

MINISTEREN

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget  
Folketinget

Dato 25. september 2018  
J. nr. 2018 - 4571

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget har i brev af 3. september 2018 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

**Spørgsmål nr. 760:**

Hvilke muligheder ser ministeren på kort og på længere sigt for følgende forslag til løsninger på at øge den nuværende alt for lave kapacitet på statens rastepladser langs motorvejene, når det gælder daglige hvil (overnatninger) for lastbilchauffører?

Generel kapacitetsudvidelse i form af udvidelse af rastepladsernes arealer og antal parkeringsbåse for lastbiler

- Maling af ekstra parkeringsbåse til lastbiler på eksisterende asfalterede arealer
- Udvidelse af asfalterede arealer eller eventuelt blot stabilgrus og antal parkeringsbåse for lastbiler inden for eksisterende rastepladsarealer ved inddragelse af græsarealer og arealer med hække, buske m.m. (se vedhæftede luftfoto fra Google Maps af Ejer Bavnehøj Øst med markering af arealer, hvor ekstra parkeringsbåse for lastbiler kunne indrettes)
- Forøgelse af kapaciteten som på Ustrup ved hjælp af et system efter tysk forbillede, hvor lastbilerne holder i rækker, efter hvornår de skal køre videre. Ejer Bavnehøj er forberedt til den løsning
- Indførelse af skærpet EU-regulering af cabotage og international kørsel, særligt tredjelandskørsel jf. også Road Alliance, der vil kunne sænke behovet for daglige og ugentlige hvil på rastepladser
- Bedre fordeling af lastbiler mellem de forskellige pladser, det vil sige fra overbelagte rastepladser til rastepladser med ledig kapacitet
- Informationsservice om ledig parkeringskapacitet (app-løsning)
- Fremme af tilvejebringelse af private parkeringspladser.

**Svar:**

Der er ingen tvivl om, at vi skal arbejde på hele tiden at forbedre og optimere anvendelsen og indretningen af de statslige rastepladser. Der er som nævnt i spørgsmålet en række tiltag, som kan overvejes for at forbedre kapaciteten på kortere og længere sigt. De har dog alle det til fælles, at de kræver finansiering.



Det er min grundlæggende holdning, at det ikke er statens opgave at stille gratis faciliteter til rådighed for lastbilerhvervets behov for længerevarende ophold. Jeg ser her primært en opgave, som transportbranchen selv må være med til at løfte.

Jeg er derfor meget enig i spørgsmålets sidste forslag, nemlig at fremme tilvejebringelsen af private parkeringspladser. Dette kan gøres på flere måder, og det er min klare overbevisning, at indførelse af 25 timers tidsbegrænset parkering vil være med til at fremme en udvikling, hvor private virksomheder tager et større ansvar.

I relation til de øvrige forslag i spørgsmålet har jeg bedt Vejdirektoratet om i et notat at redegøre for mulighederne, da de er af mere teknisk karakter. Notatet er vedlagt denne besvarelse. Jeg skal bemærke, at det ikke har været muligt at beregne en samfundsøkonomisk forrentning for mulige udvidelsesprojekter på rastepladser. Det er derfor ikke muligt at sammenligne investeringen i kapacitetsudvidelser på rastepladsen med investeringer i f.eks. vejudbygninger og derigennem få vurderet, hvor samfundet får mest gavn af investeringerne.

For så vidt angår forslaget om ”Indførelse af skærpet EU-regulering af cabotage og international kørsel, særligt tredjelandskørsel jf. også Road Alliance, der vil kunne sænke behovet for daglige og ugentlige hvil på rastepladser”, kan jeg oplyse, at revisionen af disse regler fortsat er under forhandling blandt medlemslandene i Rådet, og at den danske regering forhandler ud fra det forhandlingsoplæg, som et flertal i Folketinget har givet sin tilslutning til.

Med venlig hilsen



Ole Birk Olesen