



Folketingets Trafikudvalg
Folketinget
Christiansborg
1240 København K.

Deres ref.:

Vor ref.:

Dato: 17.09.2009

Husk rasteplasser

Kære trafikpolitikere

Den 29. januar 2009 blev aftalen "En grøn transportpolitik" indgået mellem regeringen (Venstre og De Konservative) Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance.

En del af aftalen er forholdene omkring manglende rasteplasser og mangel på kapacitet og plads på de eksisterende rasteplasser.

Det fremgår således af aftalen i afsnittet "Bedre Rasteplasser", at "det har betydning for både godstransporten og for de almindelige bilister, at chaufførerne har gode muligheder for at spise og hvile sig på de længere ture – af hensyn til både arbejdsmiljøet og sikkerheden på vejene. Ved at skabe yderligere parkeringsfaciliteter på rasteplasserne opnås bedre fremkommelighed og øget trafikikkerhed til gavn for både lastbilchauffører og almindelige bilister.

Parterne er enige om, at indsatsen på området skal styrkes."

I den forgange uge var der høringsfrist på en anlægslov om Frederikssundmotorvejen, samt på tre VVM-undersøgelser i forbindelse med udvidelse af motorveje. Høringsvarene fra DTL vedlægges til orientering.

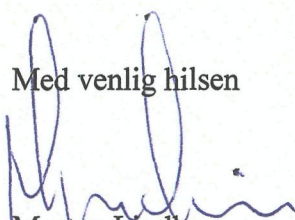
På ingen af strækningerne er nye rasteplasser eller udvidelse af eksisterende rasteplasser en del af hovedforslaget. På Helsingørmotorvejen, hvor der allerede i dag mangler rasteplasser, foreslår Vejdirektoratet oven i købet at nedlægge en rasteplass. På rasteplassen "Skærup Øst" er belægningsprocenten på hele 400 procent, uden at rasteplassen foreslås udvidet, når selve strækningen alligevel skal udvides.

Som bekendt har vejgodstransporterhvervet behov for rasteplasser og sideanlæg, der kan benyttes af chaufførerne til lovpligtige pauser og hvil af hensyn til trafikikkerheden og overholdelse af køre- og hviletidsbestemmelserne.

Det fremgår da også af Transportministeriets egen rapport "Vejgodsstrategi: Transport, logistik, og udvikling", marts 2008, at:

"Konsekvensen af den manglende kapacitet på sideanlæggene er, at nogle trafikanter parkerer uden for det afmærkede areal, hvilket kan føre til trafikfarlige situationer. Endvidere kan det være en konsekvens, at nogle trafikanter, herunder erhvervschauffører, der ønsker at gøre rast og har behov for hvil, men ikke har muligheden for det, og derfor kan være nødsaget til at køre videre. Den manglende kapacitet udgør således et problem i forhold til overholdelse af reglerne for køre-hviletid."

DTL skal derfor indtrængende henstille til, at partierne bag trafikforliget bevarer fokus på problemet og finder penge til rastepudsprojekter.

Med venlig hilsen

Morten Lindbo
Vicedirektør

John Roy Vesterholm

Fra: John Roy Vesterholm
Sendt: 11. september 2009 14:01
Til: 'vej@trm.dk'
Cc: 'swl@trm.dk'; Anders Jessen (ITD)
Emne: Bemærkninger høring forslag til lov om anlæg af Frederikssundmotorvejen mellem Motorring 4 og Frederikssund (j.nr. 400-13)

Til Transportministeriet

International Transport Danmark (ITD) og Dansk Transport og Logistik (DTL) er meget tilfredse med og positive overfor, at der nu bliver fremsat lovforslag om anlæg af Frederikssundmotorvejen mellem Motorring 4 og Frederikssund.

Der er et påtrængende behov for at få opgraderet vejforbindelsen og få afhjulpet trængselsproblemerne mellem København og Frederikssund.

Ingen rastepladser

Det fremgår af lovforslagets bemærkninger pkt. 4.5 Sideanlæg, at der ikke etableres rastepladser eller anlæg på motorvejen. Motorvejsstrækningen mellem Motorring 4, hvor der heller ingen er nogen rastepladser eller planer om samme, og Frederikssund er 27 km. Generelt er der stor mangel på rastepladser i hovedstads- og det Nordsjællandske område.

