

Sustaccess, udvikling af effektivt samspil mellem knudepunkterne og baglandet

Forfattere:

Lars Dagnæs, Institut for Transportstudier

En gateway er en bred betegnelse for et knudepunkt i transportsystemerne. Det kan være en international containerhavn, en kombiterminal, et transport- og logistikcenter. En gateway sikrer konsolidering af gods, viden, informationssystemer mm. og varetager hermed opkoblingen af de regionale transportstrømme i det globale transportsystem. Ny viden skal sikre bedre forståelse af gatewayfunktionen i det globale transportsystem.

I den globale økonomi bliver de regionale virksomheders konkurrenceevne i stigende grad afhængige af adgangen til effektive og miljøansvarlige globale transportsystemer. Der kan peges på en række udviklingstendenser: Regional specialisering af erhvervet, integrerede forsyningskæder, lange afstande, mere internationale ejerskabsformer af virksomhederne.

Udviklingen betyder ændrede krav til transportsystemerne. Denne udvikling sker samtidig med internationaliseringen af transportmarkedet. Udvikling af gatewayfunktionen får en stadig vigtigere betydning i udviklingen af de globale transportsystemer.

Det må forventes, at der vil være tale om en specialisering af den enkelte gateway. Derfor vil udvikling af ”kernekompetencer” være en stadig vigtigere forudsætning for udviklingen af knudepunktet som gateway i det globale transportsystem.

For baglandet kan denne udviklingstendens medføre, at det vil skulle spille sammen med forskellige ”gateways”.

Udvikling af effektive knudepunkter/gateways er således en vigtig udfordring. Det er også en opgave, som går på tværs af forskellige virksomheder og indebærer samspil mellem offentlige og private aktører. Der er behov for udvikling af viden om knudepunkternes rolle og mulige midler til udvikling af samspillet. Det er baggrunden for et aktuelt internationalt projekt: Sustaccess. Projektet er etableret i samarbejde med Gøteborg regionen i Sverige, Padborg Transport og Logistikcenter, Emsland i Tyskland, Perth og Aberdeenshire i Nordøstskotland og gennemføres med støtte fra EU's Interreg North Sea program.

Projektets mål er at belyse, hvilken rolle gateways kan spille for udviklingen af transportkoncepter, som fremmer bæredygtig og effektiv transport og logistik.

Den grundlæggende ide i projektet er gennemførelse af udviklingsaktiviteter i en række gateways og deres bagland i samarbejde mellem aktører inden for offentlig forvaltning, infrastrukturforvaltere, vidensudbydere (uddannelse og forskning) og private virksomheder.

Gennem konkrete udviklingsprojekter i de 5 forskellige regioner afprøves i alt 8 forskellige generiske koncepter for udvikling af samspil mellem private og offentlige initiativer i den regionale transportplanlægning:

1. Dryport

En "dryport" er en terminal i baglandet for en større havn. Konsolidering af gods og containere her kan bidrage til at øge den samlede godsomsætning over den store havn, og det kan åbne mulighed for at anvende bane eller skib i ledet mellem dryport'en og havnen. Gøteborg havn udbygger aktuelt et netværk af dryports i sit bagland.

2. Transport Logistik Centre

Udviklingen af samspillet mellem virksomhederne i et transportcenter kan bidrage til bedre effektivitet i det samlede transportsystem. Desuden kan koncentration af godsmængder i centret skabe grundlag for udvikling af intermodale transport. I Tyskland er etablering af transportcentre en del af den nationale og regionale transportplanlægning.

3. Udvikling af gods med bane

På både nationalt og internationalt plan er der fokus på udvikling af mere godstransport med bane. Erfaringerne er imidlertid også, at barriererne herfor er ganske betydelige. Der kan derfor peges på potentialet i udvikling af samspil mellem den private sektor og de offentlige myndigheder, så udvikling af rammebetingelser og udvikling af de kommercielle transportløsninger understøtter hinanden optimalt.

