

Samlede høringsvar til  
"Lastbilparkeringen ved afkørsel 57"

1

## Christina Duedal Nielsen

---

**Fra:** Post Plan og Stab  
**Sendt:** 13. juni 2022 10:25  
**Til:** Christina Duedal Nielsen  
**Emne:** VS: Til Hedensted Kommune vedr. forslag til lokalplan 1164 og kommuneplantillæg nr. 2, lastbilparkeringsanlæg ved afkørsel 57 (STPR F2: 1937049)

**Vedhæftede filer:** Signaturbevis.txt

**Opfølgningsflag:** Flag for follow up  
**Flagstatus:** Afmærket

**Journaliseret:** X  
**JournaliseretInfo:** 14-06-2022 11:25:11|DDKOM\chri3004  
**SkalJournaliseres:** 0

---

**Fra:** Haderslev Stift <KMHAD@KM.DK>  
**Sendt:** 13. juni 2022 08:17  
**Til:** Post Plan og Stab <Planogstab@hedensted.dk>  
**Cc:** Korning Sogns Menighedsråd (7970) <7970@SOGN.DK>; Hedensted Provsti <hedensted.provsti@km.dk>  
**Emne:** Til Hedensted Kommune vedr. forslag til lokalplan 1164 og kommuneplantillæg nr. 2, lastbilparkeringsanlæg ved afkørsel 57 (STPR F2: 1937049)

Haderslev Stift har modtaget forslag til lokalplan nr. 1164 og kommuneplan nr. 2 vedr. lastbilparkeringsanlæg vedr. afkørsel 57.

Stiftsøvrigheden har vurderet, at planforslaget ikke berører Korning Kirkes landskabelige eller kirkelige interesser, hvorfor Stiftsøvrigheden på det foreliggende grundlag ikke finder anledning til at gøre indsigelse mod planforslaget.

Det bemærkes, at denne udtalelse alene omfatter Korning Kirkes interesser og ikke anden fast ejendom, som menighedsrådet måtte bestyre. Såfremt menighedsrådet måtte vurdere, at interesser knyttet til anden kirkelig ejendom vil være påvirket af planforslaget, vil kommunen høre nærmere direkte fra menighedsrådet.

MED VENLIG HILSEN  
MARIA HALKEN LINEMANN  
HADERSLEV STIFT SEKRETARIAT



2

## Christina Duedal Nielsen

---

**Fra:** Esben Klinker Hansen VejleMuseerne - Forsknings- & Samlingsafdelingen Kultur og Sundhed Vejle Kommune <ESKHA@vejle.dk>  
**Sendt:** 14. juni 2022 14:51  
**Til:** Christina Duedal Nielsen  
**Cc:** Christian Juel VejleMuseerne - Forsknings- & Samlingsafdelingen Kultur og Sundhed Vejle Kommune  
**Emne:** VS: Høring af planerne for lastbilverkørsanlæg ved afkørsel 57, Horsens S med tilhørende miljøvurdering og VVM  
**Vedhæftede filer:** Undersøgte\_arealer\_Horsens\_Syd.jpeg; Signaturbevis.txt  
**Opfølgingsflag:** Flag for follow up  
**Flagstatus:** Afmærket  
**Journaliseret:** X  
**JournaliseretInfo:** 16-06-2022 09:15:06|DDKOM\Chri3004  
**SkalJournaliseres:** 0

Hej Christina

Jeg har nogle bemærkninger til høringen af lastbilverkørsanlægget ved Horsens S, afkørsel 57.

På side 75, Museumsloven, skriver I: " Der er i forbindelse med lokalplanens udarbejdelse indhentet en udtalelse fra VejleMuseerne:

Ved forundersøgelsen kunne VejleMuseerne påvise et ret stort omfang af fortidsminder på store dele af arealet. De øvrige dele af forundersøgningsarealet er frigivet. Arealerne med udpegede fortidsminder indstilles til enten bevaring på stedet (hvis det er muligt) eller egentlig udgravning."

Jeg har tidligere, d. 11. januar 2022, til høring udtalt, at kun en del af lokalplansarealet er forundersøgt. Der er udført arkæologisk forundersøgelse på lokalplanens områder A, B, D og E (selve parkeringsanlægget/projektarealet). Der blev fundet omfattende fortidsminder som pt er under udgravning. Lokalplanens Område C, hvor der planlægges tilkørsel, er endnu ikke forundersøgt, idet omfang og udstrækning ikke var nøjagtigt kendt for os sidste efterår. På den nuværende lokalplan ses arealet C nu at have ændret sig. Jeg har lavet et nyt kortbilag, hvor det fremgår hvilke arealer der er forundersøgt, hvilke der anbefales forundersøgelse på og hvilke der ikke er relevante. vedhæftede.

Mit forslag til ændring er derfor:

**Vejlemuseerne har udført en arkæologisk forundersøgelse af lokalplanens Område A, B, D og E. Her blev fundet omfattende fortidsminder som nu er under udgravning. Lokalplanens Område C er ikke forundersøgt. Dog er en del af dette område bebygget eller omgravet i forbindelse med Vestvejens etablering. Derfor vurderes det, at en forundersøgelse kun er relevant på en del af Område C, afhængig af anlægsarbejdets omfang. (Kortbilag: de forundersøgte områder A, B, D, E markeret med grønt. Område C markeret med rødt. Område hvor forundersøgelse ikke er relevant, markeret med blå)**

**Jordfaste fortidsminder er omfattet af museumslovens kapitel 8. Ifølge museumslovens § 27 stk. 2 gælder følgende: Findes der under jordarbejde spor af fortidsminder, skal arbejdet standses, i det omfang det berører fortidsmindet. Fortidsmindet skal straks anmeldes til kulturministeren eller det nærmeste statslige eller statsanerkendte kulturhistoriske museum.**

Med venlig hilsen

Esben Klinker Hansen  
Arkæolog

VejleMuseerne  
Tlf. +45 23 99 62 07



Administration  
Spinderigade 11E  
DK-7100 Vejle  
7681 3100  
[museerne@vejle.dk](mailto:museerne@vejle.dk)  
[www.vejlemuseerne.dk](http://www.vejlemuseerne.dk)

Sådan behandler vi dine personoplysninger i Vejle Kommune:  
<https://www.vejle.dk/om-kommunen/fakta-om-os/haandtering-af-persondata/databeskyttelse/>

---

**Fra:** Christian Juel VejleMuseerne - Forsknings- & Samlingsafdelingen Kultur og Sundhed Vejle Kommune  
<CHJUE@vejle.dk>

**Sendt:** 7. juni 2022 14:29

**Til:** Esben Klinker Hansen VejleMuseerne - Forsknings- & Samlingsafdelingen Kultur og Sundhed Vejle Kommune  
<ESKHA@vejle.dk>

**Emne:** VS: Høring af planerne for lastbilkørselsanlæg ved afkørsel 57, Horsens S med tilhørende miljøvurdering og VVM

---

**Fra:** Museerne Webpost brugere Webpostbruger Vejle Kommune <[museerne@vejle.dk](mailto:museerne@vejle.dk)>

**Sendt:** 7. juni 2022 11:13

**Til:** Christian Juel VejleMuseerne - Forsknings- & Samlingsafdelingen Kultur og Sundhed Vejle Kommune  
<CHJUE@vejle.dk>

**Emne:** VS: Høring af planerne for lastbilkørselsanlæg ved afkørsel 57, Horsens S med tilhørende miljøvurdering og VVM

Videresendt fra hovedmailen

Venlig hilsen  
Gitte



Område A, B, D, E  
Forundersøgt  
Under udgravning

Område C  
Ikke forundersøgt

Forundersøgelse ikke  
anbefalet

3



**Fra:** [Post Plan og Stab](#)  
**Til:** [Christina Duedal Nielsen](#)  
**Emne:** VS: Kommuneplantillæg nr. 2 – Hedensted Kommune (MST Id nr.: 5319259)  
**Dato:** 21. juni 2022 13:43:34  
**Vedhæftede filer:** [image001.png](#)  
[image002.png](#)

---

**Fra:** Katrine Skovsen <kskov@mst.dk>

**Sendt:** 21. juni 2022 12:36

**Til:** Post Plan og Stab <Planogstab@hedensted.dk>

**Cc:** Helle Skovbjerg Hjort-Gregersen <heskh@mst.dk>

**Emne:** Kommuneplantillæg nr. 2 – Hedensted Kommune (MST Id nr.: 5319259)

Til Hedensted Kommune

Miljøstyrelsen har i forbindelse med høring af forslag til kommuneplantillæg nr. 2 for Hedensted Kommune følgende spørgsmål, for så vidt angår varetagelsen af nationale naturbeskyttelsesinteresser.

Af kommuneplanen ses det, at ændringen overlapper med alle fire udpegningstyper under Grønt Danmarkskort således:



I forslaget til kommuneplantillægget skriver I i afsnittet "Forhold til anden planlægning" om overlappet med Grønt Danmarkskort. I denne beskrivelse finder Miljøstyrelsen dog, at overlappet med Grønt Danmarkskort, der beskrives, ikke er dækkende for det reelle overlap som ses i kortene. Miljøstyrelsen finder, at der kun er redegjort for overlap med

Grønt Danmarkskort i forbindelse med den udpegede §3 mose og Korning Bæk.

Dermed vurderer Miljøstyrelsen, at der mangler en konkret vurdering af, hvilke konsekvenser planen eventuelt vil medføre for de naturinteresser, der ikke er dækket af den nuværende redegørelse, herunder om funktionen af udpegningerne kan opretholdes. Endeligt bør der fremgå en vurdering af, hvorledes kommunens egne retningslinjer vurderes overholdt.

Venlig hilsen

**Katrine Skovsen**

Studentermødjhælper | Arter og Naturbeskyttelse  
+45 24 92 76 02 | +45 24 92 76 02 | [kskov@mst.dk](mailto:kskov@mst.dk)

**Miljø- og Fødevareministeriet**

Miljøstyrelsen | Tolderlundsvej 5 | 5000 Odense C | Tlf. +45 72 54 40 00 | [mst@mst.dk](mailto:mst@mst.dk) | [www.mst.dk](http://www.mst.dk)

[Sådan håndterer vi dine personoplysninger](#)

**Fra:** [Helle Skovbjerg Hjort-Gregersen](#)  
**Til:** [Christina Duedal Nielsen](#)  
**Cc:** [Katrine Skovsen](#)  
**Emne:** Sv: Kommuneplantillæg nr. 2 – Hedensted Kommune (MST Id nr.: 5490039)  
**Dato:** 4. juli 2022 08:35:26

---

Kære Christina

Tak for din mail.

Den fremsendte redegørelse er fyldestgørende ift. de bemærkninger, som Miljøstyrelsen tidligere sendte for Hedensted Kommuneplantillæg nr. 2.

Vi har derfor ingen yderligere bemærkninger hertil.

Venlig hilsen

**Helle Skovbjerg Hjort-Gregersen**  
AC-tekniker | Arter & Naturbeskyttelse  
+45 24 75 84 51 | [heskh@mst.dk](mailto:heskh@mst.dk)

**Miljøministeriet**

Miljøstyrelsen | Tolderlundsvej 5 | 5000 Odense C | Tlf. +45 72 54 40 00 | [mst@mst.dk](mailto:mst@mst.dk) | [www.mst.dk](http://www.mst.dk)

[Sådan håndterer vi dine personoplysninger](#)

---

**Til:** Katrine Skovsen ([kskov@mst.dk](mailto:kskov@mst.dk))  
**Cc:** Helle Skovbjerg Hjort-Gregersen ([heskh@mst.dk](mailto:heskh@mst.dk))  
**Fra:** Christina Duedal Nielsen ([Christina.D.Nielsen@Hedensted.dk](mailto:Christina.D.Nielsen@Hedensted.dk))  
**Titel:** Kommuneplantillæg nr. 2 – Hedensted Kommune  
**E-mailtitel:** Kommuneplantillæg nr. 2 – Hedensted Kommune (MST Id nr.: 5319259)  
**Sendt:** 28-06-2022 10:11

Kære Miljøstyrelse

Vedhæftet er en uddybning af redegørelsen for Grønt Danmarkskort i Forslag til Kommuneplantillæg nr. 2. Såfremt redegørelsen er tilstrækkelig vil denne blive indsat i kommuneplantillægget og lokalplanen ved den endelige vedtagelse heraf.

Hvis I har spørgsmål til redegørelsen eller yderligere bemærkninger, er I velkomne til at kontakte mig.

Med venlig hilsen

**Christina Duedal Nielsen**  
Cand. Arch.

Plan og Stab  
Stationsparken 1, 7160 Tørring  
[Christina.D.Nielsen@Hedensted.dk](mailto:Christina.D.Nielsen@Hedensted.dk)

[www.hedensted.dk](http://www.hedensted.dk)

M: +4529166073  
D: +4579755682  
T: 79755000



Send sikkert via Digital Post: [www.hedensted.dk/kontakt](http://www.hedensted.dk/kontakt)

## Notatark

Sagsnr. 01.02.00-P16-3181-21

Sagsbehandler

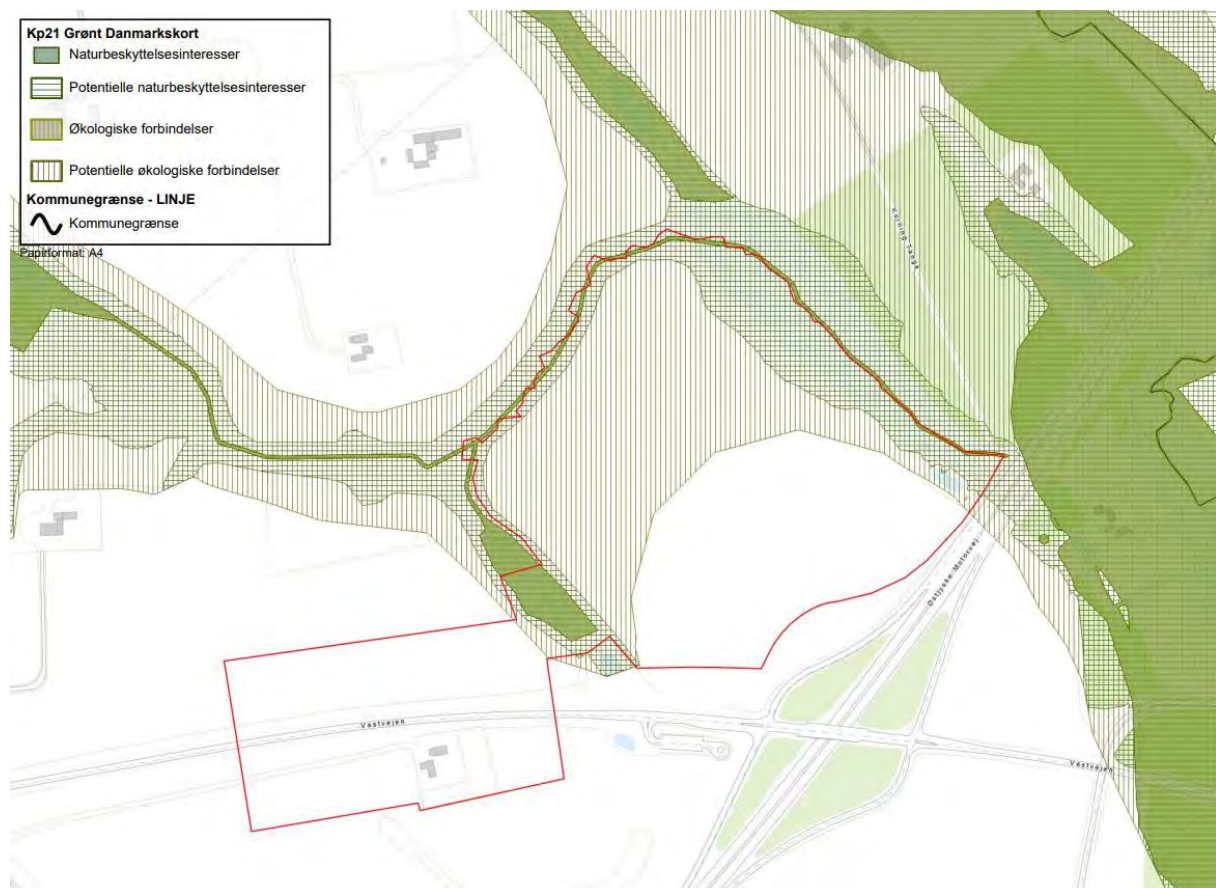
Christina Duedal Nielsen

28.6.2022

### Redegørelse Grønt Danmarkskort

Området er delvist omfattet af retningslinjen for Grønt Danmarkskort. I kanten af området er der §3 beskyttet natur (mose) og et beskyttet vandløb – Korning Bæk samt Tilløb til Korning Bæk, der er udpeget som en del af Grønt Danmarkskort. Mosen danner grundlag for at udpege områder med særlige naturbeskyttelsesinteresser og danner sammen med vandløbet også økologiske forbindelser. I en mindre buffer omkring vandløbene og mose er der potentielle naturbeskyttelsesinteresser og i et lidt større bufferområde er der udpeget potentielle økologiske forbindelser. Selve udpegningsmetoden er uddybet i Hedensted Kommuneplan 2021-2033 under redegørelsen til Grønt Danmarkskort (retningslinje 8.1).

Størstedelen af projektområdet er i dag landbrugsdrift. Hovedparten af området langs vandløbet, som løber langs med projektområdets vestlige og nordlige afgrænsninger, er udpeget som potentiel økologisk forbindelseslinje - og er også i dag anvendt til landbrugsformål.

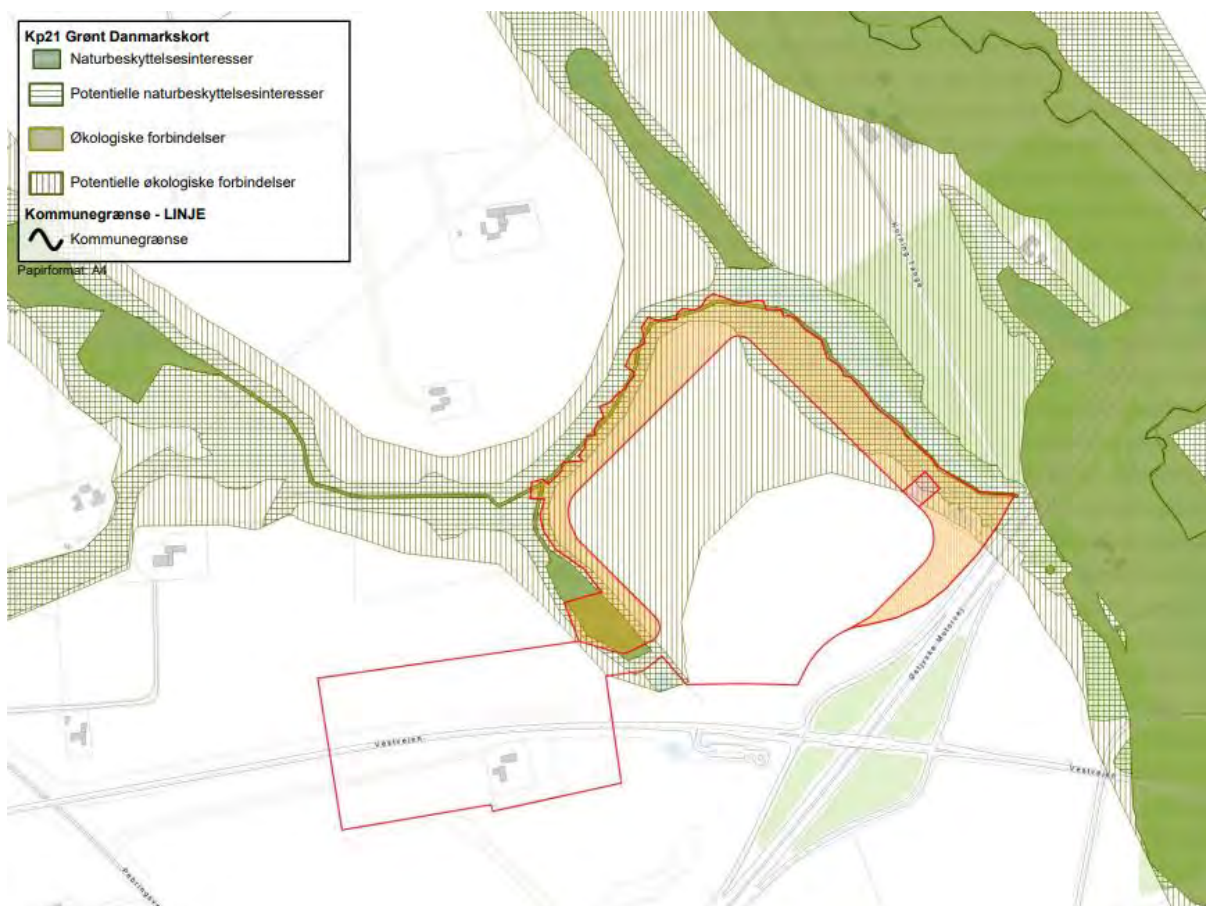


Kortet viser lokalplanafgrænsningen og retningslinjeudpegningerne for Grønt Danmarkskort.

Retningslinje 8.1.8 siger, at hvis der helt undtagelsesvist tillades byggeri eller arealanvendelse af samfundsmæssig interesse, som forringer særlige naturbeskyttelsesområder eller økologiske forbindelser, skal der stilles krav om udlægning af nye naturarealer, så naturværdierne samlet set bliver fastholdt eller forbedret. Retningslinje 8.1.9 siger, at områder udpeget til potentielle naturområder eller potentielle økologiske forbindelser skal så vidt muligt friholdes for byggeri og anlæg, som kan forringe mulighederne for, at naturværdierne og arternes spredningsveje bevares og udbygges.

Mosen og Korning Bæk er beskyttede mod tilstandsændringer jævnfør reglerne i naturbeskyttelsesloven. Det vurderes, at hovedparten af projektet kan holdes uden for naturudpegningerne på nær ved adgangsvejen til området, hvilket gør, at der er udpeget erstatningsnaturareal og en mindre del af vandløbet rørlægges. Der er overlap på 1.330 m<sup>2</sup> med den ønskede tilkørsel til området. Det vurderes, at der kan dispenseres til indgrebet i mosen, på baggrund af ansøgers redegørelse for projektet, og da der samtidig etableres dobbelt størrelse erstatningsnatur, beliggende i forbindelse med mosen. Det forudsættes, at erstatningsnaturen etableres inden der fjernes noget af mosen, samt at der under adgangsvejen etableres en passage, således padder kan passere fra regnvandsbassinet uden for planafgrænsningen til mosen.

Kommuneplantillæg nr. 2 ledsages af Lokalplan 1164, hvori der er indarbejdet bestemmelser for overgangen mellem naturarealerne og parkeringspladsen. I områdets yderkant (lokalplanens delområde D) langs mose og vandløb, hvor der er udpeget potentielle naturbeskyttelsesinteresser og potentielle økologiske forbindelser, etableres volde med en vegetation af hjemmehørende arter. Delområde D med bassin, jordvolde og beplantning er placeret her for at mindske synligheden i landskabet, en del af vandhåndteringen i området samt for at understøtte Grønt Danmarkskort. Voldene vil understøtte og opretholde funktionen af den økologisk forbindelseslinje og samtidig skærme dyrenes færdsel langs vandløbene mod forstyrrelser fra lastbilkørslingen. Dette reguleres i lokalplanen. Derudover placeres en helikopterlandingsplads i den østlige kant som et selvstændigt delområde E. Helikopterlandingspladsen udgør et relativt lille areal, og består af en belagt flade med en græsribat, der laver en naturlig overgang til delområde D. Derved friholdes størstedelen af de potentielle naturbeskyttelsesinteresser og delvist potentielle økologiske forbindelser fra tekniske anlæg sådan, at retningslinjerne for disse udpegninger i kommuneplanen vurderes at være opfyldt.



Kortet viser lokalplanafgrænsningen og delområde D og E fremhævet med orange og Grønt Danmarkskort.

En del af landbrugsarealet på østsiden af vandløbet er udpeget til potentielle økologiske forbindelser i en bredde, som er større end den fastsatte buffer langs vandløbets vestlige side. Der er ikke et potentiale for økologisk forbindelsesvej mod øst netop her, fordi dyrkede marker ikke favoriserer spredning af dyr og planter, sammenholdt med at motorvejen isolerer arealet fra spredning mod øst. Da den økologiske funktionalitet er opretholdt tættere på vandløbene, vil placeringen af projektet delvist inden for udpegningen potentielle økologiske forbindelser ikke forringe de samlede naturværdier i området eller forringe arternes spredningsveje eller udbygning heraf.

På baggrund af ovenstående vurderes det, at funktionen af udpegningerne kan opretholdes. Planlægningen vurderes derfor at være i overensstemmelse med kommuneplanens retningslinjer for Grønt Danmarkskort. Der foretages en tilpasning af retningslinjeudpegningerne ved næste kommuneplanrevision.

4



Rådhuset Hedensted  
Niels Espes Vej 8  
8722 Hedensted

## **Høring af planerne for lastbilparkeringsanlæg ved afkørsel 57, Horsens S med tilhørende miljøvurdering og VVM**

Arbejdstilsynet har modtaget plan for lastbilparkeringsanlæg ved afkørsel 57 i høring.

Vi har følgende bemærkninger:

- Det forudsættes, at der arbejdes inden for normal arbejdstid – 07.00-18.00. Der bør være en åbning for, at der kan arbejdes på andre tidspunkter, hvis det er hensigtsmæssigt af hensyn til arbejdsmiljøet.
- Det fremgår, at der, fordi arbejdet foregår i denne periode vil være begrænset behov for belysning i anlægsfasen. Her må vi fremhæve, at byggepladsen forudsættes oplyst i nødvendigt omfang og i respekt for vores regler.

Venlig hilsen

Eva Blach Skov

**Arbejdstilsynet**

Tilsynscenter Syd  
Landskronagade 33  
2100 København Ø

T 70 12 12 88  
at@at.dk  
www.at.dk

CVR 21481815

23. juni 2022

**Sag**

20220000254/5

Ansvarlig:  
Eva Blach Skov

CVR 29189587  
P 1003337450

Side 1/1

5

Adresse: Korningsvej 11

Postnr: 8700

By: Hatting

Emne: Klage/protest

Kategori: Kommentar

Indhold:

Jeg synes håber og synes, at byggeriet bliver genovervejet. Vi kæmper i forvejen i hatting, for at beholde vores natur, som bliver ødelagt og jævnet med jorden, til højre og venstre. Der bliver efterhånden kun tænkt på beton og penge - men vi er nogen der godt kunne tænke sig at bibeholde lidt af naturen omkring vores by.

Jeg er udemærket klar over, at dette byggeri bliver gennemført, og at min klage nok ikke nytter det store. Men det mindste vi nærliggende beboere kan bede om, er at i genovervejer størrelsen af byggeriet. Når det først er opført, er skaden sket. Et 10-etagers højhus i baghaven, er lige vildt nok, og kommer ikke til at gavne nogen eller noget som helst. Tværtimod. Det er sørgeligt at store firmaer kan få deres vilje, ligemeget hvor vanvittige ideer de går og får.

6

Hedensted Kommune  
Niels Espes Vej 8  
8722 Hedensted

## **Bidrag fra Sydøstjyllands Politi – høring vedr. planerne for lastbilsparkeeringsanlæg ved afkørsel 57**

Hedensted Kommune offentliggjorde den 7. juni 2022 forslag til kommuneplantillæg nr. 2 og forslag til lokalplan 1164 for lastbilsparkeeringsanlæg ved afkørsel 57, Horsens S, med tilhørende miljøvurdering af planerne og miljøkonsekvensrapport af det konkrete projekt. Det offentliggjorte materiale er i høring fra den 7. juni 2022 til den 2. august 2022.

Sydøstjyllands Politi ser frem til den planlagte udvidelse af E45/den østjyske motorvej og til etablering af lastbilsparkeeringsanlægget ved afkørsel 57, Horsens S, og vi vurderer, at udvidelsen af motorvejen og etablering af lastbilsanlægget vil få en positiv effekt på trafikafviklingen på E45/den østjyske motorvej.

Sydøstjyllands Politi forventer, at særligt etablering af lastbilsparkeeringsanlægget vil få en positiv effekt på de eksisterende udfordringer med antallet af og ophobning af parkerede lastbiler på rasteplasserne langs E45/den østjyske motorvej, idet vi forventer en aflastning af disse, ligesom vi forventer, at færre lastbiler vil holde hvil i byerne langs E45 i Østjylland.

I januar 2022 har Sydøstjyllands Politi afgivet et høringssvar til Vejdirektoratets udkast til forslag om udvikling af statsvejnettet, der blandt andet vedrører transportministeriets bemyndigelse til at udbygge den østjyske motorvej. Der henvises til dette høringssvar, hvoraf det blandt andet fremgår, at der bør udvises særlig opmærksomhed på trafikafviklingen ved tilslutningsanlæggene (til- og frakørselsramperne) under anlægsarbejdet.

Vi står til rådighed, hvis der er yderligere behov for dialog under anlægsarbejdet med det nye lastbilsparkeeringsanlæg.

Med venlig hilsen

Jørgen Abrahamsen

Politidirektør

Mette Venge Olesen  
Stabschef

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'Mette Venge Olesen', is written over the typed name and title.

7

**Fra:** [Mette Dybkjær Hansen](#)  
**Til:** [Christina Duedal Nielsen](#)  
**Emne:** SV: forlængelse af høringsperioden for lastbilkøretøjerne (LP og KPT)  
**Dato:** 30. juni 2022 14:50:14  
**Vedhæftede filer:** [SV Høringsperioden for Lokalplan Lastbilkøretøjerne ved afkørsel 57 11021553 Forslag er forlænget indtil 23-08-2022.msg](#)  
[Signaturbevis.txt](#)

---

Hej Christina

Jeg har undret mig over, at I med lokalplanen ville ophæve deklarerationer, der vedrører Hedensted Spildevands ledninger.

Jeg har derfor forhørt mig ved landinspektøren, og han er enig med mig i, at de ikke kan aflyses med lokalplanen. Se hans svar.

Vil du bekræfte, at I vil ændre teksten, så Hedensted Spildevands deklarerationer ikke står i hverken bestemmelser eller redegørelsen som deklarerationer der ophæves.

Med venlig hilsen

**Mette Dybkjær Hansen**

*Ingeniør*



Direkte 76749271

Telefon 7589 5766 | [mdh@hspv.dk](mailto:mdh@hspv.dk) | [www.hspv.dk](http://www.hspv.dk)  
Hedensted Spildevand A/S | Ørumvej 48 | 8721 Daugård

Vi passer godt på dine data - læs vores [privatlivspolitik](#)

---



8

**Fra:** [Post Plan og Stab](#)  
**Til:** [Christina Duedal Nielsen](#)  
**Emne:** VS: Høringssvar Sagsnr. 01.02.00-P16-3181-21  
**Dato:** 16. august 2022 08:54:45

---

**Sendt:** 15. august 2022 21:32

**Til:** Post Plan og Stab <Planogstab@hedensted.dk>

**Emne:** Høringssvar Sagsnr. 01.02.00-P16-3181-21

Hej.

Vi er ejere af matrikel 6N og har i januar haft sendt et høringssvar hvor vi ytrede bekymringer for naturen i forhold til det kommende lastbilsparkeingshotel. Efter at have deltaget i informationsmødet har vi her i anden høringsfase følgende tilføjelser/forslag til projektet.

1. Vi vil foreslå, at man planter træer rundt om den omkringliggende vold, dels så bebyggelsen nemmere kan falde i et med den omkringliggende natur, og dels så der bevares et mangfoldigt dyreliv ud mod åen.
2. I fortsættelse af ovennævnte vil vi stærkt tilråde at begrænse højden på byggeriet. Vi kan forstå, at det planlægges at bygge et lastbilshotel i 10 etager på maksimalt 42 m. Det vil naturligvis rage ind i naturen her i området, det vil kunne ses fra lang afstand og hermed være til gene for rigtig mange borgere ikke kun i Korning, men også i de omkringliggende byer. Derfor vil vi komme med en kraftig opfordring til at bygherre undersøger muligheden for at bygge 2 hoteltårne i maksimalt 5 etagers højde (max 20 meter).
3. En bygning så stor og så besøgt som lastbilsparkeingen forventes at blive vil medføre i øget lysforurening, som vil blive til voldsomt gene for naboer. Derfor vil vi foreslå at der stilles krav til bygherre om natsænket belysning i hele bebyggelsen.

Vi håber, at I vil tage godt imod vores forslag.

Venlig hilsen

Korning Nørremark 23  
8700 Horsens

9

Hedensted Kommune  
Niels Espes Vej 8  
8722 Hedensted  
Att.: Christina Duedal Nielsen

Dato 22. august 2022  
Sagsbehandler Helle Ejsing  
Mail hejs@vd.dk  
Telefon +45 7244 2718  
Dokument 22/09137-5  
Side 1/4

Sendt pr. mail til: [mail@hedensted.dk](mailto:mail@hedensted.dk) og [christina.d.nielsen@hedensted.dk](mailto:christina.d.nielsen@hedensted.dk)

## **Vejdirektoratets bemærkninger til Hedensted Kommunes forslag til lokalplan 1164 og kommuneplantillæg nr. 2**

Vejdirektoratet har den 7. juni 2022 fra Plandata.dk modtaget meddelelse om Hedensted Kommunes forslag til lokalplan 1164 for et lastbilverkørselsanlæg ved afkørsel 57 med tilhørende forslag til kommuneplantillæg nr. 2. Planforslagene er i offentlig høring indtil den 23. august 2022.

Planlægningen har til formål at give mulighed for et sikret lastbilverkørselsanlæg med ca. 400 lastbilverkørselspladser samt forskellige faciliteter til chaufførerne, eksempelvis toilet- og badefaciliteter, restaurant og kiosk, butik, tøjvask, hotel med tilhørende faciliteter, reservedelsbutik, salg af brændstoffer inklusiv hybridopladning og brint, elinstallationer til kølelastbiler, vaskeanlæg, og dækcenter. Lastbilverkørselspladsen vil være sikret med indhegning, videoovervågning, døgnbetjening, nummerpladescanner og belysning.

Planlægningen giver desuden mulighed for etablering af solenergiproducerende anlæg samt en helikopterlandingsplads.

Planområdet grænser op mod østjyske motorvej (statsvej 60, Fredericia - Aarhus) og Vestvejen (statsvej 600338, Ølholm - Horsens). Begge veje er statsveje, som Vejdirektoratet er vejmyndighed for, og som følge heraf er planforslagenes bestemmelser af interesse for Vejdirektoratet.

Hedensted Kommune har den 18. maj 2021 fået en planlægningstilladelse fra Indenrigs- og boligministeren i henhold til planloven, således at der kunne planlægges for området. Vejdirektoratet forholder sig derfor ikke nærmere til planforslagenes anvendelsesbestemmelser, men forventer at Bolig- og Planstyrelsen påser, at planlægningstilladelsen overholdes.

Vejdirektoratet er tilsynsmyndighed i forhold til overholdelsen af naturbeskyttelseslovens bestemmelser om reklameskiltning m.v. i det åbne land langs statsvejnettet, jf. naturbeskyttelseslovens § 21. Vejdirektoratet varetager derfor de særlige hensyn, som er forbundet hermed, ved behandlingen af lokalplanforslaget.

### **Lokalplanens afgrænsning**

Hedensted Kommune har været i dialog med Vejdirektoratet omkring lokalplanens afgrænsning. Lokalplanens afgrænsning medtager del af litra 7000h, Eriknauer By, Hatting - statsvejen Vestvejen.

Jf. BEK nr. 1116 af 13/09/2007 §1, stk. 2 kan lokalplaner alene regulere arealer, der grænser op hovedlandevejsprojekter godkendt af ekspropriationskommissionen og/eller transport- og energiministeren. Som følge heraf kan Hedensted Kommune ikke lokalplanlægge for statsvejen Vestvejen.

Hedensted Kommune har ved mail af den 30. juni 2022 suppleret med mail af den 7. juli 2022 tilkendegivet, at de vil tilpasse lokalplanens afgrænsning samt afgrænsningen for kommuneplantillæg nr. 2, således at statsvejen ikke indgår.

### **Naturbeskyttelsesloven**

Ifølge Vejdirektoratets vurdering kan lokalplanområdet, der grænser op til statsvejene karakteriseres som åbent land, og som følge heraf er området underlagt naturbeskyttelseslovens absolutte forbud mod opstilling af reklamer eller andre indretninger i reklame- eller propagandaøjemed, jf. naturbeskyttelseslovens<sup>2</sup> § 21. Vejdirektoratet fører i henhold til § 20, stk. 2 i "Bekendtgørelse om opsætning af skilte og andre indretninger i reklame- og propagandaøjemed i det åbne land" (BEK nr. 817 af 20. juni 2018) tilsyn med overholdelsen af bekendtgørelsen og af forbuddet i naturbeskyttelseslovens § 21, stk. 1 langs statsvejene.

En realisering af lokalplanen som fremlagt vil medføre berettiget forventning om, at der kan ske opsætning af reklame i det åbne land, hvilket vil stride mod Naturbeskyttelseslovens §21.

Hedensted Kommune har være i dialog med Vejdirektoratet omkring lokalplanens bestemmelser for skilte samt pylon.

Inden udarbejdelsen af lokalplanforslaget har Hedensted Kommune også være i dialog med Vejdirektoratet omkring muligheden for en pylon. Denne dialog er gengivet i lokalplanforslaget. Vejdirektoratet har tilkendegivet, at pylonen alene må reklamere for virksomheder i umiddelbar nærhed til pylonen samt først kan opstilles, når området er fuldt udbygget. Hvis de forhold er opfyldt, vurderer Vejdirektoratet, at pylonen er omfattet af naturbeskyttelseslovens § 21, stk. 2, nr. 1, hvoraf det fremgår, at det generelle forbud i naturbeskyttelsesloven mod reklamer ikke omfatter virksomhedsreklamer, som opsættes i umiddelbar tilknytning til virksomheden, når de ikke virker dominerende i landskabet. Dette fremgår også af kommuneplantillæg nr. 2.

Hedensted Kommune har i mail af 30. juni suppleret med mail af den 7. juli 2022 tilkendegivet, at de vil sørge for at udvide noten til lokalplanens § 7.2, således at der også her gøres opmærksom på, at: "Pylonen er omfattet af naturbeskyttelseslovens §21. Naturbeskyttelseslovens § 21 vil ikke være overholdt, hvis pylonen opstilles, inden området er fuldt udbygget som vist på visualiseringerne, og Vejdirektoratet vil som tilsynsmyndighed påbyde pylonen nedtaget igen, hvis den opsættes i strid med naturbeskyttelseslovens § 21."

Hedensted Kommune har ligeledes tilkendegivet, at § 9.8 justeres, således at:

---

<sup>1</sup> "Bekendtgørelse om lokalplanlægning i forbindelse med vejanlæg m.v. og om gebyr for kommunalbestyrelsens orientering om dispensationsansøgninger efter lov om planlægning" af 13/9-07"

<sup>2</sup> Bekendtgørelse af lov om naturbeskyttelse (LBK nr. 240 af 13-03-2019)

For skilte i delområde A, ændres teksten fra: "Der må opstilles flagstænger omkring rundkørslen i delområde A samt ved virksomheder i byggefelt 1-4." til: "Der må opstilles flagstænger i tilknytningen til virksomheder i byggefelt 1-4. "

For skilte i delområde B og C, ændres teksten, så der kun må sættes henvisningsskilte med en maksimal højde på 5 meter op i delområde B, mens der kun må opsættes vejvisnings-/henvisningsskilte i henhold til færdselsloven i delområde C.

Vejdirektoratet har forestået, at de ønskede henvisningsskilte i område B også er af færdselshensyn overfor chaufførerne. Der vil således ikke være tale om reklameskilte.

Der er ligeledes mulighed for informations- og henvisningsskilte med en maksimal højde på 5 meter i område A. Vejdirektoratet forventer, at Hedensted Kommune vil påse, at der er tale om færdselshenvisninger eller information om/reklame for de nærliggende virksomheder.

Vejdirektoratet vurderer herefter ikke umiddelbart, at planforslagets bestemmelser vedr. skiltning vil kunne give anledning til konflikt med naturbeskyttelseslovens § 21. Vejdirektoratet forbeholder sig dog ret til på ethvert tidspunkt – som tilsynsmyndighed – at påtale eventuelle forhold, som vurderes at stride mod naturbeskyttelseslovens regler vedr. reklameskiltning i åbent land uanset lokalplannens bestemmelser.

### **Vejbyggelinjer**

Vejdirektoratet har noteret sig, at der under afsnittet med tilladelser fra andre myndigheder ikke er nævnt noget om vejbyggelinjer samt tilladelse til etablering af adgang til Vestvejen.

Hedensted Kommune har tilkendegivet, at de vil supplere afsnittet med en overskrift Vejloven, hvor der tilføjes et afsnit om vejbyggelinjer og adgangstilladelse.

Et afsnit omkring vejbyggelinjer formuleres jf. mail af 7. juli fra Hedensted Kommune således:

"Langs østjyske motorvej (E45) er der den 6. december 1995 tinglyst deklARATION om vejbyggelinje. Vejbyggelinjens afstand er 50 meter fra motorvejens midte. Hertil kommer et højde- og passagetillæg.

I forbindelse med udvidelsen af E45 forventes vejbyggelinjen at blive udvidet fra 50 meter til 60 meter, mens den langs frakørselsrampen reduceres fra 35 m til 25 m. Langs Vestvejens nordlige side reduceres den til 25 meter, mens der pålægges 75 meter langs den sydlige side af Vestvejen. Både motorvejens rampe og Vestvejen får et ændret vejforløb, som også vist på kortbilag 2.

Når der efter vejloven er fastsat en vejbyggelinje langs en statsvej, må der kun med Vejdirektoratets tilladelse bygges eller etableres anlæg af blivende art mellem vejbyggelinjen og vejen.

Ved byggeri og anlæg af blivende art forstås også tilbygninger, tagudhæng, genopførelse af nedrevne eller udbrændte bygninger, væsentlige ombygninger af bygværker, etablering af ledningsanlæg, anlæg af befæstede parkeringspladser eller jordvolde samt opstilling af større reklameindretninger, skiltepyloner og lignende anlæg af blivende art langs statsvejene.

Uden Vejdirektoratets tilladelse kan der dyrkes, plantes buske og træer, etableres sædvanlige haveanlæg samt udføres almindelig vedligeholdelse og rimelige moderniseringer af bygninger i vejbyggelinjearealet”

Et afsnit omkring adgangen til Vestvejen formuleres jf. mail af 7. juli fra Hedensted Kommune således:

”Realiseringen af lokalplanen vil kræve etablering af en ny adgang fra området til statsvejen Vestvejen. Det kræver Vejdirektoratets tilladelse at etablere en adgang fra en ejendom – et område til en statsvej, og det kræver tilladelse at ændre eller udvide en eksisterende adgang til en statsvej.

Vejdirektoratet skal behandle ansøgninger ud fra almene, offentligretlige hensyn, først og fremmest vejtekniske og trafikale forhold på den konkrete vejstrækning. Vejdirektoratet afvejer disse hensyn med ansøgerens interesser. Vejdirektoratet kan stille vilkår i forbindelse med en tilladelse.”

Lokalplanen mangler ligeledes i §7.3 at nævne vejbyggelinjen langs Vestvejen, hvorfor denne tilføjes ” og Vestvejen”. Del af bestemmelsen § 7.3 bliver herefter: ”Langs E45 og Vestvejen findes en byggelinje parallelt med motorvejen og Vestvejen, hvor bebyggelse, pylon med videre ikke må placeres i følge kortbilag 2. Ud over byggelinjen til E45 og Vestvejen findes også en passage- og højdetillæggsfaktor (2 x højde + 1,5 meter), som afhænger af det fremtidige terræn, og som skal tillægges byggelinjen for E45 og Vestvejen, og hvor der heller ikke må bebygges eller placeres pylon med videre.”

**Under forudsætning af, at ovenstående ændringer indarbejdes i lokalplanen som foreslået, giver forslag til Lokalplan 1164 for et lastbilkøleanlæg ved afkørsel 57 ikke Vejdirektoratet som vejmyndighed for den østjyske motorvej (statsvej 60, Fredericia - Aarhus) og Vestvejen (statsvej 600338, Ølholm - Horsens) - anledning til at gøre indsigelse.**

#### **Afsluttende bemærkninger**

Vejdirektoratet har endnu ikke endeligt afklaret den fremtidige placering af det ændrede vejforløb af Vestvejen og den tilhørende rampe, hvorfor de på kortbilag 2 viste vejforløb og vejbyggelinjer kan blive misvisende.

Såfremt ovennævnte giver anledning til spørgsmål, kan undertegnede sagsbehandler kontaktes direkte på 72442718 eller på [hejs@vd.dk](mailto:hejs@vd.dk)

Venlig hilsen

Helle Ejsing  
Landinspektør

**Notatark**

Sagsnr. 01.02.00-P16-3181-21

Sagsbehandler

Christina Duedal Nielsen

29.6.2022

**Møde d. 29.6.2022 med Vejdirektoratet, Helle Ejsing om bemærkninger til plangrundlaget for lastbilkaringsanlægget ved afkørsel 57**

Hedensted Kommune bekræfter, at der vil blive lavet følgende ændringer i planforslagene som aftalt på mødet den 29.6.2022:

- Retter afgrænsninger i Lokalplan og KPT. Statsvejen må ikke indgå i planområderne. Afgrænsningerne tilpasses.
- Noten til §7.2 udvides med at gøre opmærksom på, at pylonen er omfattet af naturbeskyttelseslovens §21. Naturbeskyttelseslovens § 21 vil ikke være overholdt, hvis pylonen opstilles, inden området er fuldt udbygget som vist på visualiseringerne, og Vejdirektoratet vil som tilsynsmyndighed påbyde pylonen nedtaget igen, hvis den opsættes i strid med naturbeskyttelseslovens § 21.
- §7.3 tilføjes "og Vestvejen" således: Langs E45 og Vestvejen findes en byggelinje parallelt med motorvejen og Vestvejen, hvor bebyggelse, pylon med videre ikke må placeres i følge kortbilag 2. Ud over byggelinjen til E45 og Vestvejen findes også en passage- og højdertilæggsfaktor ( $2 \times \text{højde} + 1,5 \text{ meter}$ ), som afhænger af det fremtidige terræn, og som skal tillægges byggelinjen for E45 og Vestvejen, og hvor der heller ikke må bebygges eller placeres pylon med videre.
- §9.8 omkring skilte i Delområde B og C justeres således: Der må etableres fritstående henvisningsskilte med maksimal højde på 5 meter i delområde B. Der må kun opføres vejvisningsskilte/færdselsskilte i delområde B.
- § 9.8 omkring skilte i delområde A justeres således: Der må opstilles flagstænger i tilknytning til virksomheder i byggefelt 1-4.
- I afsnittet omkring tilladelse fra andre myndigheder ændres overskriften til vejloven og der tilføjes et afsnit omkring byggelinjer og tilslutningen til Vestvejen.
  - o Afsnittet omkring byggelinjer: Langs østjyske motorvej (E45) er der den 6. december 1995 tinglyst deklARATION om vejbyggelinje. Vejbyggelinjens afstand er 50 meter fra motorvejens midte. Hertil kommer et højde- og pasagetillæg.

