

*Transport i det kompetente og
innovative Danmark*

*– Erhvervsudvikling,
bæredygtig godstransport og
fysisk planlægning til debat*



***Transport i det kompetente og
innovative Danmark***

***– Erhvervsudvikling,
bæredygtig godstransport og
fysisk planlægning til debat***

Titel

Transport i det kompetente og innovative Danmark.
- Erhvervsudvikling, bæredygtig godstransport
og fysisk planlægning til debat.

Udarbejdet af

Miljøministeriet
Landsplanafdelingen
4. kontor

Omslagsfoto

The Corvaillis Society of Model Engineers (WWW.csme.cc)

Kort side 12: © Miljøministeriet, Landsplanafdelingen

Papir:

100 g. Cyclus Print

Tryk:

Schultz Grafisk
København

Oplag:

1.000 ex.

**Henvendelse om
publikationen**

Miljøministeriet
Departementet
Landsplanafdelingen
Højbro Plads 4
1200 København K.
Telefon 33 92 76 00
Telefax 33 32 22 27
E-post mim@mim.dk
www.landsplanafdelingen.dk

Pris

Gratis

Kan fås i:

Miljøbutikken
Information & Bøger
Læderstræde 1-3
1201 København K.
Telefon 33 95 40 00
Telefax 33 92 76 90
E-post: butik@mim.dk
Internet: <http://www.mim.dk/butik>
Kan også købes i boghandlen eller bestilles hos
Danmark.dk.
Telefon 1881
www.netboghandel.dk

ISBN 87-601-9753 - 6

Publikationen kan citeres
med kildeangivelse

December 2002

Forord

Godstransporten spiller en stadig vigtigere rolle som rammebetingelse for erhvervsudvikling og vækst. Projektet *Transport i det kompetente og innovative Danmark* er et bud på, hvordan den fysiske planlægning kan bidrage til at fremme udviklingen af et effektivt og mere bæredygtigt godstransportsystem.

Et væsentlig mål for projektet har været at indkredse mulighederne for bæredygtighed i spændingsfeltet mellem erhvervsudvikling, transport og miljø.

Projektets ide var, at der i godstransportens knudepunkter, hvor godsstrømme koncentrerer og hvor forskellige transportkompetencer er til stede, er et særligt potentiale for at udvikle nye transportløsninger. Løsninger der imødekommer erhvervslivets behov for logistikløsninger og samtidigt tilgodeser samfundsmæssige interesser i en optimal udnyttelse af infrastrukturen og i varetagelsen af miljøhensyn.

De første spor blev lagt under det jysk-fynske erhvervssamarbejde med nedsættelsen af en fokusgruppe om transportknudepunkter under indsatsområdet fysisk planlægning og transport.

Fokusgruppen bestod af repræsentanter fra jyske amter og kommuner, erhvervsorganisationer samt vidensinstitutioner. Opgaven var at modne projektideen i et forprojekt.

Resultaterne fra forprojektet pegede på, at et jysk-fynsk udgangspunkt for planlægningen var for snævert i forhold til virksomhedernes mere internationale perspektiv.

Som opfølgning på fokusgruppens arbejde besluttede Miljø- og Energiministeriet, Trafikministeriet og Erhvervsministeriet derfor i september 2001 at igangsætte projektet *Transport i det kompetente og innovative Danmark*, der havde et nationalt udgangspunkt og et internationalt perspektiv.

Projektets ambitiøse målsætning var at forstå, hvordan transport indgår som en del af virksomhedernes rammebetingelser i en global verden og samtidigt komme med konkrete bud på, hvordan disse tendenser kunne omsættes til handling i en decentral fysisk planlægning. Målet var at udvikle konkrete værktøjer, der kunne anvendes i kommuner og amters planlægning samt i dialogen med stat og virksomheder.

Et væsentligt element i projektet har derfor været at ”sætte geografi” på de generelle tendenser i erhvervsudvikling, transportafvikling og miljøoptimering.

For at kvalificere diskussionen har de deltagende ministerier finansieret udarbejdelsen af tre baggrundsrapporter : *Transportens erhvervsøkonomiske geografi*, *Godshåndteringens geografi* samt *Planlægningen geografi*. Disse rapporter er tilgængelige på Landsplanafdelingens hjemmeside www.landsplanafdelingen.dk

Projektet har været fulgt af en arbejdsgruppe med godt 40 repræsentanter fra virksomheder, erhvervsorganisationer, kommuner, amter, vidensinstitutioner samt Miljøministeriet, Trafikministeriet og Økonomi- og Erhvervsministeriet.
(Se bilag 1)

Formålet med en så bredt sammensat gruppe har været at inddrage det bredest mulige sæt af kompetencer og interesser i planlægningen med henblik på at skabe bred

konsensus om projektets resultater. Arbejdsgruppens anbefalinger er gengivet på side 5.

I denne publikation sammenfattes resultaterne af arbejdsgruppens arbejde. Indledningsvis beskrives nogle udviklingstendenser i samspillet mellem erhverv, transport og miljø, som udspringer af globaliseringen. Der gives en summarisk fremstilling af, hvordan denne udvikling afspejles i den fælles europæiske transportpolitik. Begge dele sætter nogle ”ydre” rammer for planlægningen.

