



| | |
|---------------|-------------------------|
| Dato | 25. maj 2018 |
| Sagsbehandler | Henrik Backteman Larsen |
| Mail | hla@vd.dk |
| Telefon | +45 7244 3151 |
| Dokument | 18/02034-8 |
| Side | 1/5 |

Bilag til svar på TRU spørgsmål nr. 346

Transport-, bygnings- og boligministeren har bedt Vejdirektoratet til brug for besvarelse af spørgsmål TRU spørgsmål nr. 346 om at redegøre for hvilke kategorier af parkeringspladser (raste, sove-, hvilepladser eller andet), som Frankrig, Tyskland og Belgien har indført ved lov og som specifikt kun findes langs motorvejsstrækninger. Ministeren har desuden bedt Vejdirektoratet redegøre for, hvilke kategorier parkeringspladser langs motorvejen, som videoovervåges i de tre pågældende lande, samt hvor mange parkeringspladser af hver kategori, der er pr. km. motorvej for hvert af de tre lande og i Danmark.

Vejdirektoratet kan oplyse, at Vejdirektoratet generelt ikke har detaljeret viden om antal rastepladser, deres retsgrundlag og udformning mv. i andre europæiske lande. Vejdirektoratet har derfor som grundlag for besvarelsen af forholdene i Tyskland, Frankrig og Belgien, bedt COWI, der har kontor i Belgien, kontakte de relevante myndigheder i de respektive lande. Vejdirektoratets besvarelse for så vidt angår udenlandske forhold baserer sig derfor på de af COWI indhentede oplysninger.

Tyskland

De tyske forbundsmotorveje reguleres efter Bundesfernstraßengesetz (FStrG) og fastlægger statens ansvar for tilvejebringelse af rastepladskapacitet i form af etablering og drift af faciliteterne (FStrG §§ 3 og 5). Kompetent myndighed er det tyske Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI).

Statsvejloven fastlægger endvidere, at etablering af betjente anlæg på rastepladserne *kan* overdrages til privat aktør, mens driften *skal* overdrages til privat aktør (FStrG § 15, stk. 2). I retningslinjerne vedrørende etablering og drift af betjente anlæg specificeres det imidlertid, at også etableringen af de betjente anlæg bør overdrages til en privat aktør. BMVI oplyser, at Tyskland siden 1998 har benyttet sig af offentlige-private koncessionsaftaler.

Den tyske forfatning fastlægger samtidig, at administrationen af statsvejene herunder rastepladserne, er delstaternes ansvar (GG, art. 2, § 2). Det betyder, at det overordnede ansvar for sikring af tilstrækkelig rastepladskapacitet ligger i BMVI, mens planlægning og forvaltning varetages af delstaternes vejmyndigheder, der også er ansvarlige for at udbyde etablering og drift af de betjente anlæg til private aktører.

Rastepladserne langs Autobahn i Tyskland kan opdeles i 2 hovedkategorier hhv. bemandede og ubemandede rasteanlæg. På de bemandede anlæg tilbydes forskellige serviceniveauer i form af tankstation, cafeteria/kiosk og/eller motel. De ubemandede anlæg omfatter hhv. rastepladser med toilet og rastepladser kun med parkeringsmulighed og picnic-område.

BMVI har ikke oplyst COWI om det aktuelle antal rasteanlæg og rastepladser samt parkeringskapacitet for tunge køretøjer. Ifølge BMVI's opgørelse fra 2013 (Lkw-parken auf BAB, BMVI 2013) var der på det tidspunkt 428 bemandede rasteanlæg og 1485 ubemandede rastepladser langs motorvejsnettet i Tyskland. Parkeringskapaciteten på de bemandede rastepladser var på opgørelsestidspunktet godt 18500 lastbilparkeringspladser og på de ubemandede rastepladser knapt 21600 parkeringspladser for lastbiler.

Som følge af kapacitetsproblemer for lastbilparkering på rastepladser i langs Autobahn og forventninger til et stigende parkeringsbehov som følge af stigende, lastbilbaseret erhvervstransport foregår der en løbende udbygning og ombygning af rastepladserne.

