

8 sider

Foreningen af Danske Transportcentre fylder 20 år. Vi bringer 8 sider i midten.

17



Junglelov

Herhjemme hersker jungleloven, når det handler om rastepladser. FDT har en plan.

22



Drillenisser

En oldermand, to lokalformænd og en direktør har ordet. Det er uhyggeligt, du!

32

Sparekniv hos DTL

Danmarks store vognmandsorganisation skal spare. Derfor ændres strukturen.

Af Poul Rudolf og Jesper B. Nielsen

Den økonomiske krise rammer nu også vognmændenes egen organisation, DTL. Der skal spares, og det går i første omgang ud organisationens struktur.

Kredsene nedlægges og de tre selvstændige regionskontorer lægges nu direkte ind under organisationen.

I stedet for kredsene vil man oprette fire regioner, som de lokale vognmandsforeninger og specialforeningerne skal høre ind under.

DTL-ledelsen vil ikke hæve kontingentets størrelse. Man mener at medlemmerne i forvejen er hårdt økonomisk presede. Desuden er man bange for at sætte mere fart på den medlemsnedgang, som vognmandsorganisationen oplever. På 10 år er antallet af medlemmer blevet halveret.

Mere side 4



Når Scania nu lancerer deres Ecolution-løsning handler det om at sætte handling bag ordene "at optimere kundens udgifter". Transportmagasinet's Per Fischer har været på tur med en Scania, der er opbygget efter Ecolution-principperne. Vi ser, om det får virkning for vognmandens bundlinie. Side 28-29

Større bøder mod ulovlig cabotage

side 12

TURBOER

Ombygning • Renovering • Nye

ECS Kvalitet i top...
 1/3 Esbjerg Cylinder Service
 Hedelundvej 19 • 6705 Esbjerg Ø
 Tlf. 75 13 92 55 • Fax 75 12 59 43
 www.ecs-itop.dk

MCS Kvalitet i top...
 1/3 Midtjysk Cylinder Service
 Absalonsvej 7 • 8800 Viborg
 Tlf. 86 62 22 44 • Fax 86 62 93 90
 www.mcs-itop.dk

VOLVO • SCANIA • DEUTZ
 MERCEDES • IVECO • DAF
 M.A.N • LEYLAND • FORD

NaviTrans

den komplette Microsoft Dynamics NAV løsning til transportbranchen

- Transport
- Spedition
- Lagerhotel

Adacta A/S - Roskilde og Vejle
 Tlf.: 70 70 15 04
 E-mail: Salg@adacta.dk
 www.adacta.dk

ADACTA
 IT løsninger til transportbranchen

Trænger du til et BLINK med en vognstang?

Se mere på www.ketner.dk



De store udfordringer for transportbranchen de næste 20 år bliver miljø, brændstof - og bydistribution. Her kan transportcentrene bidrage positivt.

20 år med transportcentrene

De officielle transportcenterforeninger har nu eksisteret i 20 år. Hvor langt er de nået?

Af Jesper B. Nielsen

De to foreninger Foreningen af Danske Transportcentre og den europæiske paraplyorganisation Europlatforms er nået ud over teenageal-

deren. Men har de gjort en forskel de seneste 20 år, eller er det først nu, de skal bevise deres værd for samfundet - nu, hvor trafikken omkring storbyerne sander til, og hvor motorvejene er fyldt op?

Kent Bentzen, der er aktiv medlem af begge foreninger, er ikke i tvivl. Transportcentrene har en meget vigtig rolle at spille

som skaber af vækst og værdier, men også som katalysator for gode ideer, netværk og samarbejde.

- I transportcentrene skaber vi åbne og neutrale miljøer, hvor alle virksomheder, organisationer og myndigheder kan være med til at udvikle effektive og profitable transportløsninger, siger Kent Bentzen.

- Gennem effektivitet

skaber vi værdi. Gennem samarbejde skaber vi vækst. Gennem innovation kommer vi videre. Verden er dynamisk, og derfor skal vores løsninger på transportproblemerne være dynamiske.

En af de store udfordringer for de europæiske samfund de kommende år bliver at få styr på den stærkt voksende transport og trafik. Hvis den ikke kan kom-

me frem på smidig vis, vil væksten stagnere.

- Derfor handler det om at investere i infrastruktur og ny måder at udnytte infrastrukturen på, siger Kent Bentzen.

- Vi kan ikke blive ved med at proppe flere biler ind på vejene. Vi må satse på andre transportformer og kollektiv trafik - også på godssiden. Derfor tror jeg, at vi de

næste 20 år vil se en kolossal udvikling inden for udvikling af alternative distributionsformer, nye samarbejdsformer - og så vil vi se en kraftig satsning på at udnytte nye energiformer. Miljøet står på spring til at blive en af de helt store indsatsområder for transportbranchen.

- Det er i hvert fald det, som transportcentrene arbejder på.



Mange muligheder i Hirtshals

HTC - Hirtshals Transport Center

1. Agathon on Spot - Trailerværksted åbent man-fre kl 07 - 21
Forhandler for: Thermo King, KH One Stop, Zepro Lifte, BPW Bremseservice, Good-year, Krone Trailer service - 24 hrs mobilservice - synshal for person & Lastbiler.

2. Service & Velkomst center for privatbilister
Go`on benzin/diesel tank anlæg, Vaskemaskine - pusleplads
Cafeteria - Dagligvare salg - Turist Kontor

Centerbygning åben for døgn ekspedition af told
Rederierne Color Line & Fjord Line's Cargo afdelinger, Speditionsfirmaet KGH Customs services, Chauffør lounge med TV - trådløs internet opkobling - tachograf aflæsning, Toilet & badefaciliteter, Konferencelokaler 8 - 30 personer udlejes
Stor P-plads videoovervåget og belyst, også godkendt for modulvogntog.
Truck diesel Tankanlæg & AdBlue for Statoil, Shell, Uno-X, OK, UTA & DKV - tankkort.
Tørlager med rampe & truck for opbevaring / omladning

NYT
i 2011

Til LEJE PÅ HTC

Ledige Lokaler/kontorer fra 30 - 210 m²
- indflytnings klar, Ledige arealer for nybyggeri i forbindelse med transport center.
Værelser med 2 senge, eget TV - toilet & bad., Indhegnet P - plads for lastbiler/trailer dag/nat/weekend - betjening via tlf.



Hirtshals Transport Center +45 96 56 07 70 Email: info@htc.dk - www.HTC.dk

Transportcentre skaber vækst

Det er ikke kun de virksomheder, der ligger i et transportcenter, der oplever vækst. Væksten smitter af på hele regionen og samfundet. Det er 20 år side, at Foreningen af Danske Transportcentre så dagens lys.

Af Jesper B. Nielsen

FDT - Foreningen af Danske Transportcentre blev stiftet den 23. september 1991 på baggrund af et udviklingsprojekt, som blev startet i foråret 1989 NTC - Nordic Transport Center hed projektet, som ultimo 1988 havde fået en bevilling på to millioner euro fra EU. Projektet gik ud på at udvikle et nyt europæisk transportprojekt med base i Nordjylland.

Bag projektet stod Kent Bentzen, som straks gik i gang med at udføre studierne. Det gik blandt ud på at udvikle en transportkorridor fra Tyskland op gennem Jylland videre til Sverige og Norge. "Nordic Link" var skabt.

Ved at etablere nogle åbne og neutrale miljøer, hvor lastbiler, skibe og tog kunne mødes for at udveksle gods, kunne man opnå store synergieffekter og effektiviseringer. Nordic Transport Center (NTC) i Aalborg Øst var skabt.

Præcis på samme tid havde nogle driftige vognmænd tanker om at bygge et vognmandscenter i Vejle. De havde udset sig en mark nogle kilometre nord for vejle, hvor de kunne forestille sig masser af aktiviteter. Det blev starten på Danmarks Transport Center (DTC).

Projekterne i Aalborg og Vejle kom i 1990-1991 hurtigt i en synkron udvikling, og man besluttede sig for at arbejde på den samme udvikling.

- Vi brugte meget tid på at dokumentere vores koncept og forretningsgrundlag, fortæller Kent Bentzen.

- Der var ikke mange, der kunne forstå os i starten. Der var også krise dengang. Hovedideen var den samme som den, vi har i dag: Samarbejde kan skabe synergi og vækst - ikke kun for de virksomheder, der samarbejder, men for hele regionen og samfundet.