Dernæst beskrives samspillet mellem de eksisterende transportknudepunkter, som projektet har kortlagt. Koblingen mellem regional erhvervsudvikling og regionale transportkompetencer diskuteres derefter med udgangspunktet i projektets analyser af udvalgte erhvervsklyngers transportefterspørgsel. Sidste del giver nogle bud på indholdet af regionale transportstrategier, der baseres på princippet ”problemets geografi er løsningens geografi”.

Projektets målsætning var ambitiøs og de endegyldige svar er ikke fundet gennem dette arbejde. Men der er skabt en bedre forståelse af hvad ”god innovativ planlægning” på dette område vil sige. En viden som danner en god platform for den nødvendige dialog mellem offentlige og private aktører i planlægningen.

Det er de 3 ministeriers håb, at projektrapporterne, ”Tjeklisten”, ”Klassifikations-systemet” og ”Transportregionen” vil blive anvendt som inspiration for den decentrale planlægning og dermed komme til at tjene som startskuddet til nytænkning af praksis og rollefordelinger i planlægningen af godstransportstrukturen i Danmark.

Formand for Arbejdsgruppen,
Kontorchef Peder Baltzer Nielsen,
Miljøministeriet, Landsplanafdelingen.

Arbejdsgruppens anbefalinger

På baggrund af de tre delrapporter:

- *Transportens erhvervsøkonomiske geografi*, PLS Rambøll Management
- *Godshåndteringens geografi*, TetraPlan
- *Planlægningens geograf*, Nellesmann Konsulenterne

har arbejdsgruppen konstateret, at et snævert regionalt udgangspunkt for den fysiske planlægning ikke er tilstrækkeligt til at sikre sammenhæng mellem erhvervsudvikling, transport og miljø.

Arbejdsgruppen finder, at den regionale planlægning bør gå på tværs af administrative grænser for at sikre en bedre overensstemmelse mellem regionale mål og nationale interesser.

Arbejdsgruppens anbefalinger til den videre proces er sammenfattet i følgende fem punkter:

Fokus på samspillet mellem knudepunkter

Planlægningen skal bidrage til at skabe bedre sammenhæng mellem eksisterende knudepunkter frem for udvikling af nye. Planlægningen på lokalt, regionalt og statsligt niveau skal derfor spille sammen.

Regionale strategier

Regionale transportstrategier må udvikles på baggrund af de styrker, som udspringer af beliggenheden i forhold til godsstrømme og af udviklede transportkompetencer. Udgangspunktet må være samarbejder, der afgrænses ud fra transportmæssige og ikke administrative sammenhænge.

Netværk og kompetencer frem for arealer

Rammerne for multimodale transportløsninger bør styrkes gennem udvikling af kompetencer og netværk, fremfor i etablering af multimodale transportcentre. Mulighederne for samspil mellem virksomheder internt i transportcentrene og mellem transportcentrene indbyrdes bør udnyttes til at skabe værditilvækst fremfor trafikvækst.

Brugerne skal inddrages

Den fysiske planlægning skal ses som et virkemiddel blandt flere, der kan skabe betingelserne for at de private aktører kan udvikle transportløsninger, der fremmer vækst, optimerer anvendelsen af infrastrukturen og udnytter de miljømæssige potentialer, hvor det er kommercielt interessant. Planlægningen bør sammenkæde private og offentlige interesser på en måde, der skaber bæredygtige løsninger i kommerciel, samfundsøkonomisk og miljømæssig forstand.

Småt kan være godt nok

De regionale transportstrategier bør ikke udelukkende fokusere på udviklingspotentialer i forhold til national distribution eller international transport, men også inddrage udviklingspotentialerne for den lokale og regionale transport, herunder citylogistik i de større byer.

Indholdsfortegnelse

Forord	3
Arbejdsgruppens anbefalinger	5
Indholdsfortegnelse	6
Erhvervsudvikling, transport og miljø	7
Fra transport- til forsyningskæder	7
Bæredygtig transport	7
Fysisk planlægning	8
Knudepunkter i den nationale struktur	10
Hvad er et knudepunkt/transportcenter?	10
Kombiterminaler og havne	10
Transportcentre	11
Regional transport og citylogistik	13
Transportefterspørgslens geografi	15
Regionale Erhvervs- og transportklynger?	15
Regionale transportstrategier	17
Transportregioner	17
Tjeklisten	18
Nye roller og samarbejder	19
Bilag 1: Arbejdsgruppens sammensætning	20
Bilag 2: Diverse ordforklaringer	21
Bilag 3: Klassificering af Transportcentre	23
Bilag 4: Skitsering af en tjekliste	24

Erhvervsudvikling, transport og miljø

Fra transport- til forsyningskæder

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 stadig kortere. 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 ”forsyningskæder”. For godstransporten betyder det en vækst i transportomfang, øgede krav fleksibilitet og ikke mindst krav om kontinuerlig flow af gods.

”Integrationen af transporten og hermed dens stigende betydning for hele virksomhedens værdikæde stiller samtidigt større krav til selve transportydelsen og designet af denne. Leveringssikkerhed og jævnt vareflow er væsentlige faktorer for valg og design af transport.”

