

Trafikminister Flemming Hansen
Trafikministeriet
Frederiksholm Kanal 27
1220 København K

KOPI

18. oktober 2004

Henvendelse i forbindelse med ny motorvej rute 18 Vejle / Herning.

Welcon A/S, som er den tidligere fabrik for Nordex vindmøller, er beliggende umiddelbar til den planlagte nye motorvej. Der har tidligere været ansat op til 400 personer på virksomheden, men afmatning, og konkurrenceforhold har medført at der i dag er ca. 100 ansatte.

Virksomheden er villig til at investere i en omlægning af produktionen, således at der igen kan komme flere medarbejdere, men dette er betinget af hvordan den nye vej placeres, ligesom det er afgørende, at der bliver mulighed for at komme på den nye vejforbindelse.

Der produceres i dag mølletårne på virksomheden, men med den projektering vil det være forhold er det meget svært, at få de store emner transporteret fra virksomheden. En mulighed for at komme direkte op på den nye vej vil forbedre mulighederne, således at virksomheden udvikles til fremstilling af store og tunge emner.

Virksomheden har desuden ønsker om, at etablere andre erhverv i området, da placeringen gør det velegnet til tung industri, idet der ikke findes naboer som kan generes af miljøforhold. Give Erhvervsråd og Give kommune bakker op om mulighederne for at etablere tung industri i området, i stedet for at placere dette i bynært område. Det er vores formodning at der vil kunne etableres mange arbejdspladser, såvel på den eksisterende virksomheder, som i kommende virksomheder.

Give erhvervsråd arbejder i øjeblikket på etablering af en "SAFE PARKING" i området, og en af mulighederne kunne være en placering ved Welcon. Ideen til "Safe Parking" er udsprunget af beslutning under det danske formandskab for EU, hvor der er vedtaget en beslutning om at der skal gøres noget ved problemet, og efterfølgende har vi drøftet dette med Karin Riss Jørgensen, og Anne E Jensen, som bakker op omkring etablering af et pilotprojekt i Give kommune. Der vedlægges kopi af beslutningen, samt udkast til projekt.

Der har gennem det sidste år været gennemført drøftelser med Vejdirektoratet, men da de efter eget udsagn ikke kan afgøre dette, retter vi henvendelse til Dem, i håb om at der kan findes en løsning. Et forløb hvor der skal anvendes flere år på en beslutning vil medføre, at virksomhedens ledelse ikke vil satse på at bevare virksomheden. Modsat vil en afgørelse hvor der etableres en afkørsel ved virksomheden medføre at ledelsen vil satse på udvikling af eksisterende og nye produkter.



I det planlagte forløb er der to overføringer af eksisterende veje, på hver sin side af virksomheden, og det er vores opfattelse at disse med fordel kan slås sammen til en afkørsel, og såfremt det er nødvendigt med yderligere arealer overvejer Welcon at lægge disse til. Samlet set vil udgifterne således ikke blive væsentlig større.

De nuværende og kommende forhold er vanskelige at beskrive, og vi vil derfor gerne invitere ministeren, og trafikudvalget til en besigtigelse i området, hvor de nærmere forhold kan drøftes. Vi håber De vil kontakte os, således at der kan aftales et tidspunkt som passer.

