



# Rastepladser langs motorveje

Strækningsanalyser



Notat  
2009



Vejdirektoratet

Vejdirektoratet  
Niels Juels Gade 13  
Postboks 9018  
1022 København K  
Tlf. 7244 3333  
Fax. 3315 6335

**Rastepladser langs motorveje  
Strækningsanalyser**

|                   |                                |
|-------------------|--------------------------------|
| <b>Dato</b>       | 12. marts 2009                 |
| <b>Forfattere</b> | Jens Pedersen, Vejdirektoratet |
| <b>Udgiver</b>    | Vejdirektoratet 2009           |

# Indhold

|    |                      |    |
|----|----------------------|----|
| 1. | Indledning og metode | 5  |
| 2. | Retningslinjer       | 11 |
| 3. | Mulige tiltag        | 15 |
| 4. | Mulige scenarier     | 27 |



# I. Indledning og metode

## Betegnelser

Sideanlæg dækker over bemandede og ubemandede rastepladser

Fra Transportministeriets rapport "Vejgodsstrategi: Transport, logistik og udvikling", marts 2008

*"Konsekvensen af den manglende kapacitet på sideanlæggene er, at nogle trafikanter parkerer uden for det afmærkede areal, hvilket kan føre til 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 mulighed for det, og derfor kan være nødsaget til at køre videre. Den mangledende kapacitet udgør således et problem i forhold til overholdelse af reglerne for kørehviletid"*

I perioden 2002-2006 er der gennemført strækningsanalyser for sideanlæg langs motorvejsnettet. Fra 2006 til 2008 er strækningsanalyserne justeret på grund af en skærpelse i håndteringen af hviletidsbestemmelserne for erhvervschauffører i lastbiler, som derved har fået behov for øget kapacitet på sideanlæggene.

Medio 2008 var der langs motorvejsnettet 22 sideanlæg med tank, 17 sideanlæg med Info-Teria, 1 sideanlæg med automattank og herudover 45 ubemandede sideanlæg med toiletfaciliteter, jævnfør figur 1. Drift og vedligeholdelse af sideanlæggens arealer og udstyr har Vejdirektoratet udliciteret til private entreprenører. Den bemandede service på tankanlæg og Info-Terier er ligeledes udliciteret til private koncessionshavere, der driver deres forretninger fra egne bygninger på lejet grund på sideanlæggene. De to typer af udlicitering sker efter standardiserede kontrakter, der administreres af Vejdirektoratet. Vejdirektoratet står endvidere for at planlægge, anlægge og renovere sideanlæggene.

Denne rapport sammenfatter hovedkonklusioner og mulige tiltag vedrørende de behov for forbedringer, der er for sideanlæggene beliggende langs motorvejsnettet.

Strækningsanalyserne er udarbejdet på basis af Vejdirektoratets sideanlægsstrategi "SAS2010, Service til de Rejsende - i pagt med samfundet", fra 2000. Titlen udtrykker strategiens vision, der er konkretiseret i 6 målsætninger:

- at rejsen er tryk, sikker og tilfredsstillende
- at de rejsende på de danske statsveje tilbydes et relevant servicetilbud
- at hensynet til natur, miljø og arkitektur tilgodeses
- at øge samkørsel
- at tilgodese kommercielle hensyn hos Vejdirektoratets samarbejdspartnere og erhvervshensyn generelt
- at fastholde og om muligt øge de samlede indtægter fra sideanlæggene.

Analysearbejdet har vist, at der for en lang række sideanlæg er tale om nedslidning og manglende kapacitet. Dette er i øvrigt uddybet både i Transportministeriets rapport "Vejgodsstrategi: Transport, logistik og udvikling", marts 2008 samt i redegørelsen fra "Fremtidens godstransport, 2009".

#### Vejloven

Sideanlæggene finder deres lovmæssige hjemmel i vejlovens § 18: *Ved hovedlandevejene, der er eller bliver udbygget til motorveje, skal der drages omsorg for tilvejebringelse og drift af supplerende anlæg, hvis beliggenheden umiddelbart i forbindelse med motorvejen skønnes af særlig betydning for transporterne og rejselivet.*

Reglerne kan også finde anvendelse for andre hovedlandevejsstrækninger. Der står således i § 18, stk. 3: *Efter ministerens bestemmelse kan reglerne i stk. 1 ... anvendes på andre hovedlandevejsstrækninger*

*For at opnå en samlet optimering, vil Vejdirektoratet i forbindelse med udmøntningen af de mulige tiltag, nærmere undersøges mulighederne for at udvidet samarbejde med branchens private virksomheder*

De undersøgte mulige tiltag vedrører anlæg af nye sideanlæg, udvidelser og forbedringer på eksisterende sideanlæg, mens andre sideanlæg kan nedlægges. Nærværende rapport omfatter mulige tiltag på i alt 72 sideanlæg langs motorvejsnettet. Der er ikke som led i analysen lagt op til, at alle de beskrevne forslag skal gennemføres. Der er alene tale om et katalog af muligheder, der overvejes nærmere. Til eventuel brug i forbindelse med sådanne overvejelser er der som led i analysen opstillet tre scenarier af hver 25 mio. kr., som rummer en række prioriterede tiltag.

**Kapitel 1** indeholder dels en indledning, dels præsenteres strækningsanalyserne og den analysemetode, der er anvendt i projektet.

**Kapitel 2** resumerer den erfaringsopsamling som strækningsanalyserne samlet set har resulteret i. Dette er formuleret som en række retningslinjer om sideanlæggenes beliggenhed, funktioner, indretning og udstyr.

**I kapitel 3** præsenteres resultaterne fra strækningsanalyserne som en række mulige tiltag. De respektive mulige tiltag beskriver hvilke foranstaltninger, der påregnes i forbindelse med sideanlægget – eksempelvis om det skal udvides, nedlægges, etableres, renoveres eller der kræves andre tiltag. De mange mulige tiltag er opdelt i 6 ”korridorer”, hvoraf de første fem indeholder de mulige tiltag, der knytter sig til de centrale dele af det store motorvejs-H. Den sjette ”korridor” omfatter motorvejene i Hovedstadsområdet.