Konkret om rastepladser på den kommende Frederikssundmotorvej fremgår af rapporten "Rastepladser langs motorvej" fra Vejdirektoratet fra marts 2009 (s.25), at "den kommende Frederikssundmotorvej anbefales ligeledes at blive forsynet med et bemandet sideanlæg, placeret relativt tæt på København, og indrettet så det kan betjene trafikken i begge retninger samt trafikken på tværvejen. Herudover bør en planlagt P&R (parkér og rejs) plads tæt ved Frederikssund (St. Rørrbæk) indrettes, så den kan fungere som sideanlæg."

Som bekendt har vejgodstransporterhvervet behov for rastepladser og sideanlæg, der kan benyttes af chaufførerne til lovpligtige pauser og hvil af hensyn til trafikikkerheden og overholdelse af køre- og hviletidsbestemmelserne.

Det fremgår da også af Transportministeriets egen rapport "Vejgodsstrategi: Transport, logistik, og udvikling", marts 2008, at:

"Konsekvensen af den manglende kapacitet på sideanlæggene er, at nogle trafikanter parkerer uden for det afmærkede areal, hvilket kan føre til trafikfarlige situationer. Endvidere kan det være en konsekvens, at nogle trafikanter, herunder erhvervschauffører, der ønsker at gøre rast og har behov for hvil, men ikke har muligheden for det, og derfor kan være nødsaget til at køre videre. Den manglende kapacitet udgør således et problem i forhold til overholdelse af reglerne for køre-hviletid."

Desuden fremgår det af aftalen "En grøn transportpolitik" indgået 29. januar 2009 mellem regeringen (Venstre og De Konservative) Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance på s. 20 i afsnittet "Bedre Rastepladser", at "det har betydning for både godstransporten og for de almindelige bilister, at chaufførerne har gode muligheder for at spise og hvile sig på de længere ture – af hensyn til både arbejdsmiljøet og sikkerheden på vejene. Ved at skabe yderligere parkeringsfaciliteter på rastepladserne opnås bedre fremkommelighed og øget trafikikkerhed til gavn for både lastbilchauffører og almindelige bilister.

Parterne er enige om, at indsatsen på området skal styrkes."

ITD og DTL er derfor noget overrasket og forundret over, at man ingen planer om etablering af rastepladser på den kommende Frederikssundmotorvej.

ITD og DTL skal på det kraftigste henstille til, at der etableres rasteplasser på strækningen, herunder til modulvogntog, og at transportministeren bemyndiges hertil.

Med venlig hilsen/Best regards

John Roy Vesterholm
Chefjurist, cand. jur./Head of legal affairs
Dansk Transport og Logistik/Danish Transport and Logistics Association
Grønningen 17, postboks 2250
DK-1019 København K.
Tlf. +45 70 15 95 00
Tlf. direkte +45 40 63 64 33
www.dtl.eu



John Roy Vesterholm

Fra: John Roy Vesterholm
Sendt: 10. september 2009 13:51
Til: 'vd@vd.dk'
Cc: 'nfc@vd.dk'
Emne: Bemærkninger VVM-undersøgelse for en udbygning af E45 Østjyske Motorvej mellem Skærup og Vejle Nord

Til Vejdirektoratet

Dansk Transport og Logistik (DTL) har følgende bemærkninger til VVM-undersøgelsen for en udbygning af E45 Østjyske motorvej mellem Skærup og Vejle Nord:

Nødspor som kørespor

DTL noteret sig, at nødsporene udføres med tilstrækkelig bæreevne til at klare trafikbelastningen i kortere perioder. Det gælder eksempelvis perioder med belægningsarbejde, hvor al trafik i den ene køreretning.

Det fremgår af en artikel fra "Ingeniøren" fra den 21. august 2009, at Vejdirektoratet som et forsøg, vil tillade kørsel i nødsporet på en udvalgt strækning i morgentimerne.

Elektroniske tavler og kameraer skal holde øje med trafikken og dirigere trafikken ind i nødsporet, når forsøget er åbent.

Foreløbigt skulle Vejdirektoratet have udpeget et strækning mellem Værløse og Skovbrynet på Hillerødmotorvejen.