4. Udvikling af godstransport i mindre og mellemstore havne

De mindre og mellemstore havne vil fortsat spille en vigtig rolle i det samlede transportsystem. Det vil være inden for særlige varegrupper, typisk bulk. Det må forventes, at godsomsætningen vil blive koncentreret på en række havne inden for dette segment. Havne, som skal udvikles, må opgradere deres kompetencer inden for logistik og håndtering.

5. Transportakse

I det regionale projekt "EmsAxis" er grundfilosofien at sammenkæde en række forskellige elementer i den regionale transportinfrastruktur i en transportakse. Målet er via mere effektivt samspil at udvikle nye transportløsninger, og at transportaksen kan danne ramme for markedsføring og udvikling af transport og logistik i regionen.

6. Udvikling i kompetenceklynger

Den amerikanske økonom Michael Porter satte i slutningen af firserne fokus på betydningen af samspillet mellem rammebetingelserne og udviklingen af særlige kompetenceklynger. Han pegede på 4 områder (Porters diamant), inden for hvilke samspillet kan være afgørende for udvikling af særlige industrielle styrkepositioner. I Sustaccess er udvikling af samspillet inden for Porters diamant et af midlerne til udviklingen af de regionale transportkompetencer – og hermed et middel til udvikling af effektive transportsystemer.

7. Logistikregioner

Ikke alle regioner i Europa har den samme logistikprofil. Analyse og beskrivelse af de særlige karakteristika for en region som logistikregion kan således være et effektivt værktøj til den fortsatte udvikling af regionens særlige kompetencer.

8. Jernbaneterminaler

Kombiterminalerne har en vigtig rolle for udviklingen af den kombinerede trafik. Der kan peges på en række forhold, som er afgørende herfor: Udformningen af terminalen – Det teknologiske udstyr på terminalen – Forvaltningen af terminalen – Samspillet mellem terminalen og virksomheder op til terminalen.

I Sustaccess vil der fra de forskellige delprojekter ske en opsamling af viden og erfaring med udgangspunkt i de 8 identificerede koncepter. Herved skabes grundlag for en systematisk udvikling af nye innovative transportkoncepter i den regionale transportplanlægning.

Padborg Transport- og logistikcenter er som anført ovenfor en af de 5 partnere i projektet. Inden for projektet gennemføres der er række forskellige udviklings- og demonstrationsprojekter. I dette paper er udgangspunktet 3 konkrete projektaktiviteter:

1. Transport og logistik, som regional styrkeposition i Region Syddanmark og Slesvig
2. Padborg Transportcenter som drejeskive for intermodal godstransport med bane
3. Padborg som pionerby for det fremtidige transportmarked.

Disse tre delprojekter er beskrevet i det følgende:

Case 1. Transport og logistik som en regional og national styrkeposition

Danmark er under forandring. Globaliseringen og internationalisering af erhverv og samhandel betyder på den ene side skærpede krav til virksomhedernes konkurrenceevne og på den anden side nye markeds- og vækstmuligheder, såfremt vi forstår at gribe dem. Dette er baggrunden for, at Jørgen Mads Clausen og amtsborgmester i Sønderjyllands Amt, Carl Holst, sammen med Udviklingsråd Sønderjylland har taget initiativ til en projektorganisation, som skal fokusere på midler til regional udvikling gennem vækst i regionens erhvervsvirksomheder. Der er udpeget en række erhvervsmæssige styrkepositioner, som er udgangspunktet for arbejdet.

Et af de udpegede indsatsområder er transport og logistik. Region Syddanmark og Slesvig har været det naturlige udgangspunkt. En arbejdsgruppe skulle udvikle konkrete initiativer, der kan fremme vækst og udvikling inden for transport- og logistikerhvervet. Gruppen var sammensat af virksomhedsledere og medarbejdere fra uddannelse og viden i hele regionen, dvs. medlemmer fra Esbjerg, Billund Lufthavn, Trekantsområdet, Sønderjylland og Flensborg.