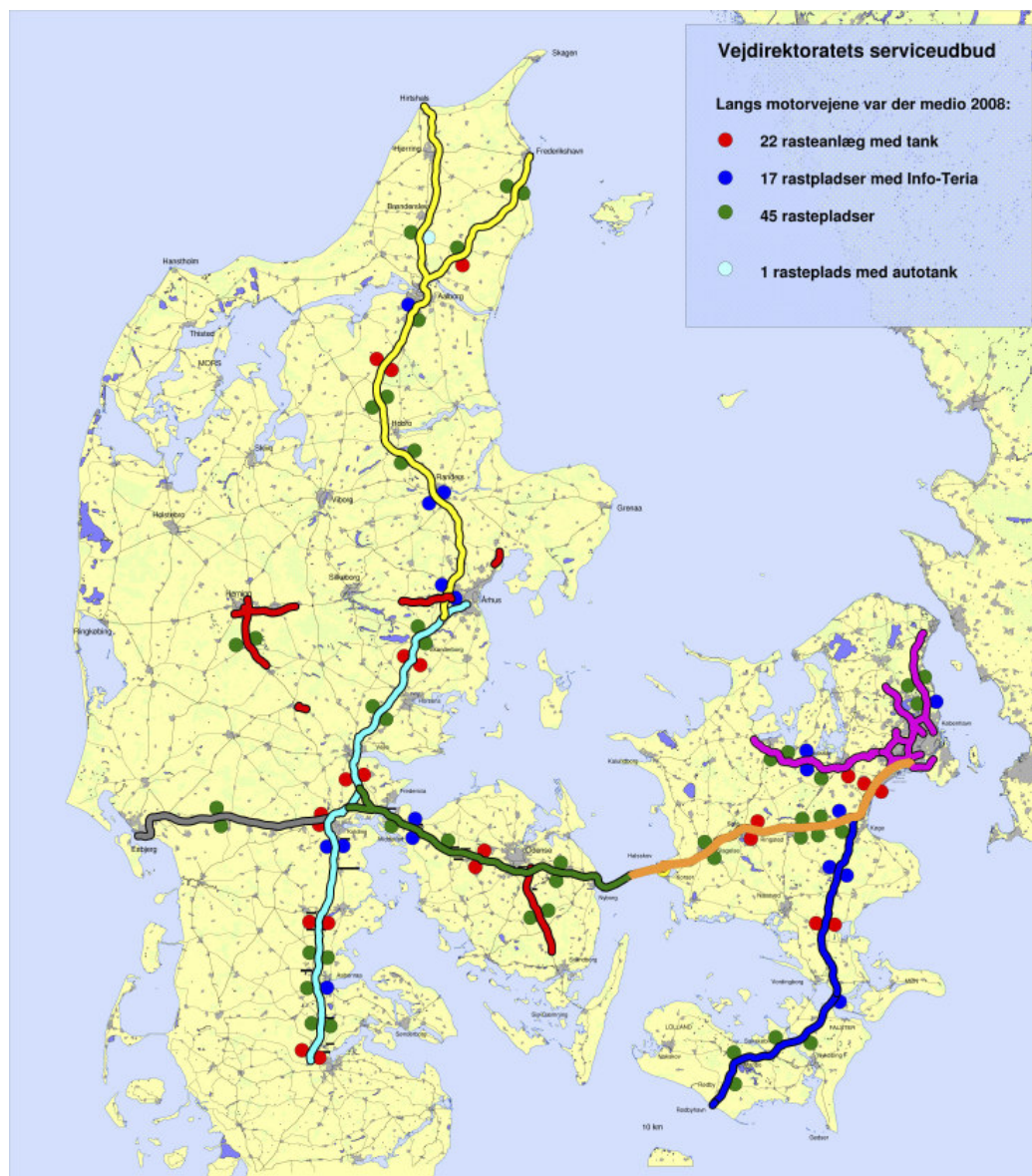
**I kapitel 4** er beskrevet tre forskellige økonomiske scenarier med angivelse af indsat- sen vedrørende de berørte rastepladser.

Strækningsanalyserne indeholder en statusbeskrivelse af de respektive strækninger. Den enkelte statusbeskrivelse tager udgangspunkt i en deskresearch, der er suppleret med besigtigelser, arkitektonisk vurdering af sideanlæggene, nye trafiktællinger og trafikanalyser samt interviews med interessenter.

Strækningsanalysens metodiske opbygning fremgår af figur 2. Udgangspunktet er sideanlægsstrategiens vision og målsætninger, der er konkretiseret i en række retningslinjer om pladsernes beliggenhed, funktioner, indretning og udstyr.

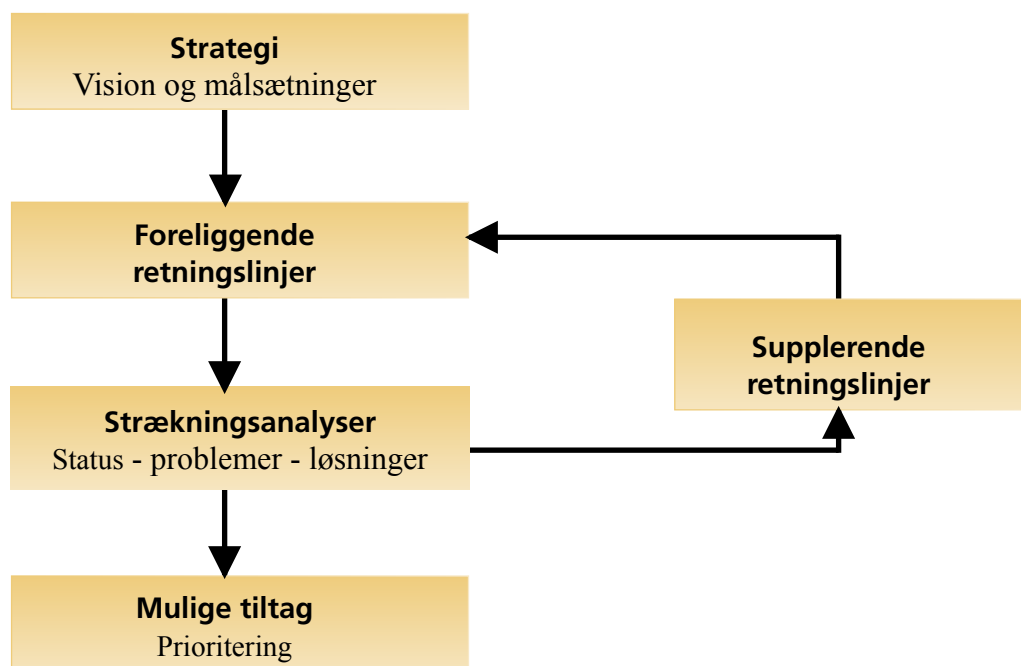
I hver strækningsanalyse er sideanlæggenes nuværende tilstand beskrevet og sammenlignet med sideanlægsstrategiens målsætninger og de foreliggende retningslinjer (kapitel 2), ud fra hvilke der er foretaget en problemidentifikation. Til de forskellige problemer er der opstillet principforslag til løsninger. Retningslinjerne er løbende revideret og suppleret på baggrund af de erfaringer, som er opnået i strækningsanalyserne.

Ud fra løsningsforslagene er der i hver strækningsanalyse udvalgt en række mulige tiltag med tilhørende grove budgetoverslag. Det er disse mulige tiltag, der danner grundlaget for nærværende rapport, der alene omfatter sideanlæg langs motorvejsnettet.



Figur 1. Sideanlæg langs motorvejsnettet medio 2008, opdelt i de delstrækninger som strækningsanalyserne er gennemført efter.