- Vi besluttede at stifte en national forening, og det gjorde vi i 1991 - i øvrigt sammen med nogle visionære erhvervsfolk fra Fredericia Kommune, som så muligheder i at udvikle et center i Taulov.

På det tidspunkt var Henry Dyrland tiltrådt som adm. direktør i DTC, og han blev

den drivende kraft i skabelsen af det transportcenter, som alle i dag kender som Danmarks Transport Center (DTC).

Vil se lyset

- At være placeret i et transportcenter er med til at skabe vækst, fortæller Henry Dyrland.

- Virksomhederne, som ligger i et transportcenter, kommer uundgåeligt til at samarbejde og danne net-

værk med hinanden. Det har vi set på DTC, og det har vi set i alle de andre danske transportcentre.

- Der opstår synergi, når man ligger i et transportcenter. Her finder man nemt kolleger og ligesindede. Man har samme interesser, selv om man også er konkurrenter.

- Vi så helt klart denne udvikling på DTC. Man fik en god start ved at ligge i transportcentret. Nogle startede

med at leje et lille kontor. Senere, når vingerne var blevet stærke nok til at bære, flyttede de til større lokaler andre steder, eller de fik større lokaler på DTC.

- Jeg håber og tror på, at transportcentrene stadig vil være et af de stærkeste parametre for at skabe værditilvækst i transportsektoren og vækst i samfundet, siger Henry Dyrland.

- Jeg tror virkelig, at den nuværende krise kan få os

til at dyrke nye former for partnerskaber og skabe en bredere forståelse for de muligheder, der ligger i et transportcenter.

- Mange virksomheder har allerede set lyset, men flere vil komme til fremover, slutter Henry Dyrland.

Henry Dyrland gik på pension fra DTC-jobbet i sommeren 2011, men han fortsætter sit arbejde for transportbranchen som formand for FDT.

Fakta

FDT's formål er at:

- skabe åbne, neutrale transportcentre i Danmark og det øvrige Europa.
 - skabe kommercielt og miljømæssigt bæredygtige transportløsninger.
 - blive inddraget i dialog og beslutninger om infrastruktur, transport- og logistikforhold.
- Vores overordnede mål er at få skabt basis for effektive transport- og logistikløsninger, som kan bidrage til at skabe værditilvækst, siger Kent Bentzen.

FDT har udarbejdet en definition på, hvad et transportcenter er. Definitionen lyder således:

"Et transport- og logistikcenter er et center beliggende i et afgrænset område, hvorunder alle aktiviteter vedrørende transport, logistik og distribution af varer kan udføres af forskellige aktører i et åbent miljø og på et kommercielt grundlag."

"For at leve op til reglerne om fri konkurrence skal et transport- og logistikcenter være åbent for alle. Det vil sige, at der skal sikres lige adgang for alle selskaber, der deltager i transportcentrets aktiviteter."

"Et transport- og logistikcenter skal desuden være udstyret med de fornødne logistikfaciliteter til fælles brug for centrets brugere."

"For at fremme intermodal transport i forbindelse med håndtering af gods, skal et transport- og logistikcenter helst være betjent af flere forskellige transportformer (vej, jernbane, søfart, indre vandveje, luft)."

"For at sikre synergieffekter og samarbejde er det vigtigt, at et transport- og logistikcenter er organiseret i en neutral, juridisk organisation - gerne i form af et offentligt privat partnerskab."

"Endelig skal et transport- og logistikcenter leve op til europæiske standarder og kvalitetskrav, for at kunne danne rammen om forretningsmæssigt, bæredygtige transportløsninger."



Foreningen af Danske Transportcentre består af otte transport- og logistikcenter. De ligger centralt placeret langs motorvejsnettet ved Hirtshals, Aalborg, Herning, Horsens, Vejle, Taulov, Høje-Taastrup og Køge.



Fremkommeligheden i Europa er ved at nå bristepunktet.

Transportcentre på europæisk plan

Den europæiske for-
ening for transportcen-
tre, EUROPLATFORMS,
er dybt engageret i be-
slutningerne på trans-
portområdet på EU-ni-
veau. Det har den været
i 20 år.

Af Jesper B. Nielsen

EUROPLATFORMS (EEIG) blev stiftet den 18. december 1991 i Paris under overværelse af flere transportministre. Det blev skabt som en overbygning på et samarbejde mellem de forskellige landes transportcenterforeninger.

Der var fire stiftere: Spanien, Italien, Frankrig og Danmark.

Siden har samarbejdet oplevet en stor udbredelse, men den europæiske for-
ening har stadig den samme grundholdning: Man skal skabe værditilvækst gennem samarbejde. Man skal skabe åbne og neutrale transportcentre.

- Vi er ikke interesserede i at etablere lukkede miljøer for enkeltvirksomheder, siger Kent Bentzen, der var med til at stifte foreningen og siden start i 1991 har været dens næstformand.

- Der findes masser af centre og hubs, som styres af enkelte virksomheder. De fungerer efter deres egne principper; men det er ikke sådanne centre, som vi ønsker at deltage i.

- For os handler det om at skabe fællesskaber og miljøer, hvor virksomheder arbejder på tværs af hinanden. I løbet af årene er EUROPLATFORMS trængt dybt ind i arbejdet med at skabe forståelse for "korridor-tankegangen".

- Det er et princip, hvor en transportvej - eller en korridor - medvirker til at effektivisere transporten mellem to centre eller to lande.

- For 20 år siden var det ikke nemt at komme over

Alperne eller Pyrenæerne. De fleste lande havde deres infrastruktur bygget op omkring deres hovedstad. Der var ikke gode forbindelser landene imellem. Samhandelen var noget, der mere eller mindre skulle sejles - og ad store omveje - for at nå frem.

- Det er blevet ændret siden. Også herhjemme, hvor vi både har Storebæltsforbindelse og Øresundsforbindelse - og snart en Femerbæltforbindelse.

Tjene penge

Det andet hovedprincip, som EUROPLATFORMS har skabt forståelse for, er, at man kan tjene penge gennem samarbejde - og at man kan samarbejde uden at skabe karteller.

- Værdivæksten, der skabes i transportcentre, foregår i et åbent og tilgængeligt miljø, hvor man kan konsolidere gods og derved skabe synergi og effektivitet.

- Transport- og logistikcentre er vækstmotorer. De kan skabe den vækst, der kan være motor for resten af samfundet, siger Kent Bentzen, og mener, at vækst kan være mange ting.

- Det behøver ikke kun være volumen. Det kan også være at udvikle mere professionelle løsninger, som mindsker spild. Selv om der er krise, kan det godt være, at vi kommer til at håndtere mere gods i vores system end enkeltvirksomhederne gør.

- I EUROPLATFORMS håber vi, at vi de næste 10-15 år kan være med til at implementere mange af de nye ting. Vi er meget glade for, at man i EU og i mange af landene fokuserer så meget på miljø og klima. Det er nemlig lige her, at transportcentre kan være med til at gøre en forskel.

Dybt inde i EU

EUROPLATFORMS har været inde over mange projekter og bistået EU-kommis-

sionen i mange spørgsmål vedrørende transport og logistik. Det er et arbejde, som har vundet stor respekt - ikke mindst fordi det foregår åbent.

EUROPLATFORMS har også kæmpet for logistikcentre uden for Europa. Foreningen har medvirket til at etablere centre i Kaukasus, Ukraine, Nordafrika og Sydamerika.

- Her er centrene udviklet ud fra vores koncept, siger Kent Bentzen, som mener, at disse centre vil få stor betydning for Danmark.

- For at danske transportvirksomheder kan samarbejde med virksomheder i for eksempel Kina eller Kaukasus, må der være nogle fælles værdier at bygge på. Det kan vi netop gøre i disse transportcentre, der er åbne og neutrale.

- Når vi bliver bedt om at bistå med et sådant projekt, får et par af vores medlemmer ansvaret for at deltage i det. Det kan for eksempel være ledere af et transportcenter i Spanien, Italien og Danmark, som indgår direkte i udvikling og etablering af det nye transportcenter.

Vundet respekt

- I vores forening har vi ingen stor organisation med embedsmænd og kontorchefer. Vi har fra starten besluttet, at vores medlemmer må levere noget arbejdstid og administration til at give indspil - ofte baseret på egne erfaringer - til de mange forskellige (politiske) aspekter omkring markedsbaserede, bæredygtige transport - og logistikløsninger.