I forbindelse med udvidelsen af E45 forventes vejbyggelinjen at blive udvidet fra 50 meter til 60 meter, mens den langs frakørselsrampen reduceres fra 35 meter til 25 meter. Langs Vestvejens nordlige side reduceres den til 25 meter, mens der pålægges 75 meter langs den sydlige side af Vestvejen. Både motorvejens rampe og Vestvejen får et ændret vejforløb, som også vist på kortbilag 2.

Når der efter vejloven er fastsat en vejbyggelinje langs en statsvej, må der kun med Vejdirektoratets tilladelse bygges eller etableres anlæg af blivende art mellem vejbyggelinjen og vejen.

Ved byggeri og anlæg af blivende art forstås også tilbygninger, tagudhæng, genopførelse af nedrevne eller udbrændte bygninger, væsentlige



ombygninger af bygværker, etablering af ledningsanlæg, anlæg af befæstede parkeringspladser eller jordvolde samt opstilling af større reklameindretninger, skiltepyloner og lignende anlæg af blivende art langs statsvejene.

Uden Vejdirektoratets tilladelse kan der dyrkes, plantes buske og træer, etableres sædvanlige haveanlæg samt udføres almindelig vedligeholdelse og rimelige moderniseringer af bygninger i vejbyggelinjearealet.

- Afsnittet omkring adgangen til Vestvejen formuleres:  
"Realiseringen af lokalplanen vil kræve etablering af en ny adgang fra området til statsvejen Vestvejen. Det kræver Vejdirektoratets tilladelse at etablere en adgang fra en ejendom – et område til en statsvej, og det kræver tilladelse at ændre eller udvide en eksisterende adgang til en statsvej.

Vejdirektoratet skal behandle ansøgninger ud fra almene, offentligretlige hensyn, først og fremmest vejtekniske og trafikale forhold på den konkrete vejstrækning. Vejdirektoratet afvejer disse hensyn med ansøgerens interesser. Vejdirektoratet kan stille vilkår i forbindelse med en tilladelse.

10

**Hedensted Kommune**Sendt pr. mail til [plan@hedensted.dk](mailto:plan@hedensted.dk)**Dato**  
**23-08-2022**

Høringssvar til forslag til kommuneplantillæg nr. 2 og lokalplan nr. 1164

Hedensted Kommune har sendt forslag til kommuneplantillæg nr. 2 og lokalplan nr. 1164 i offentlig høring i perioden 7. juni til 23. august 2022.

Planforslagene giver mulighed for etablering af et sikret lastbilparkeringsanlæg på samlet ca. 28 ha. På parkeringspladsen vil der være forskellige faciliteter og services eksempelvis toilet- og badefaciliteter, restaurant og kiosk, butik, tøjvask, hotel med tilhørende faciliteter, reservedelsbutik, salg af brændstoffer inklusiv hybridopladning og brint, elinstallationer til kølelastbiler, vaskeanlæg, dækcenter med videre. Serviceareaerne ønskes tilgængelige for både personbiler og lastbiler.

Indenrigs- og Boligministeren har den 17. maj 2021 meddelt Hedensted Kommune tilfaldelse efter planlovens § 11 a, stk. 9, til, at kommunen kan planlægge for det pågældende areal til byzone med undtagelse af delområde C i lokalplan 1164. Delområde C omfatter vejanlægget, der etableres mellem Vestvejen og parkeringsanlægget.

Kommunen har den 23. august 2022 oplyst, at man vil foretage følgende ændringer:

Det i lokalplanen benævnte delområde C overføres ikke til byzone, men bibeholdes i landzone.

Bolig- og Planstyrelsen<sup>1</sup> finder ikke anledning til at fremsætte indsigelse efter planlovens § 29, stk. 1 og stk. 3<sup>2</sup>, mod forslag til kommuneplantillæg nr. 2 og lokalplan nr. 1164 under forudsætning af, at der ved den endelige vedtagelse medtages de anførte ændringer.

Det er op til kommunen at vurdere, om ændringerne medfører krav om fornyet høring, jf. planlovens § 27, stk. 2.

Med venlig hilsen  
Christina Aagesen  
*Kontorchef*

---

<sup>1</sup> Erhvervsministeren har pligt til på statens vegne at fremsætte indsigelse efter planlovens § 29, stk. 1, hvis et forslag til kommuneplan eller ændringer af en kommuneplan ikke er i overensstemmelse med de nationale interesser vedrørende vækst og erhvervsudvikling, natur- og miljøbeskyttelse, kulturarvs- og landskabsbevarelse, hensyn til nationale og regionale anlæg eller regler og beslutninger efter § 3. Beføjelsen er henlagt til Erhvervsstyrelsen, jf. § 2, stk. 1, nr. 6, i bekendtgørelse nr. 187 af 06/03/2018.

<sup>2</sup> jf. planlovens § 29, stk. 1 og stk. 3, jf. lovbekendtgørelse nr. 1157 af 01/07/2020 af lov om planlægning.

Planforslaget er alene vurderet i forhold til de nationale interesser.

11

**Sendt:** 21. august 2022 15:14

**Til:** Post Plan og Stab <Planogstab@hedensted.dk>

**Emne:** Lastbil parkering ved afkørsel 57

Jeg vælger at skrive dette hørings brev, så jeg med god samvittighed kan sige, at jeg har gjort noget.

Jeg er en af flere beboere, der ligger tæt på området, hvor der er forslag om opføringen af et gigantisk transport anlæg, et hotel i 42 m højde, samt helikopter plads med Ca. 365 overflyvninger om året.

Jeg er meget bekymret over, at projektet efterhånden har grebet om sig og ligger langt fra de oprindelige planer, som der er udarbejdet tilladelser udfra (området er bla.blevet udvidet med Ca 30%)

Efter min mening er projektet skudt langt over målet og dele af planen er ikke til gavn for chaufførende, som anlægget er tiltænkt. Her henvises blandt andet til, at der skal opføres helikopterplads, et skyhøjt hotel med et konference center. Dette er efter en rundspørger på nettet til forskellige chauffører ikke et behov, som chaufførerne efterspørger. De efterspørger rene faciliteter, hvor de kan få et bad og få hvilet efter de love og regler, som er gældende for transport chaffører. De chauffører vi har snakket med syntes et vandrerhjem el. Hostel kunne være en fin og fyldestgørende løsning, som ikke skæmmer naturen i samme omfang.

Hotellet vil få store konsekvenser for os der bor lige op af anlægget, der vil blive øget støj og lysgener og der vil være øget mængde trafik til og fra området. Støjvoldende er efter de nuværende planer for lave, da lastbilernes højde overstiger voldene. Ligeledes vil lygterne fra til og fra kørelejen give et konstant fejende lysskær rundt i de mørke timer. Der er allerede på nuværende tidspunkt med den trafik der er nu, tidspunkter hvor beboer oplever, at de får oplyst deres hus fra lygterne på lastbilerne.

Ligeledes vil der blive mere larm i området. Der vil være en konstant trafik til og fra transport centret. Der vil være kølevogne, der står og kører konstant, samt af og pålæsning til det planlagte tankanlæg og faciliteter m.m

Helikopter pladsen er efter min mening helt unødvendigt og et Pr stunt fra bygherrens side. Der er ytret, at der i gennemsnit bliver 365 overflyvninger om året. Det skulle efter planen bruges til flyvninger med lægehelikopteren. men i min optik lander lægehelikopteren, hvor ulykken er sket eller i umiddelbar nærhed og derfor ingen relevans for området.

Ligeledes er jeg også meget bekymret for vores dejlige vilde natur og dyreliv i området. Vi har et rigt dyreliv med flokke af dådyr, rød glente, fasaner m.m og de vil vælge, at flytte på grund af larm og lys det vil få stor indvirkning på dyrenes brunst og reproduktion i vores natur.

Vi er også en del i området, som har heste, som hobby eller erhverv og der er i forvejen meget få steder vi kan færdes på hest. Dette bliver ikke nemmere nu, da meget af landbrugs jorden nu bliver inddraget. Der er ingen stier i området og vi skal derfor ride på den meget trafikerede Korningvej, hvor biler og lastbiler ofte kører stærkt.

Jeg synes i skulle overveje at kompensere, med nogle stisystemer til gavn for området, så der stadig bliver mulighed for at nyde den smule natur der bliver tilbage.

Jeg synes, at I glemmer, at vi faktisk er flyttet på landet, da vi nyder at færdes i naturen og godt kan lide roen.

Inden længe bor vi midt i et industri område og inde midt i byen, hvilket ikke var grunden til at vi flyttede på landet.

Med venlig hilsen

Korningvej 53  
8700 Horsens

12

## Hermed fremsendes høringsbrev til nedenstående projekt:

### Projekt EU certificeret SSTPA platin p-plads på afkørsel 57.

Projektgrundlaget beskriver at det primære formål og anvendelse skal være sikker p-plads til lastbilchauffører samt overnatningsmuligheder for chauffører udenfor lastbilen i deres pligtige 48 timers hvil hver 2. uge i henhold til deres kørehviletid.

Hvis vi læser krav til en SSTPA plads med platin certificering, som er det højeste, så er kravene:



Der er ikke krav om overnatning og helikopter. Når niveauer stiger, så er det kun på sikkerhedsområdet kravene stiger, det har intet med faciliteter at gøre.

<ul style="list-style-type: none"> <li>— <b>PLATIN</b> SIKKERHEDSNIVEAU</li> <li>— <b>GULD</b> SIKKERHEDSNIVEAU</li> <li>— <b>SØLV</b> SIKKERHEDSNIVEAU</li> <li>— <b>BRONZE</b> SIKKERHEDSNIVEAU</li> </ul>	<p>Den europæiske standard for sikrede lastbilkaringspladser består af 4 sikkerhedsniveauer. Hvert af disse niveauer bygger på det foregående. Sikkerhedsniveauet vises ved at angive, om parkeringspladsen er på Bronze-, Sølv-, Guld- eller Platin-niveau.</p>
--	--

#### SERVICENIVEAU (OBLIGATORISK)

For at kunne tildeles et kontrolcertifikat for nogen af de fire overnævnte sikkerhedsniveauer skal det obligatoriske serviceniveau opfyldes.

- Toiletter til mænd og kvinder skal være tilgængelige og i funktionel stand
- Brusebade til mænd og kvinder skal være tilgængelige og i funktionel stand
- Toiletter rengøres og kontrolleres jævnligt (*med rengøringskema*)
- Vaskefaciliteter rengøres og kontrolleres jævnligt (*med rengøringskema*)
- Vandhaner skal være tilgængelige og i funktionel stand
- Affaldsbeholdere er tilgængelige på stedet
- Tydelige skilte, der fordrer sikker trafik på Parkeringspladsen for lastbiler
- Nødkontaktoplysninger skal være tilgængelige
- Snacks og drikkevarer kan købes 24/7
- Mulighed for at få internetforbindelse
- Elstik til rådighed for personlig brug

Dertil kommer så nogen valgfrie muligheder bl.a. mulighed for overnatning.

#### SERVICENIVEAU (VALGFRIT)

De følgende valgfri services kan kontrolleres for at sikre, at oplysningerne er pålidelige, men vil ikke være bestemmende for parkeringsrådets certificerede niveau.

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Restaurant 24/7 på eller nær parkeringspladsen</li> <li>• Farligt gods accepteret eller ej</li> <li>• Separat parkering til farligt gods</li> <li>• Elektricitet tilgængelig for køleaggregater på lastbiler</li> <li>• For lande, hvor det er relevant: Udstyr til at fjerne sne og is fra lastbilen</li> <li>• Mulighed for køb af toiletartikler</li> <li>• Elementært arbejdsudstyr kan købes på eller nær parkeringspladsen</li> <li>• Adgang til teknisk hjælp (<i>f.eks. reparationsværksteder i nærheden</i>)</li> <li>• Vaskemaskine(n) på eller nær parkeringspladsen</li> <li>• Beskyttelse mod regn og sol for personer</li> <li>• Fritidsaktiviteter for førere</li> <li>• Vaskehal til lastbiler på eller nær parkeringspladsen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Picnicborde</li> <li>• Butikker i nærheden</li> <li>• Snack bar med enkle retter i nærheden</li> <li>• Tankstation på eller nær parkeringspladsen</li> <li>• Selvbetjeningsautomater</li> <li>• Reserveredelsbutik på eller nær parkeringspladsen</li> <li>• Mulighed for at købe mad til specialdiæt</li> <li>• Størrelsen af parkeringsområdet til lastbiler (<i>antal pladser</i>)</li> <li>• Lægehjælp i nærheden</li> <li>• Hotel på eller nær stedet</li> <li>• Apotek i nærheden</li> <li>• Politistation i nærheden</li> <li>• Selvbetjeningsautomat til vejafgift</li> </ul>
---	--

## Vi vil gerne sætte spørgsmålstejn til flere parametre, på projektet grundlaget.

- 1: kriminalitet i DK modsat udland.
- 2: chauffører egen udtalelser om behov.
3. placering ved afk-57
4. hotellet
5. helikopterlandingsplads.
- 6: miljø
- 7: størrelsen af pladsen
- 8: natur
- 9: lysforurening
- 10: støj

### 1: Kriminalitet

Formål med en EU certificeret plads er bl.a. at beskytte chauffører mod kriminalitet. Kriminalitet mod chauffør er stigende, men når der korrigeres for kørsel så er dk ikke på listen.

Kriminaliteten i lokalområdet fra Østeuropæer, mod lokalområdet er til gængæld stigende når der anlægges rasteplasser. Men vi kan dog godt være fortalere for en mindre overvåget p-plads til dem som har råd til at betale i deres korte hvilepauser og HELE pladsen indhegnet med pigtråd så lokalområdet ikke belastes. Erfaringen fra andre betalingspladser er at Østeuropæer ikke holder hvor der skal betales.

### 2: Chaufførernes behov

I forsøg på at afdække behovet for den type rasteplass, har vi stillet spørgsmålet i 2 lastbilchaufførgrupper på FB, så det på den facon blev dem selv som havde chancen for at komme med input. Der har ikke været mange svar, men de 27 svar der kom, gav til gengæld et meget entydigt svar. De har ikke behov og ønske om en kæmpe stor rasteplass. De mener at det bliver for dyrt, for meget støj og for meget lys. De ønsker helt entydigt i stedet mange små fordelt i hele landet, hvor der bare er mulighed for bad, wc, og lidt dagligdags fornødenheds indkøb. De udtrykker bekymring for at de Østeuropæer der muligvis ville benytte den, alligevel ikke vil bruge betalingsparkering og aldrig hotel. På DTC i Vejle holder de altid ved vaskehal og har ry for at stjæle med arme og ben. De danske chauffør har aldrig brug for overnatning i forhold til køre/hviletid når de kører i DK. Det er altid planlagt så det er hjemme.

Syd og Sønderjylland har netop iværksat udvidelse af eksisterende rasteplasser, hvilket fuldstændigt understøtter vores lille undersøgelse.

### 3. Placering.

Undersøgelsen der er lavet omkring placering er en bunden opgave fra bygherre, som ikke har skulle forholde sig til behovet ud fra hvad SSTPA rapport har konkluderet.

Der er 166 km fra Hamborg til Padborg, fra Padborg til Horsens er der 135 km. Turen fra Hamborg-Horsens vil tage ca. 3,5t med ca. hastighed på 85 km/t og fra Padborg til Horsens vil det tage ca. 1.15t, det giver umiddelbart ikke basic for igen at have en EU certificeret plads af den størrelse.

Der er lavet undersøgelser over hvor der vil være størst behov for overnatningsmuligheder i Danmark, det stopper i Jylland ved Fredericia og går derefter tværs over Fyn og Sjælland. Billede er fra SSTPA rapport over hvor behovet for



disse pladser er. Altså ikke behov op gennem Jylland. Når Femer broen kommer vil behovet falde yderligere nord for Fredericia.

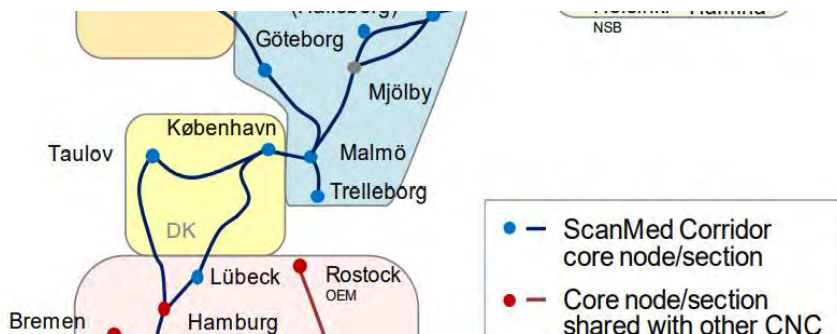


Når der snakkes kørehviletid, så skal de som reglerne ser ud nu have et sammenhængende hvil på 45min efter max 4,5 timers kørsel. Dvs. Horsens passer ret dårligt ind fra både Hamborg og Padborg. Da alle ved hvor pressede de er i deres kørehviletid, så ved man jo godt at hvis de kan køre bare en halv time mere, så gør de det selvom det betyder at de kører forbi en rastepads.

Der er kommet nye EU regler om arbejdstidsbestemmelser som siger at chauffører skal være hjemme på hvil hver 3 uge. Det vil måske gøre at speditørerne igen skal gentænke bedst udnyttelse af deres biler, dvs. ingen overnatning hvor vogn holder stille, måske flere chauffører pr. vogn. Og chauffør vil få minimeret deres behov for overnatning ude af vognen.

I skriver at der vil komme EU krav om en SSTPA for hver 100km, det modsiger vejdirektoratet, de mener IKKE at der vil komme sådan et krav. I jeres redegørelse henviser i til 14.5 transportkorridor, den ligger netop IKKE placeret på transportkorridoren.

Ud fra det mener vi at behovet for en plads af den str. Ikke er aktuel på denne placering. Undersøgelsen fra Study on Scan-Med TEN-T Core Network Corridor, 3rd Phase, Work Plan 4 understøtter også denne konklusion.



#### 4. Hotellet.

Ifølge Horesta er der en belægningsgrad på hoteller i området Hedensted og Horsens i perioden 20-22 på kun 56%, dvs. sige at opføre dette hotel vil presse branchen i området ekstra hårdt. Hvis vi fordeler de 288 værelser på Hedensted og Horsens vil det øge den samlede kapaciteten med 32%. 28% for Horsens og 51% for Hedensted.

Når man så sidestiller det med chaufførs løn, og en presset transportbranche med de stigende dieselpriser, så giver det ikke stor sandsynlighed for at det vil være chaufførerne som vil benytte hotellet. Et andet brugt argument er de ekstra arbejdspladser, men i lige præcis denne branche er der mangel på arbejdskraft som i øjeblikket i nogen områder som København og Herning giver en produktionsbegrænsning ved 50-60% i branchen.

Men vi er dog enig i at chauffør mangler mulighed for overnatning. Det kan løses på flere måder, i bl.a. Padborg har en lokalplan åbnet mulighed for at virksomheder selv sørger for ordentlige forhold til deres chauffør, hvilket jo kunne være oplagt for det nye transportcenter.

Skal der være overnatningsmulighed på pladsen, mener vi at antal værelser skal minimeres kraftigt og det i stedet skal have status af motel, hostels eller vandrehjem så chauffør faktisk har en reel økonomisk mulighed for at benytte dem i det omfang der er det primære formål. Første ansøgning til projekt exit57 var netop et motel, hvor det nu er vokset til 42m højt hotel med conferencefaciliteter mv. som ikke understøtter det primære formål.

Forskellen mellem moteller og hoteller:

Helt kort og præcist kan vi definere moteller som hoteller, der ligger med nem adgang til motorvejsfrakørsler. Moteller er ofte forbundet med billigere løsninger og med færre faciliteter samt lavere kvalitet. Desuden blev de traditionelle moteller altid bygget i I-, L- eller U-formede bygninger med en stor parkeringsplads omkring. Endvidere forbindes moteller ofte med bygninger i to etagers højde, som har værelsesgange ud mod parkeringspladsen

Da moteller jo som sagt er en underkategori af hoteller, kan man ikke som sådan sætte modsætninger mellem dem. Men her vil vi alligevel give et klart overblik over, hvad den gængse forståelse af forskellene er:

- **Størrelse:** Moteller er mindre end hoteller
- **Service:** Moteller har færre services end hoteller
- **Faciliteter:** Moteller har færre faciliteter end hoteller
- **Beliggenhed:** Moteller findes nær motorveje, mens hoteller er mere centralt placeret i byer
- **Miljø:** Moteller har ofte ingen fællesområder udover en meget lille reception til indtjekning
- **Kvalitet:** Moteller bruger lav kvalitet på at bygge og indrette for at holde priserne nede
- **Pris:** Moteller er billigere end hoteller

Eller hostels: Det moderne ved hostels er for det meste ikke på værelserne, som stadig forbliver meget simple, men nærmere i fællesområderne. Mens værelserne kun er lavet med det formål at sove, oplever vi, at fællesområderne gives et smartere udtryk, tilbyder en overraskende god bar og udvides med forskellige sociale rum fyldt med siddepladser.

#### Fra Horesta:

Du ringede forleden og spurgte til belægningsstallene for Horsens og Hedensted. Nedenfor kan du se årstallene for 2019-2021. Jeg har også fundet kapacitetstallene – disse gælder for august måned i hvert år.

Tallene er de "officielle tal", fundet hos VisitDenmark.

Hoteller			2019	2020	2021
Hele året	Hedensted	Kapacitetsudnyttelse af værelser eller enheder, hotel/camping (%)	50,0	34,96	39,87
	Horsens	Kapacitetsudnyttelse af værelser eller enheder, hotel/camping (%)	56,8	32,37	40,09
August	Hedensted	Antal virksomheder	5	5	5
		Antal værelser eller enheder, Hotel/camping	281	281	281
	Horsens	Antal virksomheder	5	6	6
		Antal værelser eller enheder, Hotel/camping	443	507	502

Med venlig hilsen

Jonas Kjær  
Cheføkonom

**HORESTA**

## 5. Helikopterlandingsplads

I projektbeskrivelsen bruges argumentet at "den medfører en forbedret mulighed for at transportere akutte patienter hurtigt til et traumacenter"

Men lige præcis helikopter lander jo på selve ulykkesstedet, eller så tæt på som muligt. Håber virker ikke at der sker så mange uheld lige her i området, at det skulle kunne give 365 akut flyvninger i året. Så må formode at det er et PR stunt.

Så der er vi igen tilbage til erhverv, sammenstillet med et lokalområde kun med landbrug. Man kunne frygte at der er en bagtanke med at udvide hele lokalområdet til industri? Så vil bygherre jo kunne tjene godt på hans omkringliggende jord i salg til industri. Men så vil pladsen jo være for egen økonomisk vindings skyld. Hvilket ikke vil stemme overens med de dispensationer der er givet på nedlæggelse af mose og særlig værdifuld landbrugsjord.

En helikopter vil give meget uro for de dyr der lever i området. Udover de vilde dyr, er det et område med mange heste som kan risikere at blive skræmt og løbe ud fra indhegningen, og måske ud på motorvejen til stor fare for trafikken. Samt meget støjgene og lys for dem der bor i lokalområdet.

Vi mener ikke at en helikopterlandingsplads på nogen måde understøtter det primære formål med pladsen.

## 6: miljø

Mængden af lastbiler der i dag kører forbi afk. 57 fra motorvej og Vestvejen, tilsvare ikke den mængde der skal køre der for at give en (rentabel, understøtte behovet) for en p-plads i den størrelse. Det vil sige at der så i stedet skal køres ekstra kørsel for at komme hertil, det vil betyde en ekstra kraftig belastning på vejene og dermed også for miljøet. En lastbil svarer i belastning på vej og i støj til 8 personbiler.

Med grøn omstilling mener vi ikke at pladsen bør have den størrelse, der bør i stedet være flere mindre op gennem Jylland. Nørreremark rastepuds som ligger få kilometer derfra er også allerede godkendt til udvidelse med 20 pladser, hvilket igangsættes i 2022. I jeres redegørelse henviser i til 5.1.4 at det skal placeres i særlige erhvervsområder, dette område er IKKE erhvervsområde, men er defineres som særlig værdifuld landbrugsjord.

## 7: størrelsen

Først udmeldte projekt var knap så voldsomt:



Vi har haft snakket med brancheorganisationen ITD som også mener at projektet er skudt over mål. De udtaler: Der er klart behov for flere pladser og der er behov for flere overnatningsmuligheder. I Padborg F.eks. tillader lokalplanen at de enkelte virksomheder som har chauffører laver faciliteter med overnatning, hvilket er meget brugt. Deres holdning er også at et hotel IKKE vil blive benyttet af chauffører. Et motel eller vandrehjem ville være mere aktuelt, dog ikke i det størrelsesforhold. Den nye EU lovgivning med arbejdstid gør at de skal hjem hver 3 uge. I Kolding syd er der også stort projekt i gang med lignende projekt.

Vejdirektoratet har afsat 14 mio kr. til rastepudsudvidelse ved Harte N, Nørreremark (mellem Hedensted og Horsens, 20 nye) og Rønninge som igangsættes i 2022.

Der er også et stort privat projekt i gang i Kolding med en lastbilrastepuds, som jo har placering i transportkorridoren.

## 8: Natur

Der ødelægges 945 kvadratmeter mose i det område hvor til- og frakørsel til anlægget placeres. Der etableres ganske vist såkaldt erstatningsnatur, men bliver det mose? Netop rørhøgen som er en truet art yngler i moser. Den røde glente yngler i nærheden af vandløb og moser. Dvs. at genetablering af natur/mosen skal tage hensyn til det. Fugle på træk flyer i start op højde til 1500m. Både rørhøgen og den røde glente er en trækfugl dvs. de er i stor fare ved helikopterflyvning i 500m højde.

Natur og landbrugsjord er ikke skarpt adskilte begreber. Noget af den natur vi som naboer til området nyder, forekommer lige så meget på/over landbrugsjorden som på de arealer vi til dagligt kalder natur. Fx vil den flok rådyr vi af og til ser løbe over arealet, ikke længere kunne færdes i området. Den smule erstatningsnatur der etableres, vil ikke kunne erstatte rådyrenes frie færden i området.

Vi der bor på landet, har blandt andet valgt at bo her fordi, vil holder af de naturoplevelser som landbrugsarealer, levende hegn og landejendomme giver: Rådyr og harer på markerne, et væld af sangfugle i vores haver, gøgen i mosen, nattergalen, den røde glente der flyver over ens ejendom. Så længe arealerne drives som landbrugsjord, får vi disse oplevelser. Et byområde som det der nu skal etableres, vil efter al sandsynlighed ikke byde på andet en måger, råger, duer og tidsler.

Det er let for Skov- og naturstyrelsen i forundersøgelsen at affærdige det moseareal der ødelægges som mindre værdifuldt, fordi der ikke findes nogen sjældne arter i det, men for os der bor her, er det ikke desto mindre af stor værdi. For os har det en værdi fordi vi kan gå en aftentur dertil. En tur der byder på natur og ikke blot asfalt.

Hvis anlægget etableres, forsvinder vores sidste mulighed for at gå en tur med hunden og slippe den løs. Det er muligt på markvejen ned mod mosen, som er privat, men offentligt tilgængeligt. Det meste af denne markvej vil forsvinde til fordel for til- og frakørselsvejene. Vi ryttere vil også savne muligheden for at komme væk fra asfalten. Paradoksalt at det skal være så svært at få den slags oplevelser på landet.

Det er vigtigt at det tænkes over disse ting, der kunne indtænkes naturstier i området omkring voldene.

## 9: Lysforurening:

Vi der bor på landet, bor her blandt andet fordi vi vil kunne se stjernehimlen. På landet kan man se Mælkevejen. Den mulighed forsvinder hvis der etableres et kæmpemæssigt lastbilanlæg. Man bedyrer at lamperne lyser nedad. Selvfølgelig gør de det. Det er der jo ikke ret mange lamper der ikke gør. Men lyset fra dem reflekteres fra de overflader det rammer og generer under alle omstændigheder udsigten til nattehimmelen. Vi er faktisk nogle der gerne vil kunne se mere end Karlsvognen. Men snart vil ikke engang det være muligt.

Der vil også komme store gener fra tilkørselsramperne fra lastbilernes lyskegler, da der ikke er planlagt volde omkring dem.

Der bør i lokalplanen tages ekstra højde for det, med f.eks krav om rødtligt lys, samt krav om volde også ved tilkørselsramperne.

## 10: Støj

Minimering af støjgener ved også at kræve volde omkring tilkørselsramper med beplantning på voldene med træer og buske.

# Lokalplan 1164

Ud fra det netop beskrevne, vil det så aflede spørgsmål og kommentar til udkast af lokalplan 1164

Lokal består af 2 dele, en til teknikanlæg og en til erhverv.

Planloven forkortes til PL

**4.T.09** er beskrevet med max 75000m<sup>2</sup> max bebyggelse, 2 etager og max 9 meter højt.

Vi mener at det er for stort et område, antal lastbil pladser bør nedskrives til 200 stk. ud fra de ting vi har skrevet i henhold til projektgrundlag.

**I jeres redegørelse under: Trafik:** P-anlægget vil medføre en større belastning af vejnettet, det betyder jo at man forventer at lastbilerne kører en omvej for at kunne benytte anlægget. Det hænger ikke sammen med grøn omstilling. Da vil det give bedre mening med flere pladser fordelt op gennem Jylland. I ansøgningen til indenrigs og boligministeriet er beskrevet at der skønnes 220 daglige ankomster/afgange. Hvilket modsvarer str. Med 400 pladser. Der er også beskrevet at transportministeren/vejdirektoratet ikke forventer at det vil komme konkrete krav om sikrede rastepladser med faste afstandskrav.

**I jeres redegørelse under: Vand og Klimatiske faktorer:** Der er beskrevet at der skal være grønne tage på p-anlægget for at kunne imødesee disse to ting. **Men projektgrundlaget beskriver at der skal være solceller på alle tage, hvordan hænger det sammen?**

Under definering af anvendelse, beskrives der stianlæg og naturområde. **Kunne man forestille sig at det kunne laves så lokalområdet kunne have glæde det?**

**4.E.03** erhvervsområde til at understøtte primær anvendelse som parkering og rasteanlæg. Den er yderligere opdelt i 3 delområder.

Det er beskrevet med bebyggelse på i alt 45.000m<sup>2</sup> max med 4 etager og 16m.

Men så må der alligevel gerne opføres et hoteltårn på max 42m og max 10 etager. Det ønsker vi ikke er en mulighed, da det ifølge vores undersøgelse ikke understøtter det primære formål. Kunne ændres til mindre motel.

Under miljø, beskrives igen problemet med støj, uden krav om at der skal tages tiltag. **Kunne et ekstra tiltag være at der udover den besluttede vold rundt om anlægges også sættes krav om vold omkring tilkørselsramperne?**

Der beskrives under miljøforhold at primæranvendelse er lastbilmotparkering. Hvilket betyder at det er vanskeligt eller meget bekosteligt at reducere støjforurening, men ikke hvad konsekvensen er? **Skal de gøre alt hvad de kan? Eller er det så lige meget? Noget af EU-støtten kunne jo gå til den del.**

**Delområde A**, hotel og fitness, konferencelokaler er ikke af samfundsmæssig interesse på den placering

I beskrivelse nye rammer under bebyggelse defineres der max højde på 16 meter. Som så i bebyggelsesomfang må være et 42m højt hotel.

Under definering af anvendelse er nævnt hotel og helikopterlandingsplads. Hotel bør ændres til vandrehjem eller motel for at understøtte branchen behov og med max højde på de 16m. som først er beskrevet.

**Delområde C**, beskyttet natur, Vandløb og mose

I jeres redegørelse under byvækst henviser i til overholdelse af planloven §11a (Kommuneplanen skal indeholde retningslinjer for) stk.7 og 13,

7) sikring af, at støjbelastede arealer ikke udlægges til støjfølsom anvendelse, medmindre den fremtidige anvendelse kan sikres mod støjgener, jf. [§ 15 a](#),

13) lavbundsarealer, herunder beliggenheden af lavbundsarealer, der kan genoprettes som vådområder,

**Men der skal også vises særlig agtpågivenhed for § 18, i nævner selv i jeres beskrivelse af der skal tages højde for erosion i lokalområdet.**

18) udpegning af områder, der kan blive udsat for oversvømmelse eller erosion, og for etablering af afværgeforanstaltninger til sikring mod oversvømmelse eller erosion ved planlægning af byudvikling, særlige tekniske anlæg, ændret arealanvendelse m.v. i de udpegede områder,

**Mener også at der skal kigges på overholdelse af PL §29 da hele området omkring er landzone.**

29) beliggenheden af konsekvensområder omkring tekniske anlæg, vindmøller og støjende fritidsanlæg m.v. i landzone, som skal friholdes for ny støjfølsom anvendelse.

#### **Stk. 10.**

I et udpeget område, som kan blive udsat for oversvømmelse eller erosion, jf. [§ 11 a, stk. 1, nr. 18](#), og hvor der planlægges for byudvikling, særlige tekniske anlæg, ændret arealanvendelse m.v., skal der optages bestemmelser om sikring af afværgeforanstaltninger. Der skal desuden optages bestemmelser om, hvorvidt afværgeforanstaltninger skal etableres før ibrugtagning af det, som skal sikres mod oversvømmelse.

Under redegørelsen under grundvand, har vi spørgsmål til hvor regnvandsbassin placeres? Da nogen har egen boring og grundvandet står højt i området er det en ret vigtig faktor.

Der beskrevet under natur at lokalplanen indeholder mulighed for at løsninger kan indarbejdes. **Det er ikke godt nok, skal være krav om at en løsning fra start er på plads.**

Der er givet dispensation i naturbeskyttelsesloven §1, stk3 som lyder: *Der skal ved lovens administration lægges vægt på den betydning, som et areal på grund af sin beliggenhed kan have for almenheden.*

**Ud fra det netop beskrevne mener vi ikke at dette projekt er til gavn for almenheden i den størrelsesorden der er planlagt.**

**§2 Stk. 3.** Der må heller ikke foretages ændring i tilstanden af moser og lignende, der er mindre end 2.500 m<sup>2</sup>, når de ligger i forbindelse med en sø eller et vandløb, der er omfattet af beskyttelsen i [stk. 1](#). **Mosen er beskrevet som værende 945m<sup>2</sup> tilknyttet et vandløb**

**Delområde E, helikopter, ikke samfundsmæssig interesse.**

Helikopterlandingsplads understøtter ikke det primære formål og bør fjernes.

Helikopterlandingspladsen ønskes placeret i området for OSD (område med særlig drikkevandsinteresse) og bidrager ikke til det primære formål. Hvilket efter miljøstyrelsen bilag 1 ikke er hensigtsmæssigt da den er vurderet som potentiel grundvandstruende. Mener ikke at der er belæg for at fravige dette. Hvilket der heller ikke er redegjort og argumenteret for, der er kun argumenteret for risikoen omkring ødelæggelse af grundvandet. **I godkendelsen fra indenrigs og boligministeret er helikopterlandingspladsen ikke vurderet i forbindelse med behandlingen af ansøgningen.**

Jorden er betegnet som særlig værdifuld landbrugsjord som kun kan ændres ved varetagelse af andre samfundsmæssige interesse, men ikke ved private interesser og økonomisk spekulation. Og det her projekt giver klar signal af privat interesse og økonomisk spekulation.

### **Mangler i lokalplan**

Lysforurening mener i allerede er der, dette er ikke korrekt, både Vestvejen og E45 ligger lavt i terrænniveau og giver ikke væsentlig lysforurening. Stjernehimlen er meget klar i området. Mener ikke at bestemmelser omkring de tiltag der skal laves i den forbindelse for minimering er tydelige nok.

Mener der skal sættes krav på det område. Det kan være en særlig udformning af lamperne samt krav om rødt lys og mindre max højde på standerne.

### **I henhold til planlovens §15 stk. 2 mangler følgende at blive beskrevet i lokalplanen:**

10) udformning, anvendelse og vedligeholdelse af ubebyggede arealer, herunder om terrænregulering, hegnforhold, bevaring af beplantning og beplantningsforhold i øvrigt, herunder beplantningens tilladte højde, samt belysning af veje og andre færdselsarealer,

**Her er det belysning og terrænregulering i mangler at beskrive. Begge dele har stor betydning for hvor meget lys og lyd der kommer ud til lokalområdet.**

PL §15 p.13) foretagelse af afskærmningsforanstaltninger såsom anlæg af beplantningsbælte, støjvold, mur og lignende, herunder bebyggelse i første række i transformationsområder, som betingelse for ibrugtagen af ny bebyggelse eller ændret anvendelse af et ubebygget areal,

#### **§ 15 a**

En lokalplan må kun udlægge støjbelastede arealer til støjfølsom anvendelse, hvis planen med bestemmelser om etablering af afskærmningsforanstaltninger m.v., jf. [§ 15, stk. 2, nr. 13, 23](#) og [26](#), kan sikre den fremtidige anvendelse mod støjgener.

Ifølge VVM undersøgelser kan det ikke udelukkes at gennemførelse af projektet kan medføre en væsentlig påvirkning af det omkringliggende miljø. Håber derfor at i vil tage tiltag til at gøre noget ved de belyste punkter.

## Overordnet formål/baggrund for lokalplanen:

**At få en "Lastbilkøring og rasteplass" og med ny lokalplan 1164 at muliggøre dette.**

**Sekundær giver lokalplanen også mulighed for etablering af helikopterlandingsplads.**

### **§3: Arealanvendelse.**

I §3.1 er beskrevet at det der etableres skal understøtte det primære formål, der tidligere er beskrevet som parkering- og rasteanlæg. Hertil kommer så nu en tankstation på trods af at vejdirektoratet i en konkurrence klausul har indvilliget i at der ikke etableres flere tankstationer langs den Østjyske motorvej, hvilket resulterer i en stor forøgelse af areal til en sløjfe tilkørsel fra Vestvejen.

I §3.2 er der så indskrevet at der i delområde E kan etableres helikopterlandingsplads. Det understøtter på ingen måde det primære formål og understøtter ikke formålet med mulighed for hvil i 45 timer.

### **§5 Veje stier og parkeringsforhold**

§5.2 De 2 vejadgange fra Vestvejen, er noget som ikke var med i den første præsentation af projektet og er lige præcis det der er årsag til at projektet nu kommer til at ødelægge den ekstra natur hvor mosen er. I første omgang var projektet tænkt med tilkørsel fra motorvejen. Når man nærlæser kan årsagen findes i at vejdirektoratet har sagt nej til de to adgange pga. tankstationen hvor de lovet at der ikke kom flere. Det er virkelig at omgås reglerne.

Området og vejene dertil bliver i dag brugt af lokalbefolkningen til at gå ture i, så i forbindelse med anlægges af hele projektet, kunne det være en god ting for lokalområdet hvis bygherre på den udvendige side af voldene omkring anlægget anlagde en sti til at gå ture med hunde og ride på for dermed at give os mulighed fortsat at kunne færdes i naturen.

### **§6 tekniske anlæg**

§6.4 omhandler belysningen, og er beskrevet at det skal være nedadrettede lyskilder. I lokalområdet nyder vi meget af vi i dag har en fantastisk stjernehimme som vil blive påvirket af de lyskilder der nu vil komme fra anlægget. Kunne man ikke tilføje at det også skal være rødt lys som ikke på samme måde giver lyskilde ud i naturen.

### **§7 Bebyggelsens omfang og placering**

§7.2 delområde A og byggefelt 2, det hotel er enormt med 42m højde. I forhold til SSTPA er IKKE krav om hotel, tidligere beskrevet skal det være motorvejsmotel. Men med en definition af hotellet i projektbeskrivelsen, kan der læses at der er 288 værelser det er en udvidelse af kapaciteten i Hedensted kommune med 100%. I øjeblikket er belægningsgraden i Hedensted kommunes hoteller på 43% så man sætter branchen under stor pres. Projektet forventer selv at der vil komme ca. 200 biler til pladsen i døgnet, alle vil selvfølgelig ikke skulle overnatte så der er stor kapacitet til andre. Hotellet er også beskrevet med konferencelokaler som ikke på nogen måde understøtter chaufførers behov. Danske chauffører vil aldrig have brug for et hotel, da de pga. DK str. Altid har deres 45t hvil hjemme. Med den nye EU lovgivning på arbejdsvilkår betingelser hvor chauffører skal være hjemme, altså ikke bare ude af deres biler, vil behovet for overnatning yderligere minimeres. Så et hotel på 42m med 288 værelser understøtter ikke det primære formål.

Note til § 7.2, delområde E etablering af helikopterlandingsplads. Den understøtter på ingen måde det primære formål og er noget af det der vil påvirke lokalområdet allermost. Den hører på ingen måde hjemme på denne placering. Argument med læge akutflyvninger holder ikke, da en læge helikopter altid lander tættest muligt på ulykken, som f.eks. midt på motorvejen, det er jo netop det en helikopter kan. **I godkendelsen fra indenrigs og boligministeriet er helikopterlandingspladsen ikke vurderet i forbindelse med behandlingen af ansøgningen.**



## **§8 Bebyggelsens ydre fremtræden**

§8.5 Etablering af skilte på facader i delområde A. Kunne der ikke tilføjes at det kun må etableres på facader mod motorvejen? Et lysskilt er en stor lyskilde og kan hurtigt genere ude i lokalområdet.

## **§ 9 Ubebyggede arealer**

§9.1 der MÅ etableres hegn i skel, hegn i skel MÅ have en højde på max 4m? forstå ikke hvorfor det er må og ikke SKAL? Der skal vel skærmes mest muligt mod lokalområdet for lys og støj?

§9.4 voldanlæg skal etableres i delområde D er beskrevet til at de maksimum må have en højde på 4m, men der er ikke beskrevet et min? Der bør være en Vold omkring område på minimum 5m, nye lastbiler har i dag en tilladt højde på 4.20, der bør også stå at der SKAL etableres voldanlæg i delområde C til afskærmning af lastbil- og billygter fra vejanlæggene og fra tilkørselsramperne.

§9.5 beplantning på voldanlæggene, her bør det være et krav at der beplantet med buske og træer af en vis højde da det er det, som bedst laver støj skærmning til lokalområdet.

§9.7 Etablering af helikopterlandingsplads i delområde E, den bør sløjfes fuldstændig. Den understøtter ikke det primære formål og er alene en indtægtskilde så tilgodeser ikke almen vælde, og er ikke argumenterende for at lave landzone til byzone. Den vil være til stor gene i lokalområdet. En del af pladsen placeres over et særligt grundvandsområde der bør fritholdes. Den vil give uro til ynglepladser for de dyr der er i naturen omkring.

## **En kort samlet svar:**

Ønsker projekt Exit 57 enten sløjfet helt eller tilbage til oprindelig projekt størrelse på max 20 hektar. Med lille motel og uden helikopterplads. Mosen og vandløb kan derved bevares.

Ønsker voldene hævet til 5m og skal også være ved tilkørsler, som skal være fra E45 i stedet for Vestvejen. Voldene skal beplantes med træer. Der etableres naturstier til lokalbefolkningen på udvendig side.

Alt lys på pladsen skal være rødtligt.

En opstramning af lokalplan, med skal og ikke må.

**Underskriver:**

**Pebringsvej 7, Korning**

**8700 Horsens**

13

## **Bemærkning til lokalplanforslag til lokalplan 1164; Lastbilkaringsanlæg ved afkørsel 57 Horsens S samt forslag til kommuneplantillæg nr. 2.**

Vi er en gruppe af beboere, bosat i nær forbindelse til det fremtidige lastbilkaringsanlæg ved afkørsel 57, Horsens S, der gerne vil fremkomme med vores fælles kommentarer, bekymringer og forslag til lokalplanforslag til lokalplan 1164 samt forslag til kommuneplantillæg nr. 2.

Vi anerkender behovet for bedre parkerings- og hvilemuligheder for lastbilchauffører langs de danske veje og kan se, at dette behov allerede forsøges imødekommet via udvidelser af eksisterende rastepladser gennem Transportministeriets Infrastrukturplan 2035 i Syd- og Sønderjylland som f. eks Hylkedal, Skærup V og Nørreremark, der tilsammen får 79 nye pladser som allerede er igangsat.

Ser man på EUs undersøgelse af Skandinavien-Middelhavet-TEN-T-korridoren (bilag 1 figur 10 side 31), er det tydeligt, at antallet af den tunge lastbiltrafik gennem Danmark er størst op gennem Jylland til Taulov og derefter henover Fyn videre til Sjælland, København og Sverige, Norge og Finland samt via Femern bæltet op gennem Sjælland til København, Sverige, Norge og Finland. Der er således ikke nogen stor bekymrende mængde transport nord for Taulov ad E45. Dette underkender naturligvis ikke behovet for ordentlige parkerings- og hvileforhold for de chauffører, der kører nord for Taulov men behovet for et SSTPA-anlæg i platin-klassen underbygges absolut ikke af EU's studier.