Udviklingspotentialer og udfordringer

Gruppen afsluttede sit arbejde sidst på foråret 2006. Konklusionen er, at transport og logistik er en styrkeposition i regionen:

”Vi har mange innovative transportvirksomheder. Vi ligger godt i forhold til distribution i Nord- og Centraleuropa. Vi har et fleksibelt arbejdsmarked. Der er en veludbygget infrastruktur. Der er mange udbydere af uddannelse og viden. Transport og logistik er i vækst – det er jo en naturlig konsekvens af globaliseringen og udvidelsen af EU”.

Der kan imidlertid også peges på en række faktorer, som forhindrer at potentialet kan blive realiseret:

”Vi tænker og handler alt for lokalt. Vi er som region ikke synlige i det europæiske netværk. Viden- og uddannelsesinstitutionerne spiller ikke sammen. Og så der behov for meget mere uddannelse, viden og kompetence i virksomhederne.”

Gruppen har set på det materiale, der hidtil er udarbejdet om emnet. Der er rigtigt mange rapporter og analyser. De peger samlet på det samme, som gruppen er nået frem til: Transport og logistik indeholder vækstmuligheder for regionen. Potentialet kan kun realiseres, hvis der samarbejdes på tværs af hele regionen. Der skal ske et løft af uddannelsesniveaet. De mange uddannelses- og videninstitutioner skal spille bedre sammen. Sidst men ikke mindst er det vigtigt, at vi har fat i de unge. De skal uddannes her, og de skal se regionens virksomheder som karrieremuligheder.

Internationale erfaringer: Her kan vi tage ved lære

Gruppen har set på tre eksempler i Europa, nemlig Gøteborg, Bremen og Emsland. De tre eksempler er kendetegnet ved, at det har været et strategisk valgt at satse på udvikling inden for transport og logistik. Resultaterne er skabt på tværs af private og offentlige aktører. Fokusering og strategisk valg af indsatsområder har fremmet regionens gennemslagskraft internationalt. Viden og kompetence spiller en vigtig rolle.

To vigtige opgaver for det fortsatte arbejde

Gruppen peger samlet på to vigtige indsatsområder:

Den første opgave er: Der skal skabes grundlag for en samlet markedsføring af regionen som en transportkorridor. Det er naturligt, at dette sker i form af et samarbejde mellem de knudepunkter, der er i regionen i dag. Markedsføringen er både ekstern og intern. Ekstern f.eks. i forhold til unge, der skal satse på en karriere i vores region og i forhold til virksomheder, som skal købe ydelser eller investere i regionen. Internt i forhold til virksomhedsledere og medarbejdere i vores virksomheder. De skal se målet i en proaktiv satsning på udvikling her i regionen.

Den anden opgave er at etablere én samlet organisation for arbejdet med ”klyngeudvikling” i hele regionen. Der skal især være fokus på uddannelse. Samarbejdet skal føre til en markant udvikling af uddannelserne i regionens transport- og logistikerhverv.

For begge indsatsområder er næste skridt at samle alle interessenter og aktører om arbejdet. Tiden frem til jul skal bruges til at udvikle det rigtige organisatoriske grundlag og til at sikre finansieringen.

Case 2. Padborg som drejeskive for intermodal godstransport med bane

I den fortsatte udvikling af Europas godstransport er der behov for alle transportmidler. Kombineret bil/bane er en af de mulige transportressourcer. Godstransport med bane har været under udvikling – kombineret transport har vist udviklingspotentiale. Fra 1988 til 2002 har den gennemsnitlige årlige vækst været 8 pct. Transportformen vokser stadig – DOG IKKE I DANMARK. Skal den kombinerede trafik i Danmark udvikles, er det nødvendigt:

At ændre på organiseringen af de centrale kombiterminaler. Det er vigtigt at vurdere lejen i lyset af, hvad markedet kan bære.

At der åbnes op for støtte til investeringer og moderniseringer af terminalerne.

At kapacitetsforholdene på baneinfrastrukturen afklares.

