



De er pænt lange, de såkaldte modulvogntog. Men de giver selvsagt en stor fordel for de virksomheder, som har et stort transportbehov.

Her betyder størrelsen noget: 25,1 meter er bare billigere

MODULVOGNTOG: Flere og flere lokale virksomheder har fået mulighed for at bruge de 25,1 meter lange modulvogntog i stedet for almindelige lastbiler, og den billigere fragt er god for konkurrenceevnen. Inden sommerferien bliver det også muligt at køre til Korsør Havn med de lange biler.

Af Christina Kabel og Kim Brandt

SLAGELSE KOMMUNE: Hver dag ruller 35 almindelige lastbiler ind hos Harboes Bryggeri i Skælskør for at hente de færdige drikkevarer, mens der kommer 17-18 lastbiler med råvarer til bryggeriet.

- Så det betyder utrolig me-

get for os, at vi nu også kan køre med modulvogntog. Vi kan endnu ikke sætte kroner og ører på, hvor meget vi sparer, men det forbedrer konkurrenceevnen i et skarpt marked. Alle bryggerier rundt om i Europa efterhånden er blevet toptunede, så fragtpriiserne fylder mere, fortæller logistikdirektør Søren Malling.

Et modulvogntog kan køre med 45 paller, mens en stor lastbil kun kan have 33 paller, så to modulvogntog kan erstatte tre store lastbiler.

- Det er ikke alle vognmænd, som har modulvogntog endnu, men der kommer flere og flere til, efterhånden som antallet af strækninger til dem vokser. Hvert år sender vi 1500 lastbiler til Sverige, og der kan vi spare en pæn del af dem ved at bruge modulvogntogene i stedet, forklarer Søren Malling.

Inden sommerferien regner Slagelse Kommunes vej- & park-afdeling med, at den næste strækning fra motorvejsafkørsel 42 Korsør og videre ind af Tårnborgevej til

Korsør Havn er klar til modulvogntog.

- Det er småting, som mangler, og så skal vi selvfølgelig have den endelige godkendelse fra Vejdirektoratet, siger afdelingsleder i natur-, vej-, og trafik i Slagelse Kommune, Christian Schou Rasmussen.

Koster 1000 kroner i timen I 2016 håndterede den nyrenoverede Korsør Havn 500.000 tons fragt - det er en vækst på 25 procent, og derfor er modulvogntogene længe ventet.

- Havnen ligger som bekendt midt i Korsør by, så vi er nødt til at være fleksible og prisbevidste for at være med i konkurrencen. Og her kan de billigere modulvogntog godt være den forskel, som afgør, om vi får en kunde eller ej, fortæller den afgående havnechef Flemming Erichsen.

I Vemmelev håber man på, at det også snart bliver deres tur.

Vejdirektoratet er netop i gang med at mærke af til de

nye østvendte motorvejsramper ved Vemmelev, og de bliver bygget til modulvogntogene - mens de gamle vestvendte ramper bliver bygget ud til dem. Og derfra er det næsten kun en rundkørsel, som skal rettes til for at kunne køre helt ud til industriområdet.

- Hver morgen sender vi to lastbiler til Middelfart og to til Hvidovre. Og lastbil nummer to er kun halvt fyldt, så vi ville kunne nøjes med et modulvogntog i stedet. Oveni vil de østvendte ramper spare os for otte minutter pr. bil, og samtidig undgår vi at skulle ind gennem byen med skolebørn og handlende. Det bliver en stor lettelse, fortæller driftschef Lars Frederiksen fra Kødgrossisten i Vemmelev.

- Hver morgen sender vi to lastbiler til Middelfart og to til Hvidovre. Og lastbil nummer to er kun halvt fyldt, så vi ville kunne nøjes med et modulvogntog i stedet.

At gøre strækningen fra motorvejen og til industriområdet i Vemmelev farbar

for modulvogntog vil blive fremlagt som budgetønske for 2018.

- Det vil også give mening, at de nye erhvervsområder, som er en del af kommuneplanen 2018, får adgang med modulvogntog, når vi har omfartsvejen og motorvejen lige ved siden af. En stor lastbil med chauffør koster

» Hver morgen sender vi to lastbiler til Middelfart og to til Hvidovre. Og lastbil nummer to er kun halvt fyldt, så vi ville kunne nøjes med et modulvogntog i stedet.

Lars Frederiksen, Kødgrossisten

1000 kroner i timen at holde i gang, så det er et vigtigt konkurrenceparameter, siger erhvervsvejledningsmægler Henrik Nicolaisen.



En af de fire lastbiler, som Kødgrossisten hver morgen sender afsted til Jylland og Hvidovre, og som de gerne vil erstatte med modulvogntog. På billedet ses fra venstre Karsten F. Nielsen, erhvervschef Per B. Madsen og Lars Frederiksen. Karsten og Lars er henholdsvis divisionschef og driftschef i Kødgrossisten. Foto: Christina Kabel

EUE - stærkt utroværdig

Debat

SLAGELSE KOMMUNE: Så har man set det med. Et konsulentfirma, der snigløber sin arbejdsgiver og trods løfter om det modsatte aktivt forsøger at smide arbejdsgiveren ud af et internationalt samarbejde.

Stærke sager, men det er hvad konsulentfirmaet EUE optræder med i forhold til Slagelse Kommune og den fatale satsning på det håbløse brinteventyr. Konsulentfirmaets direktør, David Drach-

mann-Sunne, får i Sjællandske 6. april uimodsagt lov til at sige, at Slagelse Kommune i et møde 8. marts har udtrykt ønske om at udtræde af det såkaldte JIVE-projekt.

Men det er lodret forkert, og det ved EUE-folkene udmærket. Kommunen har udtrykt ønske om at komme i første række - så at sige at overtage konsulentfirmaets rolle i sagen.

Det fremgår både af kommunaledirektørens referat fra mødet - og ikke mindst af den efterfølgende korre-

spondance med både EUE's bestyrelsesformand og direktøren himself.

Bestyrelsesformand Lars Riise lover 15. marts, at EUE »loyalt vil forelægge for JIVE-konsortiet muligheden for, at Slagelse Kommune kan overtage EUEs rolle«. Og sørme om ikke David Drachmann-Sunne dagen i forvejen »i henhold til aftale« har fremsendt et prisoverslag over, hvordan denne afklaring kan foregå.

Begge breve er at finde blandt de mange bilag, som

erhvervsplan- og miljøudvalget har på sit møde om projektet 3. april.

Her ender det så med, at udvalget sender sagen retur til økonomiudvalget - uden afgørelse.

Men nu får EUE-direktøren travlt, da det er åbenlyst for ham, at der måske ikke er flere konsulentkroner at score hos Slagelse Kommune.

5. april får Slagelses kommunaldirektør at vide, at EUE-bossen har meldt kommunen ud af JIVE-projektet. Oven i købet efter

enighed i kredsen - på blot et døgn!

Og på forsiden af Sjællandske 6. april beretter han så, at »en jysk kommune« overtager projektet og de 47. mio. kr., som hans eget konsulentfirma - forgæves - havde som hovedopgave at skaffe, nu er »fundet«.

Kan det nu passe, at den foretagsomme direktør i løbet af et par døgn har overtalt en anden kommune til at springe om bord i et sådant foretagende? Og at denne kommune allerede

har behandlet sagen i udvalg og i byråd?

Hm, stakkels »jyder« - hvis de da findes, siger jeg bare. Men for Slagelse ender brinteventyret tilsat lidt ilt, med det rene vand - og et minus på mindst 4 millioner kroner.

Per Christensen
Søndervang 30
4200 Slagelse