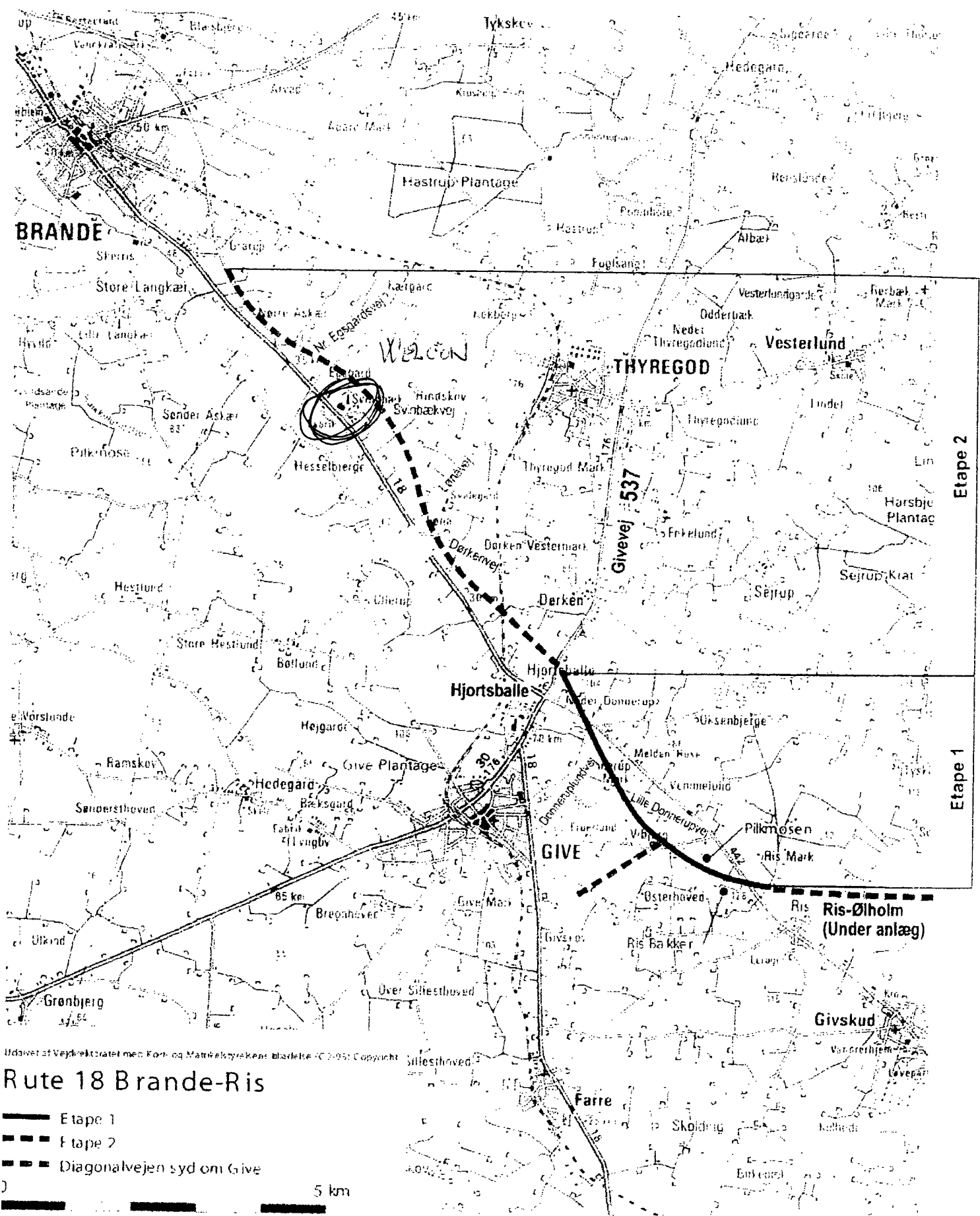
Tidsfaktoren er meget afgørende for os, og vi håber derfor på et meget hurtigt svar.

Med venlig hilsen




Welcon A/S
Svindbækvej
7323 Give
Flemming Pedersen
Direktør

Give Erhvervsråd
Rådhusbakken
7323 Give
Torsten Østervig
Erhvervschef

Kopi til Formanden for trafikudvalget Kaj Ikast og Svend Heiselberg



Rute 18 Brande-Ris

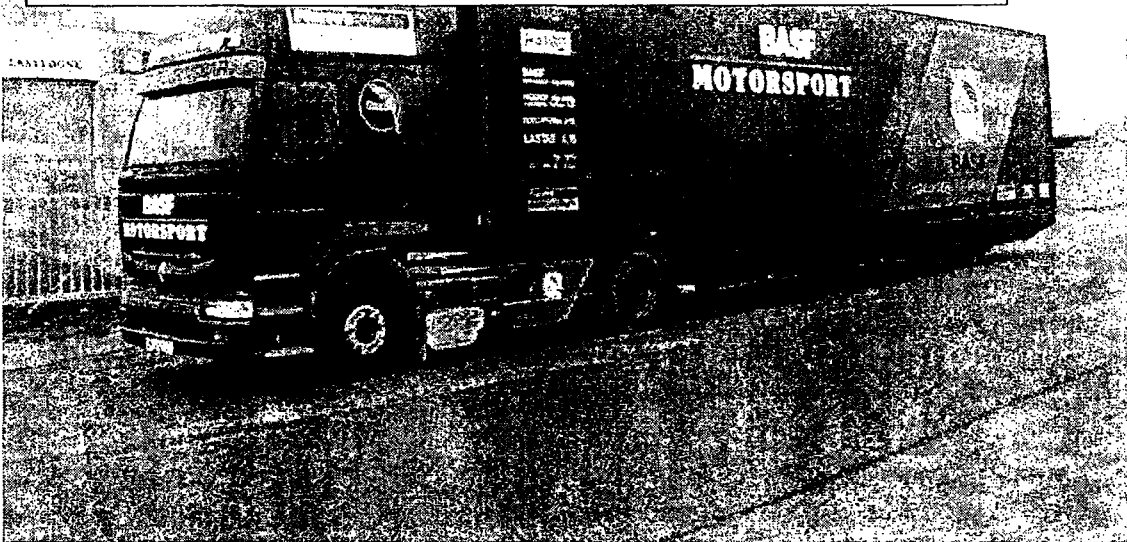
-  Etape 1
-  Etape 2
-  Diagonalvejen syd om Give