Transportens erhvervsøkonomiske geografi side 10.

Bæredygtig transport

Virksomhederne vælger den transportform der mest effektivt kan sikre den rette mængde vare på rette sted til rette tid.

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 udgør i dag ca. 0,5 % af BNP i EU og forudses at stige til ca. 1%, men mindre der gøres en indsats for at vende udviklingen.

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.

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.

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 afdække 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 godstransportssystemets miljøpræstationer, 2002/0038).

Udviklingen af korridorer for multimodal transport kræver med andre ord, at en vis ”kritisk masse” af gods koncentrerer omkring relevante knudepunkter for om-ladning .

Fysisk planlægning

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

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

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 gods-transporten som et sammenhængende system. I planlægningen må havne, kombi-terminaler eller transportcentre ses som knudepunkter i forsyningskæden frem for som adskilte virksomheder.

I det følgende beskrives den nationale struktur for multimodal transport på baggrund af kortlægningen af knudepunkter i delrapporten *Godshåndteringens geografi* samt tilgængelige data for godsomsætning. De multimodale transportere er især relevante i den internationale transport, mens transporten indenfor landets grænser primært foregår med lastbiler.

En sådan beskrivelse 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 beskrivelsen tjene til at sætte regionale og lokale initiativer ind i en større sammenhæng.

Hvad er et knudepunkt/transportcenter?

Begreberne ”knudepunkt” og transportcenter bruges i mange forskellige betydninger alt efter hvilken sammenhæng det bruges i. I bilag 2 er der givet en oversigt over forskellige definitioner.

I dette notat 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.

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. Containergodt og veksellad er kendetegnet ved at overflytning mellem transportformerne sker uden omlastning. 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.

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.

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.

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 vigtig funktion som satellit til det europæiske knudepunkt i Hamborg. Høje Taastrup udgør kombitransportens østlige centrum. På disse to terminaler håndteres 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, Ålborg har hver deres rolle i forhold til godsstrømme mod nord, vest og syd. Trekantsområdet med Fredericia Havn - og i nogen grad hele området fra Kolding til Århus - har sine styrker i kraft af den centrale beliggenhed i forhold til den nationale distribution.

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.

Udfordringen for den fysiske planlægning er, at udnytte disse regionale forskelle til at effektivisere den eksisterende struktur så antallet af omladninger kan begrænses og godsflowet optimeres.

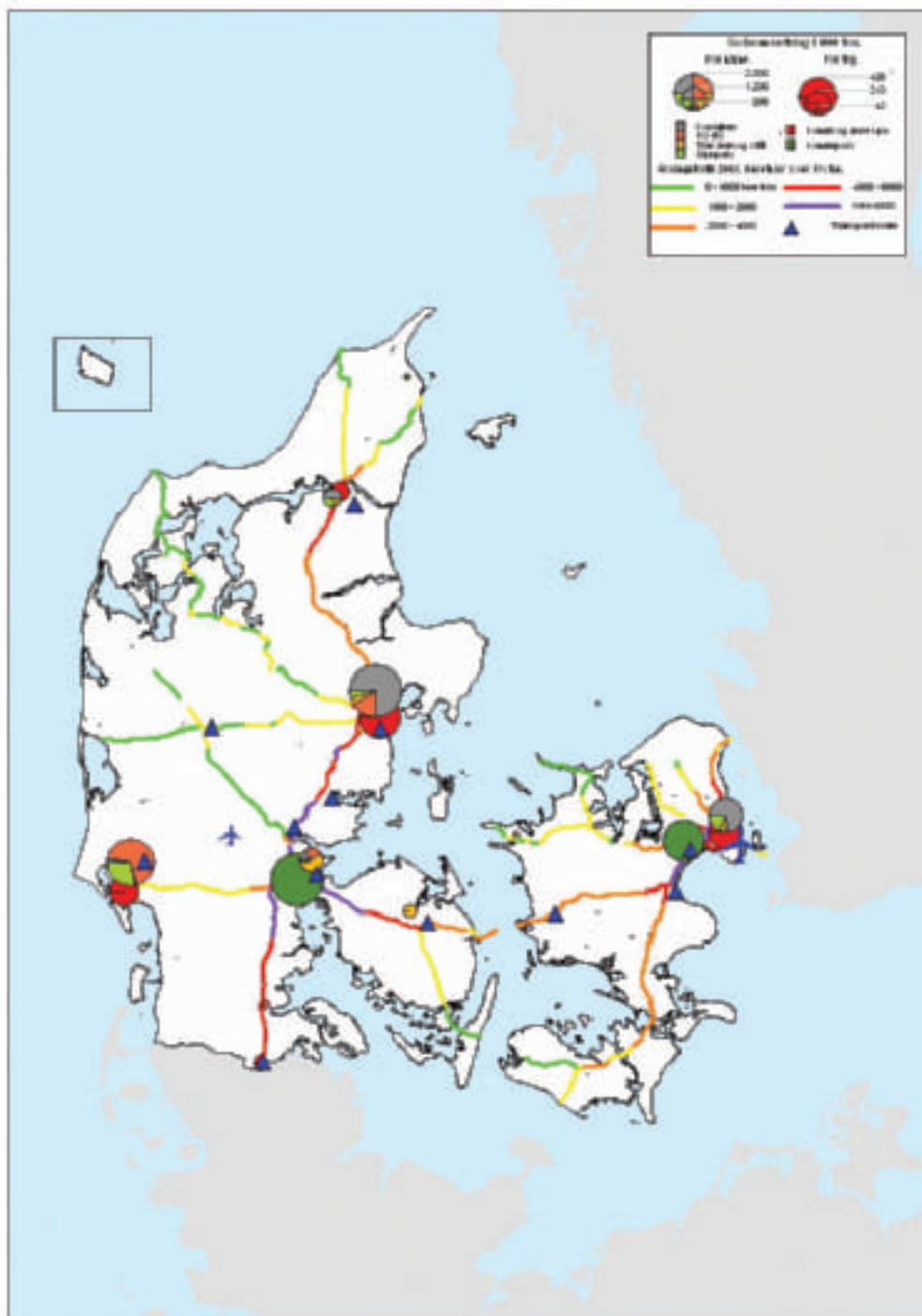
Planlægningen bør tage udgangspunkt i behovet for *kompetencer til at organisere multimodale forsyningskæder*, frem for at forøge antallet centre for den *fysiske håndtering*. Målet må være en styrkelse af de regionale kompetencer i forhold til at organisere multimodale transportbilligst muligt og med færrest mulige omladninger. Målet er derimod ikke at alle transportcentre skal være multimodale.