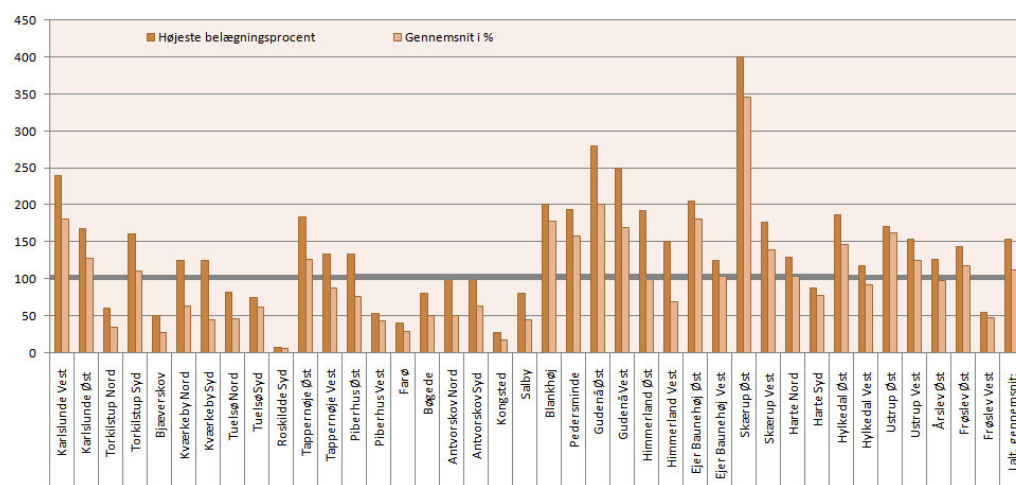
- Korridor 1. E20 mellem M3 og Storebælt
- Korridor 2. E20 mellem Storebælt og Fredericia
- Korridor 3. E20 mellem Århus og grænsen
- Korridor 4. E45 mellem Århus og Aalborg
- Korridor 5. E47/E55 mellem Køge og Rødby
- Korridor 6. Hovedstadsområdet



Figur 2. Strækingsanalyseens metodiske opbygning.

Det har betydning for godstransporten og for de almindelige bilister, at der er gode muligheder for at hvile og spise på de længere ture langs motorvejsnettet. Det giver et bedre arbejdsmiljø og øger trafiksikkerheden.

Med den forventede stigning i trafikken er det afgørende, at der investeres i bedre sideanlæg. En række sideanlæg er både overfyldte og har utilstrækkelige faciliteter, hvorfor der er behov for fornyelse og udbygning af kapaciteten. En række gamle ubemandede rastepladser kan til gengæld nedlægges.



Figur 3. viser resultatet af en række nattællinger af belægningsprocenten for lastbiler på udvalgte sideanlæg. For de bemandede sideanlæg på Fyn viser tilsvarende typer tællinger, at den gennemsnitlige besøgsprocent for de 4 bemandede rastepladser er 102%.



På længere sigt er visionen, at der maksimalt er ca. 30 km mellem pausemuligheder for trafikanterne og ca. 70 km mellem sideanlæg med tankanlæg. Endvidere skal indsatsen i forhold til bemandede - og dermed også mere sikre sideanlæg, styrkes. Der vil være behov for en gradvis indsats.

Indsatsen for bedre sideanlæg skal være omkostningseffektiv og investeringerne skal foretages dér, hvor behovet er størst. Strækningsanalyserne viser, at der er et særligt behov langs det store motorvejs H, dvs. på motorvej E20 (København – Lillebælt), på motorvej E45 (Padborg – Århus - Aalborg) og på motorvej E47/E55 (Rødby – København). Hertil kommer en række motorvejstrækninger i hovedstadsområdet.

De mulige tiltag kan håndteres på flere måder. På centrale dele af motorvejsnettet er der p.t. VVM-undersøgelser i gang på grund af udvidelse af motorvejene. Muligheden for udbygninger af sideanlæggene på disse strækninger beskrives nærmere i VVM-redegørelsen. Det drejer sig bl.a. om sideanlæggene ved Skærup på motorvej E45 (syd for Vejle), sideanlæggene ved Lillebælt og Kildebjerg på motorvej E20 (mellem Fredericia og Odense).

Som led i aftale om en grøn transportpolitik af 29. januar 2009 var forligspartierne enige om, at indsatsen på området skulle styrkes. Med aftalen blev der afsat en reserve på 20 mio. kr. af puljen til ”Bedre kapacitet og bekæmpelse af flaskehalse” i 2009 til forbedringer af rastepladser. Midlerne udmøntes af Vejdirektoratet med udgangspunkt i det faglige grundlag i nærværende strækningsanalyser og oplæg til mulige tiltag (udbygningsplan). Udmøntningen i 2009/10 omfatter Ejder Baunehøj Øst, Blankhøj og Ustrup Øst på motorvej E45.

|               |                                           |
|---------------|-------------------------------------------|
| Høj prioritet | Kapacitetsproblemer for lastbiler         |
|               | Kapacitetsproblemer for personbiler       |
|               | Nedslidte og utidssvarende pladser        |
|               | Dårlige faciliteter - mangel på toiletter |
| Lav prioritet | Mindre, typisk driftsrelaterede problemer |

Figur 4. Overordnet gruppering og prioritering af problemer.

Partierne bag aftalen om en grøn transportpolitik har tilkendegivet at de er enige om, at igangsætte yderligere initiativer på baggrund af udbygningsplanen som led i forhandlingerne i efteråret 2009.

Gennemførelsen af mindre forbedringer på rastepladser ( f.eks renoveringer m.v.) vil kunne indgå i forbindelse med den igangværende udarbejdelse af en ny flerårig vejvedligeholdelsesaftale, som partierne bag transportaftalen skal drøfte i efteråret 2009.

Endvidere noterede forligspartierne sig muligheden for samarbejde med private virksomheder om etablering af rastepladser. Langs motorvejsnettet ligger der allerede en række private transportcentre for vejgodstransporter som for eksempel ved Køge og DTC ved Vejle. I forbindelse med kommende initiativer på området bør muligheden for øget samarbejde med private virksomheder undersøges nærmere. Her vil man blandt andet søge inspiration i det tyske Autohof-koncept, med særligt afgrænset og sikret parkeringsområder for lastbiler på strategisk vigtige gods- og trafikknudepunkter.

Ligesom på motorvejsnettet generelt er det vigtigt, at der sikres en bedre udnyttelse af kapaciteten på sideanlæggene. Anvendelse af Intelligente Transportsystemer (ITS) vil derfor indgå i arbejdet fremover. Konkret bør det undersøges nærmere, hvordan systemer kan være med til at fordele blandt andet lastbiler på parkeringsarealer, samt hvordan man på forhånd kan informere chaufførerne om ledig parkeringskapacitet m.v.



Figur 5. Luftfoto af sideanlægget ved Karlslunde (på E20) taget midt på dagen. Her ses tydeligt, at der er tale om en stor udnyttelse af lastbilkapaciteten.

## 2. Retningslinjer

Strækningsanalysernes vurderinger og mulige tiltag tager afsæt i sideanlægsstrategiens vision og målsætninger samt nedennævnte 12 retningslinjer, der er udarbejdet undervejs i strækningsanalyseprojektet.