Ifølge BMWI er normalafstanden mellem bemandede rasteanlæg på de ca. 12.800 km motorvejsnet 50 – 60 km. Der kan dog afhængig af trafikomfang være op til ca. 80 km. Ubemandede rastepladser er normalafstanden på 15 – 20 km, som dog ved lavere trafikomfang kan være op til 25 km.

Videoovervågning følger af koncessionshavernes egne initiativer, og er ikke et krav i forbindelse koncessionsaftaler ift. bestemte typer parkeringsarealer mv. BMVI hilser sådanne initiativer velkommen, og ser dette som led i bestræbelserne for at højne sikkerheden på rastepladserne, hvor videoovervågning indgår sammen med øget natbelysning, afspærring og sikring af adgangsforhold. BMVI har ikke oplyst et samlet omfang af evt. videoovervågning på rasteanlæggene, men det findes på nogle rasteanlæg.

Frankrig

Regulering af rastepladser/service arealer tager udgangspunkt i Code de la voirie routière. Kompetent myndighed er La ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat.

Den nærmere implementering er fastsat i Arrêté du 8 août 2016 fixant les conditions d'organisation du service public sur les installations annexes situées sur le réseau autoroutier concédé. Implementerende myndighed er Le direction des infrastructures de transport.

Ifølge de franske vejmyndigheders oplysninger til COWI, så inddeles rastepladser i kategorier efter ovennævnte Arrêté af 8 august 2016 og med støtte i en ministeriel vejledning fra 1980 *Les aires annexes sur autoroutes de liaison*.

Ovennævnte Arrêté af 8 august 2016 indeholder de krav til servicefaciliteter på rastepladserne, som skal være opfyldt. Rastepladser/servicearealer er inddelt i 2 kategorier efter trafikomfang hhv. kategori 1 for mere end 10.000 biler/dg og kategori 2 mindre end 10.000 biler/dg. For kategori 1 rastepladser/servicearealer er der krav til mulighed for tankning, butikker, værksted, mv. og adgang til toilet og bad samt hvilepladser. Rastepladser i kategori 2 indeholder alene krav til tankning og tilhørende butik.

Baseret på lovgivningen og den tilhørende vejledning (*Les aires annexes sur autoroutes de liaison, 1980*) indeholder koncessionsaftalerne typisk detaljerede krav, som er baseret på det konkrete behov til kapacitet og indretning for både tunge og lette køretøjer.

Der er ifølge lovgivningen ikke kategorier af rastepladser rettet særskilt mod tung eller anden trafik. Alle rastepladser/service arealer kan modtage alle typer af køretøjer. Men i vejledningen indgår anbefaling af, at lastbilchaufførers behov for hvile bør prioriteres på områder, hvor der er ro, da chauffører typisk hviler i bilen.

Alle rastepladser og servicearealer skal have pladser dedikeret for lastbiler, personbiler og "caravans". Rastepladser/servicearealerne er inddelt i to baseret på niveauet af servicefaciliteter. Det konkrete antal pladser bestemmes/revideres løbende ud fra statistik over stigning i bilisme, transport og fordelingen mellem let og tung trafik, og ud fra en konkret vurdering af behovet for service faciliteter, hvor bl.a. afstanden mellem rastepladser/servicearealer tages i betragtning.

De franske vejmyndigheder har til COWI oplyst, at der i dag indenfor det koncessionerede motorvejsnet (ca. 9050 km ud af ca. 11.900 km i alt) findes 360 servicearealer og 600 rastepladser. Det har ikke været muligt at få oplyst de gennemsnitlige afstande mellem rastepladser/servicearealer. I henhold til vejledende afstande fra 1980 er den anbefalede gennemsnitlige afstand for rastepladser 15 km (max 20 km) og for servicearealer gennemsnitlig 45 km (max 55 km). I *vejledningen l'Instruction sur les condition techniques d'aménagement des autoroutes de liaison* fra 2000 er der angivet minimumsafstande på 30 km for rastepladser og 60 km for servicearealer.