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.

”Multimodal struktur”



Kilder: Danmarks Statistik (data for havne 1999), Railion (data for bane 2001) samt Godshåndteringens Geografi

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.

I bilag 3 er der angivet en model for klassificering af transportcentre efter deres funktion i transportkæden. Klassificeringen er primært tænkt som et værktøj til at præcisere styrkepositioner i eksisterende transportcentre i forhold til et sammenhængende transportsystem.

Klassificeringen indeholder en "faseinddeling" fra monomodalt til multimodalt knudepunkt. Det er vigtigt at understrege, at opdelingen i udviklingsfaser ikke gælder det enkelte transportcenter. Udviklingen fra monomodale erhvervsareal til et center for multimodal "one stop shopping" er i høj grad et spørgsmål om at udpege de havne, kombiterminaler og transportcentre, der bør samarbejdes med.

Eksempelvis er TDC i Vejle et stort velfungerende transportcenter uden direkte banebetjening. Men tætheden til Taulov, Fredericia og Århus havn gør det muligt at organisere multimodale transporter fra centret. I *Godshåndteringens geografi* gives andre eksempler på samspil mellem havne, kombiterminaler og transportcentre.

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 fuldstændig uafhængigt af fysisk samlokalisering. (*Godshåndteringens Geografi, side 43*)

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 en væsentlig del håndteres på lastbil inden for amtsgrænserne. Selvom forsyningskæderne bliver stadig mere internationale, fylder den sidste del af kæden (distributionen) tilsyneladende meget i det samlede transportforbrug. En tendens, der formentlig vil forstærkes i takt med øget internethandel.

Kapacitetsudnyttelsen på de internationale transporter med lastbil er typisk høj, mens kapacitetsudnyttelsen i byerne er 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.

Transportefterspørgslens geografi

Globaliseringen gør verden mindre, men øger samtidig fokus på forskellighed. Kun gennem at gøre en forskel kan lande og regioner gøre opmærksom på sig selv. Nationale og regionale særkender og styrkepositioner bliver vigtige udgangspunkter for den regionale erhvervsudvikling

Det er nærliggende at antage, at der sideløbende med udviklingen af regionale særkender i erhvervsudviklingen sker en udvikling af særlige regionale transportkompetencer.

Et kendetegn ved den regionale erhvervsudvikling er, at virksomheder inden for samme erhverv ofte koncentrerer geografisk i erhvervsklynger. I *Transportens erhvervsøkonomiske geografi* har et væsentligt udgangspunkt derfor været at afklare, om der udvikles regionale transportklynger i tilknytning til erhvervsklynger.

Regionale erhvervs- og transportklynger?

I projektet er det beskrevet hvordan en stor virksomhed (Dansk Supermarked) organiserer sin transport i forhold til den nationale distribution. Desuden er transportefterspørgslen fra tekstilindustrien i Herning-Ikast undersøgt som eksempel på en konkret klynge knyttet til en bestemt geografi. Endelig er der foretaget en vurdering af, om der er tegn på, at regionale særkender giver særlige regionalt forankrede transportkompetencer i en bredere regional afgrænsning bestående af amterne Ringkjøbing, Vejle og Århus.

Analysen 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.

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 erhvervs politik – 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 stadig 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 gods-transporten.

En transportregion er derfor ikke en fast geografisk afgrænsning. Det er en udpeging 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.

Tjeklisten

Fra projektets start har det været klart, at udviklingen af knudepunkter skulle ske ”nedefra og op” for at fastholde værdierne i en decentral planlægning.