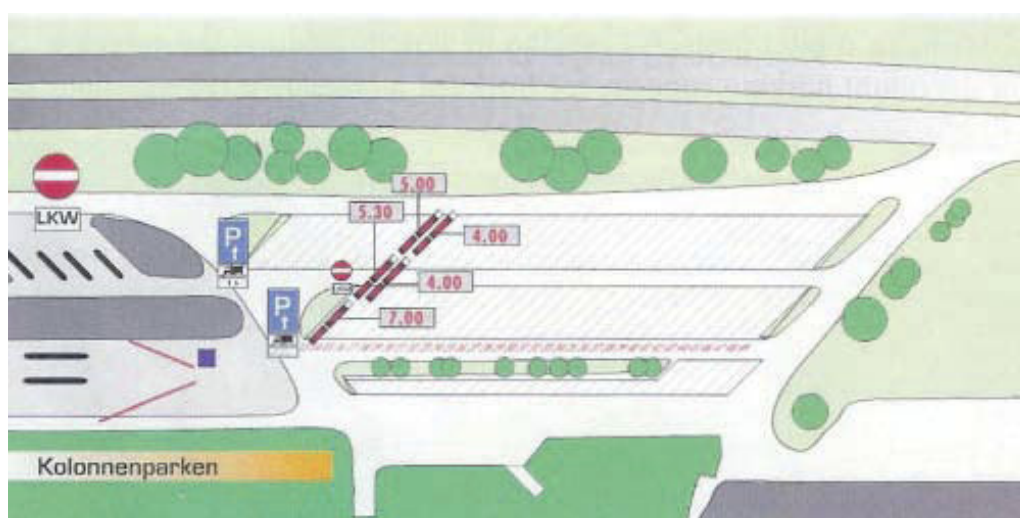
|                                                            |
|------------------------------------------------------------|
| <b>1. ITS (intelligente Transport Systemer)</b>            |
| <b>2. Afstandskriterier</b>                                |
| <b>3. Sideanlæg der betjener begge samkørselsretninger</b> |
| <b>4. Anlæg af samkørselspladser</b>                       |
| <b>5. Sideanlæggenes faciliteter</b>                       |
| <b>6. Sæsonbestemte servicetilbud</b>                      |
| <b>7. Hensyn til specialkøretøjer</b>                      |
| <b>8. Afhjælpning af utryghed</b>                          |
| <b>9. Nye typer toiletter</b>                              |
| <b>10. Bedre forvarsling</b>                               |
| <b>11. Hoteller</b>                                        |
| <b>12. Miljø</b>                                           |

Figur 6. Retningslinjerne relaterer sig til sideanlæggenes beliggenhed, funktioner, indretning og udstyr.



### Ad. 1. ITS (Intelligente Transport Systemer)

Udviklingen indenfor ITS (Intelligente Transport Systemer) er i fremgang, og mulighederne for at udnytte denne teknologi vil løbende blive vurderet i forbindelse med udbygning og renovering af sideanlæggene. I Tyskland er der installeret et styrings-system for tunge køretøjer på et overbelastet sideanlæg. Systemet fordeler ved indkørslen til sideanlægget de ankomende lastbiler i opmarchfelter fordelt efter hvornår de påregner at skulle køre igen. Dette - sammen med en ændring af udformningen af parkeringsområdet - har stort set fordoblet kapaciteten for lastbiler uden udvidelse af parkeringsarealet.



Figur 7. Telematisk kontrolleret parkering på sideanlæg i Tyskland. Her fordeles lastbilerne efter afgangstidspunkt.

ITS kan også benyttes til at reservere lastbilparkeringspladser på rastepladser, ligesom det kan anvendes til at informere chaufførerne ved forvarsling om mulig ledig rastepladskapacitet.

### Ad. 2. Afstandskriterier

Afstanden mellem sideanlæg med tank bør på motorvejsstrækninger være maksimalt 70 km, og afstanden mellem sideanlæg med toiletfaciliteter bør maksimalt være ca. 30 km. Afstanden mellem sideanlæg med Info-Teria afstemmes under hensyntagen til ovennævnte kriterier og det trafikale grundlag.

### Ad. 3. Sideanlæg der betjener begge kørselsretninger

På nye motorvejsstrækninger med begrænset trafik bør sideanlæg, der kan servicere begge kørselsretninger, indgå som en løsningsmulighed. Det vil øge kundegrundlaget og dermed øge muligheden for at anlægge bemandede sideanlæg.

Hvis sideanlægget placeres i forbindelse med tilslutningsanlæg øges kundegrundlaget, idet sideanlægget også kan betjene trafikken på den overførte vej.



Det er dog vanskeligt at vejvise fra motorvejen, uden at dette skaber konkurrencefordrivning i forhold til andre private servicetilbud placeret tæt på tilslutningsanlæg.

Placeres sideanlægget ensidigt på fri strækning forudsætter det en tværgående vej- og stiforbindelse, hvis det skal betjene trafikanterne i begge kørselsretninger.

#### **Samkørselspladser**

Parkeringspladser, der anlægges ved knudepunkter på vejnettet med henblik på at to eller flere trafikanter, der skal samme sted hen, kan mødes og køre sammen i én bil.

#### **Ad. 4. Anlæg af samkørselspladser**

Langs motorvejsstrækninger bør der etableres samkørselspladser ved alle væsentlige tilslutningsanlæg. På strækninger hvor der mangler sideanlæg med tilhørende toilet-faciliteter, kan udvalgte samkørselspladser udstyres med toilet, og der kan vejvises til disse fra motorvejen.

#### **Ad. 5. Sideanlæggenes faciliteter**

Sideanlæg bør være udstyret med moderne faciliteter i god kvalitet, eksempelvis toiletter, bænke, grønne arealer, renovation, belysning osv. Omfanget afhænger af sideanlæggets type. For at sideanlæg altid kan fremstå indbydende, bør der opretholdes et tidssvarende kvalitetsniveau med en værdibevarende indsats. Hermed menes, at eksempelvis beplantning, belysning og udstyr løbende vedligeholdes.

#### **Ad. 6. Sæsonbestemte servicetilbud**

På sideanlæg med sæsonbestemte kapacitetsproblemer kan der indrettes parkeringsområder (f.eks. i græsarmering eller med grusbelægning) med tilhørende servicefaciliteter - for eksempel ekstra toiletfaciliteter i permanente bygninger - der kun er tilgængelige i højsæsonen.

#### **Ad. 7. Hensyn til specialkøretøjer**

Håndtering af specialkøretøjer (f.eks. mølletransporter) skal indgå i vurderingen af større sideanlæg og i udformningen af nye sideanlæg.

#### **Ad. 8. Afhjælpning af utryghed**

Problemer med utryghed bør imødegås ved begrænsning af antallet af ubemandede sideanlæg samt ved bevidst overskuelig indretning med indblik fra motorvejen (passiv overvågning).

Det bør endvidere overvejes at udvikle egentlige sikrede sideanlæg eller delområder på eksisterende, bemandede sideanlæg, hvor f.eks. lastvognchauffører kan overnatte i indhegnede og overvågede områder.