De franske vejmyndigheder har ikke oplyst COWI om antal lastbilverkøbspladser eller faktiske, gennemsnitlige afstande mellem rastepladser/servicearealer.

Videoovervågning er som udgangspunkt mulig for alle rastepladser og servicearealer. Det afhænger af de konkrete omstændigheder og hvorvidt opfyldelse af et legitimt formål (sikkerhed, renlighed, tryghed, m.v.) er til stede. COWI har ikke kunnet få oplyst omfang af videoovervågning på rastepladser/servicearealer.

Belgien

Indenfor den belgiske forbundsstat reguleres rastepladser af Ministeriet for offentlige arbejder på baggrund af *Loi du 12 juillet 1956 établissant le statut des autoroutes*. Denne lov fastsætter generelt kompetencefordelingen mellem stat og lokalregeringerne og udstikker de overordnede rammer for servicearealer og muligheden for at drive service arealer på baggrund af koncession.

Oplysninger om rastepladser i relation til det overordnede motorvejsnet skal indhentes fra de 2 regionale enheder for hhv. Vallonien og Flandern.

Vallonien

I Vallonien reguleres rastepladserne gennem *forskriften Arrêté du Gouvernement wallon portant classification des aires de stationnement qui desservent les autoroutes af 19 december 2013 (AGW 2013)*. Hertil kommer forskriften *Arrêté ministériel portant classification de aires de stationnement qui desservent les autoroutes af 9 maj 2014 (AM 2014)*.

Forskriften AGW 2013 opdeler rastepladser i 4 kategorier ift. krav til faciliteter. I forskriften AM 2014 er dette yderligere specificeret for de respektive rastepladser med konkret udpegning af beliggenhed og navn. Kategori 1 er rastepladser udformet med et meget omfattende serviceniveau, herunder døgnbemandet tankstation, butik, cafeteria, hotelovernatning og mødefaciliteter, toilet og bademulighed samt udendørs servicearealer (picnic, legearealer mv.). Kategori 2 er serviceanlæg med døgnbemandet tankstation, cafeteria, toiletter og udendørs servicearealer. Kategori 3 er et bemandet anlæg uden tankstation men med cafeteria, butik, toiletter og udendørs serviceområder. Kategori 4 er en ubemandet rastepads alene med udendørs udstyr. For rastepladser i kategori 1-3 er kravene til indretning og serviceniveau indarbejdet i koncessionsaftaler.

Det har ikke været muligt for COWI at få aktuelle oplysninger om det vallonske motorvejsnets udstrækning, men baseret på oplysninger fra 2011 angives motorvejsnettets udstrækning i regionen er ca. 860 km. Der er 39 bemandede anlæg (kategori 1 og 2) og 67 ubemandede rastepladser. Der foreligger ikke oplysninger om tætheden mellem rastepladserne. Ud fra en beregning på det foreliggende grundlag af gennemsnitlig afstand mellem alle rastepladser set i trafikanten kørselsretning er der ca. 16 km mellem rastepladserne. Den gennemsnitlige afstand mellem bemandede anlæg (kategori 1, 2 og 3) er ca. 44 km. Der er i alt ca. 3600 lastbilverkøbspladser på rastepladserne langs motorvejsnettet, men fordeling mellem rastepladstyperne er ikke oplyst.

Videoovervågning er som udgangspunkt muligt/tilladt for alle kategorier af rastepladser, når der er et legitimt formål herfor som f.eks. sikkerhed, tryghed, orden. Det beror på en vurdering af de konkrete omstændigheder og formål, hvorvidt videoovervågning er implementeret eller ej. COWI har ikke fra de Vallonske vejmyndigheder kunnet få oplyst omfang af videoovervågning på rastepladser i Vallonien.