Sker dette ikke, vil udviklingen gå uden om Danmark til skade for dansk industri og handel – og med risiko for, at investeringer i de faste forbindelser ikke giver den fulde samfundsmæssige nytte.

International sammenligning

Kombineret bil/bane trafik er karakteriseret ved, at godset transporteres i enhedslastbærere. Skift mellem transportmiddel sker ved løft. Den kombinerede bil/bane trafik er i vækst på europæisk plan. Fra 1988 til 2002 er denne trafik tredoblet (svarende til en gennemsnitlig årlig vækst på ca. 8 pct.). Markedsudviklingen er en vigtig forudsætning for denne vækst. Det gælder f.eks. strukturudvikling inden for de eksisterende aktører, tilkomsten af nye aktører, innovation og kompetenceudvikling samt teknologisk udvikling.

Inden for Sustaces er der gennemført en sammenligning af rammebetingelserne for kombineret trafik i Danmark, Tyskland, Sverige og Norge.

I **Tyskland** er udbygningen af den kombinerede trafik i en vigtig trafikpolitisk målsætning, som understøttes af konkrete initiativer. De vigtigste er: Statsstøtte til udbygning af kombiterminalerne (i alt 3½-4 mia. dkr.). Den statslige støtte er fulgt op af støtte fra EU. Eksisterende terminaler stilles til rådighed for operatørerne, uden der opkræves leje herfor. Ved nyinvesteringer kan der ydes mellem 80 og 85 % støtte til investeringer inkl. kraner og andet teknisk udstyr. Driften af terminalerne varetages af et uafhængigt operatørselskab. Et særligt program for etablering og udbygning af transportcentre (GVZ centre) skal sikre lokaliseringen af transporttunge virksomheder og transportører i forbindelse med kombiterminalerne. Fra 1990 til 2000 er den kombinerede trafik i Tyskland steget fra 26 til 35,5 mio. tons.

I **Sverige** er Banverket og Vägverket aktuelt gennem en regional planproces ved at fastlægge en terminalstruktur. Som eksempel på allerede opnåede resultater kan anføres, at kombitrafikken til og fra Göteborg havn fra 2000 til 2004 er steget fra 120 tusinde TEU til 190 tusinde TEU.

I **Norge** er det valgt at satse på udbygning af den kombinerede trafik – og til gengæld at ophøre med drift af konventionel godstrafik. Satsningen har allerede nu betydet vækst i godstrafikken med bane til og fra Norge.

Kombineret trafik i Danmark – udviklingspotentialer

Set fra dansk side kan der peges på en række forhold, som kunne indikere vækstpotentialer for den kombinerede trafik. Det gælder f.eks.:

Allerede i dag foregår ca. 1/3 af samhandelen med Italien som kombineret trafik.

Danmark fungerer som transitland for stigende godsmængder i "containeriseret form" til og fra Sverige og Norge. Herved skabes mulig synergi med dansk gods og mulighed for etablering af effektive trafikforbindelser til Mellem- og Sydeuropa.

Potentialet i de to faste forbindelser, som allerede er etableret, samt det mulige potentiale i en fast Femern Bælt forbindelse. Alle tre forbindelser vil være med banespor.

Som det er fremgået af det tidligere, vokser den kombinerede trafik ikke i Danmark. Utilstrækkelige rammebetingelser er en vigtig grund til manglende resultater i Danmark. De vigtigste forhold er i prioriteret rækkefølge: forvaltning og kvalitet af de danske kombiterminaler, kapacitetsforhold på nettet i øvrigt, politisk fokus på realisering af potentialet ved kombineret trafik.

Case 3. Padborg som pionerby i det fremtidige globale transportmarked

Den 28. juni offentliggjorde EU-kommissionen et dokument: Udvikling af avanceret transportlogistik som middel til mere bæredygtig mobilitet i Europa.