I projektet er udviklet en ”tjekliste” (bilag 4), med det formål ”at koble virksomhedernes perspektiv med de mange forskellige initiativer, der allerede er taget og stadig tages på amtsligt og kommunalt niveau” (*Planlægningens geografi, side 14*).

Tjeklisten er et værktøj som kan bruges som led i udpegingen af knudepunkternes udviklingspotentiale og opstillingen af strategier for at realisere dem. Den udgør således et bud på, hvordan planlægningen konkret kan gribes an for at nå de opstillede mål.

Tjeklisten beskriver en planproces i fire trin. Udgangspunkter er at definere knudepunktets profil i forhold til beliggenhed, særlige kompetencer, graden af multimodalitet, godstyper og overvejelser om centrets organisering. Næste skridt består i at fastlægge hvilken værdi knudepunktet kan tilføre transportkæden. Derefter udpeges de indsatsområder, der skal til for at udvikle transportknudepunktet. Sidste trin er at opstille konkrete forslag til hvordan miljøforbedringer og en mere effektiv anvendelse af infrastrukturen kan indarbejdes i strategien for at forbedre knudepunktets position i transportkæden.

Tjeklisten kan bruges til at udpege relevante private og offentlige samarbejdspartnere, som kan have gavn af at arbejde sammen om en fælles vision for udviklingen af et knudepunkt.

Tjeklisten er et skridt på vejen til at skabe en fælles forståelse for, hvad god planlægning er, og hvilke elementer de regionale transportstrategier bør indeholde. Tjeklisten kan derfor også bruges som udgangspunkt for en dialog mellem stat, amt og kommuner om udviklingen af en god planlægningspraksis på dette område.

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.

Som påpeget i *Planlægningens geografi* (side 5) arbejdes der med følgeinvesteringer i 100 mio. kr. klassen i forbindelse med eksisterende og planlagte transportcentre. Investeringer som alt for ofte udspringer af behovsvurderinger, der er snævert knyttet til det enkelte amt eller den enkelte kommune. Og som ofte kun kan gennemføres, hvis staten bidrager til finansieringen.

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.

Arbejdsgruppen anbefaler desuden, at de kommende brugere inddrages i vurderingen af behov. I den sammenhæng bør mulighederne for privat medfinansiering undersøges som middel til at skabe sammenhæng mellem behov og finansiering.

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.

Det statslige niveau vil have en vigtig rolle i at opstille visioner for planlægningen i krydsfeltet mellem erhverv, transport og miljø. Varetagelsen af de nationale interesser i planlægningen indebærer derfor en nytænkning af samarbejdsrelationerne på tværs af ressortministerier. De tre ministerier ser dette projekt som et blandt flere samarbejder, der peger i den retning.

Bilag 1: Arbejdsgruppens sammensætning

Formand: Kontorchef Peder Baltzer , Miljøministeriet

Vicekommunaldirektør Henrik Schou , Bov Kommune
Direktør Flemming Wichman Brandt , Coaster Centralen
Direktør Preben Greibe , Danske Fragtmænd
Direktør Torben Holm , Danske speditører
Cheføkonom Ove Holm , DTL
Direktør Palle Egebjerg , Erhvervenes Transportudvalg
Fuldmægtig Jesper Allerup , Erhvervsfremme Styrelsen
Direktør Carsten Melchiors , Europas Maritime Udviklingscenter
Formand Kent Bentzen , FDT- Foreningen af Danske Transportcentre
Fuldmægtig Hubert Thomsen , Fredericia Kommune
Udviklingschef Peter Grøn , Frederikshavn Kommune
Teknisk direktør Jørgen Marstrand , Herning Kommune
Erhvervsdirektør Torben Henriksen , Herning-Ikast Erhvervsråd
Kommunaldirektør Ole Have Jørgensen , Horsens Kommune
Direktør Lars Dagnæs , Institut for Transportstudier
Afdelingsleder Poul Bruun , ITD
Projektansvarlig Thomas Antonsen , Landsdelscenter Midt Vest
Kommunaldirektør Claus Damgaard , Langeskov Kommune
Formand , Ernst Aaskov LO- Esbjerg
Fuldmægtig Svend Otto Ott , Miljøministeriet
Konsulent Johan Bramsen , Nellemann konsulenterne
Konsulent Lisbeth Errboe Svendsen , Nellemann konsulenterne
Konsulent Jacob Hjortskov Jensen , Nellemann konsulenterne
Konsulent Henning Thomsen , PLS-consult
Konsulent Torben Ladefoged , PLS-consult
Miljøchef Søren Boas , PostDanmark
Direktør Palle Brun , Railion
Planlægger Lindy Tanvig , Ribe Amt
Fuldmægtig Mads H. Odgaard , Sammenslutningen af danske havne
Overskibsinspektør Jørgen Rasmussen , Søfartsstyrelsen
Konsulent Michael Henriques , TetraPlan
Fuldmægtig Thomas B. Pedersen , Trafikministeriet
Projektleder Johan Nielsen , Transportrådet
Fuldmægtig Flemming Clausen , Vejdirektoratet
Miljøplanlægger Birger Kristoffersen , Vejle Amt
Planlægningskonsulent Peter Borup Sørensen , Vejle Kommune
Vejplanlægger Leo Jensen , Viborg Amt
Lektor Jørgen Kristiansen , Aalborg Universitet
Kontorchef Vilhelm Michels , Århus Amt
Kontorchef Marianne Gerlev , Århus Kommune