Den større analyse, der er lavet af placeringsmuligheder op gennem Jylland, i forbindelse med forarbejdet til lokalplanen, mener vi udelukkende analyserer behovet for generelle parkerings- og rastepladsanlæg langs E45 men denne analyse tager slet ikke højde for den afdækkede TEN-T korridor gennem Danmark. Placeringen af et SSTPA-anlæg ved afkørsel 57 er slet ikke i tråd med trafikbelastningen, der er dokumenteret i Study on Scan-Med TEN-T Core Network Corridor (bilag 1) samt Study on Safe and Secure Parking Places for Trucks (bilag 2 figur 2 side 16), da afkørsel 57 ligger ca. 40 km nord for Taulov, hvorfra den primære mængde af trafik drejer fra videre hen over Fyn til Sjælland, Sverige, Norge og Finland. Med de strenge krav til chaufførerne om, at udnytte deres køretider i videst muligt omfang mener vi ikke, at der er belæg for, at chaufførerne vil vælge en omvej på 40 km, svarende til ½ times kørsel, væk fra deres primære kørselsvej, for at holde hvil, når der allerede er rastepladser langs E45/E20 Syd- og Sønderjylland over Fyn, f. eks Hylkedal og Lillebælt Syd. Det er i stedet langs TEN-T korridoren, at behovet for et SSTPA-anlæg er yderst velbegrunderet.

Det er desuden dokumenteret i Study on Safe and Secure Parking Places for Trucks (bilag 2 figur 7 side 21 og figur 8 side 22), at det eksisterende certificerede anlæg i Padborg samt allerede eksisterende men ikke certificerede anlæg, vil kunne dække Danmarks behov såfremt de eksisterende anlæg opgraderes. Dette understøttes også af Transportministeriets (TRM) og Vejdirektoratets (VD) kommentarer til planlægningstilladelsen fra Indenrigs- og Boligministeriet (bilag 3 side 5 og 6), hvor TRM og VD bemærker, at der ikke er et stort behov eller efterspørgsel efter sikrede rastepladser i Danmark og at behovet for sikrede rastepladser vil være relativt beskedent for så vidt angår det lange hvil over 45 timer, som skal afholdes hver 2. uge. Herudover forventer TRM og VD ikke, at der vil komme afstandskrav mellem certificerede rastepladsanlæg fra EU.

Til trods for, at der hverken forefindes en endeligt godkendt lokalplan eller er udstedt byggetilladelse i henhold til lokalplanen kan vi se, at det er lykkedes, at søge og opnå EU tilskud til byggeriet på 162 mill kr.

Når et sådan tilskud er godkendt er vi klar over, at vi kæmper Davids kamp mod Goliat men vi ønsker derfor netop, at sikre, at anlægget ved afkørsel 57 udelukkende opføres som det oprindeligt var tiltænkt: et SSTPA-anlæg, der sikrer chauffører nødvendige faciliteter såsom, bad, toilet, indkøb, overvågning af gods mv som beskrevet i SSTPA short manual Danish (bilag 4, side 5-7).

Et sådant anlæg bør ikke også tilgodese private og andre tilfældigt forbipasserende men netop primært være til de chauffører, der har behov for at benytte anlægget som netop er formålet for lokalplanen. Derfor mener vi ikke, at der er grundlag for 42 m højt hotel- og konferenceanlæg eller helikopterplads. Dette er begge faciliteter, der er skudt langt over målet for et SSTPA-anlæg og som vi ikke mener understøtter selve formålet med et SSTPA-anlæg, da der netop ikke primært varetages chaufførernes interesser når andre også kan booke plads på hotellet.

Vi kan desuden se, at anlægget oprindeligt slet ikke har været tiltænkt, at skulle indeholde den høje hotelbygning eller helikopterpladsen og de oprindelig projektforslag understøtter netop udelukkende et SSTPA-anlæg (se bilag 5). Helikoptertrafik vil forstyrre og give betydelige støjgener for de nærmeste beboere, både under overflyvning af nærområdet men også under landing/letning, da denne støj vil adskille sig markant fra det normale støjbillede fra motorvejen. Støjen fra helikoptertrafikken vil opleves som en impulsstøj, der ikke bare absorberes af den kontinuerlige støj fra motorvejen. Overnatningsfaciliteter, der kan fungere som transithotel med kortidsophold for lastbilchauffører må kunne dækkes af et langt mindre hotelanlæg f. eks det halve/5 etager som vist i det oprindelige projektforslag.

Det er således vores forhåbning, at man i lokalplanen vil tage højde for lokale beboere og udelukke hotelbygning udover, hvad der er nødvendigt for at servicere de 220 daglige ankomster/afgange, der indgår i SSTPA-anlægget samt at bygherres ønske om en helikopterlandeplads også udelukkes, da den ikke har betydning for SSTPA-certificering og heller ikke er nødvendig for de chauffører, der skal bruge anlægget. Tværtimod er netop disse 2 faciliteter til mest gene for os beboere både visuelt og støjmæssigt.

Med venlig hilsen

Beboere i Hatting, Korning og Eriknauer (se følgende sider)



European  
Commission

# Scandinavian Mediterranean



Fourth Work Plan of the  
European Coordinator

**Pat Cox**

SEPTEMBER 2020

Mobility  
and Transport

SEPTEMBER 2020

This report represents the opinion of the European Coordinator and does not prejudice the official position of the European Commission. The European Commission does not guarantee the accuracy of the data included in this report. Neither the Commission nor any person acting on the Commission's behalf may be held responsible for any potential use which may be made of the information contained herein.

## Table of Content

1	Towards the Scandinavian-Mediterranean Corridor 4 <sup>th</sup> Work Plan .....	7
1.1	Introduction .....	7
1.2	Achievements along the Corridor since 2014 .....	7
2	Characteristics of the Scan-Med Corridor .....	12
2.1	Alignment .....	12
2.2	Compliance 2018 and 2030 with the TEN-T guidelines parameters .....	14
2.3	Persisting bottlenecks and missing links.....	23
3	Transport Market Study .....	27
3.1	Current flows along the Corridor .....	27
3.2	The Corridor scenario .....	32
4	What has still to be realised by 2030.....	34
4.1	Rail & RRT .....	37
4.2	The ERTMS deployment 2023 .....	39
4.3	Road transport .....	41
4.4	Airports .....	42
4.5	Maritime Ports and Motorways of the Sea .....	43
4.6	Innovation deployment of alternative fuels infrastructure.....	44
5	Funding and Financing.....	45
5.1	The funding needs .....	45
5.2	Innovative financial tools .....	47
6	The European Coordinator’s recommendations and future outlook.....	48

## Figures

Figure 1: Alignment of the Scan-Med Corridor.....	13
Figure 2: Map of rail compliance by 2030.....	15
Figure 3: Map of road compliance by 2030.....	17
Figure 4: Map of airport compliance by 2030.....	19
Figure 5: Map of Seaport compliance by 2030.....	21
Figure 6: Map of Rail-Road Terminal compliance by 2030 .....	23
Figure 7: Bidirectional passenger trains per year along the Scan-Med Corridor, 2016	28
Figure 8: Bidirectional freight trains per year along the Scan-Med Corridor, 2016 .....	29
Figure 9: Bidirectional daily car traffic along the Scan-Med Corridor, 2016 .....	30
Figure 10: Bidirectional daily heavy vehicles traffic along the Scan-Med Corridor, 2016 .....	31
Figure 11: Projects by category and country (total 817 projects) .....	35
Figure 12: Projects by completion time cluster (total 817 projects) .....	35
Figure 13: Rail and RRT projects on the Scan-Med corridor by country (total: 200 Rail, 57 RRT).....	37
Figure 14: Current status by country and deployment per status (ETCS) .....	40
Figure 15: Road projects on the Scan-Med corridor by country (total: 171).....	41
Figure 16: Ongoing or planned projects: KPI-relevance .....	45
Figure 17: Ongoing or planned projects and their financing.....	46
Figure 19: Ongoing or planned projects: Financial sustainability .....	47



## Tables

Table 1: Number of projects completed 2014–2018, by country and project category, and their total cost in billion € .....	8
Table 2: Projects with end date “unknown” or “after 2030” and at least one “KPI achieved” .....	9
Table 3: Compliance with TEN-T rail requirements by 2018.....	14
Table 4: Road infrastructure - Compliance with TEN-T requirements by 2018.....	17
Table 5: Seaports infrastructure - Compliance with TEN-T requirements by 2018.....	20
Table 6: Rail-Road terminals - Compliance with TEN-T requirements by 2018 .....	22
Table 7: Number of projects still to be completed 2019–2030, by country and project category, and their total cost in billion €.....	36
Table 8: Number of additional projects to be completed by 2030 by project category, and their total cost in billion €.....	36
Table 9: Rail projects still to be completed 2019-2030, per country, and their total cost (official and estimated) in billion € .....	38
Table 10: Rail—Road terminal projects still to be completed 2019-2030, per country, and their total cost (official and estimated) in million €.....	38
Table 11: Road projects still to be completed 2019-2030, per country, and their total cost (official and estimated) in million € .....	42
Table 12: Airport projects still to be completed 2019-2030, per country, and their total cost (official and estimated) in million € .....	43
Table 13: Maritime projects per country and their total cost (official and estimated) in million € .....	43

## Abbreviations

ATM	Air Traffic Management
bn	Billion
CEF	Connecting Europe Facility
CNC	Core Network Corridor
DG MOVE	European Commission – Directorate General for Mobility and Transport
EC	European Commission
EIA	Environmental Impact Assessment
ERTMS	European Rail Traffic Management System
ERDF	European Regional Development Funds
EU	European Union
GDP	Gross Domestic Product
ICT	Information and Communication Technologies
INEA	Innovation and Networks Executive Agency (EU)
IWW	Inland waterway
km	kilometre
KPI	Key performance indicator (set of indicators based on the TEN-T Regulation)
m	metre (for distances)
m	Million (for other)
MoS	Motorway(s) of the Sea
MoT	Ministry of Transport
MTMS	Multimodal Transport Market Study
MS	Member States of the European Union
n.a.	not available / not applicable
OEM	Orient / East-Med (Corridor)
OJ	Official Journal (of the European Union)
p.a.	per year / annual
RD	Rhine-Danube (Corridor)
RFC	Rail Freight Corridor
Scan-Med	Scandinavian-Mediterranean (Corridor)
TEN-T	Trans-European Transport Network
TMS	Traffic Management System

Country Codes after ISO 3166, relevant for this report:

AT	Austria
DE	Germany
DK	Denmark
FI	Finland
IT	Italy
MT	Malta
NO	Norway
SE	Sweden

# 1 Towards the Scandinavian-Mediterranean Corridor 4<sup>th</sup> Work Plan

## 1.1 Introduction

Transport is a policy pillar that can make a vital contribution to boosting long-term competitiveness, sustainable growth and the development of the internal market and the wider European economy. Efficiency improvements in the transport of people and goods within the internal market and with the wider world, enhanced deployment of intelligent transport systems, the greening of the sector and its infrastructures and by that mitigating its negative impact on climate change are key elements of TEN-T policy. Short-to medium-term capital investment in transport infrastructure and systems generates considerable direct and indirect employment and economic growth. Additionally, technological and systems innovation can be expected to foster the development of supporting business ecosystems specialising in the servicing and management of ICT and addressing sustainability challenges.

End of 2019 the EU presented the European Green Deal, a new growth strategy that aims to transform the EU into a fair and prosperous society, with a modern, resource-efficient and competitive economy where there are no net emissions of greenhouse gases in 2050 and where economic growth is decoupled from resource use. TEN-T policy and the core network corridors will have to play their role in stimulating this decarbonisation of the transport system.

In this context, the European Coordinator presents the fourth generation of the work plan for the Scandinavian-Mediterranean Core Network Corridor (Scan-Med Corridor) to the Member States for appraisal and approval. This plan is founded on the provisions of TEN-T Regulation (EU) No 1315/2013<sup>1</sup> and on the first, second and third Work Plans presented in 2015, 2016 and 2018.

The concept of the Core Network corridor, as described in Article 42.1, is an instrument that acts as the centre of gravity around which our work on modal integration, interoperability and coordinated development of infrastructure orbits.

What follows is a detailed description of the key characteristics of the Scan-Med Corridor as derived from the corridor studies supported by the comments and insights of the Member States, Norway, the European Commission and invited stakeholders forming the Corridor Forum. The primary objective of this plan is to drive the realisation of the Scan-Med Corridor between now and 2030, as a matter of common interest and shared responsibility.

This fourth iteration in planning the Scan-Med Corridor permits the European Coordinator to focus on the agreed key priorities with a view to ensuring that it makes the fullest contribution to realising the objectives of the Trans-European Transport Network.

The European Coordinator thanks all those organisations and public officials who contributed such valuable time and insights to this challenging and complex exercise.

## 1.2 Achievements along the Corridor since 2014

Progress in the Corridor's development is usually achieved by undertaking projects that bring the corridor closer to compliance with the requirements of the TEN-T Regulation, through eliminating bottlenecks, missing links and addressing interoperability issues. The indicative Project List<sup>2</sup> for the nine Core Network Corridors

---

<sup>1</sup> OJ L 348, 20.12.2013.

<sup>2</sup> Updated final presentation on the Project List dated November 2019.

now includes **817 Scan-Med relevant projects with a total of known costs of €220bn**. 142 projects with a total cost of €29.9bn have already been completed between the adoption of the TEN-T Regulation and the end of 2018 (67 from 2014-2016 and 75 from 2017-2018). While the highest number of projects has been completed in the Motorways of the Sea category (30) the highest share of investment (€14.8bn) has gone to rail. The following table provides an overview of the distribution of the completed projects by country and project category.

**Table 1: Number of projects completed 2014–2018, by country and project category, and their total cost in billion €**

Country / Category	Rail	Rail ERTMS	Road	Mari-time	MoS	Air-port	Multi-modal	Inno-vation	Other	Total
FI			4			1	1	2		<b>8</b>
SE	7		6	2	1	2	2			<b>20</b>
DK	2		1							<b>3</b>
DE	9	2	6	4		6	3	1		<b>31</b>
AT		2	4							<b>6</b>
IT	4		3	5	1	7	1		1	<b>22</b>
MT			1	3		4				<b>8</b>
NO						1				<b>1</b>
Multi	2	2	4	4	28		1	2		<b>43</b>
<b>Total N°</b>	<b>24</b>	<b>6</b>	<b>29</b>	<b>18</b>	<b>30</b>	<b>21</b>	<b>8</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>142</b>
<b>Total cost [bn€]</b>	<b>14.8</b>	<b>0.1</b>	<b>8.4</b>	<b>0.8</b>	<b>1.2</b>	<b>2.5</b>	<b>0.1</b>	<b>0.1</b>	<b>1.7</b>	<b>29.9*</b>

\* Officially known costs from the project list; displayed sums may differ from calculations due to rounding.

Source: KombiConsult analysis, November 2019

With a view to the envisaged completion of the corridor by 2030, some encouraging **key figures and developments** in the different modes of transport can be stated although some **uncertainties regarding delays and financing** remain.

### Rail and Rail/Road terminals

**Rail** infrastructure, being the backbone of future pan-European freight traffic shows high compliance rates with the TEN-T parameters "track gauge", "electrification", "axle load" and "line speed". While the track gauge is compliant with the requested standard gauge already today (Finland as "isolated network" is exempted), the entire corridor is expected to be electrified by 2030 the latest. Italy and Germany have set up dedicated programmes to improve the situation regarding the parameters "Train length" and "Axle load". Also, in Sweden there is an ongoing project with the aim of contributing to the KPI "train length". Missing links of the rail alignment have been closed (high-speed line Erfurt-Nuremberg) or will be added to the corridor until 2030.

Also, in Sweden the implementation of Scan-Med projects is progressing smoothly. Most projects are financed within the current national investment plan 2018 – 2029. Studies on the new high-speed rail lines Ostlänken, Göteborg-Borås and Lund – Hässleholm have started. However, financing and standard of the entire high speed rail line between Stockholm – Jönköping – Göteborg/Malmö is still not decided.

**Rail/Road terminals** as the main access points to market driven intermodal transport services are available in high density and attain good quality levels along the corridor. In 2020 the “Mega-Hub” Hannover-Lehrte is expected to be operational. Other main terminals like Kouvola, Hamburg-Billwerder, Berlin-Großbeeren, Munich and Verona are subject to capacity and layout upgrade measures.

Major Rail projects recently completed

- **ABS/NBS Nürnberg - Erfurt:** A new high-speed rail line with total costs of €6.4bn that helped cutting travel times between Munich/Nuremberg and Berlin.
- **Citybanan,** a rail project with total costs of about €2.2bn that doubles total rail capacity in Stockholm.
- **Rail connection Napoli - Foggia – Bari:** upgrade of infrastructure and technology on the line section between Bovino and Cervaro. Costs ca. €260m.
- **Upgrading Battipaglia - Reggio Calabria:** Infrastructure and technological upgrade of the line (incl. new PRG and ACC Lamezia C.le). Costs ca. €230m.

Despite the above, corridor evolution is hampered, as various rail projects are facing **delays or financing uncertainty:** 13 projects with importance for KPI achievement are expected to be concluded only after December 2030 or have no exact finalisation date at all (see Table 2). Moreover, financing of 42 projects with KPI relevance is not totally approved yet. This insecurity regarding on-time completion applies – among others - to some key rail projects with vital importance for the corridor. For the Fehmarn Belt fixed link while a major milestone has been reached and preparatory works on the Danish side have started the permitting procedures completed on the German side in January 2019 are currently a case at the Federal Administrative Court in Leipzig. The northern and southern access routes to the Brenner are subject to gradual expansion (according to expected traffic volumes) until the construction of a completely new route (in Germany) or will be finalised only after 2030 (in Italy).

**Table 2: Rail projects with end date “unknown” or “after 2030” and at least one “KPI to be achieved”**

TEN-T Project ID	Project promoter/ Project name	Project category	KPI(s) achieved	Project end date	Total costs (official) M€	Total project financing approved
<b>Norway</b>						
5182	Jernbanedirektoratet (Norwegian Railway Directorate): Construction of 57km double-track railway and capacity improvements in 4 stations.	Rail	ERTMS Line speed >= 100km/h Axle load >= 22.5t Train length >= 740m	12/2034	2,300.0	no
5185	Jernbanedirektoratet: Follobanen	Rail	ERTMS Line speed >= 100km/h Axle load >= 22.5t Train length >= 740m	12/2022	2,800	yes
<b>Finland</b>						
5439	Finnish Transport Infrastructure Agency: Improvement of the section Espoo - Karjaa	Rail	Axle load >= 22.5t Train length >= 740m	unknown	10	no
5691	Finnish Transport Infrastructure Agency: Improvement of the section Imatra - border	Rail	Line speed >= 100km/h Axle load >= 22.5t Train length >= 740m	unknown	73	no

TEN-T Project ID	Project promoter/ Project name	Project category	KPI(s) achieved	Project end date	Total costs (official) M€	Total project financing approved
<b>Sweden</b>						
5174	Swedish Transport Administration: Göteborg - Landvetter-Airport - Borås (Airport connection)	Rail	Connection to rail	unknown	3,486	no
5407	Swedish Transport Administration: Hallsberg - Åsbro (Etapp/Phase 3)	Rail	Line speed >= 100km/h Train length >= 740m	unknown	344	no
<b>Germany</b>						
6320	DB Netz: Rail facilities for Rail Undertakings	Rail	Train length >= 740m	unknown	unknown	n.a.
<b>Italy</b>						
5979	RFI: Upgrade Verona Q.E. NEW	Multimodal	740m train terminal accessibility	unknown	unknown	n.a.

Source: KombiConsult analysis based on the updated 2019 Project List of CNC Scan-Med

## Road

High quality **roads** are indispensable for maintaining speed and safety standards, and to mitigate critical issues on the Corridor's road network. To avoid congestion in and around large cities or in geographically limiting areas, bottlenecks and missing links need to be addressed. There were altogether 29 road projects completed during the period 2014 to 2018 with official total costs of €8.4bn.

### Major Road projects recently completed

- **A 7 Dreieck Bordsholm – Hamburg**, upgrade: a PPP highway project upgrading this highway section to six track lanes. Total costs about €1.5bn.
- **Koge – Bugt Motorway**, expanding the motorway south of Copenhagen from six to eight lanes, removing a bottleneck of 14 km.

In the field of **clean fuels deployment**, the project *MECOR* achieved the availability of clean fuels KPIs connecting two urban nodes of Malmo and Copenhagen as multimodal e-mobility hubs. Project *EVA+* improved the clean fuels KPIs by a set of preparatory studies, a pilot implementation of 200 (thereof 180 in Italy) multi standard fast chargers and a real-life trial of Electric Vehicles on the Core Network in Italy and Austria along a major section of four multimodal Core Network Corridors.

Also in the case of road, the project list contains some projects that are facing **delays or financing uncertainty**. In total 28 projects have an unknown starting date and for 37 projects, the end date has not been given.

## Airports

As concerns **airports**, 21 projects with a total cost of €2.5bn are known to have been completed by the end of 2018. Out of these 15 concern the increase/optimisation of infrastructural capacity (9 projects for landside infrastructure and 6 for airside infrastructure). Geographically, the highest share of these 21 projects is located in Italy (7 out of 21), with total costs of €204.55m.

#### Major Airport projects recently completed

- **Airport expansion Oslo Airport:** Construction of a new terminal thereby expanding the terminal area by 117,000 m<sup>2</sup> (from 148,000 m<sup>2</sup>) with total costs of about €1.5bn.

For the future period, between 2019 and 2030, 49 further airport projects are planned for implementation on the Scan-Med Corridor, with total known costs estimated at €3.5bn. If projects with a later or unknown end date are counted as well an investment of €8.3bn is derived.

#### **Maritime / Seaport and MoS**

Eighteen **maritime projects** have been completed in the period 2014 to 2018 located in Sweden, Germany, Italy and Malta or "multiple countries". More than €0.8bn were invested in these projects. A noteworthy share of this amount has been invested to provide more **transshipment capacity** such as in Malta or to **improve the railway infrastructure** in seaports.

#### Major Maritime projects recently completed

- **Livorno:** Construction of a new station at Darsena Toscana terminal in the port area, and its direct connection to the Thyrrhenian line worth €43m.
- **Twin-port Bremen/Bremerhaven:** Improvement of railway capacity and quality infrastructure upgrade of the shunting rail yard 'Imsumer Deich' with a total cost of €16.5m.

For the period between 2019 and 2030, 117 projects are planned to be completed while a further 33 projects are expected to be completed only after 2030 or have an unknown end date. For Seaports the development of infrastructure for the provision of clean fuels is an ongoing and important task (see compliance chapter).

Thirty **MoS** projects have been completed between 2014 and 2018 worth almost €1.2bn of investment. A significant share of these projects is related to **LNG-bunkering or other sustainability improvements**. A further 19 projects shall be completed until 2030 while for seven projects the end date is not known.

#### Major MoS projects recently completed

- Create **break bulk infrastructure for small-scale LNG supply** in the ports of Rotterdam and Gothenburg. These ports have the critical mass to assist the market transition towards maritime LNG in Northern Europe.
- The Nordic Maritime Link - Connecting the Scan-Med Corridor via Integrated MoS aims to increase the **multimodal attractiveness** of the Nordic Maritime Link between continental Europe and Scandinavia. This was done by integrating rail-based services with high-frequency, safe and green RoPax services on the maritime link from the Port of Gothenburg to the Port of Frederikshavn.

## 2 Characteristics of the Scan-Med Corridor

### 2.1 Alignment

The Scan-Med Corridor links the major urban centres in Germany and Italy to Scandinavia (Oslo, Copenhagen, Stockholm and Helsinki) and the Mediterranean (Italian seaports, Sicily and Malta). It covers seven EU Member States and Norway and represents a crucial axis for the European economy, crossing almost the whole continent from North to South.

The Corridor is the largest of the corridors in terms of Core Network length – with more than 9,600 km of core rail and in excess of 6,300 km of core road network – together with 25 core ports, 19 core airports, 28 core intermodal terminals and 19 core urban nodes.

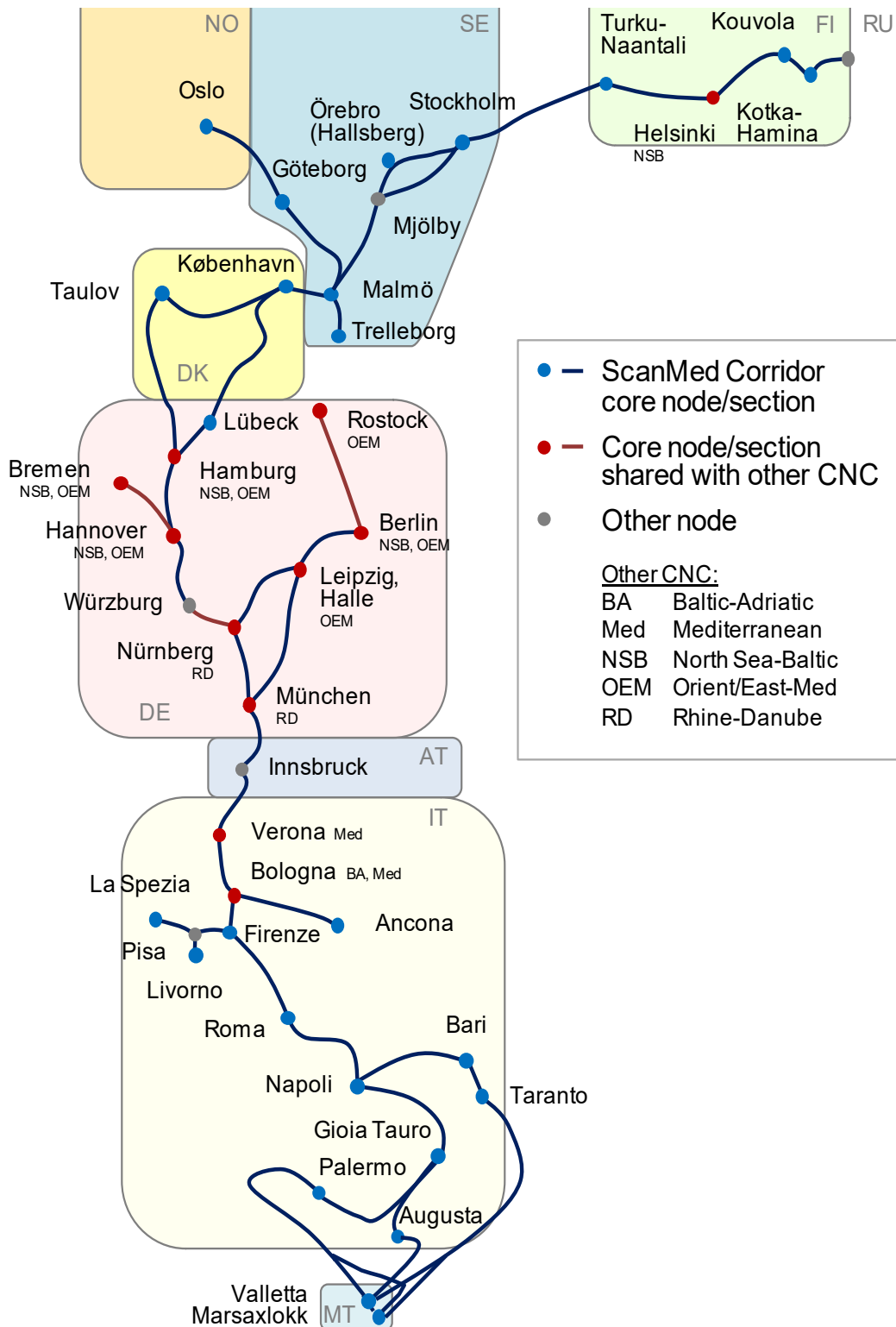
This Corridor also needs to be looked at in the context of developing global transport routes. The cross-border section between Finland and Russia plays a significant role for the terrestrial connections to the eastern and northern markets in Russia, China and Asia, while the North Sea and Mediterranean ports provide maritime access to the American and African continents and the rest of the global trading network. The cartogram in figure 2 shows the Corridor's schematic alignment, sections shared with other Core Network Corridors (CNC), core nodes according to the TEN-T and CEF Regulations (in particular the Annex I, Part 1 Alignment) as well as pre-identified sections including projects.

Rail and road, but not inland waterways, are the key "linear" modes of transport designated in the Scan-Med Corridor. Several sections of the alignment are sea crossings ("Motorways of the Sea"), in particular the connections between Finland and Sweden, Sweden and Denmark, Denmark and Germany as well as between Italy and Malta. The maritime dimension, however, goes far beyond the single Corridor and connects European countries with each other and the rest of the World.

The other dimension of the Scan-Med Corridor is composed of "nodal" infrastructure such as airports, seaports and rail-road terminals of the Core Network. As regards modal and infrastructural interconnection between the Trans-European, regional and local transport networks, "urban nodes" are of specific importance. As "multimodal" infrastructures they facilitate the transfer between modes and generate both passenger and freight traffic.



Figure 1: Alignment of the Scan-Med Corridor



Source: KombiConsult analysis, October 2016, this illustration does not distinguish rail from road

## 2.2 Compliance 2018 and 2030 with the TEN-T guidelines parameters

Article 4 of Regulation (EU) 1315/2013 describes the objectives of the trans-European transport network, which shall strengthen the social, economic and territorial cohesion of the European Union. The aim is to create a single European transport area, which is efficient and sustainable to increase the benefits for its users and to support inclusive growth. At the end of 2014, the Member States of the Scan-Med Corridor agreed a list of specific objectives, which have to be met by 2030 at the latest (see "Target 2030" in the following tables per mode).

These objectives have been transferred into Key Performance Indicators (KPIs) that apply to all core network corridors. The KPIs allow measuring and monitoring the extent to which target values are realized. The percentage values presented in the following tables represent the length of the compliant infrastructure or the number of compliant nodes, compared to the overall length or number of nodes. Persisting bottlenecks and missing links are subsequently described in chapter 2.3.

### Rail Compliance

The following Table 3 compares the current compliance situation of the corridor rail network with the status to be achieved by 2030 while figure 2 below shows the expected compliance situation in the target year 2030.

**Table 3: Compliance with TEN-T rail requirements by 2018**

	Target 2030	2018
<b>Railways</b>		
KPI "Traction" Target: lines electrified	100%	96%
KPI "Track gauge" Target: 1435 mm	100%	100% (96%*)
KPI "Line speed" Target: ≥ 100 km/h	100%	92%
KPI "Axle load" Target: ≥ 22.5 t	100%	92%
KPI "Train length" Target: ≥ 740 m	100%	49%
KPI "ERTMS" Target: in operation	100%	7%

\* Isolated rail network in Finland with gauge 1,524 mm exempted from requirement.

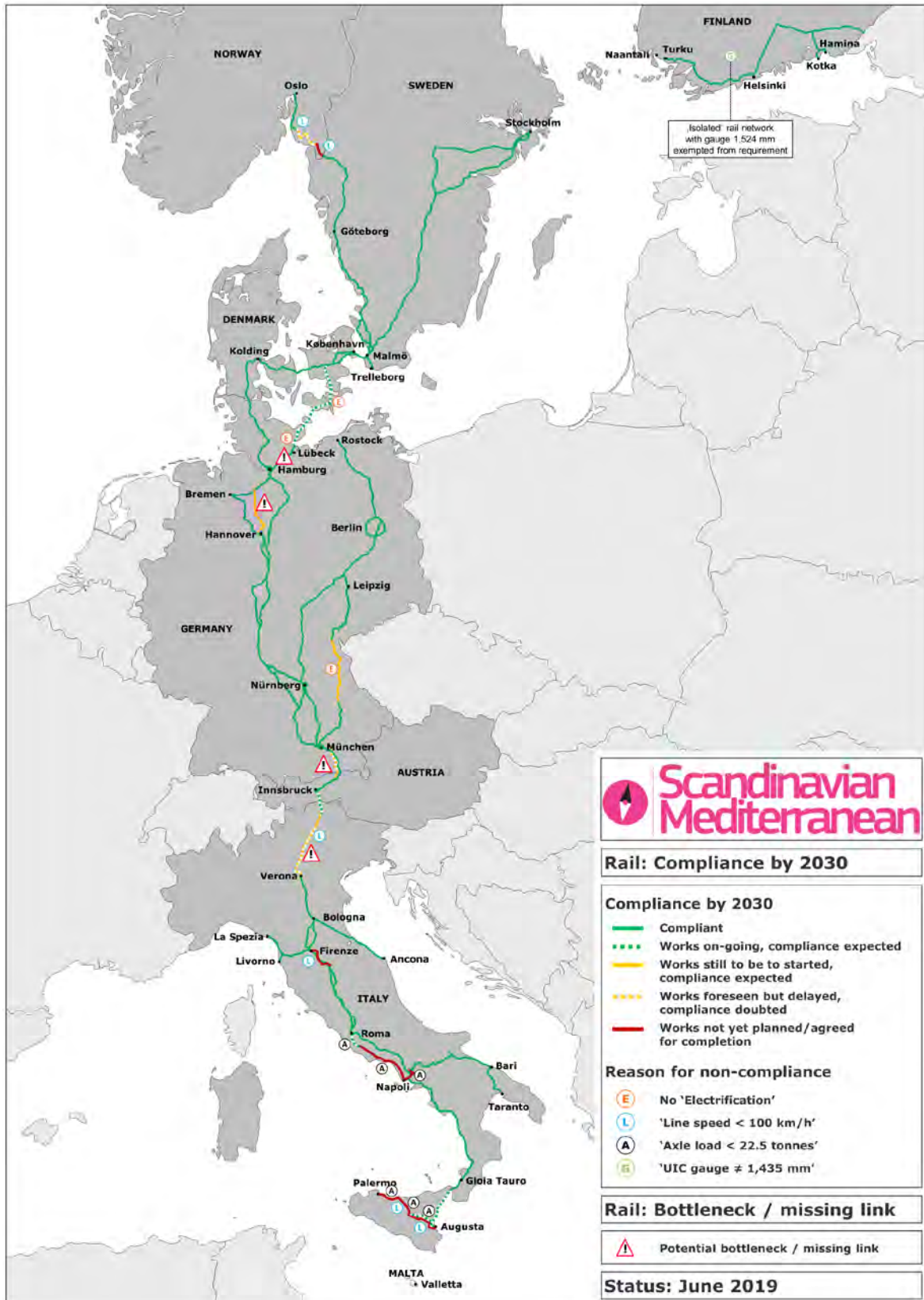
Note: Since 2018 until the completion of the 4<sup>th</sup> WP more sections of the network allow a train length of 740 m (see text below).

Source: HaCon analysis, June 2019, ERTMS analysis provided by EY/INECO October 2019.

Four out of six **rail** KPIs show high compliance values already in 2018:

- Corridor rail lines are **electrified** to 96%. Non-electrified corridor sections are located on the northern and southern access routes to the planned Fehmarn Belt fixed link between Germany and Denmark (Ringsted – Rødby and Puttgarden - Bad Schwartau-Waldhalle) and in the eastern part of Germany (Hof – Regensburg).
- All rail lines along the Scan-Med Corridor feature the standard **track gauge** of 1,435 mm, with the exception of Finland, which due to its connection with the Russian territory uses the Russian track gauge of 1,524 mm. The Finnish rail network is thus considered as "isolated" and as such exempted from the requirement of realising 1,435 mm.
- Almost the entire corridor provides a **line speed** of at least 100 km/h (92%). Large non-compliant sections are located in Italy on the southern access line to the Brenner Pass/Brenner Base Tunnel and in Sicily. Moreover, some countries show small incompliant sections within the nodes, particularly in the surroundings of big stations (e.g. Halle, Firenze, Napoli).
- Huge parts of the corridor provide for **axle loads** of at least 22.5 tonnes already today. All non-compliant sections are located in the southern part of Italy, namely between Roma and Napoli as well as in Sicily.

Figure 2: Map of rail compliance by 2030



Source: HaCon analysis, June 2019

In contrast to the above mentioned KPIs, two rail parameters show considerably lower compliance rates:

- **Freight train length** of 740 m is permitted only on half of the corridors rail network. Particularly in Sweden and in Italy, the length for freight trains is limited – in general to 630 m or below.<sup>3</sup> In 2019, the Norwegian Railway Directorate stated the new standard permitted train lengths to be 740 m for international connections. If information was missing, the compliance of some corridor sections has been classified as “unknown”.
- **ERTMS** is made of two components: GSM-R for which 92% of the lines are equipped and ETCS which is applied on only 7% of the Scan-Med corridor rail lines. Finland, Norway, Sweden and Germany have the lowest rates to date (for upgrade plans see chapter 4.2).

The forecast on the **expected rail situation by 2030** is based on the above-mentioned status quo analysis in combination with the impact of projects that are KPI relevant and have a completion date before 2030 (see figure on previous page). Compared to the current situation, the following main developments can be stated:

- The remaining gaps of **electrification** will be closed by ongoing or planned projects. Thus, by 2030 total compliance of the corridor can be expected, if all these projects are finalised according to schedule.
- 100 km/h **line speed** will be achieved by the new Brenner Base tunnel and the Italian access route until Ponte Gardena/Waidbruck. Between Ponte Gardena/Waidbruck and Verona however, project finalisation is scheduled after 2030. Remaining speed limitations are to be expected in Norway (section Halden – Kornsjoe (33 km)) and Italy (south of Firenze and in Sicily).<sup>4</sup>
- Concerning permitted **axle load**, Italy has set up an infrastructure upgrade programme that will make most of the corridor compliant. However, some compliance gaps are expected to remain; they are located between Firenze and Napoli (via Formia) and on some sections in Sicily.
- Particular progress is expected regarding the permitted **train length**. In Sweden and Italy, projects are ongoing to achieve compliance. Network sections with permitted train length lower than 740 m will remain between Firenze and Roma, between Roma and Napoli (via Formia) and in parts of Sicily.
- **ERTMS** deployment is agreed upon only until 2023. The 2030 values are set as targets only with no commitment on underlying projects so that in particular full ETCS deployment can be doubted, if no acceleration is agreed upon.
- **Bottlenecks** to be closed until 2030 are located in Germany. The “Alpha-E” hinterland connection from/to the North Sea ports is covered by upgrade of existing infrastructure. The upgrade of the Brenner access route in Germany will be developed according to traffic requirements. Therefore, the upgrade to four tracks will be completed only after 2030.

Incompliant sections without ongoing or planned projects are subject to the definition of additional projects (see chapter 2.3).

---

<sup>3</sup> In Sweden, the provided Scan-Med RFC train paths allow 730m from the Öresund bridge to Stockholm and 630 m on the line Malmö- Gothenburg - NO border.

<sup>4</sup> However, in order to ensure the continuity of the corridor, the line Firenze-Roma via Pisa and Grosseto and Rome - Napoli via Cassino (belonging to the comprehensive network) will be upgraded to the 750m track length and D4 axle load parameters by 2030.

### Road compliance

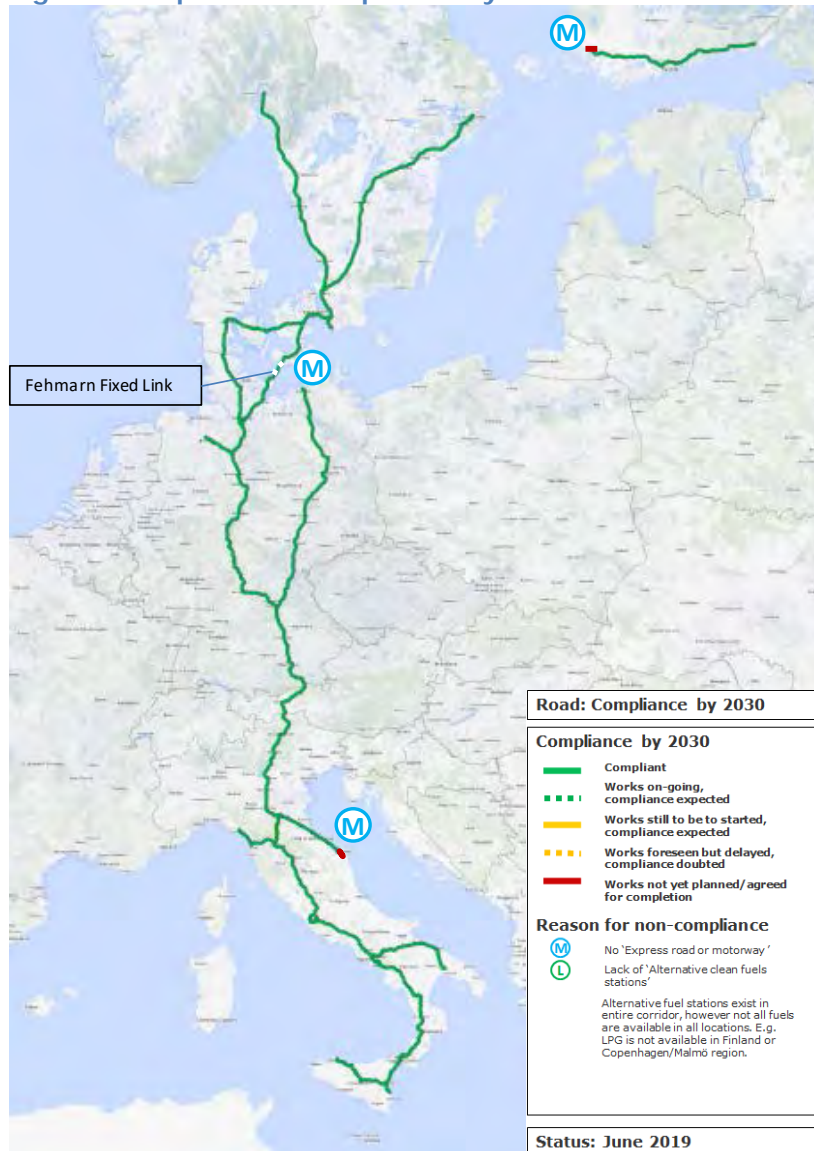
In terms of requirement for **express road or motorway**, the existing network is compliant to 99.7%. The remaining non-compliant sections are located in Finland (known to the Finnish planning authorities and planned for improvement) and in Italy (road connection to the Port of Ancona). In addition, the TEN-T Regulation requires the availability of **clean fuels** along corridor roads which to date is achieved only at a rate of 63.2%.

**Table 4: Road infrastructure - Compliance with TEN-T requirements by 2018**

Road	Target 2030	2018
<b>KPI: Express road/ motorway</b>	100 %	99.7%
<b>KPI: Availability of clean fuels</b>	100 %	63.2%

Source: Ramböll analysis, June 2019

**Figure 3: Map of road compliance by 2030**



Source: Ramböll analysis, June 2019

## Airport compliance

Regulation (EU) 1315/2013 requires main airports to be connected to the rail network, provide non-discriminatory access for operators, deploy SESAR and make clean fuels available.

All airports on the Scan-Med corridor provide already **non-discriminatory access** for operators. With regards to the deployment of **SESAR** the airports of Stockholm, Gothenburg, Malmo, Copenhagen are in the development phase, while the airport of Munich completed deployment already. No SESAR projects have been developed for the remaining airports, and the implementation of the Air Transport Control systems is depending on national authorities.

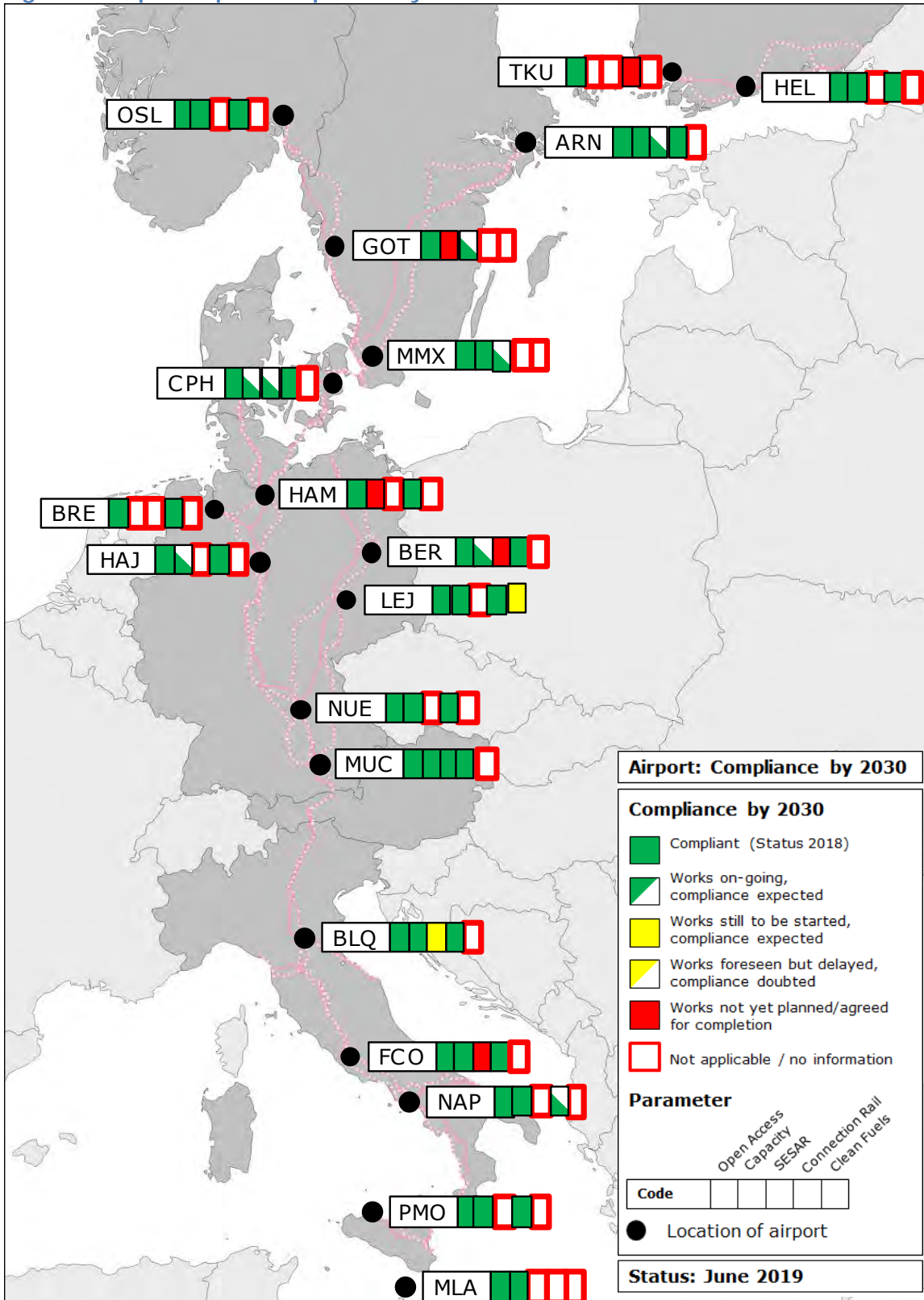
Among the 19 core airports of the corridor 14 are already compliant with the requirement **connection by rail**. This includes already the airport of Bologna that recently has concluded the works for a Monorail System, called "Marconi Express". A People mover between the Central Railway Station and the Airport of Bologna with total cost of €119m.<sup>5</sup> An airport railway link is planned to Gothenburg Landvetter Airport. The seven main airports – for which the Regulation requires a rail connection - are already connected to rail. No airport connections are planned to the airports of Malmö and Turku and the compliance parameter is not applicable for Malta.