Den arbejdsform har vundet stor respekt i EU-systemet. Den har gjort, at vi er kommet langt ind i organisationer omkring beslutningerne i fuld åbenhed. Vi er klar over, at det kan kaldes lobbyisme; men vi mener, at det er positiv lobbyisme. Vi fortæller om det, der sker ude i branchen helt åbent og konkret, slutter Kent Bentzen.



Plads- garanti!

STC i Køge har med garanti plads til jer, der skal have mere end 50.000 m² at lege på.

GRUNDE FRA 5.000 M² TIL 250.000 M²

KØGE HAVN RUNDT OM HJØRNET

ERHVERVSVENLIG KOMMUNE

E20, E47 OG E55 TIL DØREN

JERNBANETERMINAL PÅ VEJ

Vores pladsanvisning har allerede sat nogle af de pladskrævende ind i folden. Så har man behov for at kunne brede sig, så ring uforpligtende og hør om de gode grunde ved STC...

SKANDINAVISK TRANSPORT CENTER

KØGE HAVN · PORT OF KØGE

T: +45 56 64 62 63 M: info@stc-koege.dk

www.stc-koege.dk



Herning bygger stadig

Ordet krise bruger man ikke i Herning. Man ser fremad, udvider transportcentret og tror på de kommende års motorvejsforbindelser. De vil give en fantastisk fremkommelighed.

Af Jesper B. Nielsen

Det er gået forrygende godt for Herning Transport- og Logistikcenter. Ikke alene har foreningen bag transportcentret taget navneforandring ved at inkorporere navnet "logistik", men bygningsmassen i centret er også blevet udvidet.

- Vi har en entreprenør, som er risikovillig og som stadig bygger, fortæller direktør

Torben Henriksen, Herning Erhvervsråd, som startede transportcentret helt tilbage i 1996. - Det er Bak Gruppen i Viborg, som bygger. Vi i erhvervsrådet hjælper med at finde lejere. Hidtil er det gået strygende, og i 2011 er der også kommet nye lejere til. En af de seneste tilflyttere til Herning Transportcenter, Scan Global Logistics, skal oven i købet til at udvide aktiviteterne.

- Det giver vækst at ligge i et transportcenter, konkluderer Torben Henriksen, som aktuelt arbejder på at få opført et såkaldt velfærdscenter.

- Vi har overstået de indledende faser med ekspropriation og byggemodning. Vi har nu lagt projektet i udbud til mindst to entreprenører,

som skal udvikle og indrette velfærdscentret.

- Vi har naturligvis kigget på Danmarks Transportcenter i Vejle for at se, hvad de har gjort. De ligger lidt bedre, end vi gør. De har en større volumen, men vi kan efterhånden følge godt med i Herning. Vi har 400-500 lastbiler, som kommer ind i centret hver dag. Det gør, at der er basis for et sådan velfærdscenter; og når det først er etableret, vil det trække flere besøgende til.

Torben Henriksen er klar over, at ting tager tid, så han har ingen illusioner om, at det skal stå klart i 2012.

- Det er op til entreprenørerne. Det er dem, der skal drive det og få økonomi i det.

Han mener, at det som et

minimum skal indeholde et tankanlæg, et cafeteria, velfærdsrum for chauffører som bad og toilet - og måske også et mindre motel.

- Det kommer an på entreprenørerne. Det er ikke sikkert, at de bygger det hele på én gang, siger Torben Henriksen, som også har et håb om, at der også kommer en eller anden form for sikker rasteplads for chaufførerne.

- EU har haft sikre rastepladser på dagsordenen i flere år. Det kan godt være, at en entreprenør vil gå ind i et sådant projekt. Her vil chaufførerne kunne holde deres hvil under trygge og sikre forhold. Her vil branchen kunne stille sine trailere i sikkerhed. Vi lever i en tid, hvor forsikringspremierne stiger, og antallet af tyverier vokser. En sikker



Torben Henriksen: - Herning kommer virkelig til at profittere af vores infrastruktur.

rasteplads kan sagtens indgå i velfærdscentret på et eller andet tidspunkt. Der er i hvert fald sat jord af til det.

Edderkoppen i sit spind

Udsigterne for de kommende år vurderer Torben Henriksen også som positive. I 2012 åbner motorvejen Bording-Funder. I 2013 er der hul igennem til Vejle, mens

motorvejen til Århus står klar i 2016.

- Herning ligger som edderkoppens i sit spind og får en fantastisk fremkommelighed og tilgængelighed de kommende år. Sydpå til Europa, østpå til Aarhus og måske en kommende Kattégatbro - og ikke mindst nordpå til Holstebro. Den motorvej er næsten sikret.

Den dynamiske chef i Vejle

Helle Andersen sidder i dag bag roret på Danmarks mest kendte transportcenter. For hende handler det om at bygge videre på et unikt koncept.

Af Jesper B. Nielsen

Exxit 59 er en paraply med tre ben: Der er transportcentret, erhvervsparken og faciliteterne for de private. Det er disse tre ben, som Helle Andersen både skal værne om og udvikle.

Helle Andersen blev ansat for et år siden som udviklingschef; og da Henry Dyrland gik på pension, overtog hun stiollen som adm. direktør.

Hun agter ikke at ligge på den lade side. Der er kommet ny hjemmesid, hovedbygningen skal renoveres og indrettes med nye servicefaciliteter og hele området omkring McDonald's vil blive renoveret. I foråret 2012 åbner Better Place en batterikraftstation for el-biler.

- Der vil ske mange nye tiltag, og jeg glæder mig til at præsentere dem, siger hun.

Selv om hun ikke har en egentlig transportbaggrund, har hun stor respekt for det, der er skabt i Danmarks Transport Center.

- Det er et unikt koncept, som her er ført ud i livet. Henry Dyrland har sammen med FDT fået skabt forståelse for, at samarbejde betaler sig i transportbranchen. Der er skabt et sammen-



Helle Andersen: - Der vil ske nye tiltag, og jeg glæder mig til at præsentere dem.

hold blandt virksomhederne med samarbejde på kryds og tværs i centret. Det er et koncept, som vi skal bygge videre på. Transportbranchen er en dynamisk branche, og vi

skal hele tiden være på forkant med de behov, som opstår i branchen. Det anser jeg som en af mine mange vigtige opgaver.

En af de andre vigtige op-

gaver bliver at få etableret en sikker rasteplads på en af de grunde, som er lagt ud til formålet.

- Det er ikke noget, som lige bliver etableret fra den ene dag til den anden. Det er et stort og kostbart projekt, som kræver medvirken fra mange parter som EU, danske myndigheder, FDT, transportbranchen mm.

Ledelseserfaring

Helle Andersen har masser af ledelseserfaring. Hun kommer fra advokatbranchen, hvor hun har haft forskellige stillinger. Hun har været direktør i Danmarks største advokatvirksomhed, Kroman & Reumert og direktør for erhvervsmægler Poul Erik Bechs jyske ejendomsadministration.

Hun ser sig selv som et fremadrettet menneske.

- Samfundet er hele tiden i bevægelse, og vi skal følge med i de forandringer, der sker, siger hun.

- Der skal nyudvikling til, så vi ikke hænger fast i gamle måder at løse tingene på. Vi skal have nye lejere ind i transportcentret; men vi skal også have andet end transport. Vi har erhvervsparken, der skal udvikles. Vi har også de mange private, som lægger vejen forbi her. De skal også serviceres.

- Mit job handler om at være dynamisk. Brugerne, samfundet og ejerne stiller krav. Vi skal forbedre servicetilbuddene, optimere forholdene for lejerne, tilpasse infrastrukturen. Vi skal også tjene penge, slutter hun.

Høje-Taastrup er klar til flere kunder

Kombiterminalen i Høje-Taastrup Transportcenter har i 2011 fået en tiltrængt udvidelse, og man er klar til et stort vækstpotentiale.

Af Jesper B. Nielsen

Et ekstra spor og en mangedobling af arealet til placering af containere og løstrailere. Det er resultatet af en stor modernisering af kombiterminalen i Høje-Taastrup Transportcenter. Udvidelsen kommer ikke kun til at betyde bedre forhold for transportvirksomhederne, men også for miljøet.

- En moderne og effektiv infrastruktur er en forudsætning for, at vi kan udvikle gods på banen, sagde Bane-



Den udvidede kombiterminal skaber potentiale for flere godstog til Sjælland.

danmarks direktør Jesper Hansen, som tidligere i år fik overdraget ejerskabet af kombiterminalerne i Høje-Taastrup og Taulov.