#### **Ad. 9. Nye typer toiletter**

Der bør udvikles nye og forskellige typer af toiletter, der kan imødekomme forskellige kapacitetsbehov på forskellige typer sideanlæg.

#### **Ad. 10. Bedre forvarsling**

Forvarslingen af sideanlæg foreslås styrket. Skiltene bør dels tilpasses de nye fartgrænser på 130 km/t, dels suppleres med forvarsling 10 km før anlægget, blandt andet fordi antallet af sideanlæg generelt reduceres.

#### **Ad. 11. Hoteller**

Hoteller kan overvejes på udvalgte strategisk beliggende og velbesøgte sideanlæg.

#### **Ad. 12. Miljø**

Muligheden for miljøfremmende tiltag skal indtænkes på sideanlæggene. Her tænkes for eksempel på jordvarme, etablering af ladepladser for elbiler, nedsivning og genanvendelse af regnvand.



### 3. Mulige tiltag

Strækningsanalyserne har resulteret i mulige tiltag vedrørende i alt 72 sideanlæg langs hele motorvejsnettet.

Der er udarbejdet budgetoverslag for hvert af de mulige tiltag. Da nogle er ideforslag og andre er skitseforslag, er beregningsforudsætningerne for både budgetoverslag og kapacitetsudvidelserne forskellige. De anvendte budgetberegningsmetoder er beskrevet nedenfor:

1. "Ny anlægsbudgettering" for enkelte af sideanlæggene er der udarbejdet skitseprojekt, fordi de er indeholdt i anlægsprojekter, der pt. er i VVM-undersøgelsesfasen. Til nogle af disse projekter er der lavet budgetoverslag jævnfør principperne i "ny anlægsbudgettering". Det drejer sig om sideanlæggene Kildebjerg Nord & Syd og Lillebælt Nord & Syd på Fyn.
2. En anden anvendt budgetberegningss metode er, at der er anvendt erfaringstal, incl. reserver fra nyere gennemførte renoveringer og udbygninger på fx Hylkedal Øst og Frøslev Vest.
3. Ved mindre vedligeholdelses- og renoveringstiltag, herunder udskiftning af toiletbygninger og nedlæggelse af pladser, er budgetoverslaget baseret på erfaringsmæssige skøn fra tidligere gennemførte konkrete tiltag af samme type.

De mulige tiltag drejer sig primært om sideanlæggene, der er beliggende på centrale dele af det store motorvejs-H. Det vil med andre ord sige langs Europavejene:

- E20 mellem København og Fredericia
- E45 mellem Aalborg og grænsen
- E47/E55 mellem Helsingør - København - Rødby.

På disse godstunge strækninger afvikles de største trafikmængder. Det er her, der forventes den største trafikvækst og det er langs disse strækninger, der er målt de mest påtrængende kapacitetsproblemer på sideanlæggene.

Mulige tiltag for disse tre hovedstrækninger er samlet i fem korridorer. Ved gennemførelse af de mulige tiltag vil sideanlæggene blive udbygget således, at de nuværende kapacitetsproblemer afhjælpes, og pladserne vil fremstå tidssvarende og fremtidssikrede.

De mulige tiltag, der knytter sig til motorvejsnettet i Hovedstadsområdet, er samlet i en 6."korridor".

De mulige tiltag i de seks korridorer, og deres omfang fremgår af tabel 1. Korridorerne beskrives nærmere i de efterfølgende afsnit.

| Korridor                              | Antal berørte sideanlæg |
|---------------------------------------|-------------------------|
| 1. E20 mellem M3 og Storebælt         | 13                      |
| 2. E20 mellem Storebælt og Fredericia | 7                       |
| 3. E45 mellem grænsen og Århus        | 20                      |
| 4. E45 mellem Århus og Aalborg        | 11                      |
| 5. E47/E55 mellem Helsingør og Rødby  | 8                       |
| 6. Hovedstadsområdet                  | 13                      |
| <b>Sum</b>                            | <b>72</b>               |

Tabel 1. De 6 korridorer af mulige tiltag. Tiltag kan være nyanlæg, fornyelser, renoveringer eller nedlæggelse af sideanlægget.

Der er alene tale om et katalog af mulige indsatser, der kan overvejes nærmere.

Forslagene kan i givet fald enten gennemføres i sammenhæng eller hver for sig. I kapitel 4 er der beskrevet 3 forskellige scenarier på hver 25 mio. kr., som rummer en række mulige prioriterede tiltag.

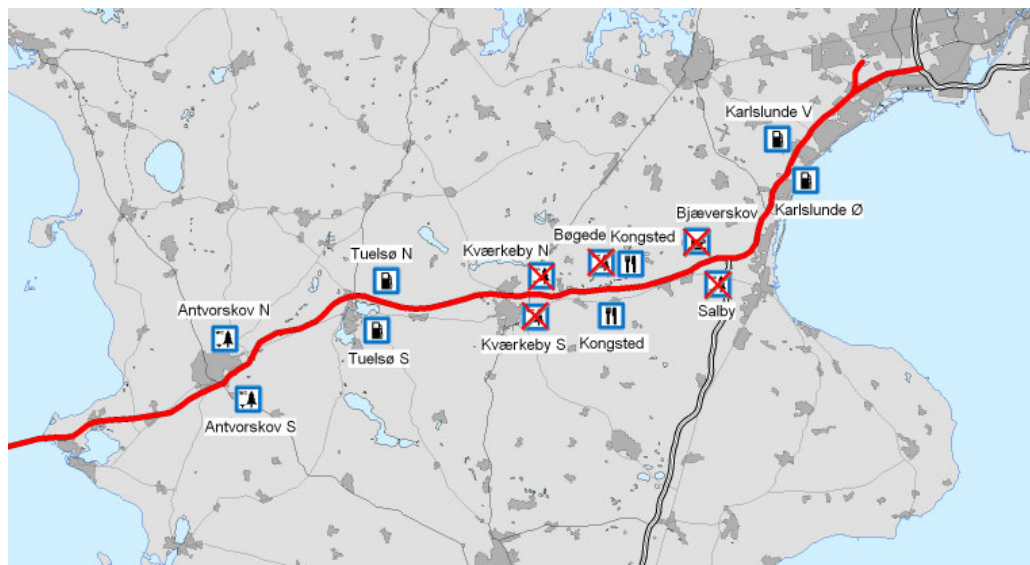




### 3.1 Korridor 1. E20 mellem M3 og Storebælt

Korridor nr. 1 omfatter 13 sideanlæg. I de mulige tiltag er indeholdt udbygning af sideanlæggene Karlslunde Ø og V, som også er beskrevet i VVM-redegørelsen for udvidelsen af Køge Bugt Motorvejen.

De mulige tiltag for de 13 sideanlæg vedrører både fornyelser/udbygninger og nyanlæg. Der er tale om kapacitetsudvidelser på de 4 store sideanlæg Karlslunde Ø + V og Tuelsø N + S, samt en renovering af sideanlæggene ved Antvorskov, der ligger mellem Tuelsø og Storebælt.