There is no relevant operational progress about the **availability of clean fuels** as this parameter depends mainly on the technological development of the industry. Looking at the **capacity** of the airport system of the Scan-Med Corridor it seems satisfactory. Major developments are expected for the airport of Berlin, and the opening of Berlin Brandenburg Airport is expected by October 2020. Other works to increase capacity are ongoing for Copenhagen and Hannover.

---

<sup>5</sup> Finally, by 2030 it is expected that also the airport of Naples will be connected by light rail and works are ongoing. It has to be clarified with the EC if light rail airport connections fulfil the requirements of the regulation.

Figure 4: Map of airport compliance by 2030



Source: PTSClas analysis, June 2019

## Maritime/seaport compliance

Regulation (EU) 1315/2013 requires seaports to be connected to the rail network, provide an ECMT Class IV connection to Inland Waterways and make clean fuels as well as facilities for ship generated waste available.

**Table 5: Seaports infrastructure - Compliance with TEN-T requirements by 2018**

	Target 2030	2018
<b>Seaports</b>		
Connection to rail	88%	84%
ECMT Class IV Inland waterway connection	100%	100%
Availability of clean fuels	96%	84%
Facilities for ship generated waste	100%	100%

Source: HPC analysis, June 2019

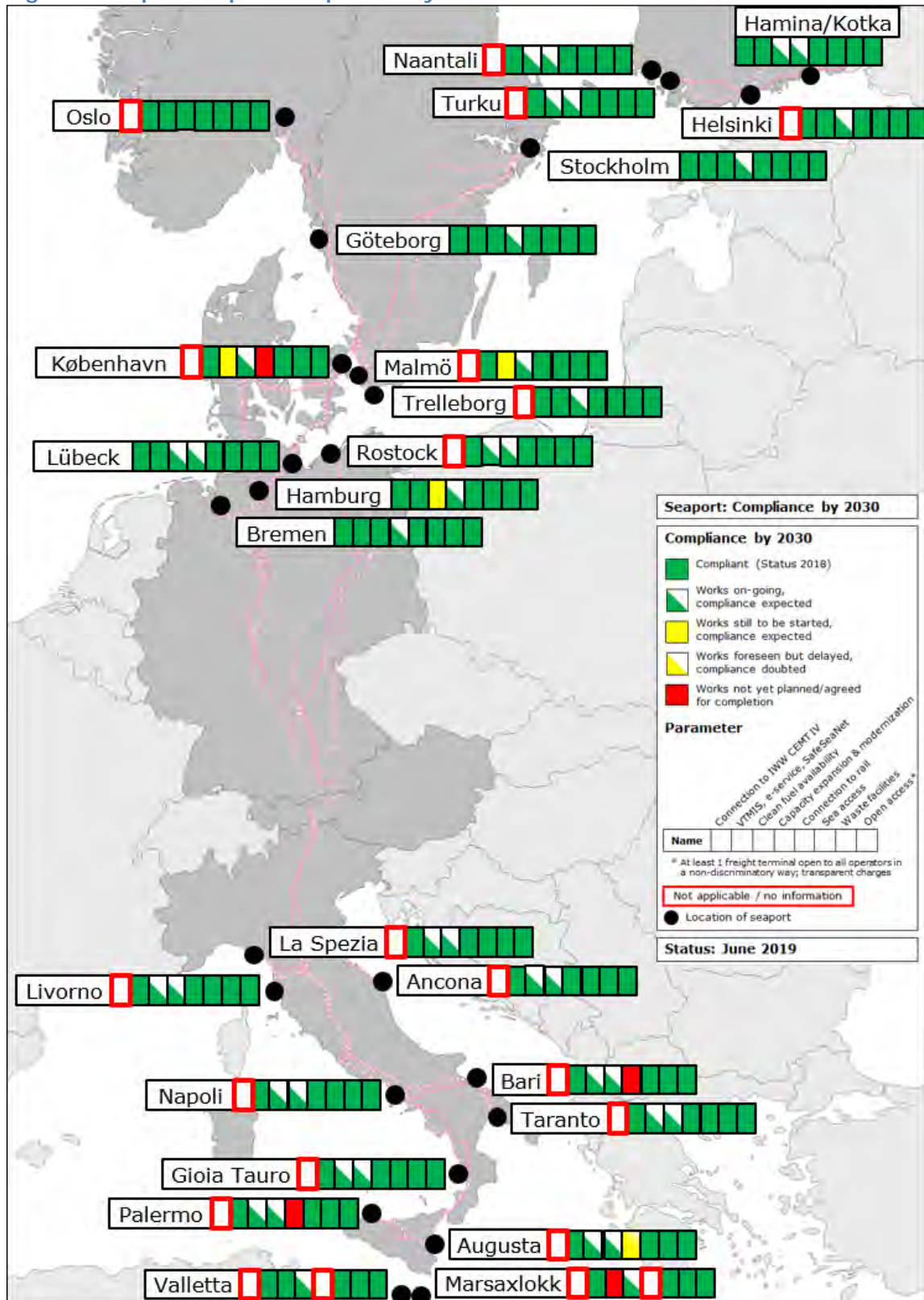
Scan-Med seaports are already fulfilling many of the compliance parameters set in the Regulation so that the corridor will be fully or at least strongly compliant in the target year 2030. Supply of **clean fuels** and **connection to rail** are the least advanced features today and additional measures need to be taken if the 2030 targets shall be reached.

The ports of Bari, Copenhagen and Palermo do not have a connection to the railway network. In the port of Bari, the existing direct railway access to the port has been closed. While in the port of Palermo geographical and space restrictions are constraining the establishment of a rail connection. CMP's strategic plan to move the container terminal in Copenhagen to a new site (Ydre Nordhavn) in 2020 does not foresee a connection to the railway network on the Danish side of CMP.<sup>6</sup> Therefore, it is assumed that these three ports will not be compliant with this parameter in 2030 so that the total target was reduced to "88%". The Maltese ports are exempted from the requirement.

<sup>6</sup> See: <http://www.cmport.com/business/containers>; <http://www.cmport.com/en/business/rail>



Figure 5: Map of Seaport compliance by 2030



Note: So far, the Port of Copenhagen did not reach compliance regarding the parameter "Connection to rail". Due to space restrictions inside and in the vicinity of the port, this parameter might not be applicable. A decision by the EC is needed, if an exemption from the requirements of the regulation can be approved.

Source: HPC analysis, June 2019

## Rail-Road terminal compliance

Regulation (EU) 1315/2013 directly requires Rail-Road terminals to be open for all operators and be capable for transshipment of intermodal transport units while for the rail access electrification and handling of 740m long freight trains comes on top.

**Table 6: Rail-Road terminals - Compliance with TEN-T requirements by 2018**

Rail-Road Terminals	Target 2030	2018
Capability of intermodal transshipment	100%	74%
Availability of at least one freight terminal open to all operators	100%	100%
Electrified train accessibility*	100%	48%
740m train terminal accessibility*	100%	19%

Source: KombiConsult analysis, November 2018, partly updated November 2019

\* These are no direct requirements according to Regulation (EU) 1315/2013 but the requirements set for the rail network itself make it necessary also for terminals to comply with those provisions

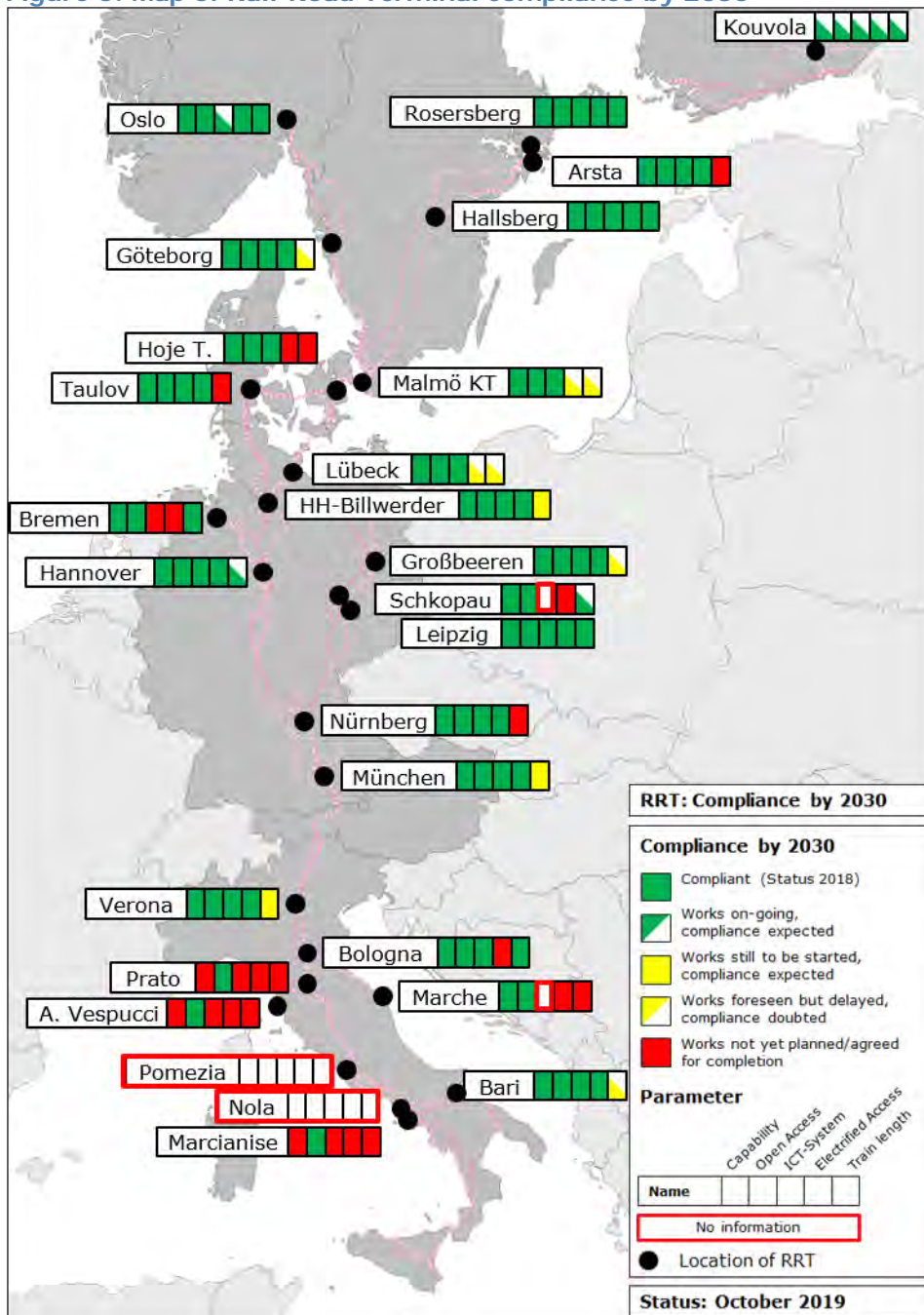
The 28 Rail-Road Terminals of the Scan-Med Corridor are generally connected to rail and road, provide discrimination-free access for their users and qualified handling equipment for all types of intermodal loading units. **Terminal management systems** are widely used (except for one terminal) to provide real-time information on the operational situation in the terminal and for data exchange with connected transport mode operators (railway undertakings, intermodal operators and forwarders). **ICT system** implementation is a field where improvement is needed by the owners or operators of the respective sites. If it comes to public financing, the public entities should ensure that the ICT systems fulfil the requirements of Articles 28(1)(b) and 29(c) of the TEN-T Regulation in the strict sense.

The largest challenge for the present sites is that their **connection to rail infrastructure is outdated** (single sided, non-electrified, annex to shunting yard or port railway line). Hence, it does not correspond to the requirements of market-driven transport services and needs urgent improvement. Additional problems are caused by the limitation of the (wagon) train length by either the reception/departure siding or the transshipment track(s) which are below the target set for the rail lines (electrified, 740m trains).<sup>7</sup>

In addition to the five sites already fulfilling the requirement (Rosersberg, Hallsberg, Bremen, Bologna and Nola) Kouvola, Hamburg, Berlin-Großbeeren, Munich and Verona are also committed to achieving compliance with the parameter ( $\geq 740$  m train length) by 2030. For the other terminals, there are project ideas but “works are not yet planned/agreed for realisation”, so that only slight improvement is expected compared to 2018. It is recommended that rail infrastructure managers and terminal managers cooperate in a coordinated way to achieve the track- and terminal-side improvement of that parameter.

<sup>7</sup> However, the TEN-T Regulation does not contain any direct requirements towards rail-road terminals concerning these issues.

Figure 6: Map of Rail-Road Terminal compliance by 2030



Source: KombiConsult analysis, June 2019, updated October 2019

### 2.3 Persisting bottlenecks and missing links

The previous chapter highlighted in how far the Scan-Med corridor can be expected to be compliant with the TEN-T Regulation. As has been shown, in many areas full or almost full compliance can be achieved. However there are other factors beyond the requirements set in the regulation (missing projects or projects delays, administrative and operational barriers etc.) that risk to negatively impact the corridor's good functioning in 2030 and beyond. To counter these compliance risks, **additional projects** have been proposed and are further outlined in chapter 4.

## Rail

The “Green Deal” presented by the European Commission gives the railways a key role in limiting climate change and the resulting impacts. However, the railways can only fulfil this role, if the infrastructural and operational prerequisites are met. In this respect, the Scan-Med rail infrastructure shows a high quality already. However, with view to the envisaged completion of the corridor by 2030, some **compliance gaps** are expected to remain from today’s point of view. In terms of achieving 100 km/h **line-speed** projects are missing in Norway (section Halden – Kornsjoe (33 km)) and in Italy (sections south of Firenze and Augusta – Bicocca). The **train length** criterion might not be achieved in Austria (Kufstein – Innsbruck)<sup>8</sup> and in Italy (Rome - Napoli and in Sicily).<sup>9</sup> On the northern and southern access lines to the Brenner Base tunnel, projects in Italy are partially scheduled after 2030, whereas the envisaged four-track-upgrade in Germany is still in the study phase.

In addition to the requirements of the Regulation, the realisation of the **intermodal profile** P 70/400 (or higher) is a minimum market requirement and thus essential to ensure competitiveness of combined transport with road transport. In this respect, projects are ongoing in Germany and Italy but additional action is required on some corridor sections in southern Italy.

Apart from these infrastructure parameters, rail (freight) operation on the Scan-Med corridor is still hampered by **different electric voltage and signalling systems**. These require the employment of multi-system locomotives. Alternatively, locomotive change processes have to be optimised at border sections. Particularly the border crossing between Austria and Italy shows a change of several operating parameters: besides the rail voltage the maximum allowed train length, ERTMS equipment as well as the signalling system vary. In general, distinctions in rail voltage are most common parameter changes on Scan-Med border sections.

Next to the line infrastructure, **urban nodes** are a crucial component of TEN-T corridors merging and redistributing traffic flows. Overall goal of the urban node network development is the appropriate interconnection of passenger and freight transport between all modes involved. For rail transport, the seamless connection between the (long-distance) TEN-T infrastructure and the access points (e.g. terminals, ports, airports) plays an outstanding role. In this respect, the current situation of the Scan-Med urban nodes is characterised by **non-compliance** of the last-mile infrastructure. In particular, the train length is restricted on many access lines, requiring additional splitting/composing procedures of the long-haul trains. Moreover, some access lines are not electrified or do not fulfil the 22.5 t axle load requirement. Dedicated projects designed to improve the situation on the last-mile rail infrastructure are currently missing.

## Road

Despite good practice in cross-border road projects, some critical issues regarding road transport should be noted. The 2nd generation of the Work Plan already lists critical issues of a general nature. An indicative detailed list of concrete measures per country is available for information in the Final Report on Elements of the Work Plan (August 2017).

---

<sup>8</sup> Running 740m trains is possible already today between AT/DE border and Innsbruck and depends on schedule and actual train path. It is not possible on the mountain line from Innsbruck to Ponte Gardena in Italy. The BBT and Lot 1: Fortezza – Pt. Gardena will eliminate this compliance gap.

<sup>9</sup> However, in order to ensure the continuity of the corridor, the line Firenze-Roma via Pisa and Grosseto and Rome - Napoli via Cassino (belonging to the comprehensive network) will be upgraded to the 750m track length and D4 axle load parameters by 2030.

Availability of a variety of **alternative fuels and filling stations** is needed along the entire corridor. The location or co-location of stations for alternative fuels should be agreed. Information systems and **ITS** solutions to inform and steer the traffic to/from desired routes must be implemented to avoid delays or accidents further down the network, to re-route in case of big events or simply to control the traffic flows via traffic metering. The Regulation also requires **safe parking facilities** along the route. General developments of vehicle technology, emission regulations, weights and dimensions regulation etc. could also have a significant effect on the Scan-Med Corridor. "**Greening**" is also an important element of the Corridor. Projects such as SWIFTLY Green can provide concrete advice on issues such as **reducing noise and air emissions** as well as increased environmental efficiency by mode. In the absence of an initiative by the EU there is still no common view between countries or regions on the issue of allowing "longer and heavier trucks" thus exempting parts of the road freight transport from the maximum permitted parameters defined in Directive (EU) 2015/719 amending Directive 96/53/EEC. **Larger and heavier trucks** are currently allowed in Sweden, Finland and Norway. Denmark is testing the same vehicle dimensions on the major road network. The potential benefits of this solution are a better use of available capacity, as well as lower emissions per ton transported and lower costs. Germany has done field tests on some roads for selected applicants. As a result, there are 5 different types of longer trucks ("Lang-Lkw-Verordnung") allowed in Germany on selected roads and routes. Others (Austria and Italy) remain concerned with regards to larger trucks as they fear an additional reason for deferring the intended shift of freight traffic from road to rail (Austria) and because of technical compatibility with the national road infrastructure network (Italy). Austria and Italy have already stated that they will not accept such vehicles.

## Airports

As shown in detail in Figure 4, the airports in the Scan-Med corridor are all currently compliant to EU Regulations as concerns **open access**, and show a generally positive situation in terms of capacity, as most of them are already compliant to the specific KPI or have relevant projects in the pipeline to address it.

Other compliance criteria such as **rail connections** are yet to be extensively fulfilled, while the seven main airports – for which the Regulation requires a rail connection - are already connected to rail, and other airports have projects in the pipeline. For the airports of Malmö, Sweden and Turku, Finland no plans for a railway connection exist.

However, the main weakness towards a full compliance lies in the field of **clean fuels availability**, due to the relevant technological barriers and the viability of projects addressing this objective. In fact, none of the Scan-Med airports provided information about plans to achieve compliance with the clean fuels criterion.

## Seaports

Although the Scan-Med core ports have **railway access to the hinterland** the number of railway tracks does not represent the real infrastructure capacity need. Local capacity bottlenecks may occur within the port area itself, or at the intersection between the port and the railway network.

Therefore, it is important to improve linkages, build new rail stretches, consider extension and equipping of existing tracks an upgrading of handling operations at rail terminals. Only in case of adequate and matched capacities can it be ensured that the ports fulfil their role in the TEN-T Core Network.

Another critical issue is to maintain **good ice-breaking capacity** throughout the year, to ensure access to the ports in the Northern Baltic Sea (e.g. HaminaKotka, Helsinki, Turku/Naantali, and Stockholm). It is of high importance to reconsider the impact of climate change and, in consequence, the higher likelihood of extreme weather, including very cold periods also in the Southern Baltic Sea.

Regulation (EU) 1315/2013 and other EU legislation on sustainability, energy efficiency and CO2 reduction require publicly accessible alternative **clean fuels** for maritime (and IWW) transport to be provided by all the maritime core ports by 2030. In general, there seems to be “sufficient” time to achieve this objective. However, progress needs to be kept under constant review.

## 3 Transport Market Study

### 3.1 Current flows along the Corridor

To generate input data for the common Multimodal Transport Market Study, all corridors agreed upon a common data collection process. For this, Infrastructure Managers (IMs) were asked to provide freight and passenger flows by 2017 TENtec corridor sections as well as average vehicle occupancy rates and cargo weights. If an IM could not provide the data or did not answer the request, alternative sources like Eurostat were used. The common reference year for the collected data was 2016. However, in some instances data from other years was used to fill gaps.

The collected, harmonised and analysed data was then shared between corridors to guarantee a common base. Thus, flows along shared sections are identical for all corridors. Figures 7 to 10 on the following pages show the results of the data collection for the Scan-Med corridor.

Annual bi-directional **freight train traffic** has been below 20,000 freight trains per year along most of the corridor in the base year 2016. Most freight trains were reported within Germany between Bremen and Fulda and between Wörgl in Austria and Fortezza in Italy with more than 40,000 trains on each of these sections. **Passenger train activity** is generally higher, with a multitude of sections around metropolitan areas counting more than 60,000 trains a year from Gothenburg (SE) in the north to Napoli (IT) in the south.

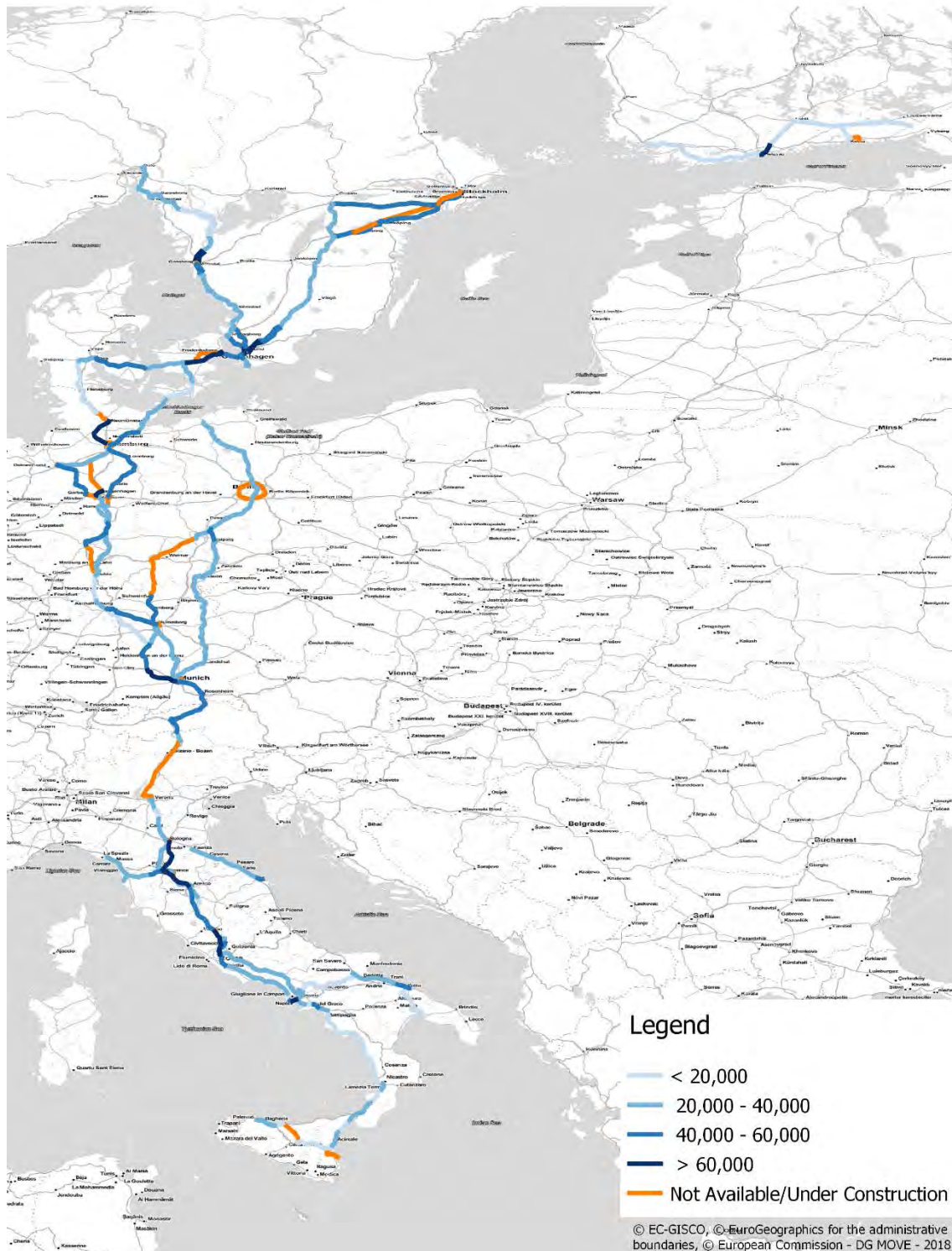
Seven sections count more than 100,000 total trains (freight and passenger). Of these, three are in Sweden, two in Denmark and two in Germany. Due to the high number of trains, these and some other sections in Scandinavia have a lower capacity left than most sections in Germany, Austria and Italy.

Daily bi-directional **passenger car traffic** is the heaviest around the cities of Copenhagen (DK), Hamburg (DE), Munich (DE) and Rome (IT) with more than 90,000 passenger cars per day. Generally, passenger car traffic is less dense in peripheral areas, with daily bi-directional traffic exceeding 30,000 cars almost continuously from Malmö (SE) to Napoli (IT). Daily bi-directional **heavy vehicle traffic** exceeds 9,000 vehicles from Hamburg (DE) to Salerno (IT), with more than 15,000 vehicles around Kassel (DE), Nuremberg (DE), Bologna (IT), Imola (IT) and Firenze (IT) and more than 20,000 vehicles around Hamburg (DE), Munich (DE) and Rome (IT).

The lowest total road traffic (both passenger and freight traffic) with averages below 20,000 vehicles per day is found mostly in peripheral sections in East Finland and Southern Italy, but also in sections in Sweden (between Jönköping and Helsingborg and between Gothenburg and the border to Norway).

Figure 7: Bidirectional passenger trains per year along the Scan-Med Corridor, 2016

## BIDIRECTIONAL ANNUAL PASSENGER TRAINS

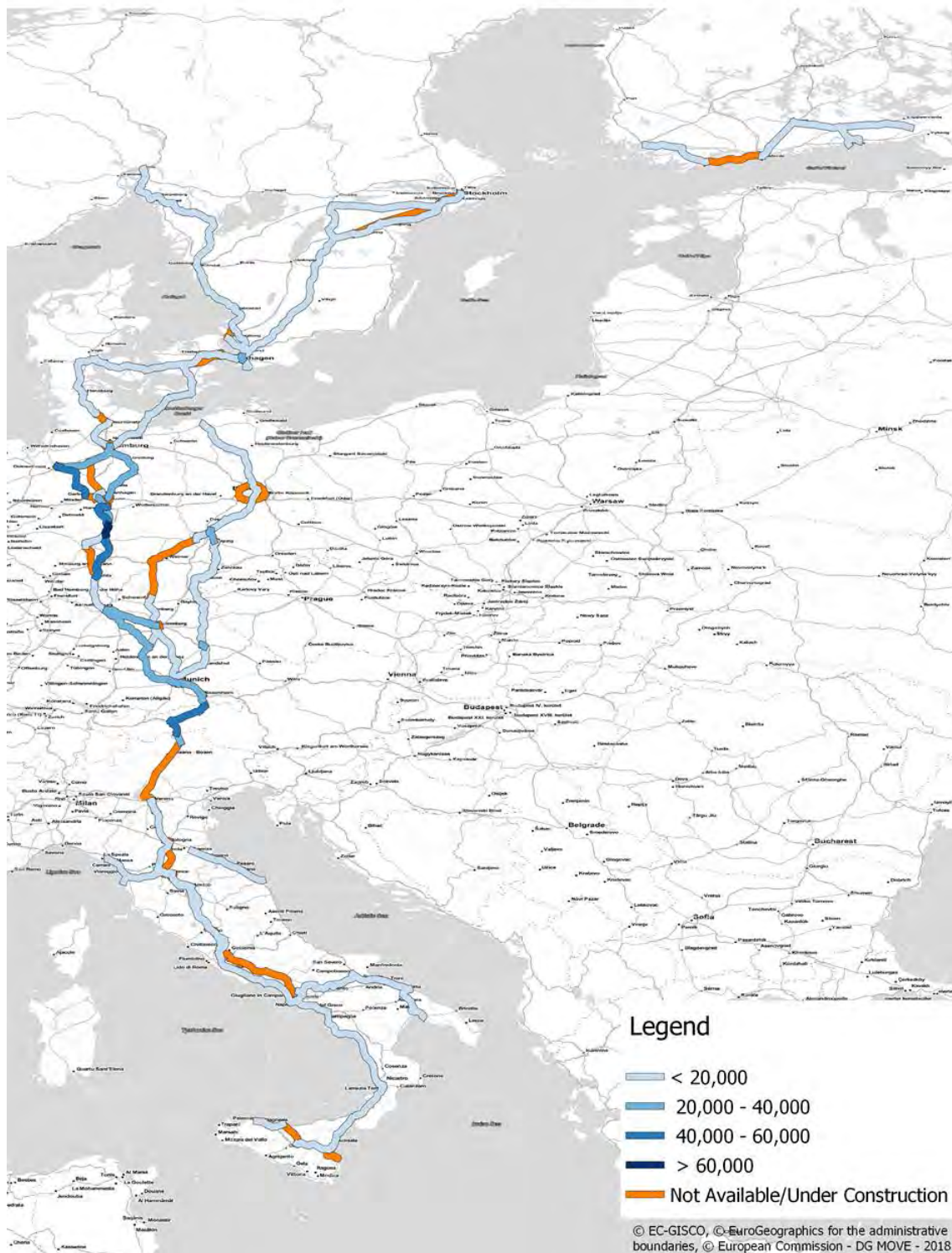


Source: Prognos based on data provided by Infrastructure Managers



Figure 8: Bidirectional freight trains per year along the Scan-Med Corridor, 2016<sup>10</sup>

### BIDIRECTIONAL ANNUAL FREIGHT TRAINS



Source: Prognos based on data provided by Infrastructure Managers

<sup>10</sup> Since the opening of the rail connection over the Great Belt fixed link in Denmark the Fehmarn Belt route is not used by freight trains anymore contrary to what is depicted in the map.

Figure 9: Bidirectional daily car traffic along the Scan-Med Corridor, 2016

## BIDIRECTIONAL DAILY CAR TRAFFIC



Source: Prognos based on data provided by Infrastructure Managers

Figure 10: Bidirectional daily heavy vehicles traffic along the Scan-Med Corridor, 2016

## BIDIRECTIONAL DAILY HEAVY VEHICLES TRAFFIC



Source: Prognos based on data provided by Infrastructure Managers

## 3.2 The Corridor scenario

Besides the analysis of the current flows and available capacity of the corridor infrastructure, future transport activities have been estimated, as well as macro-economic impacts for three different corridor development scenarios:

- 1) The **baseline scenario**, assuming that no additional core TEN-T network investments are taking place beyond 2016;
- 2) The **reference scenario** assuming full completion of the core TEN-T, in line with the projects identified through the work of the European Coordinators in 2017 and
- 3) A **specific scenario per corridor** highlighting particular aspects such as critical projects, special opportunities, specific sets of investments or measures of relevance for the individual corridor.

For all three scenarios, a combination of the "Assessment of Transport Strategies" (ASTRA) and "TRansport eUropean Simulation Tool" (TRUST) models have been used. For the scenarios relating to full corridor completion, this work plan draws on the results of the "Study the impact of TEN-T completion of Growth, Jobs and the Environment" published in 2019 by the European Commission.<sup>11</sup> The corridor-specific scenario was instead elaborated as part of an additional study conducted in view of this work plan by the same authors.

### 3.2.1 Reference scenario

The impact analyses performed under the "Growth and Jobs" study allow capturing the direct effects of new infrastructure developments in the transport sector and the indirect effects on supplying industries. In addition, they take wider economic impacts induced by mechanisms such as higher productivity diffusing to other economic agents and into future years at regional/national scale into account. According to this analysis, the full implementation of the TEN-T core network (reference vs. baseline in 2030) will lead to an increase of 0.8% of cumulated GDP (€680bn.) during the period 2017 – 2030 in the Scan-Med corridor countries. Furthermore, it will lead to the generation of 1.9 million additional person-years of jobs.

Moreover, the planned investments along the corridor, as presented in this work plan, are expected to enhance the environmental performance of the TEN-T (notably in the field of rail and through improvements in intermodal transport) as they create favourable conditions to increase the modal share of greener transport modes and mitigating greenhouse gas emissions, noise as well as other negative environmental impacts.

Whereas the transition to innovative and sustainable transport technologies will generally make possible the decarbonisation of all transport modes, a positive contribution is also expected from the large-scale adoption of alternative clean fuels and zero-emission vehicles. The ongoing and planned projects on the TEN-T are expected to play an important enabling role by supporting the early adoption of such technologies.

### 3.2.2 Corridor specific scenario

In line with the analysis of critical issues and in order to illustrate the importance of a coherent project implementation on the Scan-Med Corridor, this highly hypothetical corridor scenario assesses the potential impact of the non-completion of feeder infrastructure for the Fehmarn Belt Fixed Link and the Brenner Base Tunnel in Austria, Denmark, Germany and Italy respectively.

---

<sup>11</sup> <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/71e25029-55d6-11e9-a8ed-01aa75ed71a1>

The non-implementation of these projects would reduce the positive impact of complete TEN-T implementation on national GDP by 1.9% and on employment by 2.4% (corridor vs reference in 2030) in the seven Member States crossed by the Scan-Med Corridor and Norway. Higher negative effects would be observed in Italy (-3.2% of TEN-T implementation impact on GDP and -3.1% on employment) and Denmark (-4.2% of TEN-T implementation impact on GDP and -4.5% on employment). The effects would be less pronounced in Germany (-1.6% in GDP and -2.4% in employment) and Austria (-0.2% in GDP and -0.3% in employment).

The non-completion of the feeder infrastructure for Fehmarn Belt Fixed Link and Brenner Base Tunnel would furthermore affect the development of the corridor as a continuous and interoperable infrastructure. Such conditions would hamper the development of seamless traffic flows between Scandinavia and Central Europe and across the Alps. This would negatively affect the attractiveness of rail and intermodal transport, jeopardising the positive effects associated with the full implementation of the TEN-T policy along a corridor that connects important economic centres of the European Union.

## 4 What has still to be realised by 2030

The indicative project list that had been elaborated and agreed in the 2014 Corridor Study and, based on that, the (First) Work Plan of 2015 has been continuously reviewed and updated over the years. The most recent update has been performed in the framework of the current third phase of the Corridor Study mainly addressing three elements: 1) data included on existing projects was improved, 2) the number and quality of project parameters was expanded and 3) further projects were added or projects that were not relevant anymore removed. Several sources of information were used and coordinated across corridors:

- the 2014 and 2015-2017 Study;
- the comprehensive Project List;
- CEF Call results;
- National Transport Master Plans/Transport Operational Programmes;
- The Rail Freight Corridor Scan-Med Implementation Plan of November 2015;
- stakeholder contacts for validation/completion of project data according to the coordinated responsibilities for data gathering by corridor/project category;
- Coordination and data exchange with other corridors for projects which are on shared sections and nodes.

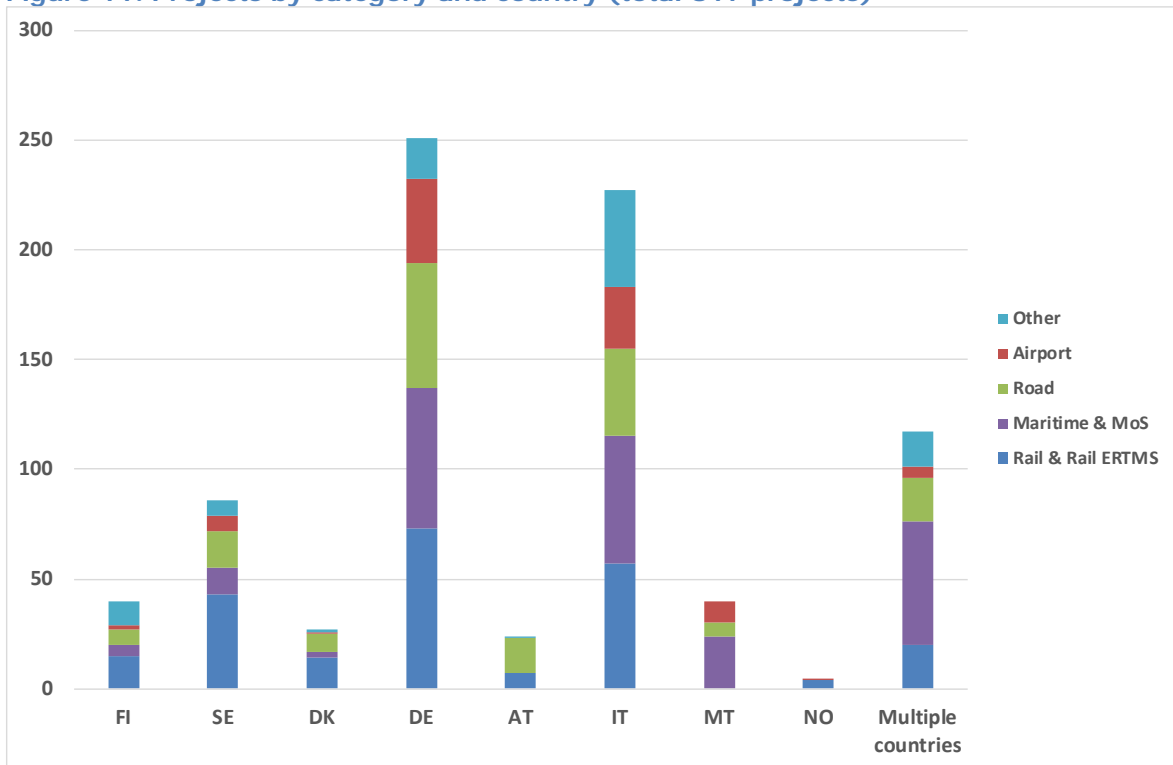
As presented above, the Project List, as completed by October 2019, includes **817 projects and measures** related to the Scan-Med Corridor (compared to 374 projects in 2014, 543 projects in 2016, and 666 projects in 2017). 26 projects completed by 2013 have already been excluded from the list.

58 of these 817 projects are located on “cross-border” sections, 83 on “last-mile” sections and 182 are qualified as “pre-identified CEF section or project”, in accordance with Annex I Part 1 of the CEF Regulation.

505 projects are related to the Scan-Med Corridor alone, while 170 are shared with North Sea-Baltic, 159 with Orient-Eastmed, 85 with Rhine-Danube, 73 with Mediterranean, and 64 with the Baltic-Adriatic Core Network corridors. The high number of overlapping projects is an indication of the strategic and connecting role of the Scan-Med Corridor in the Trans-European Transport network.

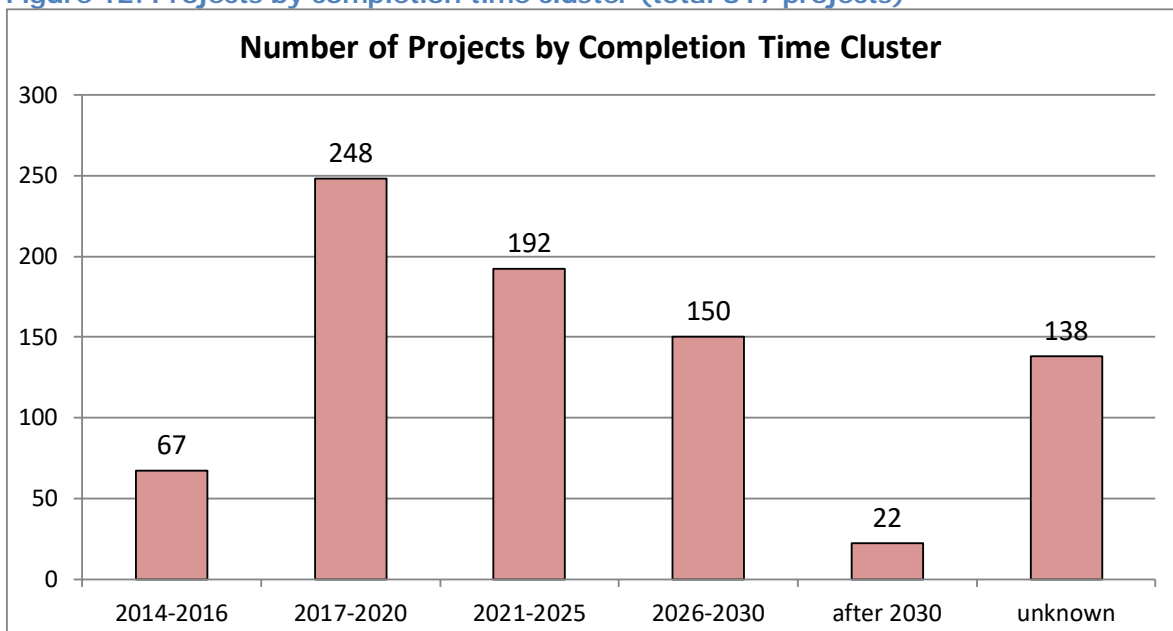
With 142 projects, about 17% of the 817 Scan-Med relevant projects were **already completed** until end of 2018. However, this also means that 675 projects are still ongoing or planned. 173 projects shall be completed by 2020, further 192 by 2025, and 150 by 2030, the target date of the Regulation. 22 projects are said to be completed only after that target year and for 138 projects the completion date is “unknown”. This missing information is partially due to the current uncertainty about the completion time, e.g. projects that are in the planning stage, and partially due to not existing data. Nevertheless, with 515 projects, the **majority of projects is expected to be completed by 2030**, and it is assumed that the vast majority of projects with “unknown” status will also be completed by 2030.

Figure 11: Projects by category and country (total 817 projects)



Source: KombiConsult analysis based on the 2019 updated project list (November 2019)

Figure 12: Projects by completion time cluster (total 817 projects)



Source: KombiConsult analysis based on the 2019 updated project list (November 2019)

Most Projects that are still to be finalised until 2030 are rail and rail ERTMS projects (166), followed by Maritime & MoS (135) and road (108). These categories also require the highest amounts of investments, with €81.7bn for rail and rail ERTMS, €19.4bn for road, and €6.3bn for Maritime and MoS. In total, the 515 projects that are still open and to be finalised until 2030 require an investment of about €119.3bn (official costs).

**Table 7: Number of projects still to be completed 2019–2030, by country and project category, and their total cost in billion €**

Country / Category	Rail	Rail ERTMS	Road	Maritime	MoS	Airport	Multimodal	Innovation	Other	Total
FI	11		3	3	1		6	1	-	25
SE	20	5	10	6	1	5	3		1	51
NO	1	1								2
DK	8	1	4	3		1	1			18
DE	54	4	40	46	2	18	10	2		176
AT	5		12					1		18
IT	39	7	18	42	1	14	12	4	3	140
MT			5	16		6				27
Multi	6	4	16		14	5	7	6		58
<b>Total N°</b>	<b>144</b>	<b>22</b>	<b>108</b>	<b>116</b>	<b>19</b>	<b>49</b>	<b>39</b>	<b>14</b>	<b>4</b>	<b>515</b>
<b>Total cost [bn€]</b>	<b>77.7</b>	<b>4.0</b>	<b>19.3</b>	<b>5.9</b>	<b>0.5</b>	<b>3.5</b>	<b>7.6</b>	<b>0.3</b>	<b>0.6</b>	<b>119.3</b>

\* official known costs; displayed sums may differ from calculations due to rounding

Out of these 515 projects, an additional €1.9bn has been estimated for KPI-relevant projects and envisaged finalisation until 2030 where the cost is not official/known, resulting in total cost of about €121.2bn (official + estimated costs).

Even after finalising the KPI relevant projects from the project list until 2030 there will be remaining gaps in terms of fulfilling all criteria of the TEN-T Regulation. Thus, the consultants compiled a list of “**additional projects**” with measures that from their point of view would be useful for fulfilling the mode specific KPI’s. This list contains 63 Scan-Med relevant projects with further estimated costs of about €5.3bn. The division by mode is displayed in the following table.