5 km

Uddrag af Vejplan for Trafikministeriets og Matriculæskontorens bladskrift © 2005 Copyright

Projekt "safe parking"

Udkast



Et projekt som skal sikre chauffører og værdifulde laster.

Kriminaliteten i Europa er gennem de sidste år steget, og et af de områder som har mærket stigningen kraftigt er værdifulde transportere, hvor chauffører ofte lider overlast, ligesom der tabes store beløb ved tyveri / røverier.

Omkostningerne til transportforsikringen er steget kraftigt de sidste år, og belaster derved distributionsomkostningerne, ligesom chaufførerne udsættes for umenneskelig behandling.

Projektet's mål er, via et pilotforsøg, at gøre den meget vanskelig for kriminelle personer, at tilrane sig dyre laster, og derved nedbringe både de menneskelige omkostninger, samt forsikringsudgifterne.

1.0 indledning.

Man ser næste dagligt i pressen at værdifulde laster, under transport gennem hele Europa, udsættes for overfald/ tyverier, hvilket naturligvis er helt uacceptabelt.

Landevejstransporter indeholder i dag værdier for mange millioner kroner, og da sikringsniveauet ofte er lavt, er det attraktivt for kriminelle personer.

De menneskelige omkostninger er meget store for de personer som udsættes for overfald, og der er da også set dødsfald i forbindelse med disse hændelser.

Det kan ikke forventes at berigelseskriminaliteten kan begrænses uden at der gennemføres særlige aktiviteter, som gør det meget vanskeligt at gennemføre kriminaliteten.

De store tab som kriminaliteten medfører, bevirker at priserne for forsikring af transporterne er stærkt stigende, og det må forventes at en bedre sikring af transporterne kan medvirke til en nedsættelse af disse omkostninger, og således medvirke til en bedre konkurrenceevne.

At sikre transporterne vil kræve et meget stor sikkerhedsniveau, som ikke findes i dag, og projektet skal derfor betragtes som en pilotprojekt, hvor erfaringerne efterfølgende kan anvendes globalt.

Der findes mange med interesser for denne problematik, og gruppen som skal medvirke til udvikling af projektet, vil derfor blive meget bred. Den foreløbige sammensætning vil derfor være følgende:

Vognmænd/ speditører

Faglige organisationer / chauffører

Forsikringsbranchen

Virksomheder med behov for transport af værdifulde laster.

Investorer

Politi

Offentlige organisationer

Det kriminal præventive råd

Give Erhvervskontor/ erhvervsråd

Da der er tale om et pilotprojekt vil det være nødvendigt, at sikre en finansiering hvor der tilføres offentlige midler til udvikling, og opstart af projektet, hvorimod det efterfølge drift må forventes, at kunne forgå ved normale driftsindtægter, finansieret via besparelser på forsikringerne.

En placering af en "Safe parking" i Give vil være ideel, idet stedet kan dække behovet i et stort område, der kommer ny motorvej til området, ligesom der findes bane med timedrift, og international lufthavn.

2.0 Baggrund.

Overfald på chauffører er et problem både for danske virksomheder og chauffører, og desværre er tendensen at problemet er stigende.

Danmark har via Det Kriminalpræventive Råd gennemført en undersøgelse blandt chaufførerne, for at afdække problemet. Der blev udsendt spørgeskema til 5.000 chauffører, og 1.834 af disse svarede på skemaet.

Undersøgelsen viser at 296 ud af 1.834 chauffører på et tidspunkt har være udsat for et overfald, og de 192 af tilfældene er sket indenfor 4 år.

Følggevirkningerne fra overfaldene har været følgende:

- Hospitalsoophold 12
- Sygemelding 17
- Fysiske men 15
- Psykiske men 73
- Andet 49
-

Dette er et problem for både chauffører og virksomheder, idet det i dag, og i fremtiden, bl.a. er omkostningerne til logistik som er et afgørende parameter for konkurrenceevnen.