Figur 8. Korridor 1. E20 mellem M3 og Storebælt.

Mellem Karlslunde og Tuelsø er der 5 ubemandede sideanlæg og 1 ældre Info-Teria. Det anbefales, at reducere antallet til ét Info-Teria i hver retning, placeret midt på delstrækningen ved Kongsted. Det vil sammen med udbygning af Karlslunde og Tuelsø kunne tilgodese det fremtidige behov for service, og samtidig fjerne problemerne med små ubemandede sideanlæg.

I retning mod København skal Kongsted udbygges til et Info-Teria, hvorefter sideanlæggene Salby og Kværkeby S kan nedlægges. I retning mod Fyn/Korsør skal der anlægges et nyt Info-Teria kaldet Kongsted N (overfor Kongsted), i stedet for det eksisterende Bjæverskov. Herefter kan Bjæverskov, Bøgede og Kværkeby N nedlægges.

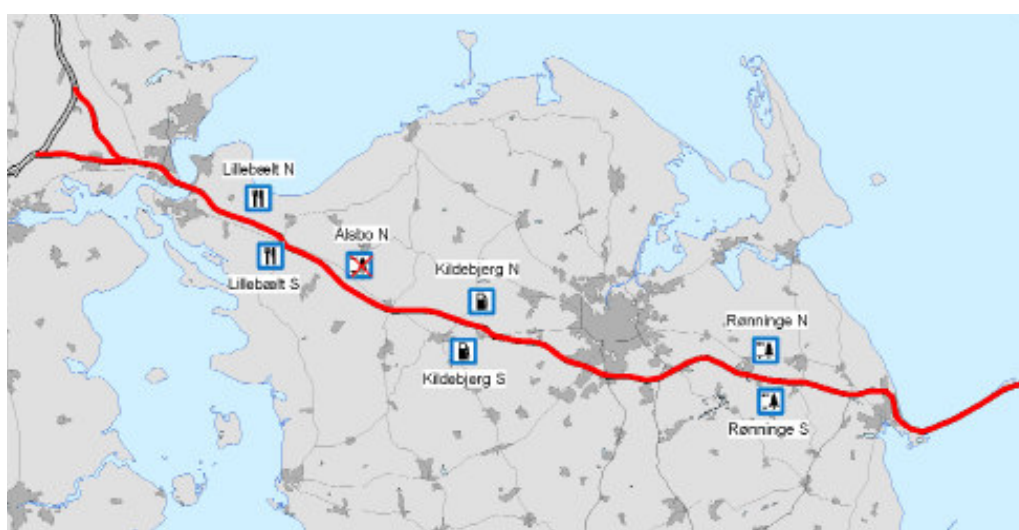
| Korridor 1        |                           |                      | Skønnet tilvækst i<br>parkeringspladser |             |
|-------------------|---------------------------|----------------------|-----------------------------------------|-------------|
| Navn              | Mulige tiltag             | Budget<br>[mio. kr.] | Lastbiler                               | Personbiler |
| Antvorskov N og S | Renoveres                 | 13,0                 | 5-15                                    | 10-20       |
| Tuelsø N og S     | Udvides                   | 13,0                 | 35-45                                   | 30-40       |
| Kværkeby N og S   | Nedlægges                 | 1,0                  |                                         |             |
| Bøgede            | Nedlægges                 | 0,5                  |                                         |             |
| Kongsted          | Nyanlægges med Info-Teria | 46,0                 | 35-45                                   | 60-70       |
| Bjæverskov        | Nedlægges                 | 0,5                  |                                         |             |
| Salby             | Nedlægges                 | 0,5                  |                                         |             |
| Karlsunde Ø og V  | Udvides                   | 32,0                 | 20-30                                   | 40-50       |

Tabel 2. Korridor 1 med mulige tiltag.



## 3.2 Korridor 2. E20 mellem Storebælt og Fredericia

Korridor nr. 2 omfatter 7 sideanlæg. I de mulige tiltag er indeholdt udbygning af sideanlæggene Lillebælt N og S, og Kildebjerg N og S, som også er beskrevet i VVM-regørelsen for udvidelsen af den Fynske Motorvej mellem Odense og Middelfart.



Figur 9. Korridor 2. E20 mellem Storebælt og Fredericia.

Korridoren vedrører primært en udbygning af de to sideanlæg med tank, Kildebjerg N og S samt Info-Terierne Lillebælt N og S. Alle 4 sideanlæg skal udbygges betydeligt, og ikke mindst på Lillebælt N er der akut behov for en betydelig udbygning af lastbilkapaciteten. Herudover indgår nedlæggelse af Ålsbo N, mindre forbedringer på Rønninge S og en mindre udvidelse af Rønninge N.

| Korridor 2        |                      |                   | Skønnet tilvækst i parkeringspladser |             |
|-------------------|----------------------|-------------------|--------------------------------------|-------------|
| Navn              | Mulige tiltag        | Budget [mio. kr.] | Lastbiler                            | Personbiler |
| Lillebælt N og S  | Udvides              | 35,0              | 35-45                                | 70-80       |
| Ålsbo N           | Nedlægges            | 1,0               |                                      |             |
| Kildebjerg N og S | Udvides og renoveres | 48,0              | 35-45                                | 70-80       |
| Rønninge N og S   | Udvides              | 7,0               | 10-20                                | 10-20       |

Tabel 3. Korridor 2 med mulige tiltag.

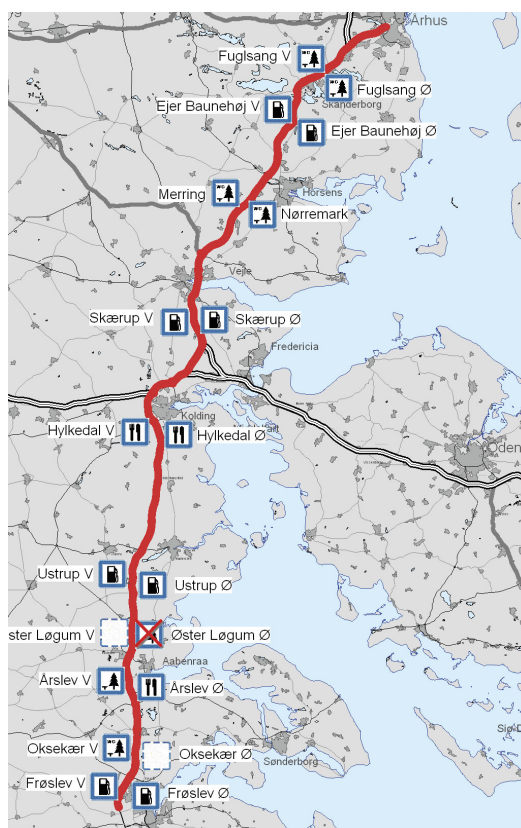


### 3.3 Korridor 3. E45 mellem grænsen og Århus

I transportaftalen ”En grøn transportpolitik” fra januar 2009 er der afsat 20 mio. kr. til at øge parkeringskapaciteten på 3 sideanlæg beliggende langs den Østjyske og den Sønderjyske Motorvej.