**Table 8: Number of additional projects to be completed by 2030 by project category, and their total cost in billion €**

Country/Category	Rail	Rail ERTMS	Road	Maritime	MoS	Airport	Multimodal	Innovation	Other	Total
<b>Total N°</b>	<b>15</b>	<b>n/a</b>	<b>1</b>	<b>5</b>	<b>n/a</b>	<b>24</b>	<b>18</b>	<b>n/a</b>	<b>n/a</b>	<b>63</b>
<b>Total cost [bn€]</b>	<b>4.490</b>	<b>-</b>	<b>0.036</b>	<b>0.504</b>	<b>-</b>	<b>0.288</b>	<b>0.029</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>5.342</b>

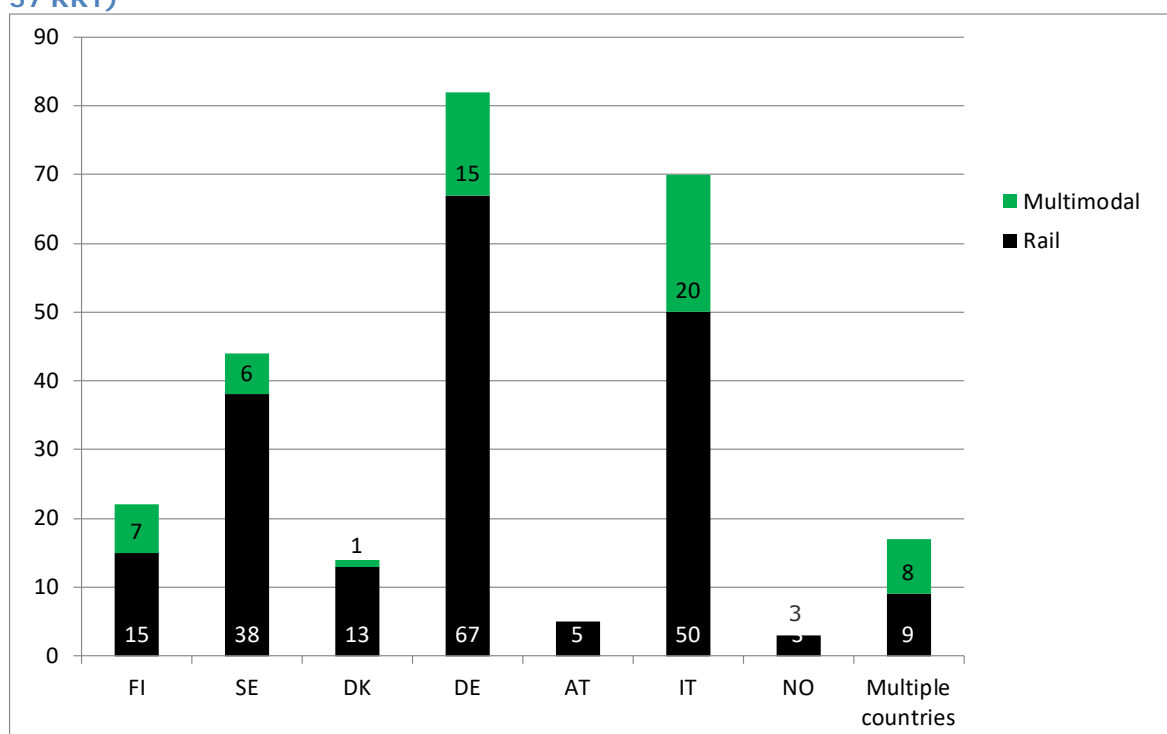
\* estimated costs; displayed sums may differ from calculations due to rounding



## 4.1 Rail & RRT

200 Rail and 57 RRT projects are located on the Scan-Med corridor (See fig.15)<sup>12</sup>. More than half of these projects are located in Germany and Italy, in line with their share of overall corridor rail network length. Nine Rail and eight RRT projects are allocated to several countries. Apart from pan-European studies, most of these measures refer to the large-scale projects "Fehmarn Belt" and "Brenner".

**Figure 13: Rail and RRT projects on the Scan-Med corridor by country (total: 200 Rail, 57 RRT)**



Source: HaCon analysis based on the 2019 updated project list (November 2019)

Out of these 257 projects, 27 Rail and nine RRT actions have already been concluded between 2014 and June 2019. With a dedicated view on the year 2030 it can be stated that 168 Rail (84%) and 46 RRT (82%) projects are expected to be completed. Eight Rail projects have a finalisation date after 2030. Among these projects are the access lines to the Brenner Base tunnel, the upgrade of Salerno - Reggio Calabria, rail node upgrades in Roma and Bari as well as the Oslo - Ski (Follobanen) and Haug (Råde) - Halden connections. For another 24 Rail and 10 RRT projects information about the completion date is lacking.

The costs of the projects sum up to **€145.7bn for Rail projects**. This figure represents "official" project costs that were verified and approved by Member States and stakeholders. Half of this total investment is allocated to ten large-scale projects: Salerno - Reggio Calabria (IT), Brenner base tunnel (AT/IT), Fehmarn Belt Fixed Link (DK/DE), ABS/NBS Nuremberg - Erfurt (DE), Ostlänken (SE), Upgrade Catania - Palermo (IT), Napoli - Foggia - Bari (IT), NBS/ABS Hamburg/Bremen-Hannover (Optimised Alpha E) (DE), ABS/NBS Hanau - Fulda - Erfurt / Aschaffenburg -

<sup>12</sup> This chapter provides main results on projects related to the categories "Rail" and "Rail/Road Terminals" (RRT, encoded as "Multimodal" category in the project list). The "Rail" refers to rail projects exclusively and not to ERTMS, which is treated separately in chapter 4.2. However, some of the Rail projects, especially large-scale upgrades and new constructions, often include ERTMS implementation as well.

Nantenbach (DE) and ABS/NBS Nürnberg - Ingolstadt – München (DE). For Rail projects without official costs values, the consultants provided estimations, leading to additional costs of €16.5bn.

The 57 RRT projects sum up to €1.2bn (€0.8bn official costs + €0.4bn estimated costs). Major projects in this category are located at Kouvola, Lübeck, Helsinki, or Verona. Of the 57 RRT projects, there are 38 RRT projects to be finalised until 2030, which sum up to €0.8bn (€0.5bn official costs + €0.3bn estimated costs, see table 10).

**Table 9: Rail projects still to be completed 2019-2030, per country, and their total cost (official and estimated) in billion €**

	Number of projects	Official cost [billion €]	Estimated cost [billion €]	Total cost [billion €]
NO	1	1.0		1.0
FI	11	3.1		3.1
SE	20	5.4		5.4
DK	8	3.6		3.6
DE	54	31.7	1.8	33.5
AT	5	0.2		0.2
IT	39	24.3	0.9	25.2
MT	n/a	n/a	n/a	n/a
Multiple	6	24.3		24.3
<b>Total</b>	<b>144</b>	<b>77.7</b>	<b>2.7</b>	<b>80.4</b>

Note: For one project in **Norway**, the end date has been brought forward. Therefore, the number of relevant projects in Norway is actually 2, with official costs of € 3.8bn. This will be considered in the next update of the project list at the beginning of 2021. The costs figures for **Austria** only indicate the planning costs of the projects. The real construction costs of the 5 projects are not yet published but will be significantly higher.

Source: KombiConsult analysis, based on the 2019 updated project list (November 2019)

**Table 10: Rail–Road terminal projects still to be completed 2019-2030, per country, and their total cost (official and estimated) in million €**

	Number of projects	Official cost [million €]	Estimated cost [million €]	Total cost [million €]
NO	0			
FI	6	180.7		180.7
SE	3	56.7		56.7
DK	1	19.5		19.5
DE	10	50.0	286.5	336.5
AT	0			
IT	12	107.7	33.3	141.0
MT	n/a			
Multiple	6	92.6		92.6
<b>Total</b>	<b>38</b>	<b>507.1</b>	<b>319.8</b>	<b>827.0</b>

Source: KombiConsult analysis based on the 2019 updated project list (November 2019)

## 4.2 ERTMS deployment 2023

The European Rail Traffic Management System (ERTMS) is basically made of the European Train Control System (ETCS) and the Global System for Mobile Communications – Rail (GSM-R). The TEN-T Regulation foresees – in Article 45 - a dedicated European Coordinator for ERTMS. The European Coordinator is technically supported by a study team which has analysed the ERTMS deployment and contributed to the ERTMS Deployment Plan and the Work Plan.<sup>13</sup>

For purposes of the ERTMS analysis the Scan-Med rail corridor length is 9,462.74 km. The objective is to achieve an ETCS coverage of 20% by 2023 and 100% by 2030.

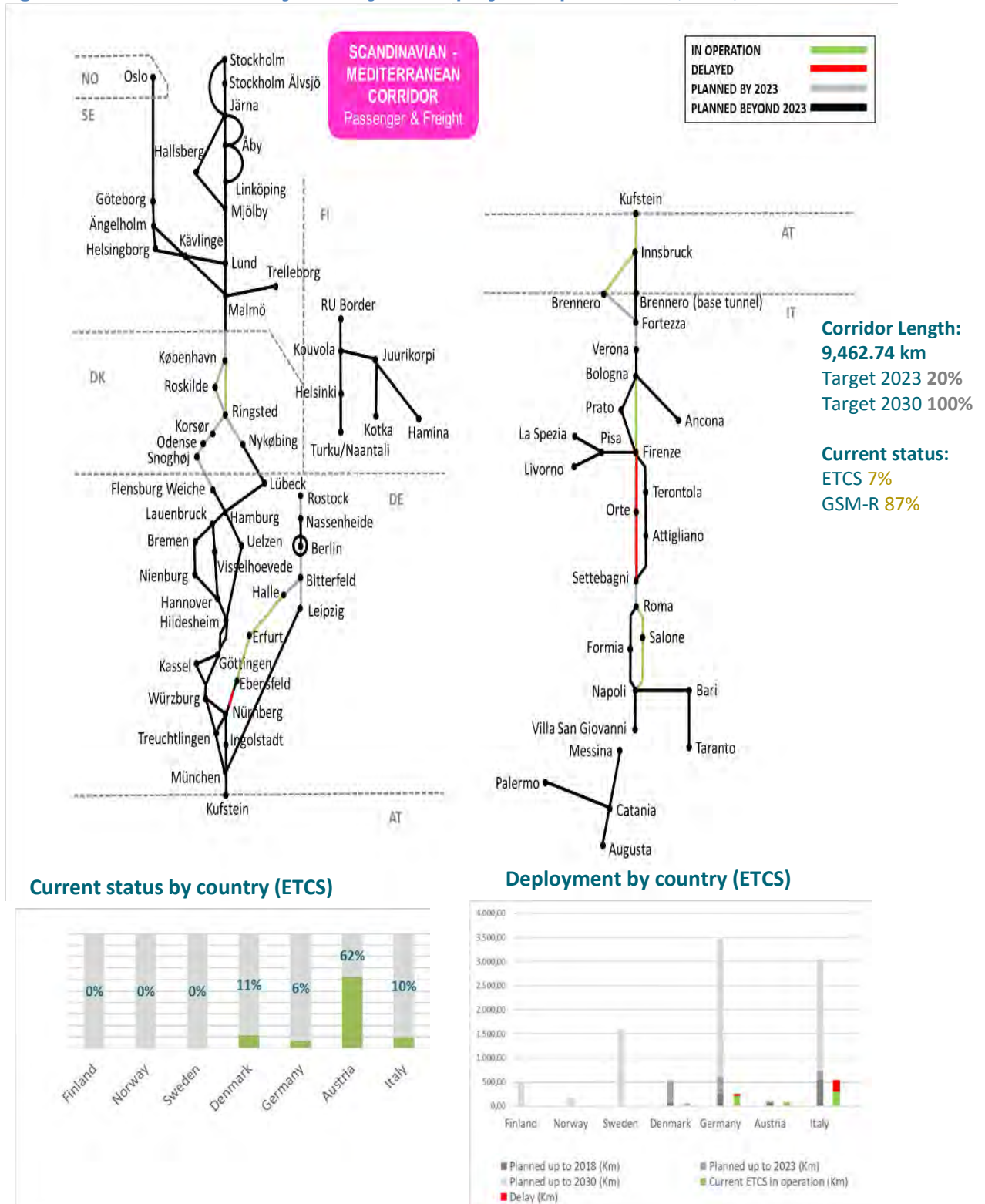
At the end of 2018 7% of the Scan-Med Corridor tracks are equipped with ETCS and 87% with GSM-R. Even though Denmark, Germany and Italy have agreed targets for ERTMS deployment by 2023 deployment is behind schedule in Germany and Italy (“delay” in the Figure 14) for this date. The other corridor countries intend to deploy ERTMS by 2030 only thus the pace shall increase only after 2023. Germany for example plans to equip the Scan-Med Corridor until 2030 within the framework of the nationwide programme Digital Rail Germany and also in Sweden the current national plan, decided 2018, includes two ERTMS-projects that together will complete ERTMS deployment on the Scan-Med corridor until 2029.

ERTMS has not only the track-side component but is made also of the vehicle-side where railway undertakings or leasing companies are called to equip their locomotives with the appropriate “on-board-unit”. In order to coordinate the harmonized deployment of ETCS versions the Implementing Regulation foresees to establish cross border working groups. Those groups exist for the NO/SE, SE/DK, DK/DE and DE/AT/IT borders respectively.

---

13 The currently applicable EDP is included in the Commission Implementing Regulation (EU) 2017/6 of 5 January 2017 on the European Rail Traffic Management System European deployment plan. In May 2020 the European Coordinator for ERTMS has issued his 1st Work Plan ([https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/work\\_plan\\_ertms\\_2020.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/work_plan_ertms_2020.pdf)).

Figure 14: Current status by country and deployment per status (ETCS)



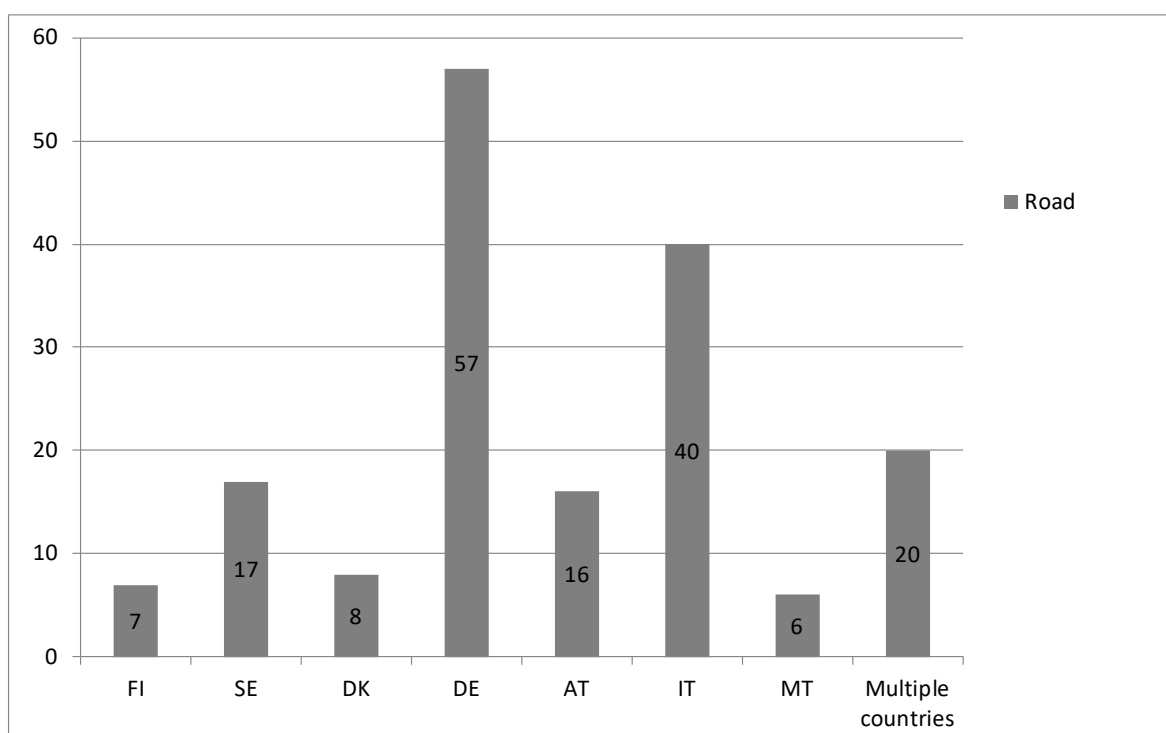
Note: The map still shows the previously planned new railway line Bremen/Hamburg-Hannover via Visselhoevede, the so called "Y-Trasse in Germany. The line is not planned anymore, but will be replaced with a planned upgrade of existing railway infrastructure in that area, the so called "Alpha E"-project. Therefore, line length figures in Germany are not representing the latest planning status. Percentage values in the graph "ETCS status" include existing lines already equipped with ETCS (green) as well as existing lines still to be equipped with ETCS and new lines still under construction (grey).

Source: Technical support for the Deployment of ERTMS along the Core Network Corridors, INECO & EY

### 4.3 Road transport

The project database of the Scan-Med Corridor includes 171 "Road" projects and 29 of the projects were completed in 2018. 108 projects of the "Road" category are ongoing or planned projects and completion is expected between 2019 and 2030 (2 projects are said to be completed after 2030, and for 32 projects the completion date is unknown). Forty of those 108 "Road" projects are located in Germany, while 18 are located in Italy, 12 in Austria and 10 in Sweden. The number of projects in Finland is three, in Denmark 4 and in Malta 5. The remaining 16 projects are multiple countries projects.

Figure 15: Road projects on the Scan-Med corridor by country (total: 171)



Source: Ramböll analysis, based on the 2019 updated project list (November 2019)

To avoid congestion in and around large cities or in geographically limiting areas, bottlenecks and missing links need to be addressed. Some examples of ongoing or planned projects to eliminate the capacity bottlenecks:

- The third phase Ring Road III in **Finland** includes construction of new intersections and third lines for needed sections, improvement of existing intersections, parallel road connections as well as public transport and light traffic arrangements, implementation of the noise abatement. The third phase is planned to be concluded in 2030.
- In the **Stockholm region** several projects aim to improve capacity and accessibility. However, the largest investment increasing road capacity in Stockholm region is building of the E4 Stockholm bypass.
- In December 2017, the **Danish Parliament** adopted the construction of two additional lanes (one in each direction) on the motorway of Western Funen, the section Odense West – Nørre Aaby, thereby eliminating a significant current capacity bottleneck on the Corridor. The project is expected to be completed by 2022.

- In **Germany** several projects aim to improve capacity and accessibility. As an example, in Hamburg region the project A 7 motorway: upgrade to 6-8 lanes between Hamburg/NW (A 23) and Hamburg-Othmarschen (to be concluded by 2020) as well as A 7 Hochstraße Elbmarsch: upgrade to 8 lanes (to be concluded by 2023), target capacity improvements.
- In **Innsbruck region** the A 13 safety upgrading of main carriageways and reconstruction of junction Innsbruck south (to be concluded by 2027) will have impacts on safety.
- In **Italy**, the realization of the metropolitan expressway road north of the A14 between Solarolo and Bologna (Ponte Rizzoli) as well as the upgrading of the Bologna tolled A14 and untolled ring roads can be mentioned.

**Table 11: Road projects still to be completed 2019-2030, per country, and their total cost (official and estimated) in million €**

	Number of projects	Official cost [million €]	Estimated cost [million €]	Total cost [million €]
NO				
FI	3	480.4		480.4
SE	10	5,821.7		5,821.7
DK	4	248.2		248.2
DE	40	9,778.6		9,778.6
AT	12	243.3	299.0	542.3
IT	18	1,692.4	78.1	1,770.5
MT	5	129.1		129.1
Multiple	16	944.9		944.9
<b>Total</b>	<b>108</b>	<b>19,338.5</b>	<b>377.1</b>	<b>19,715.6</b>

Source: KombiConsult analysis, based on the 2019 updated project list (November 2019)

#### 4.4 Airports

The project database of the Scan-Med Corridor includes 92 "Airport" projects, more than half of which are located in Germany and Italy (respectively, 38 and 28). Malta accounts for 10 projects, Sweden for 7, Finland for two and Denmark and Norway for one each. Another 5 projects are "located" in multiple countries. The airports accounting for the highest number of individual projects are the airports of Berlin and Bologna with 13 projects each, followed by the airport of Munich (11 projects).

Out of these 92 projects, more than a half (48) are still to be completed (see Table 12); most notably, 18 of them are in Germany and 14 in Italy until 2030. The total cost of these projects amounts to €3.7bn, with the biggest share of costs (€1.9bn) allocated to projects in Italy. These projects concern a range of topics, most notably airside infrastructural capacity improvements (13 projects) and landside infrastructural capacity improvements (10 projects). Further seven projects are dedicated to the improvement of land accessibility, including:

- The completion of the "**Erdinger Ringschluss Tunnel**", a two-track railway connection between Munich Airport and the city of Erding. Once completed, the project will link the cities of Erding, Munich and Regensburg, as well as the North-Eastern and South-Western regions of Bavaria to Munich Airport, one of the EU's major hubs on the core TEN network.
- A rail tunnel to connect long distance trains to **Helsinki airport** and the city centre.

None of the 48 projects involves initiatives in the field of alternative fuels.

**Table 12: Airport projects still to be completed 2019-2030, per country, and their total cost (official and estimated) in million €**

	Number of projects	Official cost [million €]	Estimated cost [million €]	Total cost [million €]
NO				
FI				
SE	5	59.3		59.3
DK				
DE	18	1,413.3	54.5	1,467.8
AT				
IT	14	1,965.1	5.7	1,970.8
MT	6	90.7	80.0	170.7
Multiple	5	13.4		13.4
<b>Total</b>	<b>48</b>	<b>3,541.8</b>	<b>140.2</b>	<b>3,682.0</b>

Source: KombiConsult, based on the 2019 updated project list (November 2019)

#### 4.5 Maritime Ports and Motorways of the Sea

In the Seaport sector in total 166 projects are planned amounting to €12.7bn of known costs (see table 13). In addition, there are 56 projects in the category of motorways of the sea (Sweden, Germany, Italy 2 each, Finland 1 and multiple countries 49).

**Table 13: Maritime projects per country and their total cost (official and estimated) in million € (without MoS)**

	Number of projects	Official cost [million €]	Estimated cost [million €]	Total cost [million €]
NO	-	-	-	-
FI	4	179	-	179
SE	10	1,405	-	1,405
DK	3	475	20	495
DE	62	7,291	10	7,301
AT	-	-	-	-
IT	56	2,919	32	2,951
MT	24	252	30	282
Multiple	7	93	-	93
<b>Total</b>	<b>166</b>	<b>12,615</b>	<b>92</b>	<b>12,697</b>

Source: HPC analysis, based on the 2019 updated project list (November 2019)

The ports of the Scan-Med CNC handled **430 million tonnes of cargo** in 2018 (about 11% of all cargo transiting through EU ports), of which around 50 million tonnes are transshipment. Hence, around 88% of cargo, or 380 million tonnes, is actually moving between the ports and the corridor.<sup>14</sup>

While there is no regular direct maritime connection between the Baltic Sea and Mediterranean ports of the CNC, there are container services connecting Hamburg and several Mediterranean ports, namely Naples, Gioia Tauro and Marsaxlokk. Therefore,

<sup>14</sup> This and the following paragraphs were provided by the Consultant responsible for the Study supporting the European Coordinator for Motorways of the Sea.

maritime transport can be an **alternative to road transport** for some of the longer distances on the corridor. In addition, there are various maritime ro-ro and container services in the Baltic Sea and the Mediterranean that run in parallel to the Northern and Southern parts of the corridor. There are, for example, regular ro-ro services between Rostock and Trelleborg, Valletta and Pozzallo (Sicily), but also shorter-distance connections on or near the corridor such as Messina-Villa San Giovanni or Helsingborg-Helsingör. The Adriatic ports Ravenna, Ancona and Bari provide numerous ro-ro connections with neighbouring West Balkan countries. The Scan-Med CNC project promoters should take this potential into account. **Synchromodal concepts** are possible on some connections.

The attractiveness of **rail transport to and from the ports** is also key to a shift traffic from road to rail, but also to increase the acceptance of transport in general and of ports in particular. This can be complemented by measures to improve the acceptance of rail transport (e.g. noise barriers in densely populated areas).

Besides, parts of the Scan-Med CNC are of major importance for **port hinterland traffic**, particularly the stretch between Northern Germany and Northern Italy. These parts of the Corridor must hence be developed in accordance with the growing demand for port hinterland traffic – mostly deep-sea traffic for the North Sea ports and the link between Scandinavia and Italy.

As a priority the Scandinavian-Mediterranean Core Network Corridor shall make sure to **provide and develop the necessary rail capacity** to and from ports with potential for rail hinterland services. It will further be important to work together with ports, forwarders and ship operators to improve the administrative procedures and data flow across all modes as well as to assure the reliability of the network in order to guarantee the smooth flow of goods between MoS and the corridor and to avoid delays.

#### 4.6 Innovation deployment of alternative fuels infrastructure

According to the Scan Med Corridor Project List, 24% of the investments allocated to projects contain an **innovative component**, which is much higher than the corridor average of 6%. Out of this 24%, projects relating to **telematics applications** receive 63% of all investments that go into innovative projects, while 24% goes to the realisation of **clean fuels infrastructure** and 21% to **sustainable freight transport services**. Looking at the transport modes, most innovation takes place in road and rail (+ rail ERTMS), followed by maritime and MoS.

The supply of **alternative fuels** along the road Corridor is steadily increasing. Currently, 63.2% of the corridor road network has a clean fuel refuelling station within 10 km distance, which is further expected to increase towards 2030. Alternative fuels supply for other modes remains low, though projects are foreseen for Maritime, MoS and Airports.



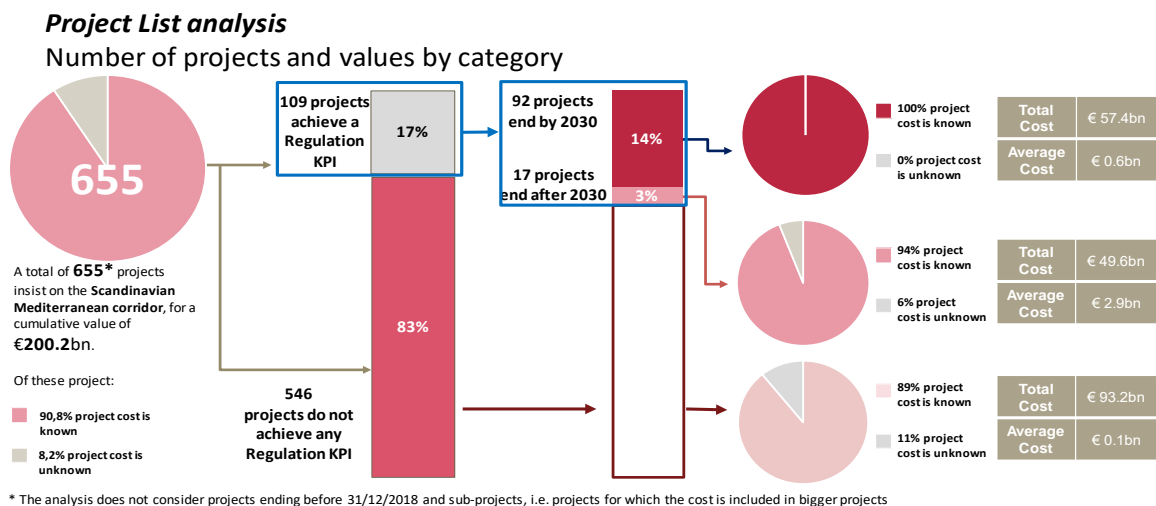
## 5 Funding and Financing

### 5.1 The funding needs

This section details the economic and financial aspects of the projects included in the Scan-Med project list and, more specifically, information on the projects' cost, maturity and financial viability.

Without considering the projects completed by 2018, there are 655 projects **ongoing or planned** on the Scan-Med Corridor, for a total cost of €200.2bn. Out of these 655 projects, 109 (17%) achieve a Regulation KPI, while the remaining 546 (83%) do not. One reason for that is that KPIs are already fulfilled for many stretches and projects are instead aiming at the overall objectives for the corridor, such as to extend capacity, reduce bottlenecks or to update single to double tracks.<sup>15</sup> Out of the KPI-relevant 109 projects, 92 (14% of the total of 655 projects) is expected to be completed by 2030. Their project costs are fully known. Only 17 (3% of the total) will end beyond 2030, and only 6% of these projects have costs which are still unknown.

Figure 16: Ongoing or planned projects: KPI-relevance



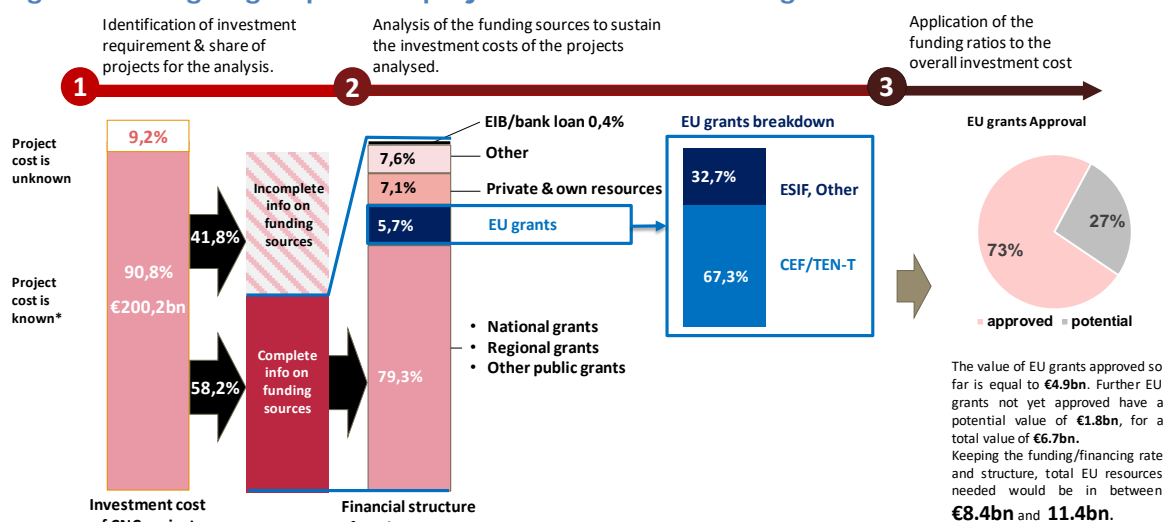
Source: PTSClas analysis, based on the 2019 updated project list (November 2019)

For 90.8% of the 655 on-going or planned Scan-Med projects the project cost are known. For 347 projects costing € 116.4bn, complete information about funding sources is available. The largest share of costs (79.3%) are financed from national, regional and other public grants from the individual Member States; further notable sources are own resources (in 7.1% of costs) and EU grants (5.7%), whereas around 8% of project costs are financed with other sources (including EIB or bank loans). The relatively low share of European funds can be explained by the fact that most countries – with the exception of Malta – are not benefitting from cohesion funds with the higher co-funding rates.

<sup>15</sup> The updated Final Project List of November 2019 includes 817 projects of which 142 were completed by end of 2018 and 675 are ongoing or planned. The list includes also 20 "sub-projects" for which the cost is included in global projects. Therefore only 655 projects were analysed with respect to their costs in this section.

As concerns the breakdown of projects funded by EU grants, such grants are represented by CEF/TEN-T grants for 67.3% of costs and by ESIF or other funds for the remaining 32.7%. For projects indicating a EU finance for 73% of costs EU grants are approved, whereas for the remaining 27% of costs EU grants are potential; this implies that the total EU resources needed for ScanMed projects would be in between €8.4bn and €11.4bn.

Figure 17: Ongoing or planned projects and their financing



Source: PTSClas analysis, based on the 2019 updated project list (November 2019)

The final step of the analysis is determining the **financial sustainability** of Scan-Med transport infrastructure projects, i.e. the number and value of Scan-Med projects able to generate returns from the market to cover the operating costs and possibly a share of the capital expenditure. According to the findings, almost 40.6% of the projects are potentially financially sustainable as per the aforementioned definition. More specifically:

- **7.5%** of the projects, for a total value of **€14.9bn**, are **financially sustainable**. Projects fall in this group following either a direct assessment from the project promoter or a subsequent analysis of the Consultant.
- **33.1%** of the project list, for a total value of **€66.2bn**, presents **good potential for financial sustainability**. Projects included in this category, are considered appropriate based on Consultant’s assessment.
- **59.4%** of the project list, for a total value of **€118.9bn**, has **low to non-existent potential for financial sustainability**. This was based either on a direct assessment from the project owner or on a subsequent analysis of the consultants.

Financially sustainable projects are relevant because they can be developed with less - or no - **impact on public finances**, and/or supported with softer support measures (i.e. soft loans, blending instruments, de-risk instruments, etc.). The more infrastructure is developed through projects generating returns from the market, the less the amount of grants and national public finance is needed to complete the TEN-T network.

Projects in the transport sector – and in some sub-sectors in particular, i.e. rail, inland waterway, etc. – usually face difficulties being (fully) financially sustainable. Various factors, among which the presence of financing gaps can indeed, prevent the project promoter from meeting the desired returns. In this case, projects are marked

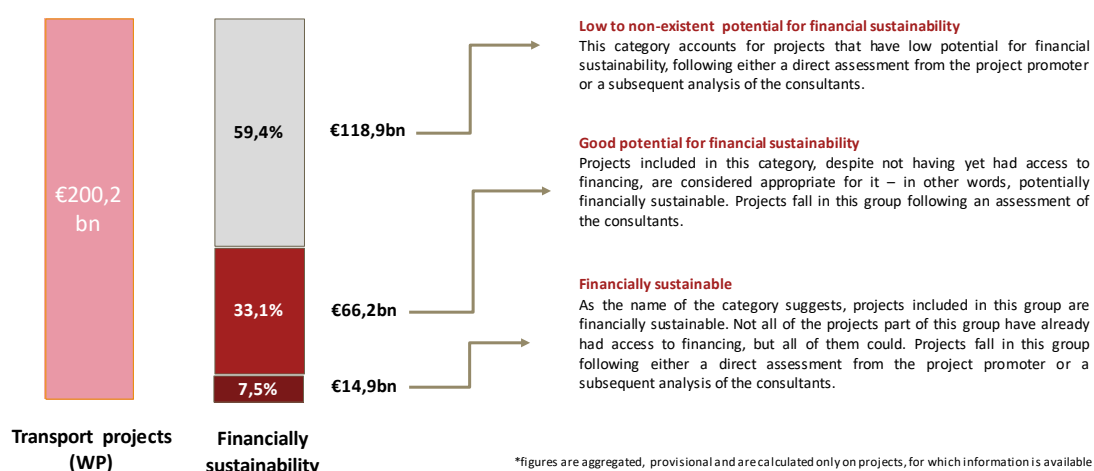
“potentially financially sustainable”, indicating that they may require some financial aid to become fully financially sustainable.

**Innovative financial tools**, as further described in the next section, can support these projects being structured to generate revenues from the market and, thus, prevent or reduce the use of public finance/ grants (together with technical assistance structuring the project accordingly, when needed).

**Figure 18: Ongoing or planned projects: Financial sustainability**

**Looking for financing support potential**

A preliminary assessment of ScanMed WP pipeline



Source: PTSClas analysis, based on the 2019 updated project list (November 2019)

## 5.2 Innovative financial tools

In line with the Coordinators’ work plans, the aggregate **demand for investment in the TEN-T corridors represents a total cumulated value of about €640bn**, which can only be supported with a substantial contribution of private financing.

To improve the quality and bankability of TEN-T projects, DG MOVE and the EIB tested in the current multiannual financial framework (MFF) the **blending approach**, setting- up the **CEF Blending Call and Facility**. In the next MFF (2021-2027), the **InvestEU** will cover all financial instruments, as well as blending. InvestEU will also offer a broader risk spectrum than the EFSDI, allowing for both lower and higher risk projects to be financed. This, together with blending, is expected to lead to a higher uptake of innovative financial instruments for the financing of the TEN-T.

The **3rd CBS report** of September 2019 by Coordinators Bodewig and Secchi “Enabling the uptake of the TEN-T pipeline by the financial market” gives a more detailed insight into financing issues for the TEN-T.<sup>16</sup>

<sup>16</sup> [https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/downloads\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/downloads_en)

## 6 The European Coordinator's recommendations and future outlook

In 1786 the poet Robert Burns wrote his poem "to a Mouse" in Scottish dialect. Its most famous line: "The best laid plans o' mice an' men Gang aft a-gley". The poet's allusion is to the fact that things do not always turn out as planned. We are making steady, if sometimes uneven, progress in the realisation of projects on the Scandinavian Mediterranean Corridor. The process of revising the TEN T Guidelines has commenced, with a definitive proposal for the revision expected in 2021. This will need to marry continuity and change – continuity in key infrastructure planning because long term projects can only be delivered by the consistent setting and keeping of long term goals – and change through adaptation and integration of the ambitions of the European Green Deal and the deepening technological and digital revolution and potentially changing supply and logistics chains linked to Brexit. These changes, being known, can be anticipated and planned for.

The Covid 19 pandemic is a disruptive event whose scale and impact was unforeseen and unforeseeable. This fourth iteration of the corridor work plan is being finalised in the shadow of the coronavirus crisis whose duration, depth and consequences are matters of conjecture but whose implications are and for some time will remain very real. Transport as an essential service is in the front line of society's response. Countries went into lockdown, economies into meltdown but the transport sector and its workers across all modes and nodes by land, sea and air quite literally delivered the goods. We owe them our gratitude and our duty of care for their health and welfare in these testing times.

We stand on the threshold of the deepest economic depression in decades, unparalleled in the history of the EU, including the financial and banking crisis of a decade ago. Given the territorial extent of the Covid 19 pandemic this is not just a regional crisis but is truly global in scale. The two largest economies in the world, the USA and China, could be a G2 locomotive that together with a determined EU macroeconomic boost could speed up global recovery. The risk through blame game polemics, creeping protectionism and great power rivalry is that the G2 could be reduced to G-Zero thus prolonging the evolving socioeconomic crisis that threatens everyone. Talk of strategic autonomy, re-shoring and de-globalisation abounds. Where this will lead, if anywhere, and at what speed is unclear especially with regard to supply chains and their transport implications. Bringing production back home has an alluring ring to it but at what cost foregone in terms of the trade benefits of comparative advantage and with what employment benefits in the era of the 4<sup>th</sup> industrial revolution where capital deepening rather than jobs growth could characterise future output growth.

Public deficits everywhere are set to explode in the short term, facilitated to a degree by extremely low interest rates, but at a level that will be unsustainable. As recession bites output falls and with it so does demand for transport services. Add to this the comparative ease of entering lockdowns but the hesitancy and experimentation associated with exiting them and the multiplicity of implications for travel and tourism as citizens and not governments choose how to react, pending an effective mass vaccine, or spooked by new coronavirus outbreaks, or constrained by the low income or unemployment consequences of the pandemic-induced downturn. In short, the exigencies of the current state of affairs will weigh heavily on our plans in the immediate future, propelling some projects to the front of economic recovery queues, slowing others down because of health and safety precautionary measures, reconfiguring urban transport spaces in many instances and probably sustaining some of the remote working capacity tried and tested during the height of the lockdowns with potentially significant implications for transport, work patterns and urban

planning. We need to start sharing experiences and learning from each other from this new policy battlefield.

On the good news side of the balance sheet we can report satisfactory corridor progress since the adoption of the TEN-T regulation. 142 projects with a total cost of €29.9 billion have been completed with more than half of these since 2017. While the highest number of projects completed has been in the Motorways of the Sea (30), the highest share of investment (€14.8 billion) has gone to rail. The core characteristics of the corridor are well known but worth summarising. The Scandinavian Mediterranean Corridor is the largest of the corridors in terms of Core Network length – with more than 9,600 km of core rail and in excess of 6,300 km of core road network – together with 25 core ports, 19 core airports, 45 core intermodal terminals and 19 core urban nodes.

This fourth work plan has comprehensively reviewed and updated our project list now numbering 817 projects and measures related to the Corridor. This compares to 374 projects in 2014, 543 projects in 2016, and 666 projects in 2017. These investments are projected to lead to an additional increase of GDP in 2030 of 0.3% and the creation of additional 142,000 jobs compared to a scenario without the completion of TEN-T core network projects along the Scan-Med Corridor as a whole.

58 of the 817 projects are located on “cross-border” sections, 83 on “last-mile” sections and 182 are qualified as “pre-identified CEF section or project”, in accordance with Annex I Part 1 of the CEF Regulation.

505 projects are related to the Scan-Med Corridor alone, while 170 are shared with North Sea-Baltic, 159 with Orient-Eastmed, 85 with Rhine-Danube, 73 with Mediterranean, and 64 with the Baltic-Adriatic Core Network corridors. The high number of overlapping projects is an indication of the strategic connectivity role of the Scan-Med Corridor in the Trans-European Transport network.

As remarked in our previous work plan, this level of detail is the product of the collective wisdom of all those who have contributed to our work. It has helped us collectively to weave together a coherent picture of what has been done, what we plan to do in future and where the gaps exist between agreed policy targets and actual performance. This is true for all relevant modes of transport along the entire corridor alignment. As a shared planning resource it represents an intimate and grainy level of detailed knowledge and is the instrument by which the future development of the corridor will be driven as we set out the priorities to be followed up to 2030 and beyond. For policy makers in search of driving recovery while investing in future success this list should be an invaluable resource both for the EU’s recovery planning and for InvestEU priority setting. To everyone involved at EU, member state, regional and infrastructure manager level who has participated in and contributed to this exercise permit me to express our gratitude and admiration. As Coordinator I wish to express a special word of thanks to Martin Zeitler and Uwe Sondermann for their constant assistance and support on all corridor related issues and to Christer Löfving for his assistance in setting up our ideas laboratories.

Under the new CEF Regulation, as of 2021, our corridor will be extended. In Denmark the so-called “Jutland Route” will be added connecting the cities of Aarhus and Aalborg as well as the ports of Hirtshals and Frederikshavn to Kolding and the Scan-Med Corridor. This may give rise to new freight services from Oslo and Gothenburg using this route while at the same time connecting two major urban centres of Denmark.

In Scandinavia the route from Stockholm northwards along the Bothnian Gulf will be added connecting cities such as Sundsvall, Umeå and Luleå in Sweden and Oulu in Finland. The Corridor also needs to be looked at in the context of developing global transport routes. With the connection to Narvik in Norway the Scan-Med Corridor will directly connect to the Arctic Ocean. This recognises the increasing geostrategic importance of the Arctic region in a global context. Not only is the region important for

raw materials (most significantly iron ore, other mining products), forestry and fisheries, but also for those needed to drive the decarbonisation of the transport sector through battery production.

Looking south, we will see our corridor connecting to the city of Cagliari in Italy a major TEN-T core network port that so far had not been on a TEN-T corridor. We very much look forward to welcoming these new stakeholders to our corridor family and working together towards a better connection of these regions with the existing Scan-Med corridor infrastructures.

The cross-border section between Finland and Russia plays a significant role for the terrestrial connections to the eastern and northern markets in Russia, China and Asia, while the North Sea and Mediterranean ports provide maritime access to the American, African and Asian continents and the wider global trading network.

We are making real progress but we need to do more and together. Progress on ERTMS/ECTS on the Scan-Med Corridor remains frustratingly slow and even by the agreed but modest targets for 2023 is falling behind schedule. This needs to improve. Too many of our Rail-Road terminals have out-dated connections to rail infrastructure with these often being single sided and/or non-electrified. Too many legacy technical rules and administrative procedures are hampering the optimum development and cost efficiency of railway operations and are a competitive handicap in promoting the shift to rail.

The greening of our ports has a way to go with many ports also still missing adequate last mile rail links for better hinterland connectivity. Interoperability needs more attention and more investment in customer friendly facilities both for passengers and freight across and between all transport modes and through deeper digitalisation to ensure greater seamlessness in mobility offers.

While all member states subscribe to the TEN-T objectives and the 2030 milestones, particularly for cross border sections, there is evidence of a lack of integration and necessary prioritisation of these elements in national planning strategies in some Member States. Implementing Decisions as foreseen in the TEN-T Regulation can be a support in this sense. Together with the member states concerned we aim thus to develop such decisions at least for our two major cross-border infrastructures the Brenner Corridor from Munich to Verona with the Brenner Base tunnel and the Fehmarnbelt fixed link in the coming months.

New cross border infrastructures will need new accompanying policy measures to ensure their optimum exploitation. These policies too often remain highly national in character and policy preferences while the new infrastructures are conceptualised and delivered with cross border ease of flow in mind. More attention will have to be paid and time invested in accompanying policy development, such as cross border tolling, intelligent and smart transport systems integration and smoother, greener, smarter logistics chains if we are to make the most of our new cross border infrastructures and opportunities.

Part of the quality of living in democracies is respect for our right of dissent. This often finds expression in planning objections to infrastructure projects, a right that must be upheld and respected. In entering commitments to complex and large scale cross border projects Member States should strive to strike a reasonable and fair balance in vindicating such rights and in respecting their duty of sincere cooperation with other Member States under the Treaties. Deciding route alignments earlier and not later, communicating plans openly and transparently as early as possible to host communities and acting as expeditiously as possible in resolving disputed planning permits would be a significant step forward.

As these conclusions began with consideration of the disruptive effects of the Covid 19 pandemic let us turn finally to another source of vulnerability and threat common to all humanity, namely the negative effects of climate change. At least in the short term

and for the vast majority of people the pandemic has obliged us to pay attention to what our scientists are saying. The impact has been acute, accelerated, deadly and global, a virus invisible to the naked eye but totally visible in its devastating effects. In many ways it could be likened to climate change on speed. Climate change is ever present, pervasive and though spread out over locations, time and events remains deadly and disruptive in its effects. We know that transport needs to carry a significant burden of the mitigation, adaptation and resilience adjustments needed to address the challenges associated with climate change because as a sector it contributes so much globally to greenhouse gas emissions and to low level urban air pollution and because transport infrastructure is so vulnerable to climatic events.

In terms of humankind we are living in a new era. Since 1950 the great acceleration in human activity and numbers has left a mark on the planet in soil sediments and ice cores. Humans have mined, cultivated, fished, farmed, built, bleached, dumped, developed and emitted their way forward with new technologies and higher populations. This era has a name – Anthropocene - “The era of geological time during which human activity is considered to be the dominant influence on the environment, climate and ecology of the earth” as defined and officially adopted in 2014 by the Oxford English Dictionary. We are living in the anthropogenic age where human activity and not nature is the dominant force for climate change and biodiversity on the planet. The UN Secretary General, Antonio Guterres has said ‘preventing irreversible climate change is the race of our lives’, so far climate change is running faster than we are.