DTL finder, at man for at være fremtidssikret i forbindelse med udvidelsen bør udføre nødsporet på hele strækningen således, at det bliver muligt i givet fald at bruge nødsporet som kørespor i f.eks. myldretiden. Samtidigt kan man så overveje, om strækningen vil være velegnet til pilotprojektet med kørsel i nødsporet.

Rastepladserne ved Skærup Øst og Vest

DTL er derfor noget overrasket og forundret over, at udbygning af rastepladserne ved Skærup Øst og Vest ikke er en del af hovedforslaget, da der er dokumenteret påtrængende behov. Udbygning heraf fremgår som et tilvalg - variant B.

Af aftalen "En grøn transportpolitik" indgået 29. januar 2009 mellem regeringen (Venstre og De Konservative) Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance fremgår det på s. 20 i afsnittet "Bedre Rastepladser", at "det har betydning for både godstransporten og for de almindelige bilister, at chaufførerne har gode muligheder for at spise og hvile sig på de længere ture – af hensyn til både arbejdsmiljøet og sikkerheden på vejene. Ved at skabe yderligere parkeringsfaciliteter på rastepladserne opnås bedre fremkommelighed og øget trafikikkerhed til gavn for både lastbilschauffører og almindelige bilister.

Parterne er enige om, at indsatsen på området skal styrkes."

Vejdirektoratets egne analyser viser da også, at der er behov for at øge kapaciteten på mange rastepladser og sideanlæg, jf. s. 39 i Vejgodsstrategien fra Transportministeriet fra 2008.

Konkret dokumentere en analyse fra Vejdirektoratet fra 2009, at der mangler kapacitet til lastbiler på landets rastepladser og omfanget heraf.

På den konkrete Skærup Øst er belægningsprocenten det hele 400 procent. Rastepladsen har således den højeste belægningsprocent i hele landet.

Øget kapacitet skal også ses i sammenhæng med behovet parkerings- og rastemuligheder for chaufførerne modulvogntog.

Fra Transportministeriet rapport "Vejgodsstrategi: Transport, logistik, og udvikling", marts 2008 fremgår det:

"Konsekvensen af den manglende kapacitet på sideanlæggene er, at nogle trafikanter parkerer udenfor det afmærkede areal, hvilket kan føre til trafikfarlige situationer. Endvidere kan det være en konsekvens, at nogle trafikanter, herunder erhvervschauffører, der ønsker at gøre rast og har behov for hvil. Men ikke har muligheden for det, og derfor kan være nødsaget til at køre videre. Den manglende kapacitet udgør således et problem i forhold til overholdelse af reglerne for køre-hviletid."

Et sted hvor konsekvensen af ovennævnte er særligt udtalt er rasteplasserne ved Skærup Øst og Vest.

DTL skal derfor på det kraftigste anbefale, at man tilvælger variant B og får igangsat den påtrængende og yderst nødvendige udbygning af rasteplasserne Skærup Øst og Vest, herunder til at modtage modulvogntog.

Med venlig hilsen/Best regards

John Roy Vesterholm

Chefjurist, cand. jur./Head of legal affairs
Dansk Transport og Logistik/Danish Transport and Logistics Association
Grønningen 17, postboks 2250
DK-1019 København K.
Tlf. +45 70 15 95 00
Tlf. direkte +45 40 63 64 33
www.dtl.eu



John Roy Vesterholm

Fra: John Roy Vesterholm
Sendt: 10. september 2009 11:43
Til: 'vd@vd.dk'
Cc: 'hcn@vd.dk'
Emne: Bemærkninger VVM-redegørelsen udbygning af Helsingørmotorvjen til 6 spor mellem Isterød og Øverødvej

Til Vejdirektoratet

Dansk Transport og Logistik (DTL) har følgende bemærkninger til VVM-undersøgelsen for en udbygning af Helsingørmotorvejen til 6 spor mellem Isterød og Øverødvej:

Intelligent trafikstyring (ITS)

DTL ser med tilfredshed, at man har besluttet, at der skal etableres intelligent trafikstyring på Helsingørmotorvejen, og at dette vil kunne etableres på strækningen på kort tid.

DTL støtter generelt indførelse af ITS, da det giver en bedre udnyttelse af den eksisterende infrastruktur, samtidigt med at der forbedrer trafikikkerheden og miljøet.

Erfaringerne fra Tyskland viser således, at antallet af uheld kan reduceres med op til 30 procent, og at trafikken afvikles smidigere, og at der dermed bliver mindre trængsel.