Bilag 2: Diverse ordforklaringer

<i>Terminal</i>	En større endestation for transportmidler eller for transport af gods, råvarer el. lign. <i>Kilde: Politiken Dansk Ordbog, 2000</i>
<i>Kombiterminal</i>	En terminal for omladning af gods mellem lastbil og bane <i>Kilde: "Godstransport og kvalitet", Transportrådet, 1997</i>
<i>Område</i>	En større, mere eller mindre tydeligt afgrænset del af et areal el. lign. <i>Kilde: Politiken Dansk Ordbog, 2000</i>
<i>Ressourceområde</i>	Omfatter alle produktionsled fra primærproducent over forarbejdning frem til markedsføring og salg <i>Kilde: Erhvervsredøgørelse Jylland – Fyn, oktober 2000</i>
<i>Ressourceområde Transport</i>	1) Virksomheder, der transporterer gods og personer, handels- og rådgivningsvirksomheder i tilknytning hertil samt virksomheder, der producerer og vedligeholder veje, jernbaner, broer mv. <i>Kilde: Erhvervsredøgørelse Jylland – Fyn, oktober 2000</i> 2) Firmaer der transporterer gods og personer for fremmed regning samt firmaer i de tilknyttede specialiserede handels-, rådgivnings- og støtteerhverv. Endvidere firmaer, der producerer og vedligeholder transportinfrastrukturen. Ressourceområdet dækker i vidt omfang værdikæder inden for transport, men relaterer sig derudover bredt til alle andre ressourceområder, hvor der indgår fysisk transport af varer. <i>Kilde: "Transport – en erhvervsanalyse", Erhvervs- og Boligstyrelsen, maj 2002</i>
<i>Center</i>	Et område hvor flere forretninger, institutioner el. lign. er samlet. <i>Kilde: Politiken Dansk Ordbog, 2000</i>
<i>Transportcenter</i>	1) Transporterhvervets lokalisering og tilstedeværelsen af flere transportmidler, samt at der er en vis form for formaliseret samarbejde i centret. Dette begreb knytter sig til særligt udpegede områder. <i>Kilde: "Transport, infrastruktur og logistik i Jylland/Fyn", baggrundsnotat, Institut for Transportstudier, udkast 31. marts 2000</i> 2) Et erhvervsareal med en beliggenhed i infrastrukturen, der gør det attraktivt for lokalisering af transporterhverv. <i>Kilde: Miljøministeriet, Landsplanafdelingen, udkast til sammenfatning, september 2002</i>
<i>Knudepunkt</i>	1) Et sted hvor flere trafikårer mødes eller skærer hinanden. <i>Kilde: Politiken Dansk Ordbog, 2000</i> 2) Et sted som indtager en vigtig stilling. <i>Kilde: Politiken Dansk Ordbog, 2000</i>

<i>Transportknudepunkt</i>	<p>1) Et område, hvor der foregår en håndtering af godset, der som udgangspunkt øger dets værdi, og eksempelvis gennem konsolidering med andet gods ligeledes er med til at reducere transportomkostningerne og de miljømæssige belastninger. <i>Kilde: TetraPlan, august 2002</i></p> <p>2) Et fysisk sted hvor der sker værditilvækst i transportkæden. Værditilvæksten finder sted ved aktiviteter, der knytter sig til logistik ved ombrydning, oplagring af gods samt ved omladning og omlæsning. <i>Kilde: "Godstransportens knudepunkter i dag", Institut for Transportstudier, 1996</i></p> <p>3) Et område med 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. Aktiviteterne kan foregå indenfor et afgrænset areal eller indenfor et større område. <i>Kilde: Miljøministeriet, Landsplanafdelingen, udkast til sammenfatning, september 2002</i></p>
<i>Godsknudepunkt</i>	<p>En funktion i godslogistikken. Begrebet knytter sig til demografien og afspejler den overordnede organisering af godsstrømmene. <i>Kilde: "Transport, infrastruktur og logistik i Jylland/Fyn", baggrundsnotat, Institut for Transportstudier, udkast 31. marts 2000</i></p>
<i>Region</i>	<p>En nøje afgrænset del af et større område. <i>Kilde: Politiken Dansk Ordbog, 2000</i></p>
<i>Transportregion</i>	<p>Område, der meningsfyldt kan beskrives som sammenhængende ud fra godstransportstrømme. <i>Kilde: PLS Rambøll Management, august 2002</i></p>
<i>Klynge</i>	<p>Tilfældig ordnet, tæt samlet gruppe af personer, dyr eller større ting. <i>Kilde: Politiken Dansk Ordbog, 2000</i></p>
<i>Erhvervsklynge</i>	<p>En fællesbetegnelse for primært regionalt baserede koncentrationer af virksomheder og egentlige kompetenceklynger inden for relevante erhvervssektorer. <i>Kilde: PLS Rambøll Management, august 2002</i></p>
<i>Kompetenceklynge</i>	<p>En gruppe af virksomheder, som via deres indbyrdes relationer skaber fælles kompetencer, der gør dem i stand til at producere med relativt høje præstationer i form af indtjening, indkomst og beskæftigelse. <i>Kilde: "Kompetenceklynger i dansk erhvervsliv", Erhvervsfremmestyrelsen, 2001</i></p>
<i>Kompetence</i>	<p>Faglig og saglig indsigt og kunnen på et bestemt område. <i>Kilde: Politiken Dansk Ordbog, 2000</i></p>

Bilag 3: Klassificering af Transportcentre

I projektet er der udviklet en model for klassificering af transportcentre.