De årlige omkostninger i logistik i Europa udgør over 1000 mia. Euro, og logistikomkostningerne udgør mellem 10 og 15 % af omkostningerne til et færdigprodukt. Der er således store potentialer i at effektivisere og udvikle Europas transportlogistik. Kommissionen varsler, at de i 2007 vil igangsætte et samlet initiativ med henblik herpå. Visionen er et integreret europæisk transportmarked, hvor godset uhindret kan transporteres mellem de forskellige transportmidler. Enhedslastbærere (containere, veksellad mm.), informationsteknologi og udvikling af kompetencer er vigtige midler til at nå dette mål. Godsknudepunkterne spiller naturligt en vigtig rolle i fremtidens godstransport. Der kan peges på behovet for at udvikle de bygningselementer, der anvendes i transportsystemet.

I ugen fra den 18. til den 23. juni gennemførte en internationalt sammensat gruppe på 14 arkitekter en workshop om fremtidens godstransportcentre. Her udviklede de en visionsplan for Padborg som "en pionerby i det fremtidige globale transportmarked". Tidsperspektivet er Europa 2030. Projektet er således meget aktuelt i forhold til udmeldingen fra EU-kommissionen.

Powering Europe

Workshoppen var den første af i alt 6 workshops i projektet: Powering Europe. Et projekt under ledelse af arkitekterne Mio Schrøder og Claus Sandgaard, begge fra den unge tegnestue LAB2/WLA. Workshoppen i Padborg blev gennemført i samarbejde med Padborg Udviklingscenter og Institut for Transportstudier.

Mio Schrøder fortæller, at gruppen i tidligere projekter har arbejdet med udgangspunkt i store globale byer som New York, Havanna, Addis Abeba og Mumbai.

I Powering Europe tages der, som projektets navn siger, udgangspunkt i Europa. Europa er et højt industrialiseret samfund, der er en veludviklet demokratisk tradition, og det europæiske samfund har en fælles opgave: at omstille Europa til et samfund der er baseret på andre energiformer end ”den billige olie”. Forandringsopgaven kan f.eks. sammenlignes med at sende en mand til månen, som det skete i slutningen af 60’erne.

Selv om opgaven med at omstille Europas energiforsyning til nye energiformer kan forekomme stor, så er der i dag nye teknologier på vej. Det gælder f.eks. biodiesel og brint, og EU har sat fokus på den energipolitiske dagsorden.

Padborg transport- og logistikcenter i dag og i 2030

Forandringerne sker hurtigere og hurtigere i vores samfund. Transportinfrastruktur og bygninger fylder meget i landskabet. Det er store investeringer ofte med lang byggetid og lang levetid. F.eks. tog det over 11 år fra beslutningen om etablering af en fast forbindelse over Storebælt blev taget i 1986, til jernbaneforbindelsen blev åbnet i 1997. Det er knap halvdelen af den tidshorizont, som Powering Europe har valgt, 24 år. Et projekt som ”Powering Europe” provokerer os til at se vores samfund i et længere tidsperspektiv. Måske er det et middel til at sikre endnu bedre sammenhæng i de mange delelementer i vores transportsystem.

Padborg er et afgrænset samfund – udviklingen af samfundet er i høj grad sket gennem udvikling af transporterhvervet i byen. Udviklingen er sket som konsekvens af rammebetingelserne for at lokalisere transportvirksomheder her. Efter 1920, hvor grænsen mellem Danmark og Tyskland kom til at ligge her, voksede en transportindustri op omkring jernbanen. Efter 2. verdenskrig var det lastbilen, som satte dagsordenen for udviklingen. Åbningen af motorvejen betød, at transporterhvervet flyttede ud til motorvejen. Udviklingen af det indre marked betyder, at Padborg kan ligge centralt som distributionscenter i forhold til Skandinavien og Centraleuropa. Denne udvikling er allerede godt på vej, og i de seneste år er dele af transporterhvervet rykket over grænsen til Harrislee, så transportcentret nu ligger på begge sider af grænsen mellem Danmark og Tyskland.

Udviklingen er i høj grad sket gennem erhvervets omstillingsevne og dynamik. Det er også en vigtig forudsætning for den fortsatte udvikling af Padborg.