Awareness has risen dramatically but as the last COP 25 held in Madrid showed there is some way to go to achieve the scale of ambition required. Challenges faced today pale into insignificance compared to what is likely to occur in coming decades on current trends, according to the scientists whose climate prediction record is unimpeachable. The Covid downturn is but a pause and not a trend change in greenhouse gas concentrations. The next business cycle and the next electoral cycle are horizons whose tragedy is that they fail to encompass the intergenerational and inequitable consequences of failing to act with determination now. To paraphrase the Schuman Declaration of May 9th 1950, seventy years ago, our planet “cannot be safeguarded without the making of creative efforts proportionate to the dangers which threaten it.” Climate action must be hardwired into everything we choose and plan to do together.

Let me share a personal credo. Many feel that sustainability is a global issue but worry that it may be beyond their personal agency to effect change. That is why government leadership is essential - to act as a moral multiplier and mobiliser - as a bridge to close the gap between vague goodwill and concrete choices and actions. This is not someone else’s problem, it is ours. We are not bystanders, each in our own way is an actor in this great human and planetary drama. Each can do something. “There is a nobility in the duty to care for creation through little daily actions” is how Pope Francis puts it.

Such actions embrace empowerment over fatalism and hope over despair. This is a humble acceptance of an interdependent destiny in the natural world not an arrogant presumption of human exceptionalism. It is a call for stewardship and not dominion over nature. Mother nature is speaking to us in increasingly threatening and angry ways. In the end we each remain totally dependent on the bounty of this one small planet that offers us a place at nature’s feast. We should treat this bounty with the care it deserves. History has made us the beneficiaries of human ingenuity and the inheritors of human folly. How this duel between ingenuity and folly is fought out will determine our planet’s and our own future course. For us, our children and grandchildren we are embarked on the battle of a lifetime for the sake of their lifetimes. We must not fail.



**Contacts**

**Pat Cox, European Coordinator**

Martin Zeitler, Political advisor

[Martin.ZEITLER@ec.europa.eu](mailto:Martin.ZEITLER@ec.europa.eu)

Corridor website:

[https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/scandinavian-mediterranean\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/scandinavian-mediterranean_en)





**Contact details:**

European Commission – Directorate General for Mobility and Transport

Directorate B – Investment, Innovative & Sustainable Transport

Unit B1 – Transport Networks

[http://ec.europa.eu/transport/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/index_en.htm)

email: [move-info@ec.europa.eu](mailto:move-info@ec.europa.eu)

Office

Rue Demot 28

1049 Brussels, Belgium





# Study on Safe and Secure Parking Places for Trucks

Final Report

Written by:

Rob de Leeuw van Weenen, Sean Newton, Menno Menist (Panteia)  
Frédéric Maas, Dirk Penasse, Michael Nielsen (ESPOG)  
Aristos Halatsis (CERTH-HIT)  
Toni Männistö (CBRA)  
Iraklis Stamos (IRU)  
Peter Paul Ruschin (DEKRA)

*February 2019*



**CERTH**  
CENTRE FOR  
RESEARCH & TECHNOLOGY  
HELLAS



# Study on Safe and Secure Parking Places for Trucks

Final Report

## **EUROPEAN COMMISSION**

Directorate-General for Mobility and Transport  
Directorate C — Land Transport  
Unit C1 — Road Transport

*Contact:* Frederik Rasmussen

*E-mail:* Frederik.Rasmussen@ec.europa.eu

*European Commission  
B-1049 Brussels*

***Europe Direct is a service to help you find answers  
to your questions about the European Union.***

**Freephone number (\*):**

**00 800 6 7 8 9 10 11**

(\* ) The information given is free, as are most calls (though some operators, phone boxes or hotels may charge you).

#### **LEGAL NOTICE**

This document has been prepared for the European Commission however it reflects the views only of the authors, and the Commission cannot be held responsible for any use which may be made of the information contained therein.

More information on the European Union is available on the Internet (<http://www.europa.eu>).

Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2019

ISBN 978-92-76-00675-6  
doi: 10.2832/067535

© European Union, 2019  
Reproduction is authorised provided the source is acknowledged.

## **Abbreviations**

API	Application Program Interface
CNC	Core Network Corridor
DG MOVE	European Commission – Directorate General for Mobility and Transport
ESPOG	European Secure Parking Organisation
EU	European Union
FRONTEX	European Border and Coastguard Agency
HGV	Heavy Goods Vehicle
ICT	Information and Communication Technology
IRU	International Road Transport Union
ITS	Intelligent Transport Systems
RORO	Roll-on, roll-off ferry
SSTPA	Safe and Secure truck Parking Area
TAPA	Transported Asset Protection Association
TEN-T	Trans-European Networks for Transport
TKM	Tonne Kilometre
VEDA	Vereinigung Deutscher Autohöfe (Association of German Truck-stops)

**Table of Contents**

ABSTRACT ..... 7

1. STUDY ON SAFE AND SECURE TRUCK PARKING..... 8

    1.1. Background ..... 8

    1.2. Aims of the study ..... 8

    1.3. Stakeholder needs and perspectives for the development of SSTPAs ..... 9

    1.4. This report ..... 10

2. COMMON EU STANDARD FOR THE REQUIRED LEVELS OF SECURITY AND SERVICE..... 11

    2.1. Security..... 11

    2.2. Service..... 13

    2.3. Audit procedure..... 13

3. MAPPING TRUCK PARKING DEMAND AND SUPPLY ..... 15

    3.1. TEN-T Network ..... 15

    3.2. Logistical hotspots..... 16

    3.3. Cargo crime incidents..... 17

    3.4. Mapping the supply of SSTPAs ..... 19

    3.5. Gap analysis ..... 23

4. MANUAL FOR THE SETUP AND UPGRADE OF SSTPAS..... 25

5. NEXT STEPS..... 27

6. CONCLUSIONS ..... 28

7. ANNEXES ..... 29

**List of figures**

Figure 1: TEN-T Road Network ..... 15

Figure 2: Truck parking demand – TEN-T Corridors ..... 16

Figure 3: Freight demand hotspots ..... 17

Figure 4: Cargo crime incidents ..... 18

Figure 5: Immigration routes..... 19

Figure 6: Supply of certified secure parking ..... 20

Figure 7: Supply of truck parking ..... 21

Figure 8: Supply of highway service areas - all categories ..... 22

Figure 9: Truck parking on TEN-T Corridors, demand and supply..... 24

Figure 10: Manual and standard plot..... 26

**List of tables**

Table 1: Overview of requirements per security level ..... 12

Table 2: Scope of audit procedure..... 14

## ABSTRACT

Every day, goods worth billions of euros are transported on the Trans-European Road Network, which constitutes the backbone of the EU economy. Despite the sector's successful performance in terms of volume, it faces a considerable range of issues, amongst which can be included a driver shortage but also a skills shortage related to numbers of qualified HGV drivers, an ageing workforce, and to an increasing extent, challenges related to security, safety and connectivity. In the road haulage sector, cargo, equipment and increasingly personnel are all targets for criminals. Such cargo theft and illegal boarding of trucks cause substantial financial and reputational losses to supply chain operators. Currently, there is a shortage of facilities that enable safe and secure parking of trucks and that also provide a minimum level of services to cater for the social well-being of the drivers.

By establishing a denser network of safe and secure truck parking areas (SSTPAs) with a clear definition of security levels, it is possible to tackle these problems in tandem. Drivers, transport companies, forwarders, shippers and insurers, and the society as a whole will benefit from an adequate supply of these facilities via the protection of drivers, cargo and transport equipment. Furthermore, road safety, through well rested and stress-free drivers, is also an area in which such facilities can have a considerable positive impact.

In this respect the European Commission commissioned a study on Safe and Secure Parking Places for Trucks, concluded in December 2018.

Key findings of this study were:

- A common **standard** and rating system for security and service.
- **Auditing** responsibilities and guidelines to ensure reliability.
- Comprehensive **maps** indicating at which locations SSTPAs are needed.
- Recommendations for the basis of a common **application program interface** (API) for the exchange of dynamic data between SSTPAs and information platforms.
- **Manuals** to support the preparation of business plans for the setup of SSTPAs.



## **1. STUDY ON SAFE AND SECURE TRUCK PARKING**

### **1.1. Background**

Road is the dominant mode of transport in intra-European trade and logistics, accounting for close to 50% of all tonne kilometres, and 75% of inland freight. A large proportion of total road freight tonne kilometres are accounted for by heavy goods vehicles, with capacities of over 40 tonnes, travelling long distances and making cross-border trips. Every day, goods worth billions of euros are transported on the Trans European Road Network, which constitutes the backbone of the EU economy. However, despite the sector's successful performance in terms of volume, it nevertheless faces a number of issues, amongst which can be included a skills shortage related to numbers of qualified HGV drivers, an ageing workforce, and to an increasing extent, challenges related to security, safety and connectivity.

Unattractive working conditions and inadequate security affect job attractiveness and recruitment. Recruitment ultimately affects the prosperity of the sector. It is significant that only 3% of HGV drivers are female, and although there are programmes in place to redress this severe imbalance, there is a need for the road transport sector to offer the quality of working life and levels of security that can be found in other areas of the job market. Robberies, hijacks and other violent forms of cargo theft jeopardize employee safety. As a part of an attractive working environment, truck drivers, when resting in accordance with the driving and rest time rules as laid down in Regulation (EC) No 561/2006, need to be able to take their breaks in a safe and secure environment that also provides at least minimum levels of service.

In addition, criminals cause substantial financial and reputational losses to supply chain operators as the European road freight transport sector continues to be an attractive target for cargo thieves and traffickers. Cargo thefts in the European Union alone result in direct losses estimated to exceed € 8.2 billion per year, with most thefts taking place when trucks are parked<sup>1</sup>. Apart from the longstanding threat of cargo theft, lorries are becoming more of a target for human trafficking, a situation exemplified well by the increasing need for tight security, fences, guards, cameras, and lighting at parking areas in hotspots such as the Port of Calais and the Channel Tunnel.

### **1.2. Aims of the study**

The needs identified give rise to the following questions:

- What are the characteristics in terms of security and service that are needed to make a parking facility sufficiently safe and secure and how can users be certain that a parking facility actually meets the requirements?
- Where is safe and secure truck parking capacity needed in Europe?
- How can companies investing in new parking facilities be guided and supported in their pursuit of realising more safe and secure truck parking capacity, also taking into account the need for adequate service levels?

---

<sup>1</sup> van den Engel, A. W., & Prummel, G.J. (2007). *Organised theft of commercial vehicles and their loads in the European Union* (PE 379.229).

To answer these questions, the European Commission commissioned a study on safe and secure truck parking. The study started on 22 December 2017 and lasted one year. It was performed by a consortium comprising the following partners:

- Panteia (lead)
- ESPORG
- CERTH/HIT
- CBRA
- IRU
- DEKRA

To safeguard the delivery of quality results that are supported by stakeholders, an Advisory Board was established that served as a consulting body.

### 1.3. Stakeholder needs and perspectives for the development of SSTPAs

The study confirmed the need for more safe and secure parking facilities in existing or new areas and the need for the greater availability of locations offering at least a minimum level of services<sup>2</sup>. It is widely felt that current capacity is inadequate in many areas along the main European transport corridors. Further, there is confusion about security and service levels due to the use of non-harmonized standards. There is a strong need for a reliable standard that provides a clear picture of the performance of a parking facility. Harmonized information is also important for online applications that allow truck drivers and logistics planners to see and compare available safe and secure parking facilities and book and pay parking places and other services in advance.

A survey was carried out as part of the 2018 study<sup>3</sup> to identify the needs and requirements of potential users for the safe and secure parking areas. The groups surveyed and interviewed included male and female<sup>4</sup> drivers, transport operators, shippers, insurers and truck parking areas' operators.

The main findings across the different stakeholder groups were:

- **Methods for locating SSTPAs:** 50% of drivers find information on parking locations via the internet; 46% of drivers would like to have access to a new (dedicated) SSTPA app, while 35% need a better information app.
- **Availability of safe parking areas:** A total of 83% of drivers say that there is an insufficient number of SSTPAs in Europe.
- **Female drivers' views:** 64% of female drivers have experienced unsafe situations at overnight parking areas. Sexual harassment was reported frequently. Additionally, there is a need for higher quality services and separate facilities (e.g. sanitary facilities) to be offered at parking areas.
- **Transport operators:** Transport operators usually reimburse truck drivers for overnight and weekly rests, while drivers pay for daily breaks themselves. For transport operators it is necessary that parking areas offer sanitary facilities, food and shopping, site surveillance by guards (or CCTV) and external fencing around the

---

<sup>2</sup> The number of valid responses in this survey was 314. The groups surveyed and interviewed included 209 drivers (159 male as well as 50 female drivers), 41 transport operators, 18 shippers, 11 insurers and 35 operators of truck parking areas.

<sup>3</sup> The survey was carried out between April 2018 and June 2018.

<sup>4</sup> Both male and female drivers were included in separate questionnaires.

whole perimeter. A total of 86% of transport operators believe that there are not sufficient SSTPAs in Europe.

- **Shippers:** Amongst the shippers (cargo owners), 71% said there are not sufficient SSTPAs nor enough information sources to find (and book) available parking slots. Shippers need booking slots in parking areas with closed, dedicated truck slots. According to the shippers, it is necessary for parking areas to offer sanitary facilities, site surveillance by guards (or CCTV) and emergency contact points.
- **Parking operators – pre-booking services:** According to the parking operators, pre-payment services for booking parking slots do not exist in the majority of truck parking areas. In the survey, 40% of parking operators do operate a slot booking service.
- **Parking operators – current utilisation rates:** Operators reported that the average occupation rate of parking areas exceeds 60% for vehicles making overnight and weekly stops. A lorry stays, on average, 8-12 hours in a parking space. A total of 40% of parking operators in the survey were operating a slot booking service.
- **Parking operators – certification:** Out of the subset of parking operators with existing certification, 80% conducted a self-assessment of their service level and 47% conducted a self-assessment of their security level. They felt that there is an urgent need for a clear definition of SSTPAs in EU and for the establishment of an independent body to oversee truck parking area security standards.
- **Insurers:** Insurers require parking areas to have external fencing or alternative barriers, CCTV, and site surveillance through regular security checks. They also call for better information regarding parking availability and opening hours, to allow for better route planning.

Across the range of stakeholders there is therefore agreement about the shortage of certified safe and secure parking facilities, both in terms of the scarcity of certified-secure parking locations and the lack of capacity in terms of the number of parking spaces available. Moreover, stakeholders are critical about the security and service levels, the lack of consistent certification, and problems relating to information services, including the quality of information provided and facilities for pre-booking parking arrangements.

#### 1.4. This report

The next chapters in this report cover the study results:

- Chapter 2 provides an accurate and reliable common EU standard for the required levels of security and service.
- Chapter 3 deals with mapping truck parking demand and supply indicating how many and where truck parking areas are needed across the EU.
- Chapter 4 describes the manual to help investors and operators in the preparation of business plans for the setup of SSTPAs.
- Chapter 5 is about the establishment of an expert group on safe and secure parking areas in order to assist the European Commission with the next steps needed for the implementation of SSTPAs.
- Chapter 6 contains the final conclusions from the study.

## 2. COMMON EU STANDARD FOR THE REQUIRED LEVELS OF SECURITY AND SERVICE

An EU-wide standard for truck parking areas has the potential to create greater transparency and build trust amongst users. Parking areas will need to be independently and regularly checked according to a common standard in order to obtain EU certification. Having a commonly recognised standard with long-term EU backing will also help to guarantee the right conditions for private sector investment by parking operators and financial investors.

Developed with the stakeholders from the study's standardisation working group<sup>5</sup>, this EU standard for parking areas has been designed to cover both security and service elements. These two elements are strongly interrelated, and both have the potential to contribute significantly to the modernisation of the sector in Europe and the safety and well-being of drivers.

In the following sections, the key elements of the standard regarding (1) security, (2) service, and (3) auditing procedures are summarised.

### 2.1. Security

The prevention of threats to the security of drivers and cargo is the fundamental reason to provide safe and secure parking areas. In developing a rating system for parking facilities, it is however necessary to note that there are different kinds of users and different situations with regards to the security level needed. These situations may relate to the specific cargo or to the locality. For example, on the one hand, vehicles carrying high-value goods may demand higher security, whereas on the other hand, the location at which the parking facility is situated may be more or less prone to criminality. Threats may vary from opportunist theft to highly organised criminal gangs with access to the latest technologies. This variation calls for a multi-level rating system that is capable of providing higher levels of technical security to prevent theft and intrusion in cases of high risk, as well as lower grades, focusing to a greater extent on offering a comfortable stay for drivers, while still providing adequate security.

Therefore, **four different security levels** have been defined. These levels are named, from low security to high security:



---

<sup>5</sup> The common standard on security and service has been developed by the study's standardisation working group composed of: Panteia (chair), ESPORG, TAPA, DEKRA, IRU and Kuehne & Nagel.

Security is assessed through establishment of security features and measures at the perimeter, the parking area, the entry/exit and through staff and management procedures.

The security levels build on one another, so that, for example the silver standard includes all the requirements for bronze, and so on. The following table contains an overview of the requirements per security level.

**Table 1: Overview of requirements per security level**

	<b>BRONZE LEVEL</b>	<b>SILVER ADDITIONAL TO BRONZE</b>	<b>GOLD ADDITIONAL TO SILVER</b>	<b>PLATINUM ADDITIONAL TO GOLD</b>
<b>PERIMETER</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Visual deterrent to recognize the secure parking area</li> <li>■ Lighting at 15 Lux</li> <li>■ Vegetation trimmed, good visibility</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Physical deterrent to prevent unauthorised access (e.g. ditch, rocks, fence) or continuous video monitoring and recording by trained staff</li> <li>■ Lighting at 20 Lux</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ &gt; 1.8 m physical barrier (height)</li> <li>■ Lighting at 25 Lux</li> <li>■ CCTV covering perimeter</li> <li>■ Measures to prevent unintentional damage to barriers</li> <li>■ Clear zone of 1 meter between barrier and parking area</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Add-on for physical barrier: Deterrents to climb over</li> </ul>
<b>PARKING AREA</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Only freight vehicles and authorized vehicles allowed as indicated by signage</li> <li>■ Physical or remote surveillance checks / inspection at minimum once in 24 h</li> <li>■ Lanes must be lit at 15 Lux</li> <li>■ Vegetation trimmed, good visibility</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Physical or remote surveillance checks/ inspection at minimum twice in 24 h (one at daytime, one at night)</li> <li>■ If pedestrian lanes exist, they must be lit at 15 Lux</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Onsite or remote staff contact can be contacted 24/7</li> <li>■ Marked vehicle and pedestrian lanes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Site manned or video-controlled 24/7</li> </ul>
<b>ENTRY / EXIT</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Lighting at 25 Lux</li> <li>■ CCTV (good image quality)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Barriers</li> <li>■ CCTV (records of entering vehicles)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Barrier with under-climbing and over-climbing protection</li> <li>■ Intrusion prevention/detection, e.g. turnstile for pedestrians</li> <li>■ License plate recognition</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Gates must be installed</li> <li>■ License plate must match ticket</li> <li>■ Real time monitoring of entry/exit, including pedestrian entry/exit</li> <li>■ If there is a gatehouse, it must be able to withstand an external attack (door closed)</li> </ul>
<b>STAFF PROCEDURES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Fix unauthorized vehicles so that they cannot drive away or</li> <li>■ Removal of unauthorized vehicles if legally permitted</li> <li>■ Risk Assessment Plan in place</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Staff trained by an accredited training provider is available 24/7 onsite or in a control centre</li> <li>■ Appointment of formally responsible person for staff procedures in case of incidents</li> <li>■ Documented staff training once a year in view of incident prevention</li> <li>■ Incident and crime reporting to staff and police must be enabled</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ All security staff must be certified guards under national/European legislation</li> <li>■ The formally responsible person for staff procedures will schedule compliance checks, communication, recertification</li> <li>■ A technical user manual must be used</li> <li>■ Alarm response procedures</li> <li>■ The parking area management system should be prepared for DATEX II data transfer</li> <li>■ Business Continuity Plan in place</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Any remote staff also trained/certified</li> <li>■ Staff has personal communication system</li> <li>■ Security training of site manager</li> <li>■ Measures against power failure</li> <li>■ Local risk assessment once a year</li> <li>■ Pre-booking available. If the pre-booking is offered via an app or similar systems, data transmission must be real time.</li> </ul>

## 2.2. Service

Further to the security requirements, in order to obtain certification, a **basic service level** must always be reached. Certification for security cannot be obtained without achieving this service level. The service requirements are:

- Toilets (male and female) are available and working.
- Showers (male and female) are available and working.
- Toilets are clean and checked at regular intervals (with cleaning schedule).
- Washing facilities are clean and checked at regular intervals (with cleaning schedule).
- Water taps are available and working.
- Waste bins are available on site.
- Clear signs are provided promoting safe traffic movement at the parking facility.
- Emergency contacts are displayed at the parking facility.
- Snacks and drinks are available for purchase, 24/7.
- Internet connection available.
- Electricity connection is available for personal use.

Services offered can be shown by means of the following pictograms:



## 2.3. Audit procedure

A thorough audit procedure ensures compliance with the rating system as well as reliability for the transport sector and public authorities. Under the EU standard, both security and service levels are required to be audited. For the auditing, technical specifications have been formulated that are in line with the common SSTPA standard. The European Commission's DG MOVE has set up an Expert Group on SSTPAs to assist in preparing the steps needed to implement the system and to keep it up to date.

The scope of an audit covers the following elements:

**Table 2: Scope of audit procedure**



The third party audits should be conducted based on pre-discussions followed up by a site visit by the auditor. The auditor verifies the security requirements based on a control of the site plans, structural elements, the equipment, the IT-systems and staff procedures as well as the services available at the site by testing their existence and functioning and through interviews with the site management teams.

Since any audit is a snapshot at a single point in time, sustainable third party audits should also rely on regular re-audits and/or periodic unannounced (anonymous) inspections to check the daily implementation of all security requirements.

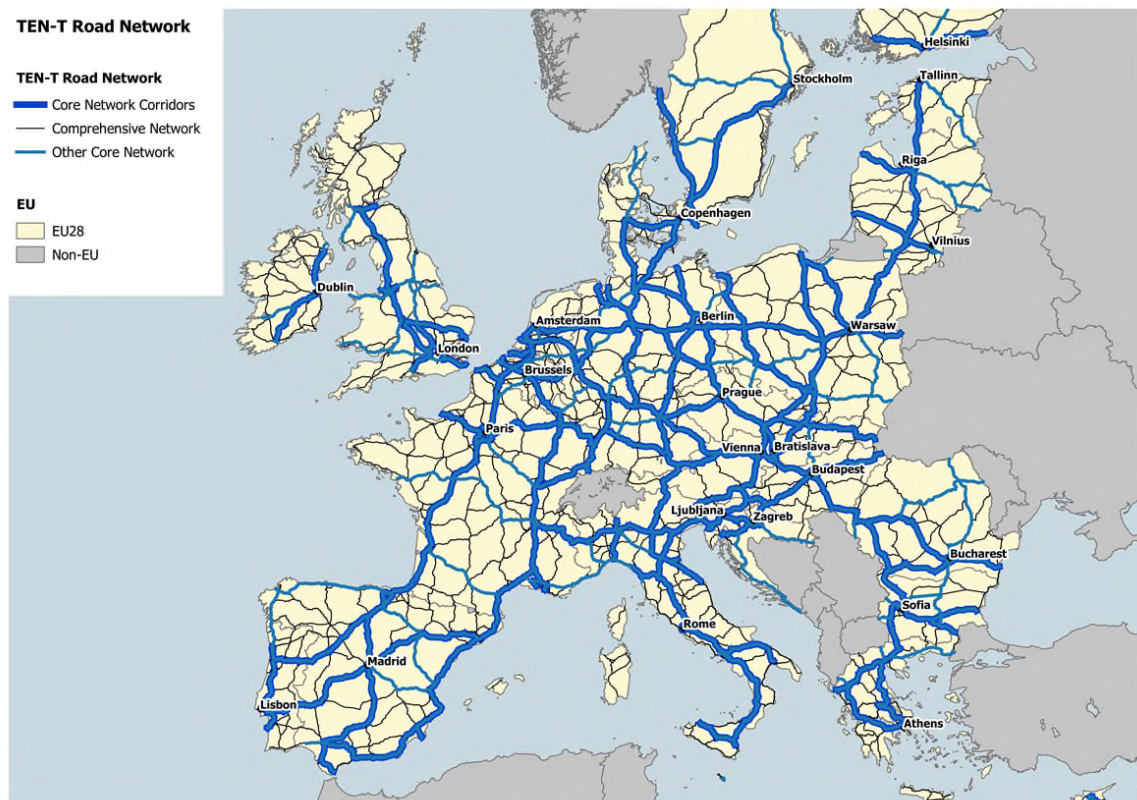
### 3. MAPPING TRUCK PARKING DEMAND AND SUPPLY

While the survey tasks highlighted the need to address the shortage of safe and secure parking at European level, it did not quantify or analyse in depth at network level the existing shortages. The study has therefore undertaken a further analysis based on the goods transport flows within the EU as well as the geographical patterns of demand and supply of safe and secure parking, indicating the locations at which truck parking areas are needed, and the balance of demand and supply in detail. From an EU perspective there has been a focus within this analysis upon long-distance road freight, on cross-border flows and on the TEN-T core network for which there are already designated infrastructure requirements<sup>6</sup> relating to safe and secure truck parking.

#### 3.1. TEN-T Network

Figure 1 shows the TEN-T road network, highlighting the sections belonging to the nine TEN-T corridors, which are of primary importance for long-distance goods traffic flows.

**Figure 1: TEN-T Road Network**



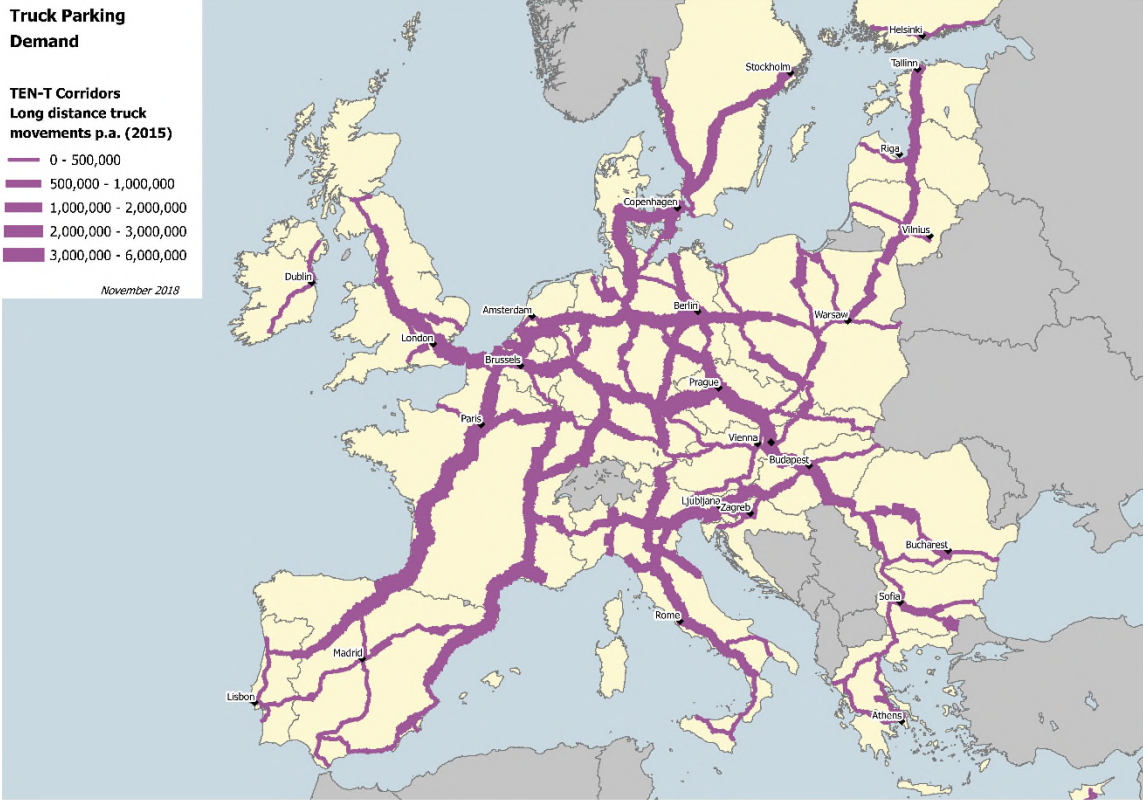
An analysis of goods traffic flows has been carried out based on 2015 traffic data, and from this basis, the long distance goods flows, i.e. those requiring the driver to take an overnight break have been selected. These long-distance trips account for 27% of total EU28 road freight tonne kilometres (TKM).

<sup>6</sup> Regulation 1315/2013, Article 39, 2(c).



In Figure 2 the long distance traffic has been assigned onto the road network to show the levels of traffic per section. In the map, only the assigned flows on the corridor sections are shown.

**Figure 2: Truck parking demand – TEN-T Corridors**



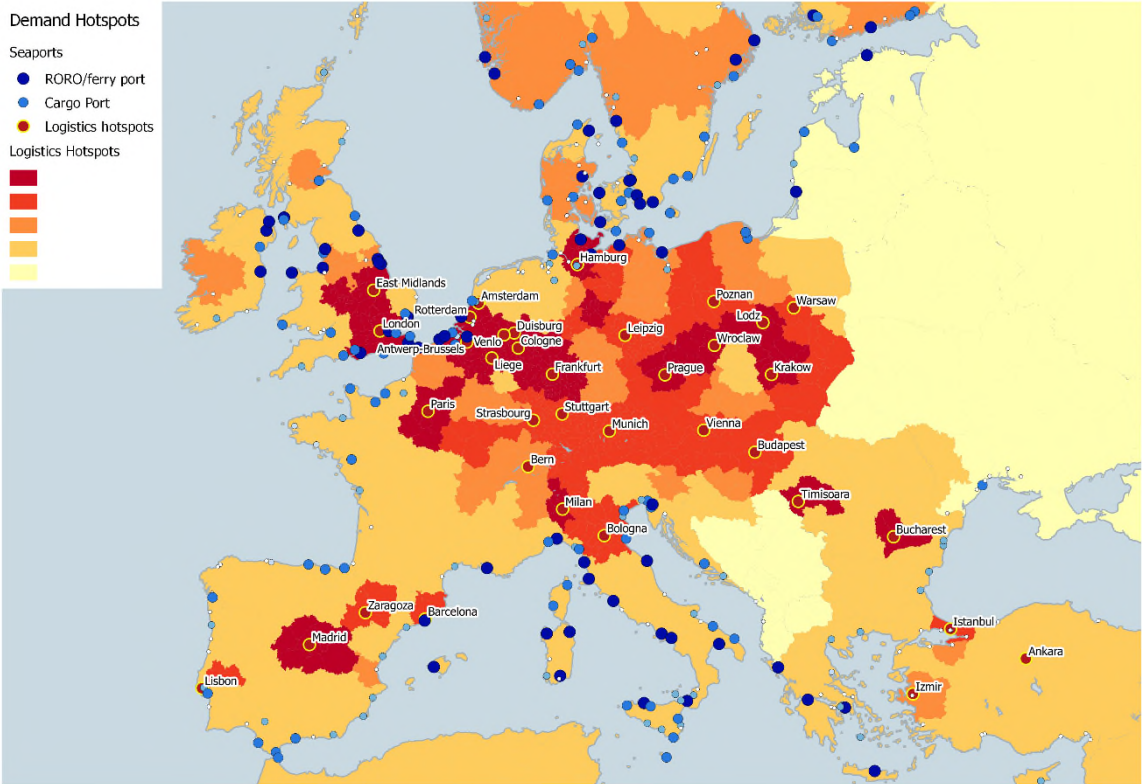
From this map it is possible to see the main road arteries carrying long-distance goods traffic around the European Union.

**3.2. Logistical hotspots**

There is a concentration of demand in the centre of Europe with long-distance axes stretching in all directions to connect e.g. Iberia, Italy, Southern Scandinavia and the Balkans. In many cases the transport patterns are strongly influenced by the presence of natural gateway sections such as the main Pyrenees and Alpine crossings or ferry crossings such as the Dover Straits, and this causes the traffic to become focused along the corridors. By targeting infrastructure along the corridors, it is therefore possible to address a high proportion of the need in an efficient way.

Figure 3 indicates the main logistics freight demand “hotspots” and RORO ferry ports which the road freight sector is connecting. Key regions for logistical activity, such as warehousing and distribution are thus shown, as well as the RORO and other cargo ports.

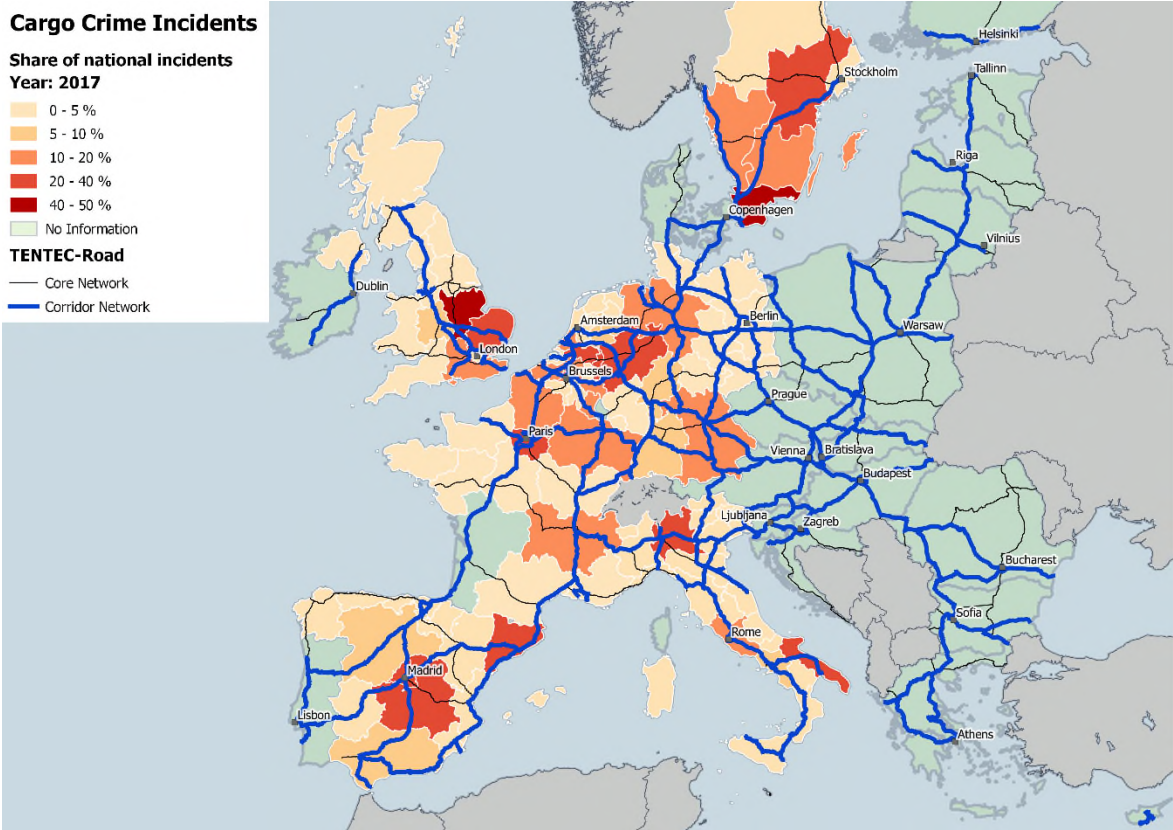
**Figure 3: Freight demand hotspots**



**3.3. Cargo crime incidents**

Analysis of the locations at which cargo crimes are recorded shows a similar pattern to the map of cargo and logistical hotspots. See Figure 4.

**Figure 4: Cargo crime incidents**

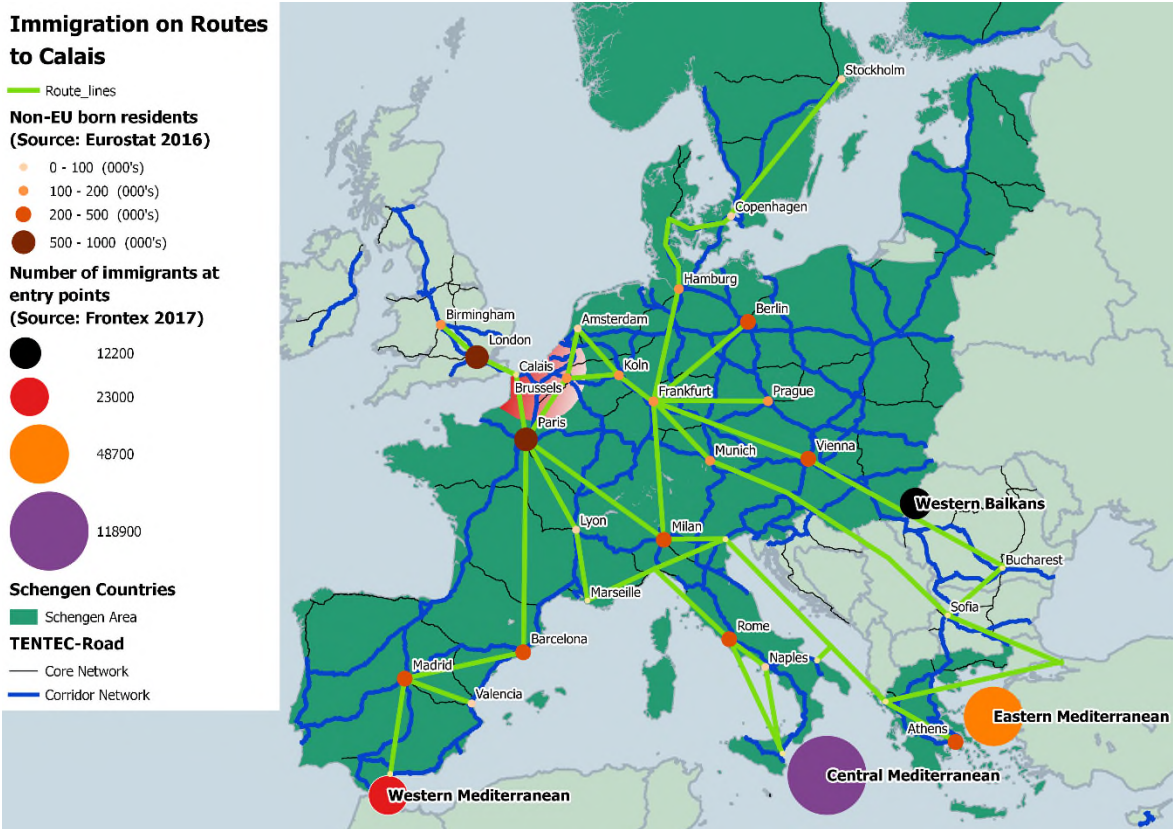


*Cargo Crime Data Source: TAPA*

Note that cargo crime incident data is only available for a few countries, and that the methodologies for reporting and recording crime statistics differ between countries. In the map above, cargo crime hotspot data is shown for those countries for which statistics are available at a regional level. The colour bands indicate the proportion of national cargo crime incidents for each region.

Since the mid-2010s, in addition to the mainly opportunistic threat of cargo theft, there has been an increase in trucks being targeted for illegal trafficking or stowaways of persons. According to FRONTEX statistics on detected migration along the southern and eastern EU borders, the numbers peaked in 2016, but they are still at a high level as can be seen in figure 5 where FRONTEX data for 2017 shows the number of detected migrants arriving at the four main entry points, the largest of which are the Central Mediterranean (Southern Italy) and the Eastern Mediterranean (Aegean) routes.

**Figure 5: Immigration routes**



According to Eurostat data<sup>7</sup> on citizenship by country of birth, the two largest destination cities for non-EU born citizens are London and Paris, and there are long established immigration patterns towards these cities, including in recent years, greater volumes of illegal migration from the entry points along the Mediterranean. Trucks on these routes are increasingly being targeted by criminal organisations taking advantage of the migrants, as a way of moving people illegally across the Schengen borders. In recent years this had led to a particular problem between the UK (non-Schengen) and the nearby continental ports in France and Belgium, especially Calais. Although security measures to protect truck drivers and trucks have been implemented at the Channel ports, the threat of illegal boarding of vehicles has dispersed inland. Thus, the security risk faced by lorry drivers has intensified and become more widespread.

**3.4. Mapping the supply of SSTPAs**

Prior to the introduction of the common European standard for secure truck parking areas (SSTPAs), there was no comprehensive database on truck parking areas. Thus, in order to collect information about the supply of SSTPAs it was necessary to collect information

<sup>7</sup> Eurostat does not specify the destinations of migrants arriving in Europe illegally, so the indicator showing the number of non-EU born migrants (arriving legally or illegally) registered as living in specific cities is used as a proxy for probable destinations.

See: Eurostat: Population by citizenship and country of birth - cities and greater cities [urb\_cpopcb]

manually from various sources. Since different classification schemes have been used (e.g. ESPORG, VEDA, LABEL and TAPA) there is also no commonly accepted definition of “secure” parking. Normally it is possible to determine the kinds of technical facilities offered at a parking area (e.g. security cameras, 24 hour guard, flood-lighting fencing etc.), but without independent verification and auditing of facilities and security management it is not possible to determine whether a parking area is actually secure.

### Certified Secure Parking

For the mapping analysis, the key criterion applied is whether a parking area is “certified secure”, meaning that an independent check and audit has been made to validate that the parking area has achieved the required level.

Certified secure sites include the following:

- ESPORG Certified,
- VEDA Premium, and
- Truck Parking Rotterdam.

These 57 sites are mapped below. See Figure 6.

**Figure 6: Supply of certified secure parking**



The map above shows the TEN-T core network, highlighting the corridor sections, with the certified secure parking areas superimposed. It shows that the certified secure parking areas are clustered in just a few countries, meaning that there are large gaps across the network.

### Non-certified sites with potential for upgrade

To a certain extent, the gaps can be addressed through the certification and potential upgrade of other (currently) non-certified facilities.

Figure 7 (below) indicates the location of 500 existing parking sites which advertise security facilities, but which do not have current validation or certification from one of the existing schemes listed above.

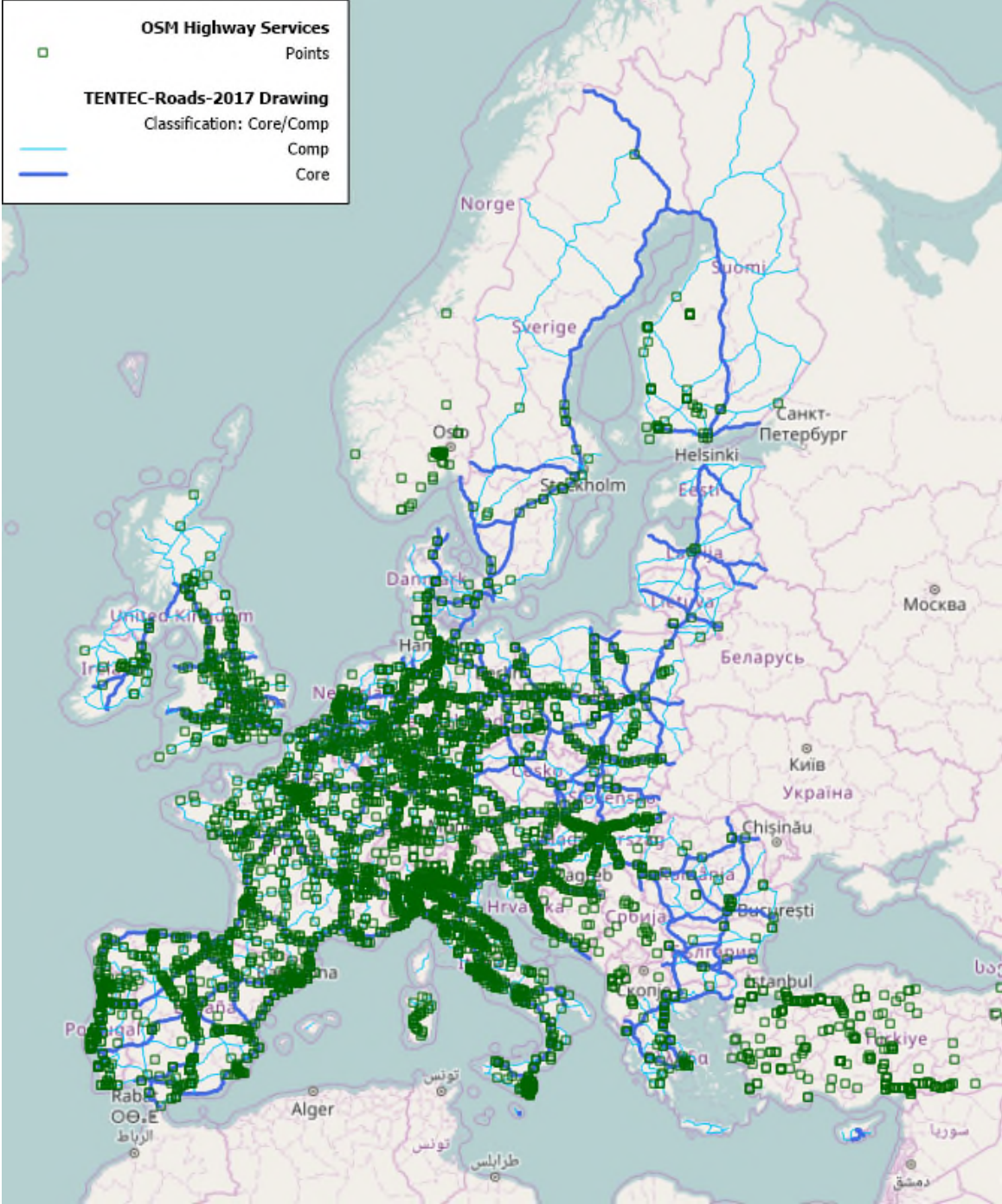
**Figure 7: Supply of truck parking**



Although the inclusion of non-certified sites with basic security facilities extends the network of parking areas along the core network considerably, there are still noticeable areas where availability is limited. National coverages are not consistent, and when examined in more detail it was also found that the kinds of security facilities provided and their quality differ across Europe. Without a consistent standard, drivers have to rely on informal means to be able to find acceptable parking areas.