Problemet er af international karakter, og vil således kræve internationale løsninger, og dette projekt skal derfor betragtes som et pilotprojekt, som kan skabe erfaringer som efterfølgende kan anvendes andre steder.

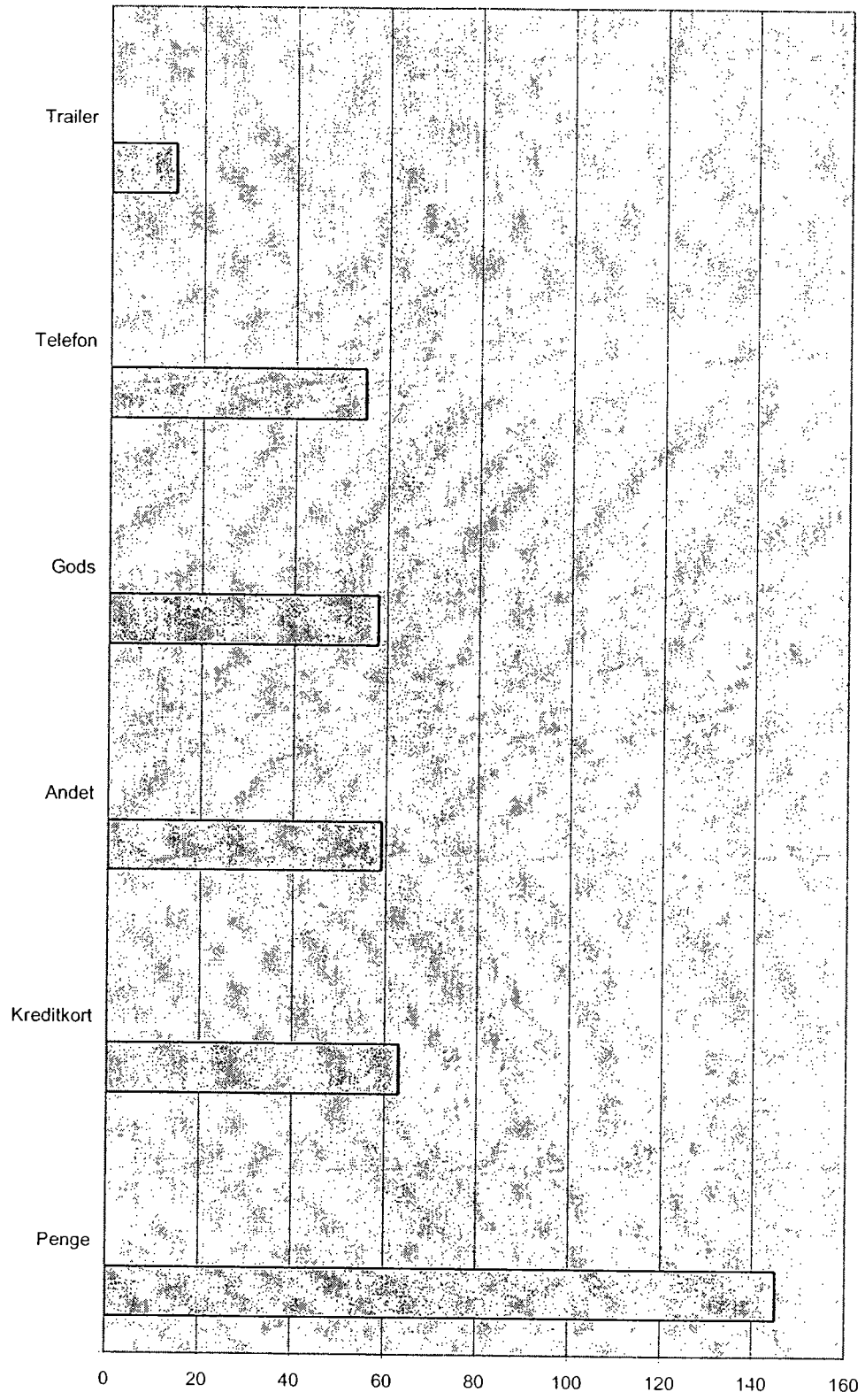
Det er ikke alle transporter der er lige "tyvetækkelige", og derfor foreslås det at sikkerhedsniveauet opdeles i forskellige grupper, men det må ikke glemmes at de kriminelle ikke udefra kan se hvad laste består af, så generelt vil det være godt med en "safe parking", som samtidig kan medvirke til, at det generelt ikke er så attraktivt.