Det drejer sig om sideanlæggene Blankhøj, Ejer Baunehøj Øst og Ustrup Øst.

På motorvejsstrækningen mellem Kolding og Esbjerg ligger fire sideanlæg ved Harte og Bjøvlund. Anlægget Harte N har behov for en udvidelse af parkeringsfaciliteterne, der er indeholdt i korridor 3.



Figur 10. Korridor 3. E45 mellem grænsen og Århus. Hvide pladser bevares som vejepladser.

Korridor nr. 3 omfatter mulige tiltag der berører 20 sideanlæg.

I de mulige tiltag er indeholdt udbygning af sideanlæggene Skærup V og Ø, som også er beskrevet i VVM-redegørelsen for udvidelsen af den Østjyske Motorvej mellem Skærup og Vejle Nord.

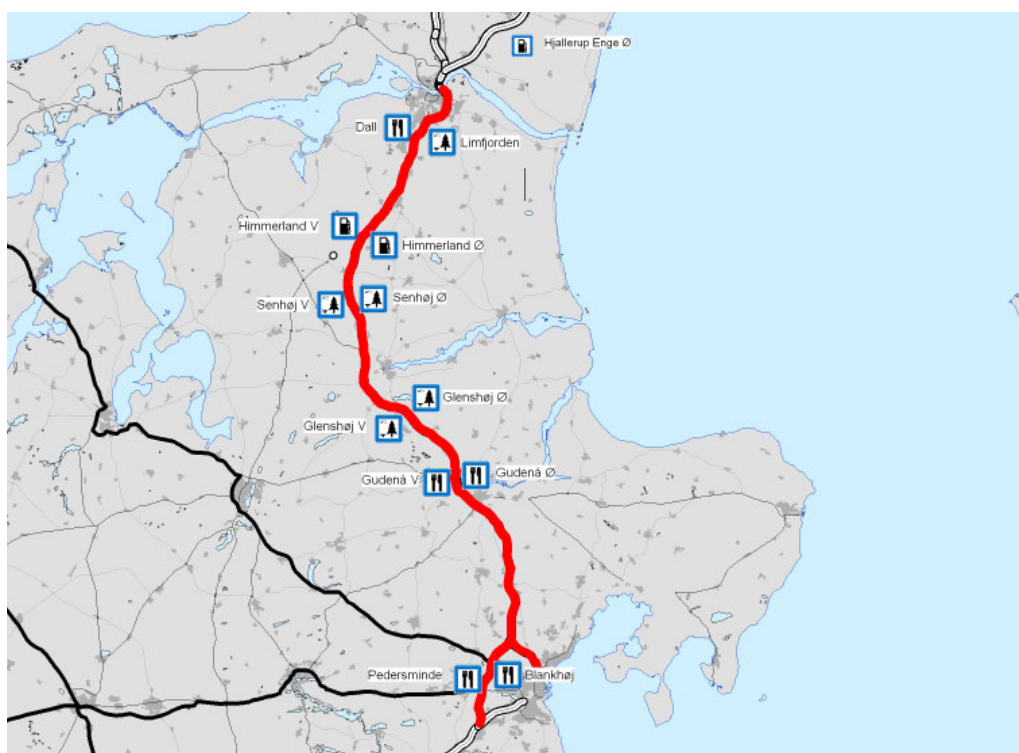
Korridoren omfatter udvidelser af 11 sideanlæg, herunder sideanlæggene med tank ved Ustrup, Skærup og Ejer Baunehøj. 5 sideanlæg foreslås renoveret, og 4 ubemandede sideanlæg foreslås nedlagt eller indrettet til vejepladser for politiet.

| Korridor 3           |                       |                   | Skønnet tilvækst i parkeringspladser |             |
|----------------------|-----------------------|-------------------|--------------------------------------|-------------|
| Navn                 | Mulige tiltag         | Budget [mio. kr.] | Lastbiler                            | Personbiler |
| Fuglsang Ø og V      | Udvides               | 7,0               | 10-20                                | -           |
| Ejer Baunehøj Ø og V | Udvides               | 16,0              | 30-40                                | 20-40       |
| Merring              | Renoveres og ombygges | 3,0               | 5-10                                 | -           |
| Nørremark            | Renoveres og ombygges | 4,0               | 5-15                                 | -           |
| Skærup Ø og V        | Udvides               | 51,0              | 35-45                                | 80-100      |
| Harte N              | Udvides               | 4,0               | 5-15                                 | 5-10        |
| Hylkedal V           | Udvides               | 10,0              | 5-15                                 | 10-20       |
| Ustrup Ø og V        | Udvides               | 19,0              | 35-45                                | 30-40       |
| Øster Løgum Ø og V   | Nedlægges             | 1,0               |                                      |             |
| Årslev Ø             | Udvides               | 10,0              | 15-25                                | 10-20       |
| Årslev V             | Renoveres             | 2,0               |                                      |             |
| Oksekær Ø og V       | Nedlægges             | 1,0               |                                      |             |
| Frøslev Ø og V       | Renoveres             | 7,0               | 10-15                                |             |

Tabel 4. Korridor 3 med mulige tiltag.

### 3.4 Korridor 4. E45 mellem Århus og Aalborg

Korridor nr. 4 omfatter 11 sideanlæg. For at øge kapaciteten på sideanlæggene udgør de mulige tiltag en renovering af sideanlæggene med henblik på en bedre udnyttelse af arealerne. På de to sideanlæg ved Gudenå er der stort behov for renovering med tilhørende udbygning.



Figur 11. Korridor 4. E45 mellem Århus og Aalborg.

| Korridor 4        |                       |                   | Skønnet tilvækst i parkeringspladser |             |
|-------------------|-----------------------|-------------------|--------------------------------------|-------------|
| Navn              | Mulige tiltag         | Budget [mio. kr.] | Lastbiler                            | Personbiler |
| Limfjorden        | Renoveres og udbygges | 3,0               | 5-10                                 | 5-10        |
| Himmerland Ø og V | Udvides               | 7,0               | 15-25                                | 10-20       |
| Senhøj Ø og V     | Udvides               | 6,0               | 5-15                                 | 5-10        |
| Glenshøj Ø og V   | Udvides               | 6,0               | 5-15                                 | 5-10        |
| Gudenå Ø og V     | Renoveres og udbygges | 7,0               | 5-15                                 | 10-20       |
| Pedersminde       | Udvides               | 7,0               | 5-15                                 | 10-20       |
| Blankhøj          | Udvides               | 7,0               | 10-20                                | 20-30       |

Tabel 5. Korridor 4 med mulige tiltag.



### 3.5 Korridor 5. E47/E55 mellem Køge og Rødby



Figur 12. Korridor 5. E47/E55 mellem Køge og Rødby

Korridor nr. 5 omfatter 8 sideanlæg. De mulige tiltag omhandler fortrinsvis forslag om udvidelse af de to sideanlæg med tank ved Tappernøje og en omfattende indsats på Info-Teriet Piberhus Ø, der skal ses i relation til den faste forbindelse over Femer Bælt. Herudover anbefales etablering af nye toiletter og gennemførelse af mindre renoveringer på flere sideanlæg.