Finally, it is possible to broaden the analysis by adding all identified lorry parking areas, including those with no advertised security facilities. There are approximately 5,000 of these in the EU (see Figure 8).

**Figure 8: Supply of highway service areas - all categories**



The majority of the parking areas indicated above have no technical security facilities, but they are still important in the wider context, and as designated parking areas (such as motorway services) they may offer better security and service compared to ad hoc parking. This map (in contrast to Figure 6) shows that the main obstacle is not the lack of designated parking sites, but rather the shortage of sites which can currently achieve the lowest acceptable certified security levels.

### 3.5. Gap analysis

The purpose of the gap analysis is to compare secure truck parking demand and supply at the European level and in more detail along the core network. Taking all the contextual factors into consideration, it should be stressed that making comparisons between demand and supply can only be indicative. There is no specific benchmark ratio of demand and supply to indicate objectively that an adequate level of supply has been reached.

In the broadest supply context investigated, the study has identified around 5,000 lorry parking sites across the EU28 (See Figure 8). It is estimated that these offer in the region of 300,000 HGV spaces per night, of which about 47,000 HGV spaces offer some security and about 7,000 HGV spaces offer a level of security, which has been certified. The latter sites are located in only a few countries (see Figure 9), and with the geographical distribution offered today, it would not be possible for drivers to rely on the availability of certified secure parking along any given European transport corridor.

From a demand perspective, based on cargo flows and applying current driving and rest time rules, it is estimated that on an average weekday there are approximately 400,000 lorry drivers engaged in long-distance transport across Europe, requiring overnight parking. There is therefore a net shortfall of around 100,000<sup>8</sup> in the number of designated HGV parking spaces, even before the security levels are taken into consideration.

While transporters of high-value cargo typically are the main users of safe and secure parking areas there are, several other factors, including logistical hotspots and illegal boarding of trucks, vary across the network. Added to this is the important need to offer adequate services for drivers, and to have security and service levels independently certified.

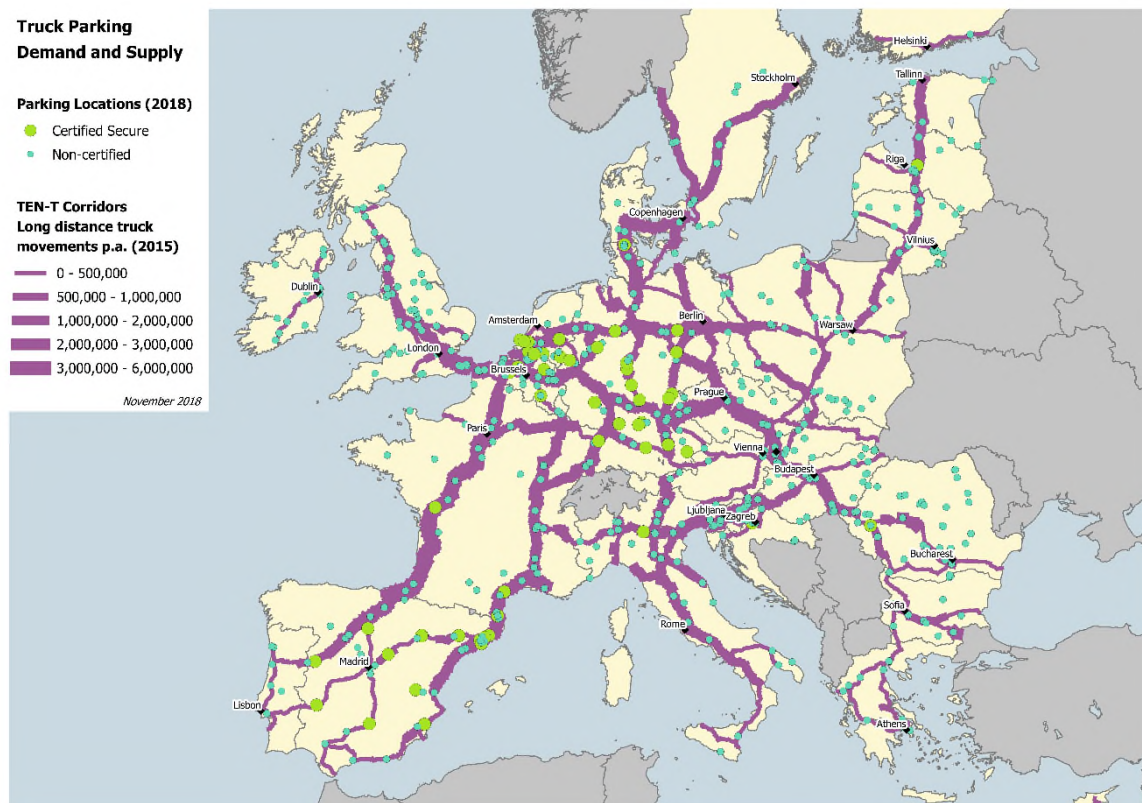
Adding up these elements, Figure 9 below presents the demand for parking areas, as indicated by the width of the TEN-T corridors, and where existing parking areas are located, giving a clear indication of where gaps are the most pronounced.

---

<sup>8</sup> 400,000 spaces demanded versus 300,000 spaces supplied.



**Figure 9: Truck parking on TEN-T Corridors, demand and supply**



Overall, the gap analysis indicates a range of issues, including:

- The total demand of overnight parking is 400,000 HGV spaces per night.
- However, only 300,000 HGV spaces are available creating a net shortfall of approx. 100,000 extra spaces.
- The shortfall of certified secure parking areas is much greater given that only 7,000 spaces located in a few countries are available. In some countries and on certain corridors, drivers are not able to rely on the availability of certified secure parking.
- The current supply of non-secure parking areas is spread more evenly over the entire network. However, these places are not certified and offer no guaranteed services for drivers.

There is great potential for reducing the shortage by simply converting existing parking areas with existing security facilities to become certified secure. Some<sup>9</sup> can achieve certification (e.g. bronze level) with their existing facilities, but in other cases upgrading will be necessary to meet the standard security and service levels required by the European standard. With the overall lack of truck parking areas throughout the EU there is also a need for investing in new sites and in expanding current sites to cope with peak demands.

<sup>9</sup> E.g. the sites which previously achieved LABEL certification.

#### **4. MANUAL FOR THE SETUP AND UPGRADE OF SSTPAS**

The study found that developers of safe and secure parking areas as well as public authorities require a coherent vision of the elements needed to set up safe and secure truck parking areas.

Therefore, a detailed manual has been developed to support the preparation of business plans and the setup of SSTPAs, helping investors and operators create suitable conditions for an efficient and effective operation of the parking area.

The manual is based on feedback from users of SSTPAs in the survey, feedback from authorities and from the study's Advisory Board. Moreover, experiences with audits and re-audits under existing certification schemes have been taken into account. Throughout the manual a differentiation is made between the construction of new parking areas, the upgrade of existing parking areas and the combined extension and upgrade of existing parking areas.

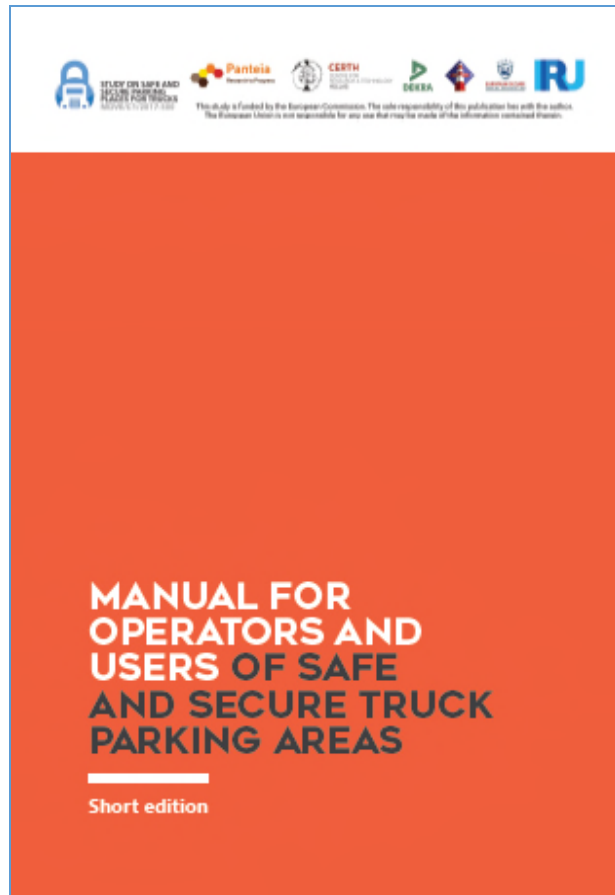
The manual is available as a practical short version and more extended version:

- The short manual provides a clear overview of the major aspects regarding the setup of an SSTPA at a glance, including information of the abovementioned standard for safe and secure parking areas. The short manual is available in all official languages of the European Union.
- The long manual focuses more in-depth on the need for SSTPAs, the definition of SSTPAs, the common security and service standard, feasibility assessments for SSTPAs, the design and construction, the rating of SSTPAs and the operation and the connection of SSTPAs with the logistics chain. Best practices are shown by means of video clips of four existing showcase SSTPAs. Also, future trends for safe and secure parking areas are dealt with. Lastly, sources for further information are provided. This long manual is a valuable source of information for detailed business and construction planning of SSTPAs.

In addition to the long and short manual, two sources of information have been made available online, via the website of the study:

- A guide to cost-benefit modelling that is tailored to truck parking areas. This guide provides information that can be used in the business and cost-benefit modelling process, referring, inter alia, to the EU methodology on cost-benefit analyses for transport projects.
- A standard parking plot to further explain the design and construction of SSTPAs. This plot aims to help construction planners gain a quick overview of a best practice example.

Figure 10: Manual and standard plot



## 5. NEXT STEPS

In 2019, an expert group on safe and secure parking areas for trucks will be established to assist the Commission in preparing the steps needed for the implementation of such parking areas. The expert group's tasks are to:

- Provide advice and support to the Commission on the implementation of the recommendations of the 2018 Safe and Secure Truck Parking Study as well as the TEN-T guidelines.
- Elaborate and propose measures to ensure compliance with the common standards for safe and secure parking areas, as proposed by the study, in particular as regards auditing, certification, complaint handling and needs for refinement and/or adjustment of the standard.
- Develop technical requirements for safe and secure parking areas in the early preparation of possible future EU legislation following on from the Mobility Package I.
- Use the security and service elements of the SSTPA standard in legislation, guidelines and specifications.
- Establish SSTPAs as nodal points of the TEN-T network with a clear indication of where gaps exist.
- Explore and promote opportunities where SSTPAs and alternative fuel refuelling points can be introduced in tandem at the same locations.
- Set-up of a funding framework, focusing on gaps in the supply of safe parking, where SSTPA certification is a requirement for financial assistance.
- Disseminate findings and conclusions<sup>10</sup>.

Moreover, a meaningful deployment of SSTPAs should be accompanied by an interconnection of such parking areas with Intelligent Transport Systems (ITS). While EU legislation already foresees a role for SSTPAs in IT<sup>11</sup>, the increasing digitalization of the transport sector and the digital reporting requirements of truck parking areas will call for accompanying a rollout of physical parking infrastructure with the digitized transmission of information to authorities and information service providers that can in turn transfer it to the transport sector (e.g. regarding reservation of parking places). The study's report on APIs is a first step in this direction.

---

<sup>10</sup> Study results are available via the study website: <https://sstpa.eu-study.eu/>

<sup>11</sup> *Inter alia Directive 2010/40/EU of the European Parliament and of the Council of 7 July 2010 on the framework for the deployment of Intelligent Transport Systems in the field of road transport and for interfaces with other modes of transport and Commission Delegated Regulation 885/2013/EU of 15 May 2013 supplementing ITS Directive 2010/40/EU of the European Parliament and of the Council with regard to the provision of information services for safe and secure parking places for trucks and commercial vehicles.*

## 6. CONCLUSIONS

The study found that although several useful activities have been deployed at EU and Member State level in the past, there was no consistent definition of safe and secure parking areas for trucks, that no analysis of pan-European needs and locations was available and that updated coherent guidance on how to set up and operate SSTPAs was lacking.

The study addressed these shortfalls and its results will contribute to improving the provision and quality of security and services for truck drivers and transport companies.

The study provides:

- A sector survey showing the need for safe and secure truck parking areas as expressed by a clear majority of truck drivers (male and female), hauliers, shippers and insurance companies. The survey results were examined and validated during a series of regional stakeholder conferences in different parts of Europe.
- A gap analysis based on actual transport patterns, existing truck parking availability and logistics and crime hotspots, clearly showing that there are too few secure parking areas in Europe, so that vehicles are regularly obliged to use non-secure parking locations for overnight stops, which in turn makes them relatively easy targets for criminals, putting drivers and cargo at risk. The analysis also shows where the gaps are the largest and where potential upgrades or new construction should occur.

In order to ensure and provide a consistent definition of secure truck parking areas and a quality framework, an EU-wide rating system and security and service at SSTPAs has been defined during the study that included participation by all key stakeholders within the road transport and logistics sector. This rating system should now be implemented as a standard by a newly created EU expert group. The quality of the entire system and of the individual secure truck parking areas shall be guaranteed by ensuring that independent third party audits will occur for all secure truck parking areas within the system. In the future this quality system could also link to ITS solutions for the road transport sector.

In conclusion, the study has ensured that it is now possible, following a common and agreed approach, to set up and document sufficient security and service levels at existing and new truck parking areas throughout the EU and especially in the areas where the demand/supply imbalance at the moment is largest.

It is the clear belief of the study partners that by implementing the study results in both existing truck parking areas and in new truck parking areas and thereby increasing the number of available secure parking areas throughout Europe, there is a strong probability that cargo crime and incident rates will be reduced significantly and that the security and well-being of truck drivers will be improved, thereby benefitting road safety as well.

It is recommended to accompany such actions with improved reporting of incidents, and better channelling of information about crime rates. Furthermore, it should be ensured that information about the location of secure truck parking facilities should be disseminated in a user-friendly manner to drivers and the entire logistics chain via e.g. apps and other tools linked with Intelligent Transport Systems.

\*\*\*

## 7. ANNEXES

The website <https://sstpa.eu-study.eu> contains the annexes to this Final Report and additional information:

- Comprehensive mapping report
- Long Manual for operators of parking areas (in English)
- Short manuals for operators of parking areas in all EU languages
- Sector survey
- Sample plot of a safe and secure parking area
- Application programming interface report for safe and secure parking areas
- Showcase videos.

## HOW TO OBTAIN EU PUBLICATIONS

### Free publications:

- one copy:  
via EU Bookshop (<http://bookshop.europa.eu>);
- more than one copy or posters/maps:  
from the European Union's representations ([http://ec.europa.eu/represent\\_en.htm](http://ec.europa.eu/represent_en.htm));  
from the delegations in non-EU countries  
([http://eeas.europa.eu/delegations/index\\_en.htm](http://eeas.europa.eu/delegations/index_en.htm));  
by contacting the Europe Direct service ([http://europa.eu/europedirect/index\\_en.htm](http://europa.eu/europedirect/index_en.htm))  
or calling 00 800 6 7 8 9 10 11 (freephone number from anywhere in the EU) (\*).

(\*). The information given is free, as are most calls (though some operators, phone boxes or hotels may charge you).

### Priced publications:

- via EU Bookshop (<http://bookshop.europa.eu>).

### Priced subscriptions:

- via one of the sales agents of the Publications Office of the European Union  
([http://publications.europa.eu/others/agents/index\\_en.htm](http://publications.europa.eu/others/agents/index_en.htm)).





NOTAT

26. april 2021

Sag nr.: 2020-14464

/morhei, henlan

**Ansøgning fra Hedensted Kommune om tilladelse til at fravige planlovens byvækstregler med henblik på at kunne planlægge for et lastbilverkørsanlæg på den vestlige side af E45 ved afkørsel 57, Horsens Syd**

Hedensted Kommune har den 1. oktober 2020 ansøgt om tilladelse til at fravige planlovens byvækstregler (planlovens § 11a, stk. 9) ved udlæg af et areal til byzone, hvor der ønskes etableret et parkeringsanlæg for lastbiler og personbiler med tilhørende service-anlæg.

Indenrigs- og Boligministeren kan i særlige tilfælde meddele tilladelse til at fravige planlovens byvækstregler, hvor det f.eks. ikke giver mening af placere en virksomhed i tilknytning til eksisterende byzone, eller hvor der er tale om virksomheder, der er afhængig af stedbundne ressourcer.

Indenrigs- og Boligministeren har den 9. april 2021 deltaget i et orienterende onlinemøde om sagen med Hedensted Kommunes borgmester, Horsens Kommunes borgmester samt bygherre.

Planlovens regler om byvækst

Med planlovsændringen i 2017 blev der indført en regel i planloven om, at nye arealer til byzone skal placeres i direkte tilknytning til eksisterende bymæssig bebyggelse i byzone:

§ 11 a, stk. 8: *Et nyt areal til byzone, jf. stk. 6 og 7, skal placeres i direkte tilknytning til eksisterende bymæssig bebyggelse i byzone ("inde-fra-og-ud-princippet").*

Samtidig blev der indarbejdet undtagelser til denne bestemmelse, hvoraf følgende har relevans i denne sag:

*§ 11 a, stk. 9, som giver erhvervsministeren mulighed for efter ansøgning fra kommunalbestyrelser i særlige tilfælde at meddele tilladelse til planlægning for et afgrænset areal til byzone.*

Af lovbemærkningerne til §11a, stk. 9 fremgår følgende om, hvornår der kan gives tilladelse:

*"(...)at muligheden for at fravige stk. 8 kun skal udnyttes i helt særlige tilfælde, hvor der er væsentlige planlægningsmæssige begrundelser for afvigelser fra hovedreglen, eller hvor denne giver utilsigtede begrænsninger for en kommunes udviklingsmuligheder. Afvigelser fra »inde-fra-og-ud-princippet« i stk. 8 kan f.eks. begrundes i tilfælde, hvor det ikke giver mening at placere en bestemt type*

*virksomhed i tilknytning til den eksisterende by. Det kan f.eks. være en fyrværkerifabrik, eller andre typer virksomhed, som det ikke er muligt at placere i erhvervsområder i tilknytning til den eksisterende by. Det kan også være en virksomhed, der er afhængig af stedbundne ressourcer, som ikke kan findes i tilknytning til den eksisterende by, f.eks. en maskinstation, foderstofforretning eller virksomheder, der f.eks. kræver særlig nærhed til energiinfrastruktur eller til ressourcer i undergrunden m.v.”*

Det fremgår af aftalen 'Danmark i bedre balance' fra 2016, at denne type tilladelser skal forelægges forligskredsen.

#### Tidligere tilladelser efter planlovens § 11a, stk. 9

Tilladelser efter planlovens § 11a, stk. 9 er anvendt to gange tidligere:

##### Datacenter i Aabenraa Kommune

Erhvervsministeren meddelte den 10. september 2019 tilladelse til planlægning for etablering af et datacenter på et ca. 15 ha stort areal i Aabenraa Kommune. Arealet ligger i det åbne land. Der er i afgørelsen bl.a. lagt vægt på, at det ansøgte område ligger op til et område på 363 ha i det åbne land, som også er udlagt til to projekter vedr. datacentre. Områderne var endnu ikke bebygget, da tilladelsen blev meddelt.

##### DSB-værksted for el-tog i Næstved Kommune

Erhvervsministeren meddelte den 29. juni 2020 tilladelse til planlægning for etablering af et DSB-værksted ca. 250 meter fra eksisterende byzone ved Mogenstrup i Næstved. Arealet udgør ca. 72 ha. I afgørelsen er der lagt vægt på, at der er tale om en placering, der er afhængig af stedbundne ressourcer (central placering ift. regionaltrafikken på Sjælland, lige banestrækning og nærhed til Næstved Station). Der blev endvidere lagt vægt på, at projektet ikke vurderes at være i strid med de nationale landskabs-, natur og miljøinteresser.

#### Hedensted Kommunes ansøgning

Ansøgningen drejer sig om dispensation til at kunne starte en planlægningsproces med henblik på etablering af et parkeringsanlæg for lastbiler og personbiler med tilhørende serviceanlæg i form af lade- og tankanlæg, vaskehal, dækcenter mm. Anlægget ønskes udformet som en såkaldt "sikret rastepads" med opsyn, der lever op til EU standarder herom, og hvor lastbilchaufførerne kan leve og bo i op til 45 timer (svarende til et "ugehvil").

Projektområdet er på ca. 20 ha, jf. figur 1. I tilknytning til parkeringen skal der etableres en række servicefaciliteter. Udover de primære områder til parkeringsfaciliteter påtænkes også etableret grønne områder, grøfter til regnvandshåndtering og bassiner, samt en helikopterlandingsplads.



Figur 1, Områdets placering.

Det fremgår af ansøgningen, at der er tale om et stort anlæg, som ”.... vil være Europas største sikrede parkeringsplads for lastbiler med den største EU-certificering”.



Figur 2, Situationsplan (for detaljer, se vedlagte bilag 3 til kommunens ansøgning).

Hedensted Kommune har vedlagt en analyse af lokaliseringsmuligheder på motorvejsstrækningen mellem Haderslev og Skanderborg. Muligheden for placering af parkeringsanlægget ved 19 motorvejstilslutninger på denne strækning er blevet undersøgt i forhold til tilgængelighed, infrastruktur, eksisterende bebyggelse, drikkevandsbeskyttelse, bevaringsværdige landskaber, naturbeskyttelsesområder, økologiske forbindelser, kulturhistorie m.m.

Placeringen ved afkørsel 57 Horsens Syd er fundet mest egnet, idet området blandt de undersøgte forhold kun delvist er berørt af landskabelige værdier. Endvidere er der god afstand til byområder, kort afstand til motorvejstilslutningen samt gode udvidelsesmuligheder.

Kommunen mener ikke at kunne finde egnede pladser i eksisterende erhvervsarealer.

I ansøgningen lægger kommunen i øvrigt lagt vægt på:

- at der er behov for rastepladsen, da lastbilerne i dag holder mange forskellige - og også uhensigtsmæssige - steder.
- at et stort lastbilmødeparkering anlæg har tilknytning til den overordnede infrastruktur og ikke til de eksisterende erhvervsområder.
- at placeringen er god, fordi den ligger i krydset med mellem bord/syd-motorvejen og Vestvejen.
- at der med placeringen væk fra eksisterende erhvervsområder undgås gener for den eksisterende erhvervsbebyggelse. Det skønnes, at der vil være ca. 220 daglige ankomster/afgange.

### Høring af statslige myndigheder

Sagen har været til høring i det statslige kontaktnet. Kun Transportministeriet (TRM) og Vejdirektoratet (VD) har haft væsentlige bemærkninger. Seneste høringssvar er afgivet af TRM og modtaget i BPST den 21. april 2021.

TRM og VD tilkendegiver, at de ser det som meget positivt, at der fra private aktørers side er projekter, som vil øge antallet af lastbilverkøbspladser, navnlig til langtidsparkering og give mulighed for øgede niveauer af sikring af de parkerede lastbiler”.

Derudover bemærker TRM og VD:

#### 1) Fremtidige EU-krav til etablering certificerede rastepladser.

I ansøgningen og i opfølgende bemærkninger har kommunen hævdet, at det i 2017 blev ”.... besluttet, at EU fra 2030 skal garantere 'Safe and Secure Truck Parking Areas' (SSTPA) i hele EU, dvs. at der for hver 100 km skal etableres parkeringsanlæg, hvor lastbilførerne skal kunne bo og leve i de 45 timer, der udgør et ugehvil”.

I den seneste udtalelse i sagen (af 16. april 2021) skriver TRM og VD: ”Det er korrekt, at der over en længere årrække i EU-regi er arbejdet med spørgsmålet om sikrede rastepladser, og herunder en ny certificeringsordning. Dette arbejde pågår stadig, og forventes at føre til et direktiv på området indenfor de næste par år.

Det er fra dansk side ikke forventningen eller tolkningen på baggrund af det hidtidige arbejde, at dette vil medføre konkrete krav om etablering af sikrede rastepladser med faste afstandskrav”.

Uanset at EU, ifølge VD, ikke forventes at fremkomme med krav om etablering af sikrede rastepladser med en given afstand er det Bolig- og Planstyrelsens vurdering, at eventuelt kommende EU-regler ikke er afgørende for vurderingen af, om der kan gives tilladelse efter § 11a, stk. 9.

#### 2) Behovet for sikrede rastepladser

Kommunen har i sagen vurderet, at der er et stort og stigende behov for sikrede rastepladser. Dels henvises til, at lastbilerne i dag holder mange forskellige - og også uhensigtsmæssige - steder, hvilket allerede i dag er et problem mange steder i kommunen og i nabokommunerne.

Dels anfører kommunen, at der må være behov for det ansøgte parkeringsanlæg, ”.... idet en privat bygherre ikke vil søge om et projekt af denne størrelse, hvis der hverken er behov for eller efterspørgsel efter en sådan sikret lastbilverkøbsplads”.

Det er TRM's og VD,'s vurdering, at der ikke er stort behov for eller efterspørgsel efter sikrede rastepladser i Danmark. De skriver dog, at ”Der må

*med ændringerne på regelsættet for køre-hviletidsområdet ganske rigtigt kunne forudses et vist behov for sikrede rasteadseder med overnatningsfaciliteter, for så vidt angår det lange hvil over 45 timer, som skal afholdes minimum hver 2. uge.”*

Men de tilføjer, at *”For de øvrige parkeringsophold vurderer Vejdirektoratet, at der næppe vil være behov for særligt sikrede rasteadseder. Markedet for sikrede rasteadseder i Danmark vurderes dermed at være relativt beskedent i forhold til det samlede behov for parkeringskapacitet til lastbiler.”*

### 3) Mulige andre placeringer.

VD vurderer, at det er muligt at finde andre placeringer til et anlæg af denne type i eksisterende erhvervsområder ved flere af de øvrige tilslutningsanlæg på E45 og E20, som Hedensted Kommune har medtaget i sin analyse af placeringmuligheder.

Konkret nævner VD 5 andre placeringmuligheder, som er med i Hedensteds kommunes undersøgelse, samt to andre områder ved Vejle S og Vojens. Alle disse 7 placeringmuligheder ligger i eksisterende erhvervsområder i tilknytning til det overordnede vejnet og med trafikbetjening via det tilstødende kommunale vejnet.

I kommunens seneste fremsendte kommentarer til VD's bemærkninger fastholder såvel kommunen som bygherren (ansøger), at en placering ved afkørsel 57 klart er den foretrukne, og lægger vægt på:

- at et stort lastbilverkingsanlæg har tilknytning til den overordnede infrastruktur og ikke til erhvervsområderne.
- at ca. 220 daglige ankomster/afgange vil være til stor gene for eksisterende erhverv i erhvervsområderne.
- at kommunens analyse viser, at de andre placeringer alle indeholder flere konflikter i forhold til natur- og landskabsværdier, drikkevandinteresser m.fl. end den foreslåede placering ved Horsens S.

### 4) Muligheden for at opnå tilladelse til etablering af tankanlæg.

VD bemærker, at der afhængig af anlægget placering kan være problemer med at opnå tilladelse til et nyt tankanlæg, fordi eneretsbestemmelserne i koncessionsaftalerne med andre de nærtliggende serviceanlæg medfører, at VD har forpligtet sig til ikke at etablere yderligere tankanlæg på bestemte motorvejsstrækninger.

I VD seneste kommentarer til sagen (16. april 2021) bemærker VD dog, at hvis vejadgangen tilpasses, således at det *”.... ikke vil ske direkte fra motorvejens rampeanlæg, og anlægget derved ikke vil være direkte sammenligneligt med et serviceanlæg på motorvejsnettet, vil der ikke være udfordringer i forhold til eneretsbestemmelserne i de eksisterende koncessionsaftaler”*.

### Natur og miljøforhold

Sagen har været til høring i Miljø- og Fødevareministeriet (MFVM), som har bemærket, at anlægsarbejderne kan holdes uden for de vejledende, kortlagte naturområder. MFVM har derfor ingen forbehold.

Dog bemærkes, at der planlægges anlagt et regnvandsbassin oven på § 3-beskyttet vandløb samt § 3-beskyttet moseområde. MFVM understreger, at hvis *”.... projektet vil påvirke vandløbet på en måde, der vil medføre risiko for, at tilstanden for andre vandområder, som har et konkret miljømål, forringes eller opfyldelse af målet forhindres, vil realisering af projektet kræve miljøministerens tilladelse til at fravige miljømål. Tilladelse til at fravige miljømål kan ikke indbringes for anden administrativ myndighed”*.



Figur 3, Planlægningsområdets placering i forhold til landskabelige interesser

### Vurdering af ansøgningen

Forventningerne til EU's fremtidige krav til medlemslandenes forpligtigelser til at etablere sikrede rastepladser, og til fremtidens behov for større parkeringsanlæg vurderes ikke at have betydning for, at det ansøgte anlæg kan betragtes som et særligt tilfælde efter planlovens § 11a, stk. 9.

Afgørelsen skal dog baseres på en samlet vurdering af såvel fremtidige krav og behov til parkeringsanlæg og rastepladser samt den specifikke placering af det foreslåede projekt. Det vurderes samlet set, at de ovenfor nævnte forhold i sagen tilsammen betyder, at det foreslåede projekt efter planlovens § 11a, stk. 9, er at betragte som et særligt tilfælde.

Der er i afgørelsen lagt vægt på:

- at det foreslåede parkeringsanlæg har nær tilknytning til motorvejsnettet, og ikke til de eksisterende erhvervsarealer.
- at trafikken til og fra det foreslåede parkeringsanlæg ved en placering i et af de undersøgte eksisterende erhvervsområder på sigt vil kunne skabe gener for eksisterende og fremtidige virksomheder,
- at den foreslåede placering ligger centralt i det østjyske bybånd, og at parkeringsanlæggets kapacitet vil kunne opfylde behovet i hele Midtjylland i en lang årrække.
- at placeringen jf. den gennemførte analyse vil skabe mindst muligt konflikter i forhold til natur- og landskabsværdier, drikkevandinteresser m.m.





STUDY ON SAFE AND  
SECURE PARKING  
PLACES FOR TRUCKS  
MOVE/C1/2017-500



CERTH  
CENTRE FOR  
RESEARCH & TECHNOLOGY  
HELLAS



This study is funded by the European Commission. The sole responsibility of this publication lies with the author. The European Union is not responsible for any use that may be made of the information contained therein.

# HÅNDBOG FOR OPERATØRER OG BRUGERE AF SIKREDE PARKERINGSPLADSER FOR LASTBILER

---

Kort udgave



# FORORD

## **Henrik Hololei**

Generaldirektør for Mobilitet og Transport  
Europa-Kommissionen

---

*Sikrede parkeringspladser er yderst vigtige for at forbedre forholdene for førerne, når de tager deres hvileperiode. Udover at tilbyde sikkerhed og beskyttelse bør disse også inkludere grundlæggende faciliteter som bad og toiletter, vaskefaciliteter, internet og mulighed for køb af mad/drikkevarer for at yde standardkomfort. Gennem bedre hvile for føreren vil sådanne parkeringer bidrage til forbedrede arbejdsforhold og dermed mulig forbedret trafiksikkerheden. Ved at tilbyde bedre beskyttelse vil disse parkeringer mindske tyveri af godset og modarbejde det stadig hyppigere problem med lastbiler, som bliver benyttet til ulovlig immigration. Kommissionen finansierer etableringen af sikrede parkeringspladser via ordningen 'Connecting Europe Facility', og det er vores ambition, at denne håndbog vil give fortalere - både offentlige og private - de nødvendige oplysninger og vejledninger for at kunne levere de sikrede parkeringer, der efterspørges af de professionelle chauffører og branchen generelt.*

# HVORDAN LÆSES DENNE HÅNDBOG?

Denne håndbog giver et overblik over konceptet for sikrede parkeringspladser for lastbiler.

Håndbogen findes i en kort og en lang version. Den korte version giver et overblik. Den lange version giver detaljerede oplysninger til personer, virksomheder og myndigheder der har fokus på etablering, drift og brug af sikrede parkeringspladser for lastbiler.

## HVORFOR ER BESKYTTELSE TIL LASTBILPARKERING NØDVENDIG?

Beskyttelse af det transporterede gods, lastbilerne samt chaufførerne er sammen med vejsikkerhed essentielt for logistik- og transportbranchen, som beskæftiger 10 millioner mennesker og udgør 5% af Europas BNP. Udbredelsen af sikrede parkeringspladser for lastbiler er nødvendige for at modarbejde det stigende problem med godstyveri, blinde passagerer om bord på lastbiler og medfølgende angreb på chaufførerne. At benytte en sikret parkeringsplads sikrer også, at lastbilchaufførerne får en kvalitetsbetonet og dermed sikker hvile. Sikrede parkeringspladser for lastbiler er derfor en afgørende faktor, som bidrager til sikkerhed og beskyttelse.

# HVEM ER HÅNDBOGENS MÅLGRUPPE?



**EJERE OG UDVIKLERE AF PARKERINGSPLADSER TIL LASTBILER**



**OFFENTLIGE MYNDIGHEDER MED ANSVAR FOR PARKERINGSPLADSER FOR LASTBILER**



**TRANSPORT-, SPEDITIONS-OG FORSIKRINGSFIRMAER**

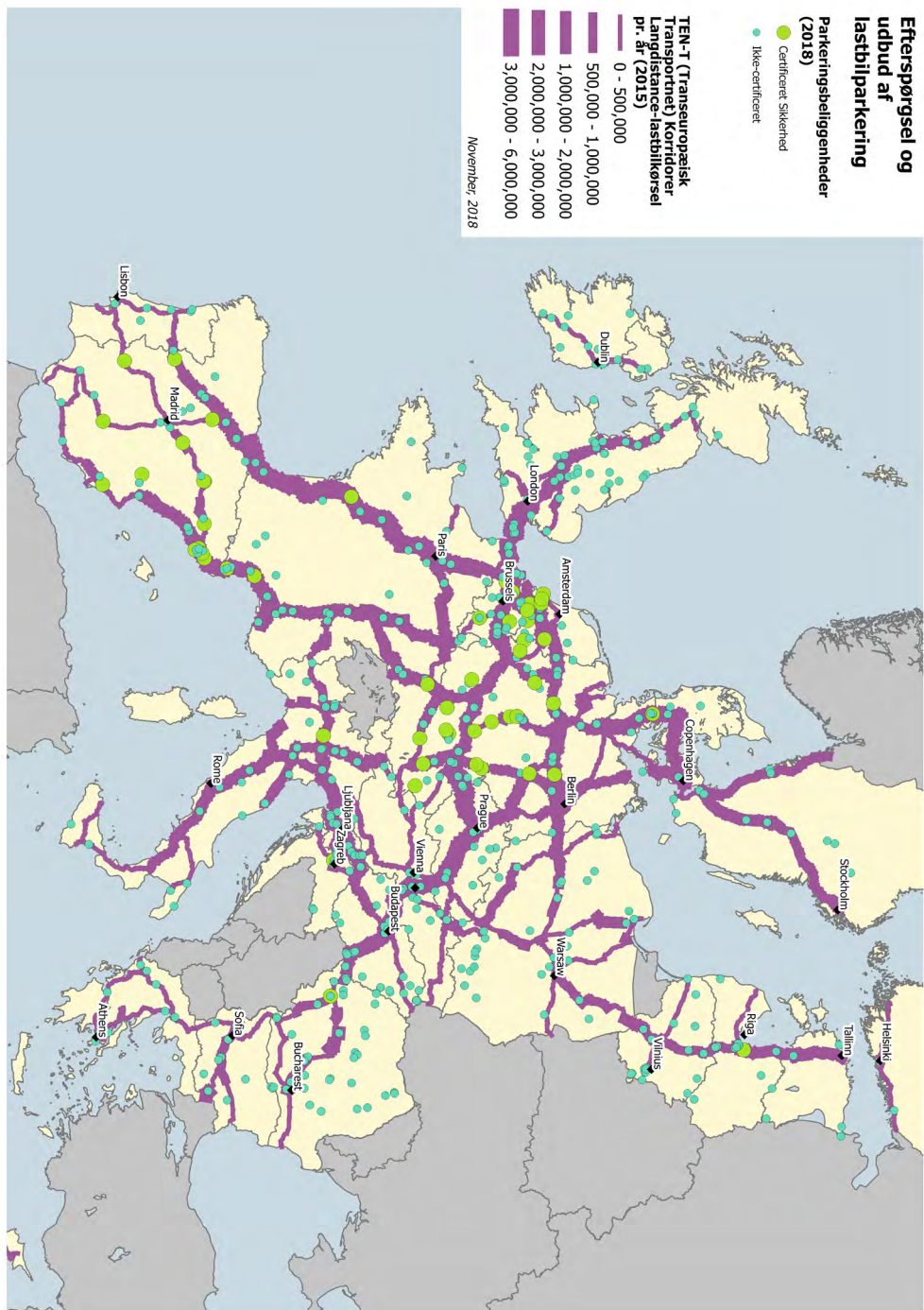


**ORGANISATIONER FOR LASTCHAUFFØRER**

# HVOR ER DER BEHOV FOR SIKREDE PARKERINGSPLADSER FOR LASTBILER?

På hjemmesiden findes en kortlægningsrapport der, har analyseret og dermed viser behovet for sikrede parkeringspladser for lastbiler over hele Den Europæiske Union.

Kortet viser resultatet af mangelanalysen vedrørende sikrede parkeringspladser for lastbiler i EU.



# HVORDAN VURDERES SIKREDE PARKERINGSPLADSER FOR LASTBILER?

- **PLATIN**  
SIKKERHEDSNIVEAU
- **GULD**  
SIKKERHEDSNIVEAU
- **SØLV**  
SIKKERHEDSNIVEAU
- **BRONZE**  
SIKKERHEDSNIVEAU

Den europæiske standard for sikrede lastbilparkeringspladser består af 4 sikkerhedsniveauer. Hvert af disse niveauer bygger på det foregående. Sikkerhedsniveauet vises ved at angive, om parkeringspladsen er på Bronze-, Sølv-, Guld- eller Platin-niveau.

Alle sikkerhedsniveauer skal kombineres med et ensartet normalsæt af basale servicekrav.



Sikkerheds- og servicekravene kontrolleres af akkrediterede og uafhængige tredjeparts-kontrolinstanser. Dette sikrer pålidelighed og troværdighed for transportsektoren.

Sikkerheden vurderes gennem sikkerhedsfunktioner og foranstaltninger implementeret ved adgangsforholdene, på parkeringsområdet og i forbindelse med indgang og udgang samt gennem personale- og ledelsesprocedurer.

Enhver EU- eller national lovmæssig bestemmelse går forud for kriteriet i denne standard. Hvis nogle af kriterierne i denne standard anses for at være ugyldige i denne sammenhæng, vil et kriterium anvendes, som kan opfylde det ugyldige kriteries mål i den mest passende grad.

	<b>BRONZE</b> NIVEAU	<b>SØLV</b> I TILLÆG TIL BRONZE	<b>GULD</b> I TILLÆG TIL SØLV	<b>PLATIN</b> I TILLÆG TIL GULD
<b>PERIMETER</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Visuel afskærmning for at afmærke det beskyttede parkeringsområde</li> <li>■ Belysning med 15 lux</li> <li>■ Bevoksning klippet, god sigtbarhed</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Fysisk afskærmning for at forhindre uautoriseret adgang (f.eks. ved etablering af grøft, sten, hegn) eller kontinuerlig videoovervågning og videooptagelser foretaget af uddannet personale</li> <li>■ Belysning med 20 lux</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ &gt; 1,8 m høj fysisk barriere etableret</li> <li>■ Belysning med 25 lux</li> <li>■ Videoovervågning, som dækker hele perimeteren</li> <li>■ Foranstaltninger etableret for at undgå utilsigtet skade på barrierer</li> <li>■ Ryddet zone på 1 meter mellem barriere og parkeringsområde</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Tilføjelse til fysisk barriere: Forhindringer der sikrer hegn mod at man kan klatre ove</li> </ul>
<b>PARKERINGSOMRÅDE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Kun lastbiler og autoriserede køretøjer må have adgang, som vist ved skiltning</li> <li>■ Inspektion minimum en gang pr. døgn enten fysisk eller ved fjernovervågning</li> <li>■ Køre og parkeringsbaner skal belyses med 15 lux</li> <li>■ Bevoksning klippet, god sigtbarhed</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Inspektion minimum to gange pr. døgn (en gang om dagen, en gang om natten) enten fysisk overvågning eller ved fjernovervågning</li> <li>■ Hvis gangstier findes, skal de være oplyst med 15 lux</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Personale, som er på stedet eller som opholder sig andetsteds, kan kontaktes 24/7</li> <li>■ Markerede køretøjsbaner og fodgængerstier</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Stedet er bemanded eller videokontrolleret 24/</li> </ul>
<b>INDGANG/UDGANG</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Belysning med 25 lux</li> <li>■ Videoovervågning (god billedkvalitet)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Barrierer</li> <li>■ Videoovervågning (registrering af køretøjer, der kommer ind)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Barriere med forhindringer, som ikke tillader klatring under eller over dem</li> <li>■ Forhindring og detektering af indtrængende, f.eks. via etablering af drejekors til fodgængere</li> <li>■ Indlæsning og automatisk genkendelse af nummerplade</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Porte skal være installeret</li> <li>■ Skal kontrolleres at nummerpladen svarer til billet</li> <li>■ Overvågning i realtid af indgang/udgang, inklusive indgang/udgang for fodgængere</li> <li>■ Hvis der er en portbygning, skal den være i stand til at kunne modstå et angreb udefra (døren lukket)</li> </ul>

	BRONZE NIVEAU	SØLV I TILLÆG TIL BRONZE	GULD I TILLÆG TIL SØLV	PLATIN I TILLÆG TIL GULD
PROCEDURER FOR PERSONALE	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Fiksering af uautoriserede køretøjer, så de ikke kan køre væk; eller</li> <li>■ Fjernelse af uautoriserede køretøjer, hvis tilladt ved lov</li> <li>■ Risikovurderingsplan etableret</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Personale, som er uddannet af en akkrediteret uddannelsesleverandør, er tilgængeligt 24/7 på stedet eller i et kontrolcenter</li> <li>■ Udvalgelse af en formelt ansvarlig for personaleprocedurer i tilfælde af hændelser</li> <li>■ Dokumenteret personaleuddannelse en gang årligt med henblik på forebyggelse af hændelser</li> <li>■ Hændelse- og kriminalitetsrapporteringsprocedurer til personale og politi skal være etableret</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Alt sikkerhedspersonale skal være certificeret som vagter under national/ europæisk lovgivning</li> <li>■ Den formelt ansvarlige for personaleprocedurer vil planlægge tjek af overholdelse, kommunikation og gencertificering</li> <li>■ En teknisk brugermanual skal anvendes</li> <li>■ Alarmberedskabsprocedurer er etableret</li> <li>■ Parkeringsrådets administrationssystem skal være klargjort til overførsel af data ved brug af DATEX II</li> <li>■ Forretningskontinuitetsplan skal være udarbejdet</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Personale, der arbejder andetsteds, skal være uddannet/certificeret</li> <li>■ Medarbejderne har et internt personligt kommunikationssystem</li> <li>■ Sikkerhedsuddannelse af lederen af parkeringsområdet</li> <li>■ Foranstaltninger mod strømsvigt</li> <li>■ Lokal risikovurdering en gang årligt</li> <li>■ Forudbestilling af parkeringsplads er mulig. Hvis forudbestilling tilbydes via en app eller lignende systemer, skal datatransmission være i realtid.</li> </ul>

## SERVICENIVEAU (OBLIGATORISK)

For at kunne tildes et kontrolcertifikat for nogen af de fire ovennævnte sikkerhedsniveauer skal det obligatoriske serviceniveau opfyldes.

- Toiletter til mænd og kvinder skal være tilgængelige og i funktionel stand
- Brusebade til mænd og kvinder skal være tilgængelige og i funktionel stand
- Toiletter rengøres og kontrolleres jævnligt (*med rengøringskema*)
- Vaskefaciliteter rengøres og kontrolleres jævnligt (*med rengøringskema*)
- Vandhaner skal være tilgængelige og i funktionel stand
- Affaldsbeholdere er tilgængelige på stedet
- Tydelige skilte, der fordrer sikker trafik på Parkeringspladsen for lastbiler
- Nødkontaktoplysninger skal være tilgængelige
- Snacks og drikkevarer kan kunne købes 24/7
- Mulighed for at få internetforbindelse
- Elstik til rådighed for personlig brug



## SERVICENIVEAU (VALGFRIT)

De følgende valgfri services kan kontrolleres for at sikre, at oplysningerne er pålidelige, men vil ikke være bestemmende for parkeringsområdets certificerede niveau.