Nogle af problemerne løses af særlig sikring af køretøjerne, og dette er naturligvis positivt, men på den anden side kan dette medvirke til at et indbrud/ overfald bliver mere voldeligt, og derved en øget risiko for chaufførerne. Ved et ophold på en " safe parking" flyttes denne risiko fra køretøj/ chauffør, til vagtselskabet på parkeringen.

Det kan overvejes om det ville være en løsning med elektronisk overvågning via GPS, GSM eller VHF, hvor man fra "safe parking" fortager denne overvågning af køretøjerne, og når projektet er udbygget til at dække bredt i F.eks. Europa, vil der kunne tilbydes hurtig hjælp på stedet.

Smugleri er ligeledes et problem for transporterne, og med et udbygget Europæisk system vil det ligeledes blive meget vanskeligt for udefrakommende at benytte transporterne til dette.

Ifølge opgørelse fra Det Kriminalpræventive Råd er det følgende der stjæles. 115 af 296 chauffører, der er blevet overfaldet, angiver at de ikke er frarøvet noget.



Som resultat af undersøgelsen har Den Europæiske Union vedtaget en tekst som henstiller til medlemsstaterne at der gøres en særlig indsats for problemet, med følgende punkter:

- Iværksætte nationale undersøgelser som belyser problemet.
- Søger at forbedre sikkerheden.
- Nøje overvejer og om nødvendigt foretager nødvendige tiltag.
- Kommunikerer muligheder ud til brugerne.
- Fører statistik til brug for tilrettelæggelse af indsats.
- Nedsætter følgegrupper.
- Sikrer kommunikation mellem medlemsstaterne.
- Søger at høje opmærksomheden i tredjelande.
- Inddrager Europol i arbejdet.
- Med eventuel støtte fra Kommissionen overvejer at gennemføre møder og seminarer.

3.0 Sikringsniveau.

Der vil være behov for flere niveauer i forhold til den sikring som skal tilbydes, og stedet skal derfor indrettes således at der er mulighed for at finde det niveau som, passer til den enkelte transport.

1. niveau skal være hvor der kan parkeres indenfor hegn, og på et befæstet areal, hvor der løbende foregår vagttjeneste, ligesom arealet overvåges via kameraer, samt effektiv belysning. Det er tanken at der på dette sted er chauffør til stede ved vogntoget det meste af tiden, ligesom der kan overnattes i vogntoget.
2. niveau skal være hvor der kan henstilles trailer, uden at chauffør og trækker er tilstede, og dette overvåges løbende af vagt, samt fast overvågning via kamera, hvor overvågningen tapes.
3. niveau skal være indendørs parkering af lasten, hvor der aflåses efter skaforklasse udsted af forsikringselskabet. Der skal samtidig være fast overvågning af lasten via kamera, og overvågeren skal hvert 5 minut bekræfte at han har set på stedet. Alle overvågninger skal optages, og gemmes til lasten er afhentet.
4. niveau skal være særskilt indrettet bygning, hvor det er sikret at indbrud ikke er muligt. Her kan lasten placeres på paller. Overvågningen er som på niveau 3.

Der skal i tilknytning til stedet etableres et lagerhotel, hvor mindre værdifulde laster kan opbevares. Overvågningen skal være som niveau 1.

Området skal selvsagt være døgnbemandet, såvel med hensyn til vagttjeneste, som servicefaciliteter.

4.0 Faciliteter.

Hele området til parkering og intern transport skal være befæstet, således at det kan bære tung trafik, ligesom det naturligvis skal være indhegnet, således at indtrængning udefra gøres særdeles vanskeligt.

På området etableres grønne områder hvor der er mulighed for at slappe af, ligesom der skal være mulighed for udøvelse af lette sportsaktiviteter.

Der skal på området forefindes de faciliteter som der kan være brug for, såvel med hensyn til chauffører, som servicering af vogntoget.

For chauffører skal følgende som min. være tilgængeligt:

- Bade og toiletfaciliteter
- Vaskemaskine og tørretumbler
- Indkøbsmuligheder
- Cafeteria
- TV / opholdsrum med aktuelle aviser og blade
- Adgang til internet / mail system
- Overnatningsmulighed
- Mulighed for transport til bane, lufthavn eller fritids faciliteter udenfor stedet.

For materiellet skal følgende være tilgængeligt:

- Tank
- Service og mindre reparationer af køretøjer
- Vaskemulighed for vogntog
- Servicering i forbindelse med elektronisk overvågning
-