Padborg 2030

Europas transportsektor 2030 vil ifølge projektgruppen bestå af 4 typer infrastruktur: et motorvejsnet med delvist automatiserede, store lastbiler – et net af højhastighedsgodstog – et net af højfrekvente og effektive skibstransporter: Motorways of the Sea. Og måske et system af luftskibe, som varetager transport af store og uhåndterlige transportopgaver, der ikke kan indpasses i vej- og banenettet.

Gruppen identificerede 6 prototyper, som indgik i fremtidens transportcenter: Super Transfer (intermodalitet) – Super Distribution (distribution og lagerfunktioner) – Super Pit (vedligeholdelse og service af transportmidler og containere) – Super Production (fleksible produktionsfaciliteter, som udnytter lokaliseringen ved transporterhvervet) – Super Power

(produktion og oplagring af drivmidler) – Super Desk (samling af kontorfunktionerne fra virksomhederne).

Tre undergrupper udviklede 3 forskellige masterplaner – fysisk disponering af transportcentret. Der var forskelle i de tre løsningsforslag, men der var også fællestræk. Alle tre grupper var enige om, at transport skal ske effektivt. Derfor vil den fortsatte udvikling af Padborg være baseret på etablering af store effektive enheder – og samspillet med infrastrukturen, dvs. motorvej og bane, er vigtige. En anden central udfordring, som gik igen i alle tre løsningsforslag var: hvordan sikres samspil og udvikling af det eksisterende Padborg. Det nuværende meget store rangerareal omkring Padborg Station vil i 2030 ikke længere være baneområde. Der er der gode muligheder for at udvikle Padborg som boligby.

En anden fælles kvalitet ved alle tre løsningsmodeller var indplacering af grønne områder i byen. Livskvalitet er jo vigtig både for de mennesker, der arbejder i byen og dem, der bor her.

Super City og Super Bridge

Gruppen valgte at arbejde videre med et fælles oplæg. Det var den model, der blev præsenteret på konferencen, som afsluttede projektet. De 6 protyper blev samlet i 2 ”superprogrammer”: Super Bridge og Super City. Udviklingen af Padborg Transportcenter er i 2030 sket langs motorvejen. En ny godsbane er etableret her. Den nuværende bane mellem Padborg og Flensborg fungerer som lokal forbindelse mellem de to byer. Langs motorvejen og den nye godsbane er alle transportfunktionerne samlet i store effektive enheder.

Super Bridge indeholder de funktioner, der knytter sig til håndtering af gods og transportmidlerne. Der er fokus på effektivitet, mange funktioner vil være automatiserede. Det er ”transportmaskiner”, som vil kunne bidrage effektivt til udvikling af kundernes transport- og distributionssystemer.

Super City indeholder kontorfunktionerne og servicefunktioner i øvrigt. Ved at samle funktionerne og ved at tænke stort er der skabt synergi og nye servicebaserede forretningsområder i byen. F.eks. har byen fået styrket sin position som modtagecenter for turister. Det er naturligt, at catering- og overnationsfunktioner rettet mod chauffører og ansatte i erhvervet i øvrigt også er attraktive for de turister, der ankommer til området, eller som er i transit. Den nye supercity indeholder også et europæisk universitet for transport og energi. Måske er det ikke hele universitetet, der ligger her, men funktioner som især kan drage nytte af sametableringen med transport- og logistikvirksomhederne.

Hvordan kan projektet spille sammen med Padborg?

De 14 arkitekter fortalte på den afsluttende konference den 23. juni om deres plan for erhvervsledere og politikere fra Padborg og inviterede gæster. Sammen med tilhørerne gik arkitekterne tur i Padborg fra model til model. Her beskrev de, hvorledes de så Padborg 2030. Tilhørerne var meget imponerede af, hvad gruppen havde nået gennem ugen. Der var også enighed om, at visionsprojektet er et vigtigt udgangspunkt for det fortsatte arbejde med udvikling af byen.