- Restaurant 24/7 på eller nær parkeringspladsen
- Farligt gods accepteret eller ej
- Separat parkering til farligt gods
- Elektricitet tilgængelig for køleaggregater på lastbiler
- For lande, hvor det er relevant: Udstyr til at fjerne sne og is fra lastbilen
- Mulighed for køb af toiletartikler
- Elementært arbejdsudstyr kan købes på eller nær parkeringspladsen
- Adgang til teknisk hjælp (*f.eks. reparationsværksteder i nærheden*)
- Vaskemaskine(r) på eller nær parkeringspladsen
- Beskyttelse mod regn og sol for personer
- Fritidsaktiviteter for førere
- Vaskehal til lastbiler på eller nær parkeringspladsen
- Picnicborde
- Butikker i nærheden
- Snack bar med enkle retter i nærheden
- Tankstation på eller nær parkeringspladsen
- Selvbetjeningsautomater
- Reservedelsbutik på eller nær parkeringspladsen
- Mulighed for at købe mad til specialdiæt
- Størrelsen af parkeringsområdet til lastbiler (*antal pladser*)
- Lægehjælp i nærheden
- Hotel på eller nær stedet
- Apotek i nærheden
- Politistation i nærheden
- Selvbetjeningsautomat til vejafgift

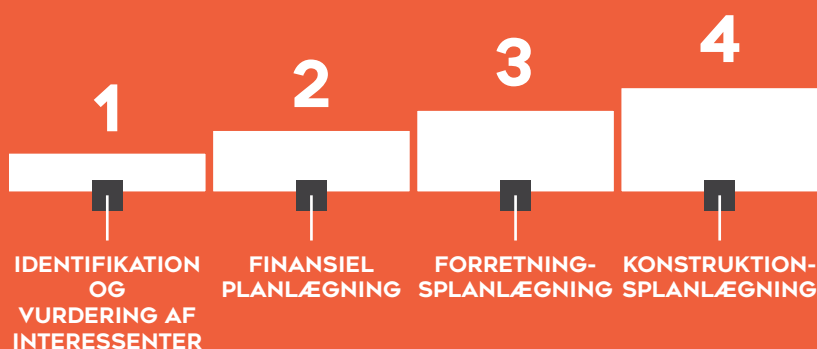
Detaljerede tekniske specifikationer for standarder og kontrolretningslinjer findes på hjemmesiden.

Omfanget af en certificering dækker følgende elementer.



# FORRETNINGSPLAN- LÆGNING FOR SIKREDE PARKERINGSPLADSER FOR LASTBILER

Operatørerne af sikrede parkeringspladser for lastbiler bør følge disse trin ét for ét.



De følgende interessenter bør være involveret.

PLANLÆGNING OG KONSTRUKTION	FINANSIERING	FORRETNINGS- UDVIKLING
Arkitekter Vejdningere Netværksplanlæggere Byggefirmaer Teknologileverandører Juridiske rådgivere Kommunale myndigheder Regionale myndigheder Nationale myndigheder	Privat finansiering Kapitalinvestorer Offentlige myndigheder Partnerskaber mellem offentlige instanser og private virksomheder Tilknyttede virksomheder Koncessionshavere	Eksperter i forretnings- planlægning Finansielle eksperter Markedsførings- specialister Relevante Branchesam- menlutninger

Følgende analyser bør udføres, før der begyndes på konstruktionsplanlægning.



Hjemmesiden indeholder et værktøj til forretningsplanlægning og finansiel planlægning, som vil hjælpe dig med at finde nyttige oplysninger angående disse processer.

## **HVORDAN BYGGER MAN EN SIKRET PARKERINGSPLADS?**

De følgende trin er nødvendige i forbindelse med forundersøgelsen forud for planlægningsfasen.

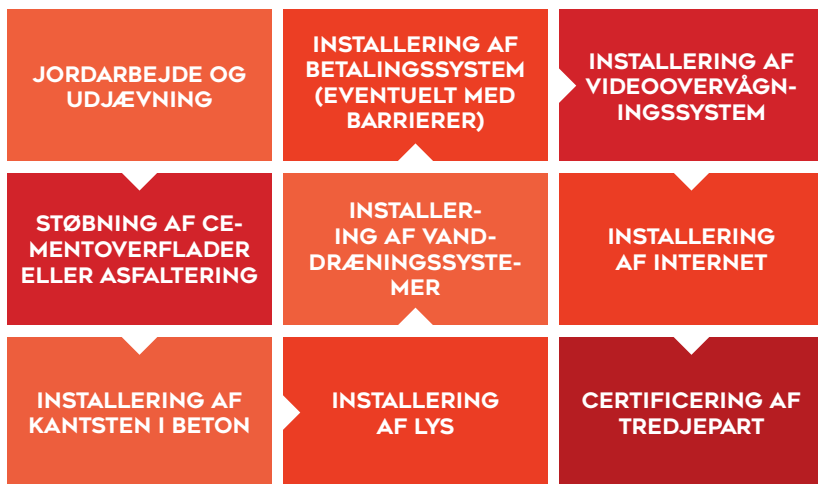


For at sikre et effektivt overblik over alt konstruktionsarbejdet bør operatøren støttes af et centralt hold af arkitekter, infrastruktur-ingeniører, forretningsudviklere og en projektleder, som har overblik over hele projektet.

Praktisk erfaring viser, at det er afgørende at sikre sig på forhånd, at hard- og software-komponenter er i stand til at kommunikere effektivt med hinanden. Dette er særlig vigtigt for indgangs- og udgangskontrolsystemer, kameraer, lys og underliggende systemer. Derfor skal parkeringsoperatøren give specifikationer til leverandørerne for at sikre en passende integration af komponenter.

Opgradering af eksisterende parkeringspladser adskiller sig fra etablering af nye. Hvor omkostningen af en opgradering normalt vil være lavere end omkostningen ved etablering af en helt ny parkeringsplads på en ny udstykning vil designprocessen være mere udfordrende. Dette grundet behovet for at indordne de nye krav i den eksisterende udformning, som ofte ikke er designet til at opfylde de nu relevante sikkerhedskrav.

Konstruktionsfasen inkluderer sandsynligvis som minimum de følgende elementer.



På hjemmesiden vises et typisk standard byggeprojekt og et eksempel på planlægningsprocessen i etableringen af en sikret parkeringsplads til lastbiler.

# HVORDAN FORBINDER MAN EN SIKRET PARKERINGSPLADS TIL LOGISTIKKÆDEN?

IT-infrastruktur spiller en stadig større rolle for effektiv håndtering af parkeringspladser for lastbiler og kommunikationen af data mellem parkeringspladsen, dets brugere og myndighederne, herunder:



**TRANSMISSION AF DATA TIL  
OFFENTLIGE MYNDIGHEDER**



**DATADELING MED BESTILLINGS-OG  
BETALINGSPLATFORME**



**INTEGRERET UDVEKSLING AF DATA MED STRUK-  
TURER OG ELEKTRONISKE INFORMATIONSSYS-  
TEMER SÅSOM DE INTELLIGENTE FARTSKRIVERE**

Operatører af sikre og beskyttede parkeringspladser skal sikre, at visningen af oplysninger på parkeringsområdet er udformet ensartet over hele Den Europæiske Union med en genkendelig skiltning og visuel identitet.

Anbefalinger angående relevante grænseflader til programmering (API) findes på hjemmesiden. Disse kan være brugbare for udviklere af IT-pladformer og systemer, som forbinder forskellige IT- og mobilapplikationer til de sikrede parkeringspladser for lastbiler.

# PLADSBESTILLING

Reservationsmuligheder kan inkludere følgende:

- ✓ **RESERVATION VIA TELEFON**
- ✓ **RESERVATION VIA EN ONLINE KONTAKTFORMULAR**
- ✓ **RESERVATION VIA ONLINE RESERVATIONSPLATFORME (REALTID)**
- ✓ **RESERVATION VIA APPS (REALTID)**
- ✓ **RESERVATION VIA INTEGREREDE SYSTEMER ELLER KØRSELSPLANLÆGNINGSSYSTEMER (REALTID)**
- ✓ **RESERVATION BASERET PÅ RAMMEAFTALER MED PARKERINGPLADSEN**

Betalingsmuligheder kan inkludere følgende:

- ✓ **ONLINE MED KREDITKORT ELLER BANKOVERFØRSLER (PR. BRUG)**
- ✓ **VIA MOBILAPPLIKATIONER VED KREDITKORT ELLER ONLINE BANKOVERFØRSLER (PR. BRUG)**
- ✓ **VIA INTEGREREDE SYSTEMER SÅSOM VEJAFGIFTSBETALINGSSYSTEMER (PR. BRUG)**
- ✓ **VIA EN ABONNEMENTSMODEL (PR. BRUG, FAST PRIS ELLER KOMBINERET)**
- ✓ **MEDKØBSORDNING (FEKS. INKLUDERET VED ELLER REDUKTION VIA BRÆNDSTOFKØB)**
- ✓ **KONTANT BETALING PÅ STEDET**

Mobile applikationer, som giver brugeren mulighed for at reservere parkeringspladser, er ved at komme på markedet. I 2018 er de mest relevante apps "Snap Account", "Truck Parking Europe", "Reststop", "Kopilot" og "Secure Truck Parking".



# HVOR KAN JEG FINDE SHOWCASES PÅ VELLYKKEDE PARKERINGSPLADSER?

På hjemmesiden kan du se eksempler blandt parkeringsoperatører i Den Europæiske Union, som på vellykket vis har etableret og driver sikre og beskyttede parkeringspladser for lastbiler.



# YDERLIGERE INFORMATION

På hjemmesiden findes yderligere nyttige oplysninger angående sikrede parkeringspladser for lastbiler, herunder følgende rapporter:





**STUDY ON SAFE AND  
SECURE PARKING  
PLACES FOR TRUCKS**  
MOVE/C1/2017-500

***[sstpa.eu-study.eu](https://www.sstpa.eu-study.eu)***

LinkedIn

[SafeSecureTP@panteia.nl](mailto:SafeSecureTP@panteia.nl)

# EXIT 57 - Horsens Syd



Oversigtsperspektiv

## Idéen:

Idéen til denne business case opstår da Michael Mortensen, indehaver af HM Entreprenør A/S, selv var vognmand og drev HM Logistik ApS. Michael Mortensen har et stort ønske om at skabe ordnede forhold for chauffører, når de holder hvil iht. køre-/hviletidsbestemmelserne. Ligeledes er det et ønske at øge de sikkerhedsmæssige forhold omkring chauffører og gods. Der er også behov for at tackle problemer som f.eks. godskriminalitet og utilsigtet transport af illegale indvandrere.

På det 270.000 m<sup>2</sup> store areal "Annasminde" vest for motorvejsafkørsel 57, Horsens Syd, ejet af Michael Mortensen, ønskes Europas første og største EU-sikrede rasteplass for lastbiler opført. Denne skal leve op til EU-Standarden "Safe and Secure Truck PARKING AREA (SSTPA)" i service- og sikkerhedsniveau PLATIN, som er den højeste rangering. Sikkerhedsgodkendelsen sker gennem organisationen ESPROG, som driver den officielle EU-Parkerings-standard.

Ydermere etableres tankanlæg, værksteds-, vaske- og plejeområder for både tung og normal personvogns trafik samt 24 timers overvågning af parkeringsarealerne med fast vagtpersonale på anlægget. Ligeledes vil der forefindes indkøbsmuligheder, cafe-/bespisningsarealer, toilet- og badefaciliteter og overnatningsfaciliteter iht. reglen om 45 timers hvil.

Plan- og idégrundlag udarbejdes i samarbejde med Hedensted Kommune.

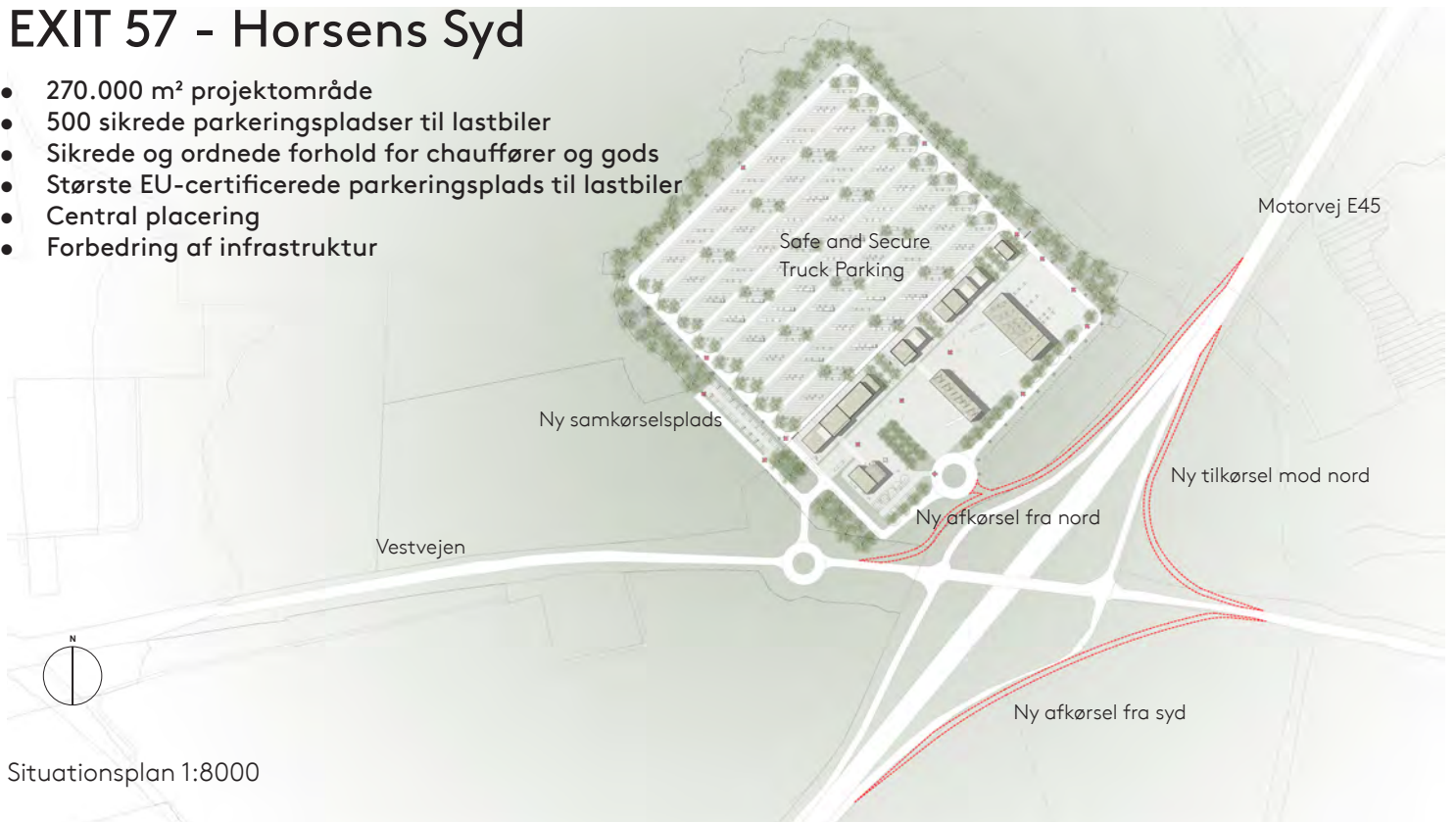
Projektet understøtter regeringens intentioner om at skabe bedre arbejdsvilkår, et bedre arbejdsmiljø og sikre ordnede forhold samt lige konkurrencevilkår for transportbranchen.

### Fakta:

- Der er mangel på parkeringsområder til lastbiler i Danmark
- Mange kommuner har store gener i forbindelse med farlige og ulovlige lastbilparkeringer
- Central placering i TEN-T-kernenetværket der går nord-syd og øst-vest
- EU regler kræver et ugentligt hvil med fri i 45 timer i træk uden for lastbilen

# EXIT 57 - Horsens Syd

- 270.000 m<sup>2</sup> projektområde
- 500 sikrede parkeringspladser til lastbiler
- Sikrede og ordnede forhold for chauffører og gods
- Største EU-certificerede parkeringsplads til lastbiler
- Central placering
- Forbedring af infrastruktur



Situationsplan 1:8000

- Europas største (270.000 m<sup>2</sup>) SSTPA parkeringsplads for lastbiler – højeste sikkerhedsgodkendelse af EU's organisation for sikkerhedscertificering ESPORG
- Europas største SSTPA med 500 parkeringspladser
- Europas største SSTPA med parkering for 25m MVT (modulvogntog)
- Danmarks første PLATIN ESPORG certificeret parkeringsplads
- Central placering ved E45. Der lever op til TEN-T-kernenetværkets krav om max 100 km mellem SSTPA
- Parkeringsplads forberedt for hybridlastbiler
- Synergier indenfor transport og logistik
- Forbedring af infrastruktur omkring E45 Horsens Syd, Vestvejen, Hedensted, Århus, Billund og Herning
- Afhjælpning af problematik omkring farlig og ulovlig parkering af lastbiler i kommunerne
- Sikring af ordnede sociale- og sikkerhedsmæssige forhold for chauffører og gods
- Mulighed for bæredygtig, grøn og selvforsynende parkeringsplads
- Branding af Hedensted og Horsens Kommuner

Med placeringen er der taget højde for eventuel fremtidig udvidelse af E45.

I forbindelse med opførelsen vil HM Entreprenør etablere:

- Ny afkørsel fra Nord, direkte til SSTPA parkeringsområdet
- Ny afkørsel fra Syd mod Horsens
- Ny tilkørsel mod Nord
- Ny og større samkørselsplads ved Vestvejen



# Uddrag til krav for service og sikkerhed - PLATIN

## Service:

- Toilet- og badefaciliteter
- Restaurant 24/7
- Kiosk og snackbar 24/7
- Indkøbsmuligheder
- Overnatningsmulighed
- Tøjvask
- Lægehjælp og apotek i nærheden
- Politistation i nærheden
- Reservedelsbutik på stedet eller i nærheden
- Brændstoffer inkl. hybridopladning
- Værstedsfaciliteter i nærheden
- WIFI
- Vaskeanlæg
- Dækcenter

## Sikkerhed:

- Bemanding 24/7
- Videoovervågning
- Indhegnet plads
- Nummerpladescanner
- Belysning
- Separat parkering med farligt gods
- Foranstaltninger mod strømsvigt
- Elinstallation for køleaggregater på lastbiler
- Udstyr til fjernelse af sne og is fra bilen



STUDY ON SAFE AND  
SECURE PARKING  
PLACES FOR TRUCKS  
MOVE/C1/2017-500



Situationsplan 1:4000

# EXIT 57 - Horsens Syd



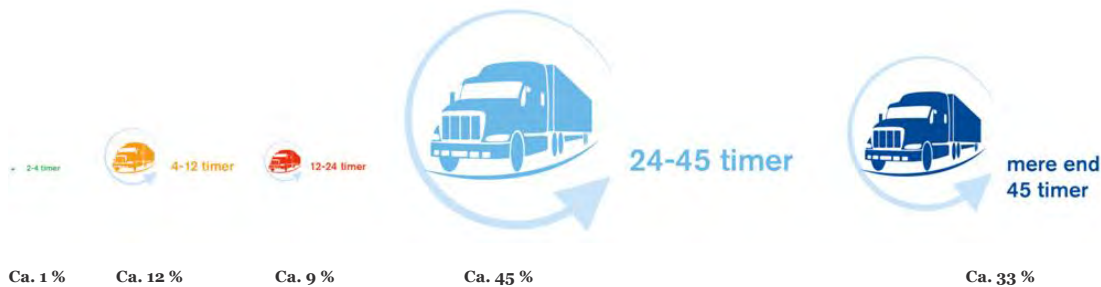
ESPORG er organisationen i Europa for alle parter, der er interesserede i sikker lastbilparkering og navigation. ESPORG samler følgende interessentgrupper:

- Transportkunder
- Logistikoperatører
- Lastbiloperatører
- Chaufførrepræsentanter
- Hardware- og softwareleverandører til sikring af parkeringsområder
- Parter, der er interesseret i sikker parkering



Kilde: Vejdirektoratet

Figur 2: Tællinger af lastbilers opholdstider på rastepladser på E45/ Trekant-området – hverdage



Figur 3: Tællinger af lastbilers opholdstider på rastepladser på E45/ Trekant-området – weekend

Projektet er udviklet af HM Entreprenør A/S. Firmaet har 45 års erfaring med kerneområderne jordarbejde, kloak, beton og belægning. Indehaver Michael Mortensen har siden 2017 udviklet et 250.000 m<sup>2</sup> stort erhvervsområde i Horsens Syd, hvor HM Entreprenørs domicil også er opført. Købet af "Annasminde" er en naturlig etape 2 i videreudviklingen af Horsens Syd.

Partnere:



Telefon: 75 66 18 22  
Mail: info@hm-as.dk  
Adresse: Orionvej 10  
8700 Horsens

14



## Høring vedrørende EU's kommende største lastbilkonkordansanlæg

Det er stadig ingen hemmelighed, at vi er meget trætte og kede af projektet og vores nye nabo, samtidigt er der rigtig meget vi ikke forstår? da vi har været inde og nærlæse på de forskellige problemstillinger der er, vi kan se projektet har ændret sig en del fra første tanke til i dag, så ved man i bund og grund i EU hvad man giver støtte til og hvor projektet ligger ?? Ifølge EU undersøgelse af Skandinavien-Middelhavet-TEN-T korridoren, er den tunge lastbiltrafik i Danmark størst op gennem Jylland til Taulov og derefter hen over Fyn, videre til Sjælland, København, Sverige, Norge og Finland, dvs at der IKKE er det store behov for transport nord for Taulov og et anlæg af denne dimension her ved afkørsel 57, vi ved at der allerede fra Transportministeriet er igangsat 79 nye pladser i Syd og Sønderjylland, så som Hylkedal, Skærup V og Nørremark.

Vi anerkender behovet for parkering og gode forhold til vores Chauffører, nemlig det som der i første omgang blev søgt til, men et EU- støttet "hotel projekt" som dette, som er mere end blot gode forhold til vores chauffører, hvor der hverken ligger en endeligt godkendt lokalplan eller er udstedt en byggetilladelse, er det dog lykkes at søge og opnå et EU tilskud til byggeriet på 162 mill kr- hvad for en af bygherres projekt tegninger er det givet ud fra?? det er svært at se ideen i, og ikke svært at se hvad bygherre har af tanker, nemlig at udvide og inddrage mere af den særlig frugtbare landbrugsjord som vi har her i området, hvorfor ikke holde det samlet ved det sydlige Hedensted og/eller Horsens N?? Vi har svært ved at se hvad chaufførerne skal bruge et 42 meter højt hotel og konference center til, plus en helikopter plads, der må være tiltænkt noget andet ind over ?? Det vi ser, de har brug for af overnatningsfaciliteter er et bad, et toilet, lidt indkøb, mad og drikke samt overvågning af deres gods, og det må kunne dækkes af et noget lavere transithotel, som der i første omgang er blevet søgt til fra bygherres side og faktisk vist i det oprindelige projektforslag, som også stadigvæk til dags dato ligger på bygherres hjemmeside vist med billede af "første" tegning. Helikopter pladsen ser vi også meget unødvendig, da der står i lokalplanen, at den skal bruges til redning, i sådanne tilfælde har en helikopter ikke brug for en "plads", da den ALTID vil flyve så tæt på det udsatte område som muligt, det er det en helikopter kan, vi er bange for at den også kan give flere trafikante problemer på motorvejen og være en medløber til endnu flere uheld som vi i forvejen støder på dagligt her ude omkring afkørsel 57. D 5 maj flyver der en stor rød helikopter, meget meget lavt ind over vores indhegninger, her har jeg 4 heste som bliver bange og løber igennem deres indhegning, heldigvis var jeg hjemme og obs på helikopteren, så jeg hurtigt kunne få styre på 4 heste, som var lidt i et panik mood, her tænker jeg, at det var godt jeg var hjemme, da de 4 heste hurtigt kunne lave revace enten på motorvejen eller ude på Korningvej, hvor der også er meget trafik, helikopteren lå i et stykke tid over projekt pladsen, så tænker den har noget med projektet at gøre. Vi er selvfølgelig også bekymret ang vores heste som går lige op ad projektet, (det nævnte vi også i første høringsbrev) vi har ind til nu haft en daglig dag med rigtig meget trafik på vores lille grusvej, som slet ikke er gearret for så meget og så tung trafik, støvgener anmas af diverse biler, lastbiler, motorcykler og store maskiner, støvgenerne har hængt i en tåge over området, så vores heste dagligt står med støv i næsebor, luftveje og øjne og det bliver de desværre ikke ved med at holde til. Hele vores ejendom, vinduer, havemøbler mm og endda vores biler er også fyldt af støv- så det bekymrer os rigtig meget at der står i lokalplanen at "vores" grusvej

skal bruges til "flugtvej" og "blødtrafik" og hvad indebære det ?? syntes bare her de sidste par måneder, at den har været overbelastet og så påstår bygherre, de ikke er gået i gang endnu, det er meget svært at se, og vi mener at bygherre er fuld af løgn, da der i vores øjne allerede ser ud til at der er på begyndt til volde mm og diverse drænsager er lagt, og vi ved godt at bygherre ikke har ry for at lave sit arbejde 2 gange- måske man skulle være bedre til at tjekke op på sådanne projekter i og på Hedensted kommune, da vi også ved at det ikke er første gang bygherre køre lidt hurtigere frem end der er givet lov til. Vi ser også gerne at de omtalte volde, bliver højere end først påtænkt, mindst 5 meter høje og med en beplantning, hvor man tænker højde og "dækning" hele året rundt, da mange nye lastbiler har en højere højde i dag. Vi har selvfølgelig også med i vores overvejelse at lys og lyd bliver en kæmpe stress faktor for os naboer, for alle dyrene og naturen omkring os, især lyset er vi bekymret for, da vi her ude i området ikke har nogle former for gadebelysning, så det vil være noget af en omvæltning pludselig at have lys 24-7, vi er bange for at hele vores ejendom/jord vil blive belyst og påvirker os i en retning af bl.a stress og dårlig trivsel.

Jeg Malue har igennem de sidste 9 år arbejdet en forretning op hvor jeg har heste i træning og udføre hestevelfærd i form af massage og terapi øvelser, her ser jeg også et problem, da hestene har brug for ro og en daglig dag uden for meget larm og støj, vi har motorvejen som en gene nu, men med en rimelig kontinuerligt larm og støj- her tænker jeg igen på helikoptertrafikken som vil forstyrre med en impulsstøj og give en stressfaktor som jeg ser, sagtens kan undlades og fuldstændig en unødvendig ting på og ved et lastbilkarings anlæg.

Vi forventer at bygherre stiller sig til rådighed økonomisk, da vores ejendoms værdi vil falder gevaldigt efter dette projekt er sat i værk- hvem har lyst til at være nabo til lys, støj og forurening?? Vi har brugt de sidste 25 år på at bygge vores liv op omkring denne ejendom, og ejendommen har været i familiens eje siden 1974, og jeg Malue bliver nød til at skrive at jeg er bange for og ked af det, hvis mit virker som selvstændig træner og hestemassør, måtte stoppes pga bygherres projekt, noget som jeg har lagt meget hjerte og sjæl i.

Vi håber på at alle jer som måtte læse dette høringsbrev også kan se det for naboens side og vil hjælpe, så projektet til gode ser alle, både os som naboer, chaufførerne og selvfølgelig også bygherre.

Med Venlig Hilsen

Korning Tange 5

8700 Horsens

15

Adresse: Korningvej 37  
Postnr: 8700  
By: Horsens

Emne: Grønne rekreative områder kontra lys og larm

Kategori: Kommentar

Indhold:

Der ønskes så høje volde som muligt, gerne med træer på toppen. Generelt ønskes så meget beplantning som muligt, også på tagene af bygningerne.

Der ønskes en opmærksomhed på at lokalområdet også oplever positive gevinster ved etablering af anlægget. Dette f.eks. i form af et rekreativt område langs med kanten af pladsen/på ydersiden af hegnet. Man kunne forestille sig et smalt bælte af træer og buske med mountainbikespor, løberuter eller lignende. Dette ville have den ekstra gevinst yderligere at skærme for udsynet til pladsen og mindske en del af lysforureningen, samt i sommerhalvåret tage en del af støjen qua bladene på træerne.

Man kunne endda forestille sig at der blev etableret et spor fra Korning Tange til Pebringsvej, således at man kan løbe/cykle/gå en rute rundt fra Korning langs Korningvej - Korning Tange - spor langs lastbilpladsen - Pebringsvej - Gyllestien - Ussingvej. Flere ruter i landskabet er i høj grad efterspurgt i Korning og ved at etablere en sådan rundtur ville lokalbefolkningen også kunne få noget positivt ud af etableringen af lastbilpladsen.

Derudover ville en fremskyndelse og prioritering af etablering af cykelsti mellem Korning og Hatting trafik sikre adgangen til pladsen for bløde trafikanter fra både Hatting og Korning via Korning Tange. -Såfremt der påtænkes behov for (ung) arbejdskraft til pladsen.

Der ønskes klart en prioritering af at den planlagte adgang for bløde trafikanter til pladsen via Korning Tange etableres.

Der ønskes et stort fokus på minimering af støjforurening. I forvejen opleves store støjgener fra både motorvej og vestvej. Specielt ønskes regler for hvor meget eksempelvis kølevogne må larme, og at de eksempelvis skal kobles på strøm fra elnettet når de holder parkeret fremfor at holdes kørende via lastbilens motor.

Der er ønske om opmærksomhed på at underlaget på pladsen bliver så støjreducerende som muligt.

Der ønskes desuden en opmærksomhed på lysforurening. Når man kigger mod Lund opleves der i høj grad en lysforurening derfra. Således ønskes at al lys så vidt muligt skærmes udadtil og lyser nedad mod selve pladsen. Derudover ville førromtalte beplantning på sigt også hjælpe til at mindske lysforureningen hos naboer til pladsen.

Der ønskes videoovervågning af hele pladsen, specielt rundt i kanten af pladsen, således at det kan opspores hvis nogen har forladt pladsen ved eksempelvis indbrud i naboejendomme.

Fokus på at materialer i højden giver så lidt som muligt genskin i solen, dvs. så vidt muligt undgå stål og gerne bruge materialer som ex. træ. Derudover som nævnt i forslaget at eventuelle solpaneler får antirefleks-behandling.

16

## Vedr. Lokalplan 1164 for lastbil parkering ved E45 afkørsel 57 Horsens S

Punkter jeg ønsker at få belyst:

1. Tilkørselsforhold.
2. Lydtryk, øget støj.
3. DSV distributions center udvidelse.
4. Ulykkesstrækning?
5. Beregning af støj (over døgnet, Silkeborg motorvejen – tag toppen af støjen)

### 1. Tilkørselsforhold:

Jeg kan se at tilkørselsforholdene først færdiggøres når en forventet udvidelse af Vestvejen, som vejdirektoratet har ansvaret for udføres. Hvad er udsigten til at dette gennemføres? På hvilket grundlag – trafikmængde, andet? - er denne vejudvidelse udført af vejdirektoratet stillet dette projekt i udsigt?

Hvorledes afvikles trafikken indtil denne udvidelse er på plads? Den nuværende motorvejsafkørsel er proppet i myldretiden, da det er svært, specielt for lastbiler men også personbiler at krydse Vestvejen da den er meget trafikeret.

Det medfører ofte kø på afkørselsrampe helt ned på motorvejen, specielt fra nord når lastbiler og biler skal ind mod Horsens S.

Denne rastepåds tilegnet lastbiler vil med stor sandsynlighed give yderligere problemer med ophobning af trafik ned på motorvejen.

Hvad er anlægsperioden for dette projekt, bliver det udført i samspil med – tidligere end den planlagte udvidelse af E45, således at brugere af Vestvejen ikke afskæres herfra i en længere periode?

### 2. Lydtryk, øget støj:

Jeg ønsker at se jer dele hvorledes lydtryksberegningen er udført for netop dette område og projekt. Antal timer i døgnet/ugen/året som lydtrykket beregnes over, samt den belastning der ligger til grund for disse data (myldretiden i timer).

Lastbilerne vil sikkert anvende motorbremse ved afkørsel, det er kendt for at generere højere lydtryk. Acceleration ved tilkørsel og ligeså ved frakørsel må give et ekstra lydtryk.

Ligeledes vil der sikkert være en hel del køletransporter der kommer at parkere her i kortere eller længere tid, bliver der nogen form for forbud mod at lade disse blive drevet af motor under parkering (kun eltilslutning)? er der pladsmand der sørger for at dette vil blive overholdt?

Afsluttes projektet med fuldstændig ny belægning på indfaldsveje så støj fra beskrevne midlertidige vejopbygninger minimeres?

Hvilken form for opfølgende lydtrykmåling foretages der *efter* udbygningen er taget i brug? (eks 12 mdr. efter)

Hvilken pulje/midler afsættes der for tiltag der måtte være nødvendige for at dæmpe den forventede øgede støjbelastning fra denne plads?

Det må bemærkes at der umiddelbart kun er tiltænkt ekstra støjforanstaltninger på hotelbyggeriet grundet vejstøj. Hvorledes med nabobyerne, som er plaget af dette alle døgnets timer og ikke kun de timer man opholder sig på et hotel?

### 3. DSV distributions center udvidelse:

Her planlægges det at op mod 1.000 lastbiler i døgnet (nu 500) skal håndteres af dette distributions center.

Denne lastbilkøparkering med tilhørende faciliteter er vel tiltænkt at være attraktivt også for nogle af lastbilerne herfra. Det vil derfor medføre megen opbremsnings- og accelerationsstøj samt øget forurening på strækningen mellem afk 57 Horsens S og afk 56B Horsens C.

Det må formodes at blive store dele af døgnet for at kunne håndtere 1.000 lastbiler, hvorfor støjberegninger skal tage højde for længere spidsbelastningstid. Lastbilerne vil sikkert anvende motorbremse ved afkørsel, det er kendt for at generere megen støj.

Acceleration ved tilkørsel og ligeså ved frakørsel må give et ekstra lydtryk.

### 4. Ulykkesstrækning:

Det er som lokal borger observeret at strækningen omkring Horsens og ofte mellem 56 Horsens V og 57 Horsens S er udsat for et uheld som mere eller mindre kræver en lukket motorvej.

Hvilke tiltag bliver der gjort i forbindelse med dette projekt og gennemført inden indvielse af denne rasteplads?

Hvem har ansvaret for at løsninger her er på plads, når dette projekt ønskes påbegyndt, så voldsomme uheld ved afkørslen undgås – både på broen og på motorvejen?

Se i øvrigt punkt 1.

### 5. Beregning af støj:

Har opmærksomt fulgt med i gruppen, "Silkeborg motorvejen – tag toppen af støjen" hvor der er mange henvisninger til retlig information der tydeliggør problematikken omkring trafikstøj. Ligeledes tydeliggør at de nuværende normer i DK ikke følger med tiden.

Det må jo bemærkes at man i miljøministeriet har fundet at støj (vejestøj) har mange helbredsmæssige effekter, MST henviser også til WHO's anbefaling på 53dB og ikke de 58dB som vejdirektoratet anvender i sine beregninger.

Gruppen her har med rette kunnet påpege problematikker som eksempelvis udføres der en støjberegning, og den belastning der findes, deles over årets timer.

Vil Hedensted kommune og bygherre fremlægge alle data af beregningerne for denne udvidelse (ikke kun hovedtræk og henvisninger til paragraffer og normer) over hvorledes støjbelastningen er beregnet for motorvejen og taget ovenstående data med i betragtningen, så det tydeliggøres før og efter?

Vil Hedensted kommune og bygherre bekræfte at man i forbindelse med projektet afsætter midler til en opfølgende måling efter udbygning foretager prøvemålinger på støj i samarbejde med lokale borgere så det bliver reelle målinger og ikke kun en beregning?

Vil Hedensted kommune og bygherre fremvise hvilken form for støjreduktion der gennemføres og eftervise den reelle effekt af hvert af disse tiltag (beregning vs virkelighed) data fremlægges?

Det må bemærkes at der umiddelbart kun er tiltænkt ekstra støjforanstaltninger på hotelbyggeriet grundet vejstøj. Hvorledes med nabobyerne, som er plaget af dette alle døgnets timer og ikke kun de timer man opholder sig på et hotel?

Lokalplanen Retningslinje 7.1 støj, viser også belejligt bare et nært udsnit og ikke hele støjbilledet. Det ville være passende at dele hele billedet.

Med venlig hilsen,

Filips Alle 14 8700  
Horsens



17

Vi har registret følgende i din indsigelse/bemærkning:

Adresse: Korning Gammelby 35

Postnr: 8700

By: Horsens

Emne: Lokalplanforslag 1164, lastbilkørsel ved afkørsel 57

Kategori: Kommentar

Indhold:

Så godt at der bliver mulighed for at holde hvil, på lovlig vis, for mennesker der kører lastbil. Ligeledes med gode forhold.

Hotellet er alt for højt. Vil skræmme i det åbne land. Så den skal mindst halveres i højden. Der er jord nok så faciliteterne kan fås med en mindre bygningshøjde.

Godt med beplantning på jordvoldene. Det skærmer og er godt for dyrelivet.

Denne mail er afsendt automatisk, og kan derfor ikke besvares.

18

Personlige bemærkninger til lokalplansforslag til lokalplan 1164; Lastbilverkingsanlæg ved afkørsel 57

Vi vil her, ud over de bemærkninger der er blevet sendt fra den samlede gruppe af beboere, bosat i nær forbindelse til det fremtidige lastbilverkingsanlæg, også komme med vores personlige bemærkninger om de gener vi vil få:

- Lys fra lastbilverne ved af- og påkørselsrampen generer os i dag i flere rum, mest om vinteren, men når det bliver rykket endnu tættere på, vil det derfor også genere os endnu mere. Fra vores grund og til det punkt hvor afkørslen skal ligge, er der ca. 450 meter og vi vil blive voldsom generet af det. Vi vil derfor ønske at der kommer jordvold eller støjmur på min. 5 meter i højden
- Støj fra lastbilverne (deres kølevogne) samt ved af- og påkørsel.
- Støj fra helikoptere og chikane ved overflyvninger. Støjen vil få store konsekvenser på f.eks. dyr, som måske går i panik og løber ud af deres indhegninger og forvolder stor skade, og hvem er så den ansvarlige? Og hvad skal der bruges helikopterplads til? Ambulancehelikopteren vil jo ikke lande der, men ude hvor ulykken er sket.
- Større risiko/farer for indbrud på privat ejendom.
- Privat ejendom er faldet meget i værdi pga. projektet.
- Jordvold skal være meget højere end de 4 meter der er beskrevet, pga. lys og vi ønsker at det SKAL beplantes med større træer/buske.
- Hotel på 42 meter i højden pynter IKKE, og hvad skal chaufførerne med konferencerum? Vi skal lige huske at det skulle være en p-plads og vi ønsker ikke at det skal være et industriområde der og de nærliggende områder.  
Et hotel på evt. 2-3 etager vil passe meget bedre ind i naturen og ikke give nær så mange gener.

Med venlig hilsen

Pebringsvej 19, Korning

8700 Horsens

19

**Fra:** [Lars Bønding](#)  
**Til:** [Christina Duedal Nielsen](#)  
**Emne:** SV: Høring af planerne for lastbilverkøbsanlæg ved afkørsel 57, Horsens S med tilhørende miljøvurdering og VVM  
**Dato:** 23. august 2022 16:40:32  
**Vedhæftede filer:** [Signaturbevis.txt](#)

---

Hej Christina,

Indledningsvist tak for muligheden for at kommentere på forslag til lokalplan 1164, med forlænget høringsfrist til i dag den 23. august 2022.

Lokalplanforslaget giver anledning til følgende umiddelbare bemærkninger:

1. Det forudsættes at der i lokalplanens delområde A og B, etableres tilstrækkelig vandforsyning til brug for brandslukning efter nærmere aftale med Sydøstjyllands Brandvæsen.

*Sydøstjyllands Brandvæsen kan ikke for nuværende fastslå omfanget af denne vandforsyning, herunder hvor mange brandhaner der vil være behov for at etablere, og hvor disse skal placeres. Dertil er lokalplanforslaget for overordnet, og det er også afgørende, hvilke dele af lokalplanområdet, som rent faktisk bliver realiseret, hvordan de enkelte bygningskroppe bliver udformet og placeret, samt om byggeretterne udnyttes helt eller delvist. Vi skal samtidigt henlede opmærksomheden på, at brandhaner vil kunne forsynes såvel med drikkevand som med opsamlet regnvand. Brandvæsnet skal således foreslå, at vi indgår i en nærmere dialog om det konkrete behov og de konkrete løsninger.*

2. Det angives at der bl.a. kan etableres salgstankanlæg, brint- og gasstationer mv. i delområde A. Sådanne anlæg og aktiviteter vil i udgangspunktet være underlagt beredskabslovens bestemmelser. Etablering af disse anlæg, og andre aktiviteter underlagt beredskabslovens bestemmelser, vil således fordrer tilladelse hertil fra Sydøstjyllands Brandvæsen.
3. I det omfang at Miljøafdelingen ikke allerede har kommenteret på forholdet, må vi opfordre til at der i lokalplanen indskrives bestemmelser om håndtering af slukningsvand, herunder muligheden for at kunne tilbageholde slukningsvand i tilfælde af brand.

*Mulighed for at kunne tilbageholde slukningsvand, vil tilsvarende kunne give mulighed for at standse udbredelsen af større spild (miljøuheld) forholdsvis tæt på udslipkilden.*

Såfremt der er spørgsmål til ovenstående eller behov for uddybning, er du selvfølgelig meget velkommen til at kontakte os.

Med venlig hilsen

**Lars Bønding**  
Viceberedskabschef

Telefon direkte: 76292776  
Mail: [lb@sojby.dk](mailto:lb@sojby.dk)



**Forebyggelse**

20

## Hørings svar vedrørende lokalplan 1164

Vi bor meget tæt på arealet hvor man planlægger at anlægge en stor lastbilparkeringsplads ved afkørsel 57. Vores indsigelse handler om mosen og om lysforurening. I det første forslag var det meningen at tilkørsel til anlægget skulle ske direkte fra motorvejen. Imidlertid blev det af forskellige grunde ændret, så tilkørsel skal ske via rute 30. Det har medført at projektets areal er blevet udvidet med ca. 1/3. Denne udvidelse indebærer sløjfning af en mose, som er fredet ifølge naturbeskyttelseslovens § 3, stk. 2. Vi er på det rene med at kommunalbestyrelsen kan beslutte at der dispenseres fra de generelle fredninger i loven. Vi vil dog gøre indsigelse af følgende grunde:

- 1) Vi benytter os dagligt af adgangen til mosen. Vi lufter hunden og nyder naturen. Hvis man vil gå tur i naturen her omkring uden at gå på trafikeret asfaltvej, så er turen til mosen vores eneste mulighed. Med projektet forsvinder mosen, og der vil ikke være nogen natur at nyde mere.
- 2) Mosen er natur, uanset om der er sjældne arter i den eller ej. Og som natur rummer stedet betydelig større biodiversitet end en lastbilparkeringsplads vil gøre. Vi har utallige gange oplevet rådyr løbe hen over arealet, og vi har set ugler og flagermus flyve over mosen og markerne omkring - og ikke mindst nyder vi det vilde planteliv. Tilbagegangen i biodiversitet er meget stor i disse år. Tilbagegangen handler ikke bare om at sjældne dyre- og plantearter uddør. Det handler helt generelt om at der ikke levnes plads til helt almindelige naturtyper hvor der lever helt almindelige dyre- og plantearter. På trods af store marker med monokulturer har vi faktisk relativ stor biodiversitet omkring vores ejendom. Vi ser og hører masser af forskellige fuglearter, fx gøg, natugle, nattergal - sågar en vendehals har vi haft besøg af. Det skyldes bl.a. mosen og landbrugsarealet omkring os. Når landbrugsjord laves om til byzone og en del af mosen sløjfes, vil det kun bidrage til mindskning af biodiversiteten.
- 3) Med lastbilparkeringspladsen bliver et stort areal med særlig vigtig landbrugsjord omdannet til byzone. Byzone medfører lys - masser af lys - eller med andre ord: Lysforurening. En af grundene til at vi flyttede på landet var at vi ville kunne se nattehimlen. Selvom man indretter belysningen fra lamperne på lastbilparkeringspladsen så de lyser nedad og skærmer dem for opadgående lys, vil reflekteret lys fra pladsen generelt bidrage til lysforureningen. Som det er nu, er der så mørkt at vi kan se Mælkevejen. Det vil der sandsynligvis ikke være når et så stort areal bliver oplyst. Hermed forsvinder en vigtig værdi ved det at bo på landet. Desuden vil lysforureningen også påvirke biodiversiteten. Ugler, flagermus og andre natlevende dyr forsvinder. Se i øvrigt dette link: <https://nyheder.tv2.dk/samfund/2022-01-22-kunstigt-lys-forurener-nattehimlen-over-danmark-det-er-helt-crazy>

Allerhelst ser vi at mosearealet bevares. At tilkørsel til lastbilparkeringsanlægget bliver flyttet til en anden placering, fx direkte fra motorvejen. Kan det ikke lade sig gøre, ser vi meget gerne at der etableres erstatningsnatur som i så høj grad som muligt erstatter den sløjfede mose. Dvs. med både buske, træer og vand af hensyn til biodiversiteten. Til denne erstatningsnatur skal der naturligvis etableres en sti.

Med hensyn til lysforurening ser vi gerne at oplysningen af pladsen minimeres og tager så høj grad af hensyn til udsynet til nattehimlen som muligt. Alle udendørs lamper er afskærmet opadtil, men det er som nævnt ikke nok. Rudersdal Kommune har ifølge deres hjemmeside



forsøgt sig med lysreduktion. Se dette link: <https://sammenom.rudersdal.dk/da-DK/initiatives/mindske-lysforurening>

Generelt er vi meget utilfredse med at der laves et så omfattende anlæg til lastbilparkering. Vi anerkender at lastbilchauffører har brug for hvile og diverse faciliteter. Men vi mener at dette projekt skyder langt over målet. En EU-kommisionsrapport fastslår at det store behov for sikrede lastbilparkeringsplaser vil ligge fra Sydjylland tværs over Fyn og Sjælland - og altså ikke fra Taulov og nordover. Dette taget i betragtning er det svært at forstå at der skulle være brug for en så stor plads som den projekterede med både helikopterlandingsplads og 10-etagers hotel. Det er vores opfattelse at Vejdirektoratet løbende etablerer de parkeringsanlæg der er behov for langs motorvejene i Danmark. Det private initiativ er overflødigt i denne sammenhæng - og nærværende projekt peger tydeligvis i retning af meget mere end blot lastbilchaufførernes behov.

Nuværende borgere i Hedensted kommune vil opdage at der bliver mindre og mindre natur og mere og mere industri og fraflytter kommunen. Man vil søge til de kommuner der har natur at tilbyde.

Venlig hilsen

Pebringsvej 9  
Korning  
8700 Horsens