- Vi har fået bedre mulighed for at udvikle godsbanedriften i Danmark. Termina-

len i Høje-Taastrup har med sin placering et meget stort potentiale. Den ligger tæt ved København og motorvejsnettet. Fremkommeligheden er stor, og vi håber, at godstrafik på banen kan være med til at gøre frem-

kommelighed på motorvejene bedre. Der er skabt mere plads og bedre faciliteter.

Høje-Taastrup Transportcenter består af andet og mere end Banedanmarks kombiterminal. Der ligger en lang række virksomheder

i de to grundejerforeninger, som udgør transportcentret.

- Vi har netop solgt en grund til Nationalbanken, som skal have et stort sikkerhedsdepot her, fortæller John Halborg, som frem til nyligt fortsat er transportcentrets forretningsfører.

I den anden ende af transportcentret etablerer elektronikfirmaet DISA Industries et stort administrations- og logistikcenter.

- Transport- og logistikkoncernen DSV beholder sandsynligvis sine lagerfaciliteter i transportcentret. De har købt en stor grund i Hedehusene, hvor de i første omgang samler administration, fortsætter John Halborg, som ikke har hørt nyt om Grøntorvetts kommende udflytning til Høje-Taastrup.

- Det hele afhænger af de entreprenører, som er involveret i byggeriet. De går i gang, så snart, der er opbakning fra de enkelte frugt- og grøntvirksomheder.

- Der er tale om en lang række små og store virksomheder, som hver for sig skal træffe en beslutning om at flytte til Grøntorvet.

- Et flertal af dem skal forpligte sig til udflytningen, før man ønsker at gå i jorden. De kan ikke være på det gamle grøntorv, så det er kun et spørgsmål om tid, før de kommer.

Endelig kan John Halborg glæde sig over, at olieselskabet Q8 også er på plads i den såkaldte tankstribes, hvor en række olieselskaber har etableret diesel- og AdBlue-standere til lastbilerne.

Muligheder i Hirtshals

Danmarks yngste transportcenter har udvidet med værksteds- og tankfaciliteter i 2011. Fremtiden byder på forsøg med alternative brændstoffer til transportbranchen og gods på tog.

Af Jesper B. Nielsen

I sommeren 2011 kunne Hirtshals Transportcenter (HTC) åbne sit længe ventede serviceværksted for lastbilbranchen, Agathon on Spot Truckservice.

- Trailerværkstedet har åbent til kl. 21.00 alle aftener, så lastbilerne kan blive serviceret, når der er behov for det, fortæller Tonni Sørensen, direktør i Hirtshals Transportcenter.

- Der kommer dagligt mere end 500 lastbiler til Transportcentret på vej til eller fra Norge. Vi arbejder på at gøre Hirtshals til det store knudepunkt for denne trafik. Det er godt på vej til at lykkes.

Transportcentret har også netop åbnet et service- og velkomstcenter med tankanlæg, bilvask, cafeteria, turistkontor og salg af dagligvarer. Det er



Tonni Sørensen: - Vi vil være det naturlige sted for chauffører at opholde sig, når de venter på Norges-færgen.

faciliteter, som også vil komme chaufførerne til gode.

Det naturlige sted

- Hirtshals Transportcenter skal være det naturlige opholdssted for chauffører, der venter på at komme med færgen til Norge, siger Tonni Sørensen, som også kan tilbyde døgn ekspedition af told i centerbygningen, hvor der også er chauffør lounge med TV, internet, tachograf aflæsning samt toilet- og bedefaciliteter

- Vores P-plads videoovervåget og belyst. Den er også godkendt for modulvogntog.

Hirtshals Transportcenter har mange aktiviteter rettet

mod havnen. Det skyldes ikke mindst færgerruterne til Norge og de nordatlantiske øer - og det er et langsigtet mål også at kunne betjene havnen med tog.

- Vi har afsat areal til en kombiterminal i transportcentret. Vi er klar til at satse på banegods igen, når mulighederne byder sig. Det er en naturlig del af at være et transportcenter, at vi tænker i flere forskellige transportformer, siger Tonni Sørensen.

- Det sker selvfølgelig i samarbejde med Hirtshals Havn og rederierne, men vi har også brug for samarbej-

de med Taulov, Aalborg og andre transportcentre.

Netop på det miljømæssige område følger man meget med i det samarbejde, som Hirtshals Havn har startet med Gasnor om at etablere en station til flydende naturgas (LNG). Stationens første kunder vil være Fjord Lines to nye cruiseferger, der bliver forberedt til at kunne sejle på gas.

Nøglerolle

Flydende naturgas, også kaldet LNG, er udset til at spille en nøglerolle i omstillingen af skibsfarten til mere miljørigtige tilstande. Internationalt bliver der stillet skærpede krav til skibes udledning af CO2 og partikler, og her er en af løsningsmulighederne, at lade skibe drives af LNG i stedet for traditionel fuelolie.

- Lige nu er man ved at lave pladsen klar til terminalen, men vi er da klar til at samarbejde med havnen på dette punkt også. På et tidspunkt forventer jeg, at man også vil se på muligheden for at benytte gas som brændstof på lastbiler. Når det sker, er vi klar, siger Tonni Sørensen.



Thomas Elm Kampmann: - Vi går i gang med at bygge-modne allerede nu.

Køge får mere jord

Skandinavisk Transportcenter i Køge gør klar til flere udvidelser de kommende år.

Af Jesper B. Nielsen

De seneste ti år har der været meget fart på i Køge. Ikke mindst med oprettelsen af Skandinavisk Transportcenter (STC), som bare er blevet ved med at udvide. Det gør man også de kommende år. Det er netop besluttet at udstykke mere jord til transportcentret.

- Vi går i gang med at bygge-modne allerede her i vinter, fortæller Thomas Elm Kampmann, som er direktør i STC og Køge Havn.

- Vi er netop ved at afslutte de arkæologiske undersøgelser. Herefter skal vi strategisk planlægge området og placere de forskellige grunde, men så går vi også i gang.

Thomas Kampmann er

fortrøstningsfuld, selv om efterspørgslen ikke er lige så stor som for fire-fem år siden. Vi har kontinuerligt henvendelser, men det går ikke så stærkt med at underskrive aftaler.

- Vi har haft en række aktiviteter i 2011, hvor vi blandt andet har fået et nyt kølehus. Det er JN Spedition fra Herring, som har åbnet det - og det er faktisk helt fyldt.

2011 var også året, hvor Cramer flyttede deres hovedkontor til STC. Desuden står energifirmaet Better Place klar med en batteriskiftestation for el-biler. Den ligger ved siden af Statoil og vil formentlig blive indviet inden længe.

Samspillet mellem havnen og transportcentret fungerer også fint. Man venter stadig på de helt store synergier, men flere af virksomhederne i transportcentret er orienteret mod havnen og dens muligheder.

Horsens bliver bæredygtig

Bæredygtighed bliver det overordnede emne i Horsens, når det danske EU-formandskab flytter til byen i de tre forårs-måneder.

Af Jesper B. Nielsen

I de kommende seks måneder skal Horsens jonglere med to meget store projekter. For det første er der formands- og embedsmandsmøderne under det danske EU-formandskab. For det andet er der en etape af cykelløbet Giro d'Italia. Begge aktiviteter kommer til at præge hele Horsens - også transportcentret.

- Hele EU-topmødet kommer til at stå i bæredygtighedens tegn, forklarer erhvervsdirektør Torben Busk fra Horsens Erhvervsråd.

- De første tre måneder foregår møderne i København, men i april, maj og juni flyttes de til Forum Horsens. Vi kommer til at arbejde meget med el-biler. Danmark har en stor ambition, om at topmødet skal foregå så bæredygtigt som muligt. Vi vil prøve at gøre distribution, kørsel og logistik mest bæredygtigt. Mennesker skal til og fra møder, lufthavnen og hotellerne. Der kommer mere end 15.000 mødedel-



Torben Busk: - Horsens vil samarbejde med andre østjyske byer om alternativ distribution.

tagere og 2.000 journalister. Der skal holdes hundredvis af møder.

Kan eksportere

- Når topmøderne er overstået, håber vi, at vi har fundet løsninger, som vores virksomheder efterfølgende kan eksportere.

- Vi kommer virkelig til at trække på vores såkaldte el-bilsklynge. Vi har flere firmaer, der arbejder inden for el-bilssektoren med lyd, logistik og produktion af el-køretøjer.