Borgmester Jens Aage Helmig: *Der er meget energi i de unge mennesker, deres vision er en sund provokation af vores egen opfattelse af byen. Gennem projektet ser vi Padborg med nye*

briller, vi ser byens udviklingspotentialer, og vi bliver provokeret til at overveje strategier og handlinger til at udvikle os hen mod målet.

Direktør Ole Skovlund, Padborg Udviklingscenter: Projektet er et godt afsæt for fortsættelser af det strategiarbejde i Padborg, som vi nu har kørt et par år. Sammen med erhvervsledere og politikere vil vi bruge oplægget som afsæt for at diskutere strategi i byen. Vi vil efter sommerferien sætte os sammen og diskutere projektet. Det skal danne grundlag for en konkret handlingsplan for det videre arbejde.

Projektet har tydeliggjort, at uden visioner har byen ingen fremtid. Projektet har også tydeliggjort, at udviklingen af Europas transportsektor stiller krav til udviklingen af nye effektive og innovative løsninger. Det er derfor naturligt, at der i Powering Europe foreslås etablering af nye, effektive transportmaskiner uden for det nuværende transportcenter. Skal dette realiseres, skal der tænkes i helheder. Der skal udvikles en fleksibel helhedsplan for centret – og det er vigtigt med en god dialog på tværs af erhvervsliv og forvaltning.

Projektet Powering Europe, som det blev gennemført i Padborg, er således et godt udgangspunkt i forhold til det arbejde, som EU-kommissionen nu har varslet om udvikling af en mere effektiv transportlogistik i Europa.

Afslutning

Sustaccess projektet er i høj grad karakteriseret ved, at det er de lokale delprojekter, som sætter dagsordenen for udviklingen af projektet. Gennem fælles studieture, fælles konferencer og workshops sker der en gensidig erfaringsudveksling – samt ikke mindst: de regionale/lokale udviklingsaktiviteter perspektiveres i en international kontekst.

Erfaringen er, at især det sidste har vist sig at være en vigtig kilde til udvikling af projekterne. Det er således en vigtig erfaring fra Sustaccess, at vi f.eks. i Padborg regionen sætter en dagsorden for de udviklingsprojekter, vi gennemfører, på et andet og højere kvalitativt niveau takket være det internationale samarbejde.

Det er videre en erfaring fra Sustaccess, at der i den begrebsmæssige udvikling af Europas godstransportsektorer anvendes mange forskellige begreber og koncepter. Her kan f.eks. peges på ”transportcentre”, ”terminaler”, ”Dryports”. Begreber, som indgår i politikformulering og hermed udvikling af rammebetingelserne for transporterhvervets udvikling. Der er et behov for præcisering og strukturering af disse forskellige elementer. De anvendes forskelligt fra land til land, og ikke alle begreber er lige vel beskrevne og præciseret. Sustaccess projektet kan bidrage til denne afklaring, fordi de forskellige delprojekter inddrager viden og erfaringer fra forskellige lande.

Transport og specielt godstransport er i vækst i disse år. En fortsættelse af denne vækst kan blive en vigtig samfundsmæssig udfordring. Sustaccess projektet har gennem sit internationale samarbejde illustreret den store kompleksitet, der er i udvikling af sektoren. De regionale rammebetingelser er en vigtig forudsætning for håndtering af denne udfordring. Sustaccess projektet bidrager til ny viden om regionalpolitik og udvikling af godstransport.

Projektet er sin opbygning rettet mod praktiske eksempler på, hvordan samspillet mellem virksomhedernes aktiviteter og de regionale rammebetingelser kan skabe mere effektive og miljørigtige transport- og logistikløsninger. Gennem samarbejde på tværs af nationale grænser og forskellige regioner løftes de konkrete projekter til ny viden og perspektivering af udviklingsmulighederne i de enkelte projekter. Det er en positiv erfaring herfra, at der er behov for en strategisk tilgang til det regionale/rummelige arbejde med godstransport. Sustaccess projektet indeholder vigtige bidrag hertil.