Flandern

Vejmyndighederne i Region Flandern anvender et strategisk dokument/forskrift til forvaltning af antal, lokalisering og serviceniveau for rastepladser langs motorvejsnettet i Flandern. Der skelnes her mellem 2 typer rastepladser hhv. bemandede serviceanlæg og ubemandede rastepladser. De bemandede serviceanlæg tilbyder på grundlag af koncessionsaftaler forskellige services for de rejsende, herunder tankstation, cafeteria, kiosk, toiletter og tilsvarende. De ubemandede rastepladser tilbyder basal service i form af toiletter og picnicområder mv.

Der er i alt 72 rastepladser i Region Flandern, hvoraf 49 er udformet som serviceanlæg. 8 af disse serviceanlæggene tilbyder mod betaling parkeringsarealer med højere sikkerhedsstandard. 23 rastepladser er udformet som ubemandede anlæg.

Motorvejsnettet i Region Flandern er oplyst til 1356 km, men der er ikke oplyst tæthed mellem anlæggene. Ud fra beregning på det foreliggende grundlag af gennemsnitlig afstand i kørselsretningen er der ca. 37 km mellem rastepladserne og ca. 55 km mellem serviceanlæggene. Region Flandern har ikke oplyst om antal lastbilparkeringspladser på rastepladserne.

Region Flandern har overfor COWI oplyst, at videoovervågning anvendes i et vist omfang, men det er ikke oplyst specifikt på hvor mange lokaliteter. Videoovervågning antages primært at være anvendt i forbindelse med de 8 sikre rastepladser.

Danmark

Vejdirektoratet kan oplyse, at der langs det danske motorvejsnet under Vejdirektoratets vejmyndighed er 90 rastepladser. Disse er etableret med hjemmel i Vejlovens bestemmelser om etablering af sideanlæg, som i den nuværende vejlov er § 14. Hertil kommer 2 rastepladser i forbindelse med Storebæltsbroen, som hører under Sund & Bælts ansvar. Storebæltsforbindelsen hører i retlig forstand under privatsvejsloven, der ikke indeholder bestemmelser om etablering af rastepladser, men da Storebæltsforbindelsen er oprettet ved lov, indgår de 2 rastepladser i opgørelsen.

Rastepladserne er opdelt i 3 kategorier ud fra serviceniveau. Det er henholdsvis ubemandede rastepladser (52), rastepladser med bemanded infoteria (17), bemanded serviceanlæg (22) og 1 ubemandet serviceanlæg.

På de 90 rastepladser langs motorvejsnettet under Vejdirektoratets vejmyndighed er der 1324 p-båse beregnet til lastbiler. På Sund & Bælts 2 rastepladser er der 47 p-båse, hvor lastbiler kan parkere. Samlet er det 1371 p-båse, hvor lastbiler kan parkere. Der skelnes ikke specifikt mellem formål for parkeringsopholdet. Der er tale om en beregnet kapacitet ud fra standardlængder. I praksis kan der holde flere, eks. kan 2 alm. lastbiler ofte holde i en p-bås, afmærket til lastvognstog.

Der er ikke videoovervågning på rastepladser langs motorvejsnettet under Vejdirektoratets vejmyndighed.

Motorvejsnettet inkl. Sund & Bælts veje er i alt 1227 km. Rastepladserne er helt overvejende placeret på fri strækning og betjener kun trafikanterne i en trafikretning. Tætheden mellem rastepladserne ift. trafikantens kørselsretning beregnet ud fra motorvejsnettets samlede længde er gennemsnitligt godt 26 km. Tætheden

mellem bemandede anlæg er gennemsnitligt 69 km og tætheden mellem serviceanlæg med tankmulighed er gennemsnitligt godt 100 km.

Dette er imidlertid i forhold til trafikantens oplevelse en misvisende måde at opgøre tætheden på. I forhold til motorvejsnettets geografi møder trafikanterne rasteplasser noget hyppigere. Det tilstræbes, at der på rejsen er max. ca. 30 km mellem rastemulighed og max. ca. 70 km. mellem serviceanlæg, idet serviceniveauet dog afhænger af den konkrete motorvejsstrækningens trafikmængde og funktion.