- Jo, vi har meget fokus på el-biler i Horsens.

Det har man også i Horsens Transportcenter

(HOTC), som Torben Busk er formand for. Her vil man gerne støtte et samarbejde mellem logistikfirmaerne og butikkerne i citycentret om city logistik og alternative distributionsformer.

- Vi har haft et par møder med vores distributionsfirmaer om CO2-rigtig distribution for at vejle stemningen. Man er positive, men vi må erkende, at Horsens ikke kan gøre det alene. Vi må arbejde på en fælles løsning med de andre større byer i Østjylland.

- Man kunne måske forestille sig, at vi gik sammen om at distribuere med el-biler om natten. Man kunne

også se på samdistribution. Vi kan da ikke have, at hvert firma kører ind til byen i sin egen lastbil. Man må kunne samarbejde under en eller anden form. Sådant en udvikling vil vi gerne gøre noget for at fremme, siger Torben Busk.

E45 udvidelse

Ellers har en stor del af aktiviteterne i det forgangne år omhandlet en udvidelse af E45.

- Motorvejen er en flaskehals her i det østjyske. Hvis man ikke gør noget inden for en overskuelig årrække, får vi et stort problem. Vi har møde med transportministeren i slutningen af januar 2012, hvor vi blandt andet vil forklare ham, hvorfor det er så vigtigt af udvide E45 fra fire til seks spor.

- Vi er realistiske. Vi ved godt, at det hverken bliver i dag eller i morgen. Det kræver store investeringer, men vi må holde sagen højt prioriteret.

Transportfirmaerne i Horsens er også ved at lægge krisen bag sig - i hvert fald de største af dem. Forrige år stod en del lagerbygninger tomme, men det er heldigvis blevet godt fyldt her i løbet af 2011, så vi håber på en positiv udvikling i 2012, slutter Torben Busk.



Varmt, koldt eller iskoldt på lager..!

Aalborg Havn A/S er et moderne transportcenter, der matcher effektive logistik- og transportvirksomheder på alle niveauer. Danmarks bedst planlagte havneområde med ca. 350 ha arealer og ca. 92.000 m² kontor og lager til udlejning. Opvarmet, til køl eller til frys - med adgang til kantine og fleksible mødefaciliteter.

Aalborg Havn
Port of Aalborg

Aalborg Havn A/S · Tlf. +45 99 30 15 00 · info@aalborghavn.dk
www.aalborghavn.dk

I Danmark gælder jungleloven

De danske myndigheder bør kunne anvise chaufførerne pladser, hvor de kan holde deres lovpligtige hvil.

Af Jesper B. Nielsen

Danmark er nærmest et u-land, når det gælder om at tilbyde chaufførerne steder, hvor de kan overholde deres køre/hviletider. Jungleloven hersker på de danske motorveje. Den der kommer først ind på en rasteplads, får mulighed for at holde hvilet.

De, der ikke når det, er henvist til at snyde.

Så skarpt trækker Kent Bentzen situationen om, når talen falder på de såkaldte sikre rastepladser for transportbranchen.

- Vi har i 10 år kæmpet for at få myndighederne til at bakke op om etableringen af rastepladser til transportbranchen, men det er ikke lykkedes endnu, siger han.

Kent Bentzen er medstifter af FDT - Foreningen af Danske Transportcentre,



Kent Bentzen.

hvis medlemmer har reserveret arealer til disse rastepladser, der sikrer, at vognmandsbranchen kan holde deres hvil på en sober og sikker måde. Dette initiativ er endnu ikke blevet bakket op af myndighederne.

- Allerede sidste år vedtog EUs justitsministre, at myndighederne skal kunne anvise steder, hvor chaufførerne kan overholde deres køre/hviletider. Men det sker ikke i herhjemme.

- Vejdirektoratet har en række større og mindre side-

anlæg langs motorvejene. De er egnede til de korte hvil, så man kan komme på toilettet og købe en kop kaffe. Når det handler om de lange hvil, hvor en chauffør skal hvile i fire timer eller mere, kan disse sideanlæg ikke opfylde kravene.

- Hvis chaufførerne hele tiden forstyrres af biler, børn og anden larm - og i øvrigt ikke føler sig trygge - vil deres hvil blive så ringe, at det ikke vil forbedre trafik-sikkerheden.

Snyde-mentalitet

Politiets razziaer for tunge køretøjer afslører mange overtrædelser. Snyderne i branchen bliver mere og mere kreative: Magneter, falske skiver og brug af andre chaufførers kort er blot nogle af de midler, der anvendes for at sætte køre/hviletidsreglerne ud af kraft.

Kent Bentzen er bekymret for, at der er ved at opstå en snydementalitet, der langsomt breder sig til de chauffører og vognmænd, som gerne vil overholde

reglerne, men som bliver et offer for omstændighederne.

- På den ene side er det svært at overholde køre/hviletidsreglerne. På den anden side bliver man udkonkurreret af useriøse chauffører. Når politikontrollerne samtidig er forholdsvis sjældne, og myndighederne ikke gør noget for at ændre på forholdene - ja, så er det let at blive fristet, siger han.

Er "nødt" til det

Udenlandske chauffører, som har overtrådt reglerne, henviser til, at der ikke kan anvises pladser i Danmark til at holde længere hvil. De fø-

Der er en sammenhæng mellem mangel på sikre pladser og den øgede overtrædelse af køre/hviletidsreglerne.

Kent Bentzen

ler, at de er "nødt" til at overtræde køre/hviletiderne.

- Hvor kan de holde? Hvem kan man kontakte, så man kan få anvist en plads? Jeg tror, at branchen må indse, at der er en sammenhæng mellem mangel på sikre rastepladser og den øgede overtrædelse af køre/hviletiderne.

- Det er et problem, som ikke er så synligt i debatten. Men der er en tendens til, at nogle i branchen er begyndt på en snydementalitet, fordi man fra samfundets side ikke hjælper branchen med at overholde køre/hviletidsbestemmelserne.

Nye bestemmelser

Der er kommet nye bestemmelser, som pålægger myndighederne at anvise steder, hvor køre/hviletiderne kan overholdes.

- Der er mange, der ikke kender de nye bestemmelser, men jeg kan oplyse, at den danske justitsminister selv var med til at ratificere de nye regler på rådsmødet den 8.-9. november 2010.

- Mange mener, at det er branchen selv, der skal anvise disse pladser; men det er faktisk blevet et krav, som myndighederne nu skal opfylde. Rent moralsk kan man jo sige, at samfundet må have interesse i, at chaufførerne kan opfylde de regler, som pålægges dem.

- Det er ikke godt nok, at chaufførerne er overladt til sig selv, når de skal finde egnede hvilepladser. Det er en myndighedsopgave at sikre, at disse faciliteter findes i Danmark. Desværre har vi endnu ikke taget fat på det endnu. Nu er tiden og muligheden der. Der er en stigende erkendelse og forståelse for problemet. Vi skal have vendt den negative udvikling, siger Kent Bentzen.

- Den seriøse del af branchen skal bakkes op. De, der gerne vil planlægge deres kørsel fra for eksempel Norge ned gennem Jylland og videre til Tyskland eller Holland, skal kunne planlægge med at kunne holde et langt hvil på en sikker rasteplads i transportcentret i Vejle.

Transportcentrene er de rigtige steder

Transportcentrene er det rigtige sted at etablere sikre rastepladser i henhold til EU's regler, der blev vedtaget af justitsministrene den 8.-9. november 2010.

Af Jesper B. Nielsen

Foreningen af Danske Transportcentre har i mere end ti år haft etablering af sikre rastepladser som en af sine mærkesager.

- Det handler om at sikre, at chaufførerne kan holde deres hvil i henhold til køre/hviletidsreglerne, fortæller Kent Bentzen, FDT.

- Det skal ske under sikre og trygge forhold. Desuden skal chaufførerne have fred og ro, så hvilet får en vis kvalitet. Det er især vigtigt ved de lange hvil på fire timer og derover. De, der kender til reglerne, ved, at der af og til skal holdes hvil på både 9 og 11 timer.

- De små stop og korte hvil kan godt klares på de eksisterende sideanlæg og rastepladser langs motorvejen, men det kan de længerevarende hvil ikke. Her er det ikke ideelt med blandede gæster som busrejsende, børn, hunde mm.