Nedlæggelse af rastepads ved Toftebjerg

Af aftalen "En grøn transportpolitik" indgået 29. januar 2009 mellem regeringen (Venstre og De Konservative) Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance fremgår det på s. 20 i afsnittet "Bedre Rastepads", at "det har betydning for både godstransporten og for de almindelige bilister, at chaufførerne har gode muligheder for at spise og hvile sig på de længere ture – af hensyn til både arbejdsmiljøet og sikkerheden på vejene. Ved at skabe yderligere parkeringsfaciliteter på rastepadserne opnås bedre fremkommelighed og øget trafikikkerhed til gavn for både lastbilschauffører og almindelige bilister.

Parterne er enige om, at indsatsen på området skal styrkes."

Vejdirektoratets egne analyser viser da også, at der er behov for at øge kapaciteten på mange rastepads og sideanlæg, jf. s. 39 i Vejgodsstrategien fra Transportministeriet fra 2008.

Konkret dokumentere en analyse fra Vejdirektoratet fra 2009, at der mangler kapacitet til lastbiler på landets rastepads og omfanget heraf. Særlig i hovedstands- og Nordsjællandsområdet er det slemmt, og der er mangel på rastepads. DTL skal henvise til Vejdirektoratets egen rapport "Rastepads langs motorveje", er der "langs det indre motorvejsnet omkring København og på E20 over Amager, er der også behov for servicetilbud på udvalgte steder".

Øget kapacitet skal også ses i sammenhæng med behovet parkerings- og rastemuligheder for chaufførerne modulvogntog.

DTL er derfor noget overrasket og forundret over, at det af hovedforslaget fremgår, at rastepadsen ved Toftebjerg forudsættes lukket, og at etablering af en ny rastepads ikke indgår i hovedforslaget. Vejdirektoratet har dog undersøgt etablering af en ny rastepads mellem Humlebæk og Nivå, men efter direktoratets vurdering bør løsningen vurderes i anden sammenhæng.

Som bekendt har vejgodstransporterhvervet behov for rastepladser og sideanlæg, der kan benyttes af chaufførerne til lovpligtige pauser og hvil af hensyn til trafikikkerheden og overholdelse af køre- og hviletidsbestemmelserne.

DTL har tidligere tilkendegivet overfor Vejdirektoratet, er DTL er skarpt modstander af planerne om at nedlægge den nuværende rastepads ved Toftebjerg. Rastepadsen benyttes af både vore lokalt kørende og de internationalt kørende medlemmer, og de har reageret meget skarpt mod en fjernelse af sideanlægget. De giver klart udtryk for, at antallet af rastepladser, hvor man med rimelighed kan holde sine pauser og hvil med store køretøjer nu er så begrænsede, at yderligere reduktion i antallet vil give alvorlige problemer med chaufførernes mulighed for at overholde gældende regler for afvikling af deres transportopgaver, herunder overholdelse af køre- og hviletidsreglerne.

Ikke mindst i Nordsjælland og i området omkring København er rastepadsmulighederne for store køretøjer i forvejen meget begrænsede. Reelt set er det næsten kun rastepladserne ved Karlslunde på Køgebugtmotorvejen, der er beregnet til også at tage store køretøjer, og det ligger så langt fra Helsingørmotorvejen og i stik modsat retning i forhold til Københavnsområdet, at det ikke har nogen relevans i denne sag.

Rastepadskapaciteten i Nordsjælland afhænger også af den stigende transittrafik fra Sverige/Tyskland, der bevæger sig gennem Nordsjællandsområdet. Dette taler mere for et behov for at etablere yderligere p-pladser for den tunge trafik langs motorvejsnettet nord for København, herunder til modulvogntog. Chaufførerne og vognmændene skal have mulighed for at indlægge de lovpligtige hvil og pauser og hvis der fandtes et tilstrækkeligt antal pladser kunne disponeringen af bilerne og chaufførernes adfærd måske medvirke til at minimere trafikintensiteten i og omkring København

Desuden viser en rundspørge blandt DTL medlemmerne, at det ofte er svært at nå at gennemkøre Nordsjællandsområdet med lastbil uden, at chaufføren skal holde en pause, hvilket derfor betragtes om et dagligt problem for chaufførerne. Hvile og pauser finder i et vist omfang sted i industrikvarterer eller på private firmaarealer i området, men for den internationale trafik er disse alternativer almindeligvis ikke en mulighed. En del chauffører holder pause i forbindelse med færgeoverfarten Helsingør/Helsingborg, men under alle omstændigheder er der efter vore medlemmers opfattelse en helt utilstrækkelig rastepadskapacitet i Nordsjælland.

