfatte. Udviklingen af mulighederne for at udbyde multimodal transport betyder fx ikke nødvendigvis, at koblingen mellem lastbil og skib skal ske i den nærmeste havn. Det kan ligeså godt ske i fx Hamborg.

Transportregionerne skal ses som en metode til at ”tegne det enkelte knudepunkt/transportcenter ind i den samlede struktur”. Afgrænsningen af transportregioner er helt afhængig af hvilke typer løsninger man ser på. Er fokus på multimodale løsninger, er transportregionen hele Danmark. Er fokus på citylogistik, er regionen naturligvis en anden.

Nye roller og samarbejder

En meget væsentlig anbefaling fra arbejdsgruppen er, at planlægningen bør sammenkæde private og offentlige interesser på en måde, der skaber bæredygtige løsninger i kommerciel, samfundsøkonomisk og miljømæssig forstand.

Et væsentlig element i en sådan planlægning, vil være en nytænkning af rollefordelingen mellem stat, amter og kommuner.

Først og fremmest er det nødvendigt, at amter og kommuner ser ud over de administrative grænser og samarbejder om udviklingen af strategier med et bredere regionalt perspektiv.

Et bredere regionalt perspektiv i behovsvurderingerne er helt centralt, hvis planlægningen skal medvirke til at sikre en optimal sammenhæng mellem følgeinvesteringer og effekter i forhold til erhvervsudvikling, transport og miljø.

Vurderingen af de faktiske behov må tage et bredere afsæt end i dag, hvor hvert amt og hver kommune ønsker netop deres behov prioriteret. Meget taler for at udvikle nye finansieringsformer, der fremmer mere tværgående prioriteringer af behovene på det decentrale niveau.

Der er behov for at dialogen mellem stat, amter og kommuner indledes tidligt i planlægningsprocessen og ikke når planerne er mere eller mindre fastlagte på decentralt niveau. Derved kan sammenhængen mellem nationale og regionale strategier sikres.

Afsluttende bemærkninger

Arbejdet med udredningen af ”Transport i det kompetente og innovative Danmark” har været et vigtigt skridt i kortlægningen af elementer til forståelsen af det godstransport- og logistikunivers, der bliver en stedse mere integreret del af de nationale og globale forsyningskæder- og værdikæder. Samtidig har projektet på en række områder fremdraget en række af de elementer, der stadig er behov for at undersøge og udvikle. Ikke mindst transportknudepunkterne stilling har været diskuteret. Diskussionen heraf er bl a fortsat i en udredning for bl a Erhvervs- og Boligstyrelsen samt Trafikministeriet, med fokus netop på knudepunkterne, herunder ikke mindst havnene. Udredningen forventes offentliggjort til efteråret, men det kan her afsløres, at der fortsat peges på det stærkt nødvendige i at udvikle de organisatoriske elementer i samarbejdet indenfor og imellem knudepunkterne, idet det er den klare vurdering, at der stadig ligger store potentialer gemt her.

Teknologi i form af nye transportmiddeltyper, nyt løftegrej mm kan alt sammen være med til at effektivisere og åbne nye muligheder indenfor godstransportområdet. Men det må stadig erkendes, at uden en tilgang til problemstillingen der tager afsæt i de organisatoriske problemer- og muligheder der ligger i knudepunkterne og ikke mindst i den opsamlede videns- og erfaringsmasse blandt de tilknyttede aktører, er det svært at forestille sig et reelt skred i udviklingen mod en i bred forstand bedre organiseret og mere integreret transportsektor.