Ifølge Kent Bentzen er transportcentrene de naturlige steder for etablering af sådanne rastepladser. Chaufførerne kommer alligevel på



Det er lovligt, men ikke optimalt at holde et langt hvil på op til 11 timer under sådanne forhold. Det er ikke befordrende for trafiksikkerheden, hvis lastbilchaufføren ikke får hvilet ordentligt.

transportcentrene for at tanke, spise, læsse af osv. Desuden har centrene mulighed for at stille jord til rådighed.

- Vi vil gerne være med til at etablerer pladserne; men myndighederne må erkende deres forpligtelse og være med til at bakke op, siger han.

- Myndighederne skal bakke op politisk og kontrolmæssigt. De skal for eksempel stå for den årlige kontrol og certificering, så branchen får garanti for, at pladserne lever op til EU's krav om sikre rastepladser.

- Myndighederne skal også være med til at etablere pladserne. Det kan gøres på flere forskellige måder, blandt andet som offentlig-private partnerskaber, de såkaldte OPP-projekter.

- Transportcentrene kan så stille jord til rådighed og

bistå med driften. Den skal formentlig outsources til virksomheder, der er gode til sådan noget.

FDT er i løbende dialog med Vejdirektoratet, Trafikministeriet, Justitsministeriet, Trafikstyrelsen og branchens organisationer; men Kent Bentzen synes ikke rigtig, at man kommer videre.

- Vi har to konkrete projekter, som vi gerne vil lægge hus til, siger han og nævner Exxit 59 Danmarks Transportcenter i Vejle og Skandinavisk Transportcenter i Køge.

- Begge steder er der reserveret arealer til dette formål.

Finansieringen

Det er vigtigt, at projekterne ikke strandes på grund af manglende finansiering. Derfor glæder det Kent Bent-

zen, at EU's Ministerråd den 12. september 2011 vedtog nye regler for vejafgifter. Man anbefaler, at indtægterne fra vejafgiften investeres i transportsektoren, herunder etablering af sikre rastepladser.

- Det betyder, at vi har flere instanser, som kan sikre finansieringen. Myndighederne, EU's TEN-T program og indtægter fra vejafgifterne. Hertil kommer de private investorer og organisationer, som har interesse i at medvirke.

Tyskland og Sverige

I Tyskland har Transportministeriet fået opbakning til at etablere omkring 15.000 sikre P-pladser i tilknytning til det tyske motorvejsnet. De skal opfylde EUs krav om sikre rastepladser. Her er det ikke nok at udbygge de ek-

sterende Autohof'er.

Foreløbig er der bevilget 500 millioner euro.

- Tyskland arbejder med en konkret plan om at etablere 16.000 nye pladser frem til 2015. Man har erkendt et meget stort pladsunderskud, og EU's nye regler stiller store krav til Tyskland. Da man i 2008 vurderede konsekvenserne af EUs skærpede køre/hviletidsregler, konkluderede man, at der manglede 14.000 P-pladser. I perioden 2009-2011 er der kommet godt 7.000 nye P-pladser til lastbiler, heraf har man afsluttet byggeriet af de 1.600 pladser i 2011.

- Det tyske transportministerium erkender sin forpligtelse, siger Kent Bentzen.

- Det gør Sverige også, selv om der her mere er fokus på kriminaliteten ved etableringen af de sikre rastepladser. Nu vil svenskerne etablere en national platform, som ligger i forlængelse af justits-

ministrenes vedtagelse. Den platform vil man etablere med de myndigheder, der er nødvendige.

TEN-T støtte

EU har for en måned siden udarbejdet en anbefaling vedrørende Det Transeuropæiske Transportnetværk (TEN-T), hvor man blandt andet ønsker sikre rastepladser for hver 50-100 km. på det overordnede hovednet.

Det skal på længere sigt være det vejnet, som binder EU-landene sammen, og som giver transportbranchen et overblik over, hvor chaufførerne kan holde deres af hvil.

Hovednettet består også af havneterminaler, transportcentre, jernbaneknudepunkter og lufthavne; men kernen i det er, at myndighederne må sikre, at der findes disse anlæg - og altså også sikre rastepladser.

Fakta

Typer af hvil

De hvil, som chauffør skal holde, kan i princippet deles op i tre typer:

- **Lille stop** - for at tanke, spise mm. Kan nemt holdes på en almindelig rasteplads.
- **Kort hvil** - fra en halv til fire timer. Kan holdes på en almindelig rasteplads, hvis man kan finde et roligt hjørne.
- **Langt hvil** - fire timer eller mere. Bør ikke holdes på en almindelig rasteplads. Men der er ingen alternativer i dag!

EUs nye transportnet

Der er kommet nye retningslinier for det Trans-europæiske Transport Netværk, TEN-T.

Af Jesper B. Nielsen

Om to år, når de første støttekroner bliver udbetalt for de næste TEN-T projekter, er det ud fra andre kriterier end i dag. Det er stadig infrastruktur, som støtten gives til, men opfattelsen af infrastruktur har ændret sig de seneste år, og det slår igennem hos EU.

I stedet for at bevilge penge til infrastruktur i bred forstand, vil EU fra 2014 kræve, at infrastrukturen skal bidrage til at skabe værdi, effektivitet og miljøforbedring.

Desuden har EU-kommissionen forsøgt at skabe en prioritering, så de fleste midler vil gå til projekter i 10 hovedkorridorer, som skal udgøre EU's hovedpulsårer. Resten af midlerne vil blive fordelt til projekter i det almindelige TEN-T netværk.

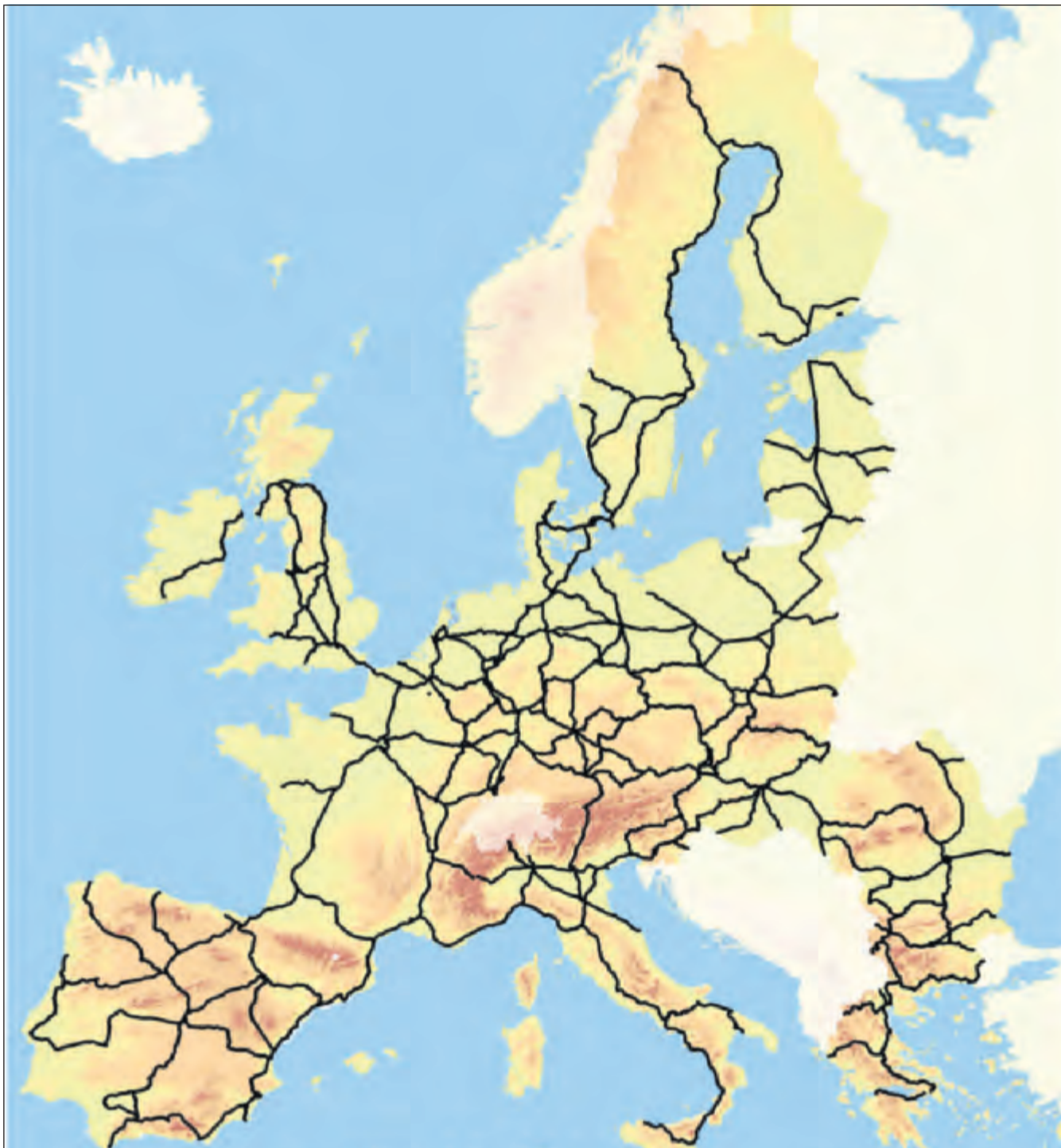
Danmark er repræsenteret i en af de ti hovedkorridorer, nemlig på korridoren fra Sverige via Femer til Italien. Ellers er alle de danske motorvejsstrækninger repræsenteret på EU's almindelige transportnet, som også kan få EU-støtte fra TEN-T puljen.