Klassificeringen kan bruges i sammenhæng med tjeklisten til at definere sammenhænge mellem de elementer, som indgår i udviklingen af en regional transportstrategi.

Type a. Nationalt center med særlig europæisk betydning

Placering ved en eller flere overordnede højklasse transportkorridorer (TEN, Trans Europæiske Net), udbud af multimodale transportformer, integreret samarbejde med en række andre europæiske transportcentre om rutetrafik og EDI/IT mv.

Type b. Nationalt center med europæisk betydning

Beliggenhed ved en overordnet transportkorridor. En vis intermodalitet. Europæisk og international trafik.

Type c. Nationalt center med regional betydning

En vis intermodalitet, servicefunktioner for regionalområdet, distributions- og lagerhotel for området. Samtidig er det karakteriseret ved, at den regionale betydning går på tværs af de regionale administrative grænser, og at der er en andel europæisk og international trafik.

Type d. Regionalt center

En vis intermodalitet, servicefunktioner for regionalområdet, distributions- og lagerhotel for området.

Type e. Områdecenter med lokal betydning

Områdecenter er bl.a. karakteriseret ved serviceudbud snarere end egentlige trafikudbud. Centret kan evt. have en vis distributionsvolumen for det nære opland, eller indgå som partner i citylogistik.

Bilag 4: Skitsering af en tjekliste

Ideen med tjeklisten

Udpegningen af transportknudepunkter skal ikke ske fra nationalt statsligt niveau. Den skal foregå ”nedefra” og den skal begynde ved transportkøberne og transportsælgerne.

Virksomhedernes perspektiv rækker ud over såvel den kommunale, amtslige og for så vidt også nationale skala.

Ideen med tjeklisten er at koble virksomhedernes perspektiv med de mange forskellige initiativer, der allerede er taget og stadig tages på amtsligt og kommunalt niveau.

Resultatet af denne kobling bliver en række samarbejder og alliancer mellem transportkøbere, transportsælgere, stat, amt og kommuner, som sammen skal udvikle transportknudepunkter som;

1. Skaber værditilvækst i virksomhedernes transportkæder, bl.a. gennem samarbejde mellem beslægtede virksomheder.
2. Skaber miljøgevinster gennem kombination af flere forskellige transportformer og organisering af transportkæderne.
3. Sikrer en mere effektiv anvendelse af infrastrukturen, det vil sige minimerer trængsel og lettere omladning eller skift mellem forskellige transportformer, sø, bane, vej og luft.

Tjeklisten skal være et værktøj, som sætter de forskellige aktører og interessenter i et transportknudepunkt i stand til,

- At afgrænse samarbejdet om udviklingen af et transportknudepunkt.
- At opstille visioner for samarbejdet.
- At omsætte visionerne i strategier.
- At organisere samarbejdet.
- At dokumentere resultaterne af arbejdet med udviklingen af transportknudepunkterne.

Tjeklisten trin for trin

Trin 1 - Tegn en profil af transportknudepunktet

Indledningsvis skal der tegnes en profil af samarbejdet om udviklingen af transportknudepunktet. Profilen af transportknudepunktet kan få følgende indhold;

- Tilgængelighed, hvor transportknudepunktet placeres i transportinfrastrukturen, hvilken adgang er der til forskellige transportformer. Er der tale om et inter-, eller multimodalt transportknudepunkt.
- Virksomheder, det vil sige, hvilke typer virksomheder er der i transportknudepunktet, hvilket samarbejde er der mellem virksomhederne, er der tale om faste eller løst koblede netværk. Alt i alt et billede af hvilke transportkompetencer, som er tilstede i knudepunktet
- Godshåndteringsfaciliteter, som fortæller om hvilket isenkram transportknudepunktet kan byde på. Hvad er det for typer gods der sættes på. I den udstrækning det kan lade sig gøre et overslag over omsætningen af gods i knudepunktet.
- Organisation, der skal fortælle om, hvem der har taget initiativet til etableringen af transportknudepunktet, er det offentligt initieret eller er det opstået via markedet og endelig hvordan aktiviteterne i transportknudepunktet er organiseret.

De fire elementer i profilen af transportknudepunktet skal tilsammen indfange dynamikken i udviklingen af transportknudepunktet. Det giver grundlag for at bestemme, hvilken af de fire kategorier transportknudepunktet tilhører, det vil sige profilen giver anledning til at karakterisere knudepunktet som et internationalt, nationalt, regionalt eller lokalt center.