I øvrigt henledes opmærksomheden også på, at den manglende rastepadskapacitet også medvirker til, at chaufførerne ikke har et eller flere naturlige steder at mødes, så effekten af den førte politik har også en social negativ side for chaufførernes dagligdag.

En ny og større rastepads nord for København synes at være en oplagt og hastende mulighed for at få løst problemet. Mest naturligt bør der ske en udbygning af pladsen ved Isterød, men kan dette ikke lade sig gøre, kan man måske finde en mere egnet plads lidt længere nordpå eventuelt ved afkørsel 5 eller 6, dog under alle omstændigheder ikke længere nordpå end ved Humlebæk/Espergærde.

DTL kan således kun acceptere en nedlæggelse af rastepadsen ved Toftebjerg, hvis der forinden nedlæggelsen anlægges en passende plads et andet sted på samme strækning.

Med venlig hilsen/Best regards

John Roy Vesterholm
Chefjurist, cand. jur./Head of legal affairs
Dansk Transport og Logistik/Danish Transport and Logistics Association
Grønningen 17, postboks 2250
DK-1019 København K.
Tlf. +45 70 15 95 00
Tlf. direkte +45 40 63 64 33
www.dtl.eu

Dansk Transport og Logistik



Tel. +45 7015 9500
Fax +45 7015 9502

dtl@dtl.eu
www.dtl.eu

John Roy Vesterholm

Fra: John Roy Vesterholm
Sendt: 7. september 2009 16:08
Til: 'vd@vd.dk'
Cc: 'ul@vd.dk'
Emne: VVM-undersøgelse for en udbygning af Motorring 4 mellem Taastrup og Frederikssundsmotorvejen - dok. 09/08370

Til Vejdirektoratet

Dansk Transport og Logistik (DTL) har følgende bemærkninger til VVM-undersøgelsen for en udbygning af Motorring 4 mellem Taastrup og Frederikssundsmotorvejen:

Af VVM-undersøgelsen fremgår intet om projektering af eventuelle rastepladser.

I den forbindelse skal DTL henlede opmærksomheden på rapporten fra Vejdirektoratet om "Rastepladser langs motorveje". Heraf fremgår, at "langs det indre motorvejsnet omkring København og på E20 over Amager, er der også behov for servicetilbud på udvalgte steder". I forlængelse heraf skal DTL anmode Vejdirektoratet om at være særligt opmærksom på behovet for rastepladser og manglen på samme i hovedstadsområdet.

Endeligt har DTL noteret sig, at "de nuværende nødspor kun ombygges på delstrækninger så de kan anvendes som kørespor ved trafikomlægninger i forbindelse med vejarbejde. Det fremgår af en artikel fra "Ingeniøren" fra den 21. August 2009, at Vejdirektoratet som et forsøg, vil tillade kørsel i nødsporet på en udvalgt strækning i morgentimerne.

Elektroniske tavler og kameraer skal holde øje med trafikken og dirigere trafikken ind i nødsporet, når forsøget er åbent.

Foreløbigt skulle Vejdirektoratet have udpeget et strækning mellem Værløse og Skovbrynet på Hillerødmotorvejen.

DTL finder, at man for at være fremtidssikret bør ombygge nødsporet på hele strækningen, således at det bliver muligt i givet fald at bruge nødsporet som kørespor på hele strækningen. Samtidigt kan man så overveje, om strækningen vil være velegnet til pilotprojektet med kørsel i nødsporet.

Med venlig hilsen/Best regards

John Roy Vesterholm
Chefjurist, cand. jur./Head of legal affairs
Dansk Transport og Logistik/Danish Transport and Logistics Association
Grønningen 17, postboks 2250
DK-1019 København K.
Tlf. +45 70 15 95 00
Tlf. direkte +45 40 63 64 33
www.dtl.eu

Dansk Transport og Logistik



Tel +45 7015 9500
Fax +45 7015 9502

dtl@dtl.eu
www.dtl.eu