- EU har virkelig taget den store tegnebog op af lommen denne gang, fortæller Kent Bentzen, som i mere end 20 år har fulgt EUs arbejde med infrastruktur.

- Der bliver fordelt 31,7 milliarder euro til infrastrukturen via TEN-T fra 2014 til 2020. Det er et astronomisk beløb og en mangedobling i forhold til de tidligere bevilninger.

- Samtidig har EU-kommissionen bebudet, at man vil øge støtten til de enkelte projekter. Tidligere ville EU dække op til 20 procent af bygge- og anlægsudgifterne. Nu er man klar til at dække 30 procent - og i visse tilfælde op til 40 procent af udgifterne.

Det er de grænseoverskridende projekter, som for ek-



EU's overordnede transportnet, som det vil se ud, når det er færdigbygget.

sempel Femer-forbindelsen, der vil kunne opnå en 40-procents EU-støtte. Det vil betyde, at Danmark skal sende en ny ansøgning - eller i bedste fald sende supplerende oplysninger - om Femer Bælt-projektet, og hvordan det vil kunne skabe værdi på nogle af de nøgleområder, som EU prioriterer højt i 2014-2020.

- Hvis vi kan argumentere fornuftigt, kan vi måske løfte

EU-støtten op på 30 procent - eller måske nå det ekstreme mål på 40 procent, siger Kent Bentzen.

- De ekstra milliarder vil kunne bruges til projekter, som kan skabe mere vækst og værdi i Danmark. Dem skal vi ikke gå glip af.

To vigtige krav

Der er to vigtige krav til støt-berettigede projekter i ho-

vedtransportnettet.

• Der er nogle tekniske krav, som omhandler de faciliteter, som EU ønsker skal være en fast bestanddel af hovedkorridoren. Det gælder for eksempel etablering af sikre rasteplasser og logistik platforme.

• Der er også et helt nyt krav om, at projekterne skal gøres færdige. Tidligere har EU støttet mange del-projekter,

som aldrig er blevet fuldendt. Det ønsker man ikke længere.

Den danske vinkel

For at illustrere, hvordan EU's opfattelse af infrastruktur har ændret sig, fortæller Kent Bentzen sin version af arbejdet med Øresundsforbindelsen.

- Der blev lavet et vældig flot projekt, der var miljø-

neutralt, og som indeholdt nogle flotte og banebrydende tekniske løsninger.

Desværre lavede man aldrig en logistik-konsekvensplan. Hvad ville forbindelsen betyde for distributionsmønstrene? Hvad ville forbindelsen betyde for lokalisering af distributionsfaciliteter?

- Det var en stor skam, at man ikke udnyttede den chance og indarbejdede planer for en stor nordiske fælleshub. Ingen havde styrke og forestillingsevne til det dengang. Derfor har vi i dag et noget kaotisk billede af distributionscentre i Øresundsområdet. I Sydsvrige og på Sjælland har vi 10-12 nybyggede distributionshubs for enkeltfirmaer. Det er spild af synergi-muligheder.

- I dag ville man ikke kunne få godkendt ansøgningen om en fast forbindelse mellem to lande, uden at komme med detaljerede planer for logistikken. EU ønsker at få større merværdi for hver investerede krone.

Kombi i Køge

Det samme vil vi se, når der skal sendes nye ansøgninger til EU vedrørende Femer Bælt. Her skal vi sikre os, at Danmark får noget mere ud af Femer-forbindelsen end blot en masse gennemkørende tog fra Sverige til Tyskland. Togene kommer godt nok til at betale et par kroner pr. tonkm i afgift, men det er småting i forhold til den værdi, vi har mulighed for at skabe. Vi må se på, hvordan vi kan skabe nogle logistikløsninger, så denne korridor kan være til gavn for Danmark udover den rene transittransport.

Vi kunne for eksempel koble en kombiterminal på i Køge, så vi kan få et transport- og logistikcenter i internationalt format, som også kunne blive interessant for udenlandske firmaer - og som EU derfor også vil kunne medfinansiere med TEN-T finansiering.

Skaber styrke i en krisetid

Logistikcentre kan skabe merværdi og konsolidere gods - også når samfundet er i krise.

Af Jesper B. Nielsen

Transport- og logistikcentre har kronede dage. Ikke mindst syd for Alperne, hvor virksomheder i stort antal presser på for at komme til at ligge i et transportcenter.

- Vi ser også tendensen hos store virksomheder, som tidligere havde nok i at ligge alene og klare sig selv. De prøver nu at finde ud af, hvordan de kan samarbejde og konsolidere sig med andre i branchen. De ønsker at finde et sted, hvor de kan fremtids sikre sig, fortæller Kent Bentzen.

- Vi ser det blandt andet i Spanien. Her er der en voldsom udvikling i gang for at få

transportvirksomhederne til at overleve den nuværende situation, hvor landet økonomisk er helt i knæ.

Virksomheder ønsker at gardere sig. Det kan de gøre ved at gå ind i nogle mere ordnede strukturer og samarbejder, der er etableret rundt i transportcentrene. Her har de bedre mulighed for at opfylde markedets krav om lavere priser og skarpere service, mens samfundet stiller

krav om højere konkurrence og eliminering af snyd og bedrag.

De spanske transportcentre får dagligt henvendelser fra virksomheder, som gerne vil ind og få fordele af de faciliteter, som allerede er etableret fra de midler, som mange af transportcentrene selv har.

- Heldigvis er det ikke nogle store developpere, som sidder og styrer logistikken i

transportcentrene. Her er vi afhængige af, at det er personer og beslutningstagere, som har rødder i transportbranchen.

- Man kan også glæde sig over, at transportcentrene kan tilbyde et samarbejde med virksomheder, som gerne vil videre på trods af den krise, som lammer store dele af samfundet og erhvervslivet.

- Politisk ser vi nogle nye

initiativer i disse år fra EU's side, hvor man stiller krav om, at transport- og logistikcentrene indgår som logistik platforme i den overordnede hovedinfrastruktur. Denne integration af vore transport- og logistikcentre i EU's hovedinfrastruktur er et væsentligt fremskridt og en stor anerkendelse af vore transportcentres store betydning for effektive, miljørigtige transportløsninger i Europa.

Logistikpakhuse ved kajen

Der er konstant aktivitet i Nordisk Transport Center (NTC) i Aalborg Øst,

Af Jesper B. Nielsen

Som et stort multimodalt transportcenter er Nordisk Transport Center (NTC) i Aalborg Øst konstant i gang med udvidelser og nyetableringer. Også i skrivende stund, hvor man er ved at opføre et logistikpakhuse til Royal Arctic Logistics.

Det er et projekt til 100 millioner kroner og kommer til at bestå af tre dele:

- * administration til de ansatte i Royal Arctic Line og Royal Arctic Logistics

- * en lagerhal med højt til loftet

- * en cross-docking terminal, hvor lastbilerne kommer ind i den ene ende, og hvor containerne man pakker i står i den modsatte ende.



Ole Brøndum

- Koncernens aktiviteter består af en kombination af containertrafik og landevejstrafik, og det er netop det, der gør placeringen i transportcentret så unik, fortæller Ole Brøndum, der er salg- og marketingchef i Aalborg Havn/NTC.

- Målet er, at Royal Arctic Logistics kommer til at køre mere effektivt. Derfor er der gjort meget ud af at indrette og designe byggeriet på den helt rigtige måde. Til det har vi fået god hjælp fra CeLog.