Trin 2 – Hvilken værdi tilfører knudepunktet transportkæden?

Næste skridt består i at aktørerne sammen formulerer en vision for, hvordan samarbejdet om udviklingen af transportknudepunktet kan bidrage til at skabe værditilvækst i transportkæden.

Visionen er et fælles billede af en ønsket fremtid og den kan findes ved hjælp af en interviewrunde til relevante aktører i knudepunktet. Den kan også findes via et fremtidsværksted.

Trin 3 – strategi og handlingsplan

Næste skridt skal omsætte visionen i en strategi og en handlingsplan for samarbejdet om udviklingen af transportknudepunktet.

Man kan f.eks. vælge at gennemføre en SWOT analyse, der fortæller om transportknudepunktets styrker og svagheder, muligheder og trusler. Man kan også vælge en ressource- eller kompetencebaseret tilgang, som sætter fokus på, hvad det er for typer kompetencer transportknudepunktet er i besiddelse af.

Den strategiske analyse afsluttes med opstilling af mål for transportknudepunktets udvikling og i forlængelse heraf en handlingsplan for hvilke projekter der skal iværksættes for at forbedre transportknudepunktets position i transportkæden.

Det er med lidt andre ord et nyt virkemiddel i den regionale erhvervsudvikling, som erstatter eller supplerer det indsatsområde i erhvervsudviklingsprogrammerne eller strategierne, der har haft infrastruktur og udbygningen af denne som hovedoverskrift.

I stedet for alene at sætte fokus på udbygningen af infrastrukturen bliver der nu i højere grad sat fokus på udvikling af den regionale transportkompetence.

Trin 4 – Miljø- og transportmæssige effekter

Trin 4 skal opstille konkrete forslag til, hvordan ønskerne om miljøforbedringer og en mere effektiv anvendelse af infrastrukturen kan tænkes ind i arbejdet med at forbedre transportknudepunktets position i transportkæden.

Det skal ske ved at gennemføre det der kan karakteriseres som en konstruktiv evaluering.

Trin 4 kan med fordel tage afsæt i erfaringerne med "performance planning" i henholdsvis USA og Canada, hvor man har arbejdet en del med opstilling af mål og indikatorer for integration af miljøhensyn i transportpolitikken.

Det kan være mål for, hvordan miljø er indtænkt i transportpolitikken, hvilket betyder, at effektmålingen kommer til at sætte fokus på fremdriften i arbejdet med miljø som en integreret del af strategien. Det kan også være konkrete miljømål, som knytter sig til den miljøbelastning transportstrategien eller politikken vil afstedkomme.

Det vil være særlig relevant at anvende erfaringerne med "performance planning" i samarbejderne om udviklingen af transportknudepunkterne når strategierne får karakter af en regional transportpolitik.

Trin 4 resulterer i et indikatorsæt, der kan fortælle, hvordan hensyn til miljø og en effektiv anvendelse af transportsystemet kan integreres i udviklingen af et transportknudepunkt, der skaber værditilvækst i transportkæden.

Trin 5 – organisering af samarbejdet

Det femte og sidste trin består i at sammenfatte, profil, vision, strategi, miljø og effektivitetsindikatorer i en samarbejdsaftale om udvikling. Denne aftale kan omsættes i en projektorganisation.

"Transport i det kompetente og innovative Danmark" giver nogle bud på, hvordan erhvervsudvikling, godstransport og miljø kan tænkes sammen i den fysiske planlægning.

Effektiv godstransport er en forudsætning for vores velfærd. Virksomhederne arbejder sammen i internationale netværk, hvor "just in time" er et bærende princip. Kravene til tid og fleksibilitet i forsyningskæderne gør det nødvendigt at se havne, kombiterminaler og transportcentre som elementer i et sammenhængende godstransport-system. Hvilke krav stiller det til den fysiske planlægning?

På europæisk plan forudses trængselsproblemerne at nå et omfang, der gør det urealistisk at løse problemerne gennem fortsat udbygning af vejnettet. Visionen for den fælles europæiske transportpolitik er at overflytte væksten i vejtransporten til multimodale transportløsninger. Er samspillet mellem danske havne, kombiterminaler og transportcentre gearet til denne udfordring?

Kommuner og amter spiller en væsentlig rolle for udviklingen af et sammenhængende godstransportsystem. Hvordan kan kommuner og amter se ud over de administrative grænser og udvikle regionale strategier for godstransport, der understøtter visionen om et moderne godstransport-system?

Projektet rejser debatten om, hvordan vi kan modernisere planlægningen og nytænke rollefordelingen mellem stat, amter og kommuner. Og ikke mindst om hvordan planlægningen kan sammenkæde private og offentlige interesser på en måde, der skaber bæredygtige løsninger i kommerciel, samfundsøkonomisk og miljømæssig forstand.

Projektet er finansieret af Miljøministeriet, Økonomi- og Erhvervsministeriet og Trafikministeriet. En arbejdsgruppe med repræsentanter for erhvervsorganisationer, kommuner, amter, vidensinstitutioner og ministerier har kvalificeret projektet undervejs.