Året har også budt på byggeriet af to store haller til Bladt



Aalborg Havn og Nordisk Transportcenter.

Industries, ligesom vindmølleproducenten Siemens har fået sin egen vej ned til kajområderne, hvorfra vindmølleleveringerne udskibes.

På Aalborg Havn/NTC glæder man sig meget over, at Carlsberg har flyttet et af sine jyske centrallagre til Aalborg

Havn/NTC.

- Carlsberg ligger i et område, hvor der kan arbejdes døgnet rundt uden at genere naboer, forklarer Ole Brøndum.

- Udvidelsesmulighederne er fine. Når der på et eller andet tidspunkt igen kommer

gang i jernbanen, så er Carlsberg klar til det. De ligger i et område, hvor der er jernbaneskiner.

Ole Brøndum har været tilfreds med 2011.

- Vi har kunnet mærke lidt nedgang på aktiviteterne til byggebranchen og olie; men til gengæld udvikler container- og feedertrafikken sig rigtig fint.

Det hænger godt sammen med konceptet om at ligge i et transportcenter. Flere af de større lokale virksomheder benytter sig af muligheden for at skibe direkte ud af Aalborg eller modtage containere.

- Mange får containerne trukket direkte op til Danske Fragtmand, der distribuerer varerne for dem. Danske Fragtmand har terminal lige ved siden af kajen - så vi finder synergier overalt, slutter Ole Brøndum.

Rammerne er på plads i Taulov

De ydre rammer i Taulov Transportcenter er blevet forbedret de seneste år. Nu har virksomhederne fokus på de mere bløde værdier.

Af Jesper B. Nielsen

De seneste tre-fire år har Taulov Transportcenter (TTC) fået sit udseende ændret kraftigt. Først og fremmest er der kommet ny tilkørselsvej til transportcentret, hvor der er god

plads til lastbiler og modulvognvogntog.

Der er kommet et OK-servicecenter med diesel anlæg til lastbiler, bilvask og cafeteria. Det har længe været efterspurgt. Endelig er der også kommet en ny tilslutning til motorvejen, så man nu kan komme i alle retninger, uden at skulle køre større omveje.

Kronen på værket er Banedanmarks kombiterminal. Den har fået en tiltrængt modernisering, der har givet mere plads og

bedre faciliteter og hermed skabt de nødvendige forudsætninger for at kunne imødekomme det stigende behov for nationale bane-transportløsninger.

Alt i alt kan kommunens transportansvarlige projektchef, Troels Lemonius, med tilfredshed konstatere, at rammerne nu er tidssvarende.

- De passer i hvert fald til det aktuelle aktivitetsniveau blandt centrets virksomheder, siger han.

- Vi får slet ikke de man-

ge henvendelser og forespørgsler om infrastrukturen, som vi fik tidligere. Nu er der i stedet kommet mere fokus på de bløde værdier: Har vi de rigtige busruter til de ansatte? Hvordan tager vi os af de bløde trafikanter, der også er i transportcentret? Det er den type problemstillinger, der tages op nu.

Hvis der er et enkelt ønske til endnu et stykke infrastruktur, peger han på en parkeringsplads til lastbiler og trailere. Den mark,

hvor transportcentrets firmaer tidligere henstillede trailere på, forsvandt, da der blev byggede en ny indfaldsvej til centret.

- Vi kunne godt bruge et større indhegnet og videovervåget P-område - en sikker rasteplads. Det er et projekt, som koster mange penge - og det har kommunen ikke just nu. Vi skal finde en model, der kan hænges sammen for en privat forretningsmand. Vi har et areal reserveret til det, og vi er villige til at give en entreprenør gode vilkår, hvis der er én med et godt forretningskoncept.

Endelig kunne man fra

kommunalt side godt tænke sig en større synergi mellem havn og transportcentret. Især på baneområdet.

- Vi har skinner helt ned til trafikhavnen, men der er ikke særlig stor aktivitet på dette område. Det er ikke noget, som kommunen kan gøre så meget ved. Jeg tror, at det er et spørgsmål om priser, mængder, og tidsvinduer. Det er de lidt mere praktiske og forretningsmæssige forhold, der afgør det. Her kan kommunen ikke rigtig blande sig; men vi kan opfordre virksomhederne til at udnytte den infrastruktur, der findes.

Jagter de grønne løsninger

Kent Bentzen mener, at regeringens satsning på den grønne udvikling er god for transportcentre. De kan være med til at finde nye samarbejds- og distributionsformer.

Af Jesper B. Nielsen

- For mange vognmænd og transportfirmaer er regeringens netop offentliggjorte klima-politik og satsning på grønne løsninger et forfærdeligt skræmmebillede; men vi skal have vendt det rundt. Vi skal se på de positive muligheder ved denne satsning. Sådan lyder det fra Kent Bentzen, som er formand for transportcentre i Danmark.

- I transportcentre vil vi gerne være med til at finde

markedsbaserede løsninger, der opfylder de grønne ønsker. Selv om det lyder frygtindgydende, at brugen af diesel skal være udfaset i 2050, så er kravet meget samfundsrelevant. Den udfordring vil vi gerne tage op i transportcentre. Jeg mener, at vi har tid nok til at starte og gennemføre en udvikling. Vi har i 20 år været med til at skabe løsninger inden for 3. og 4. parts logistik.

- Den udvikling vil vi gerne fortsætte med. Transportcentre kan være med til at konsolidere bilerne, så vi undgår spild og tomkørsel. Vi kan skabe løsninger, så distribution foregår om natten. Vi kan finde samarbejdsformer, så transportfirmaerne kører med hinanden i stedet for mod hinanden.

- Den grønne udvikling er

en god udvikling for transportcentre, siger Kent Bentzen, som i øvrigt ser samme udvikling i andre transportcentre i Europa.

- Nogle af transportcentre i Sydeuropa får henvendelser fra to-tre transportfirmaer, som ønsker at samarbejde i et fælles miljø. Transportcentre i Italien har fået sådanne forespørgsler, og er gået i gang med at opføre faciliteter, som virksomhederne kan leje sin ind i og være fælles om - samtidig med at de bevarer deres selvstændighed.

- Virksomhederne forudser, at der kan komme et scenarie, der betyder, at de vil gå væsentligt tilbage i omsætning og i aktiviteter. De bliver nødt til at deltage i fælles projekter om nye måder at distribuere og køre på.

I Danmark har vi tilsvarende eksempler fx. i Aalborg, hvor firmaet Arctic Group netop har ønsket at placere sig inde i transportcentret, hvor der er nogle stærke miljøer og fælles faciliteter at udvikle sig med.

Krisen varer længe

- Den krise, vi oplever nu, er måske længerevarende, end mange tror, siger Kent Bentzen.

- Jeg ønsker ikke at være pessimist, men jeg kan ikke finde optimismen i de markedsvilkår, som præger samfundet netop nu. Hvis jeg skal lede efter optimismen, ser jeg den i de udviklingsmuligheder, vi har blandt andet i transportcentre.

- Vi er ikke kun ramt af finanskrise og manglende politisk ledelse. Det er de ge-

nerelle markedsvilkår, som tegner sig særdeles negative for transportområdet.

Nu har vi haft nogle meget optimistiske år med globalisering, hvor vi har flyttet en masse aktiviteter og arbejdspladser til fjerne egne af kloden. Nu fornemmer jeg, at der vil ske en tilbageførelse af mange af aktiviteterne. Vi kommer til at se på, hvordan vi kan effektivisere vores systemer, så de kører topprofessionelt. Her vil jeg mene, at vi skal se på nye samarbejdsformer.

- Vi kommer til at samarbejde med udenlandske operatører - ikke som i dag for at dumpe priserne, men for at skabe nye måder at være effektive på og nye måder at levere varer på.

- I den udvikling står transportcentre meget

stærkt. Vi kan være med til at finde samarbejdsformerne, udvikle faciliteterne og derved skabe mulighederne. De kan lægge grundlag for de fællesmiljøer og netværk, som bliver vigtige i fremtidens transport - og logistikløsninger.

- Jeg tror, at det bliver svært for de virksomheder, som står udenfor, og som har nok i sig selv. Derfor forudser jeg, at flere store virksomheder ønsker at slå sig ned i transportcentre, hvor de har mulighed for at investere i noget, som også kan være interessant for andre at bruge. Det er ikke smart at komme til at stå med en tom lagerhal et eller andet sted på en mark, slutter Kent Bentzen.