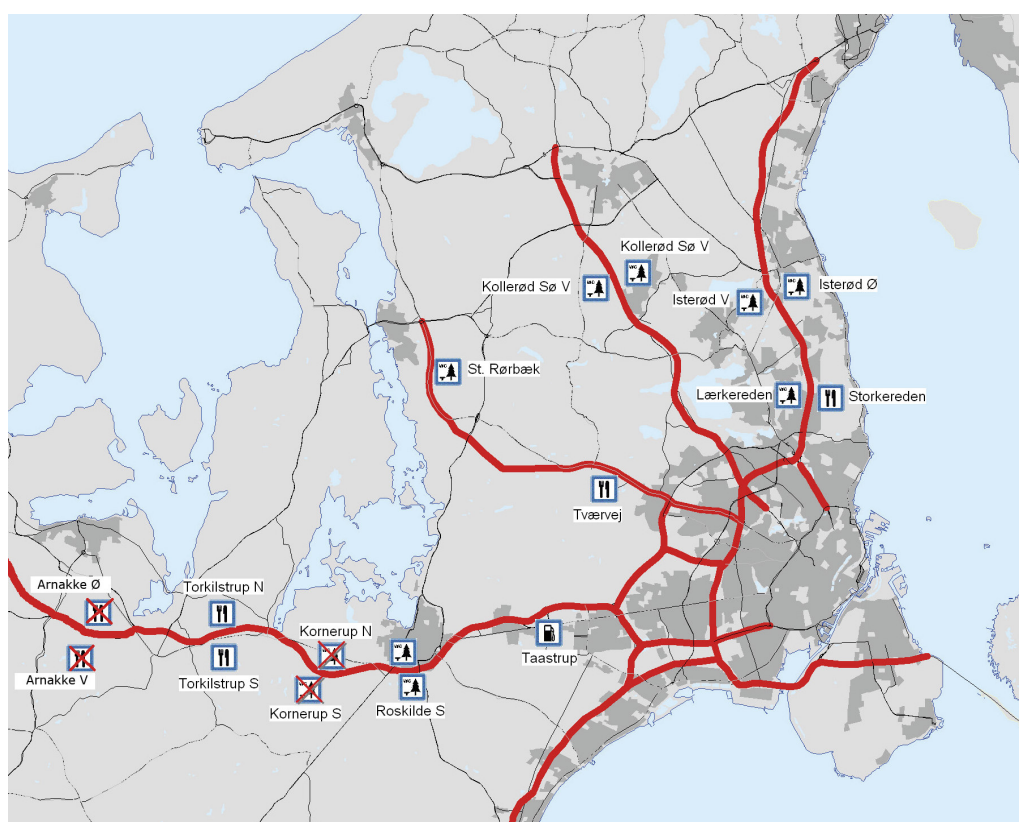
| Korridor 5        |                        |                   | Skønnet tilvækst i parkeringspladser |             |
|-------------------|------------------------|-------------------|--------------------------------------|-------------|
| Navn              | Mulige tiltag          | Budget [mio. kr.] | Lastbiler                            | Personbiler |
| Piberhus Ø        | Renoveres              | 2,0               |                                      |             |
| Tappernøje Ø og V | Udvides                | 13,0              | 15-25                                | 40-50       |
| Farø              | Renoveres              | 4,0               | 5-10                                 | 5-10        |
| Dronninghave      | Etablere nyt toilet mv | 3,0               | 5-10                                 | 5-10        |
| Studehave         | Etablere nyt toilet mv | 4,0               | 5-10                                 | 5-10        |
| Lysemose N        | Renoveres              | 3,0               | 5-10                                 | 5-10        |
| Håred             | Etablere nyt toilet mv | 3,0               | 5-10                                 | 5-10        |

Tabel 6. Korridor 5 med mulige tiltag.

## 3.6 Korridor 6. Hovedstadsområdet

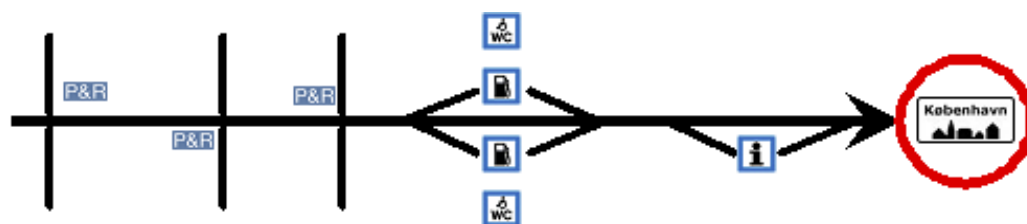
Med udbredelsen af El-bilen vil vejdirektoratet nærmere undersøge behovet for bemandede sideanlæg på statens indfaldsveje mod København.

Korridorgruppe nr. 6 omfatter 13 sideanlæg. Her lægges der op til en række ombygninger og nyanlæg langs motorvejsstrækningerne ind mod København. Der er primært tale om 5 nye sideanlæg og en større ombygning af sideanlæggene ved Torkilstrup.



Figur 13. "Korridor" 6. Motorvejsnettet i Hovedstadsområdet.

Motorvejsnettet i Hovedstadsområdet er kendetegnet ved at omfatte en række indfaldsveje til København med udpræget pendlertrafik. Pendlernes servicebehov er nogenlunde ensartet og kan typisk dækkes med en tankmulighed, med toilet og mulighed for mindre indkøb samt en række strategisk velplacerede samkørselspladser. Herudover vil der på indfaldsvejene være behov for information til ikke lokalkendte trafikanter på vej mod København.



Figur 14. Principskitse af servicebehovet på en typisk indfaldsvej.

| Korridor 6                     |                                                                           |                   | Skønnet tilvækst i parkeringspladser |             |
|--------------------------------|---------------------------------------------------------------------------|-------------------|--------------------------------------|-------------|
| Navn                           | Mulige tiltag                                                             | Budget [mio. kr.] | Lastbiler                            | Personbiler |
| Hillerødmotorvejen             | Anlægge to sideanlæg ved Kollerød Sø                                      | 45,0              | 15-25                                | 30-40       |
| Holbækmotorvejen               | Anlægge tankanlæg ved Høje Taastrup                                       | 84,0              | 25-35                                | 50-60       |
| Torkilstrup N og S             | Renoveres og ombygges                                                     | 20                | 25-35                                | 20-30       |
| Kornerup N og S                | Nedlægges                                                                 | 1,0               |                                      |             |
| Arnakke Ø og V                 | Nedlægges                                                                 | 1,0               |                                      |             |
| Helsingørmotorvejen Lærkereden | Renoveres                                                                 | 3,0               |                                      |             |
| Isterød Ø                      | Reduceres                                                                 | 0,5               |                                      |             |
| Nye Rastepladser               | Anlægge to sideanlæg nord for Isterød                                     | 45,0              | 10-20                                | 30-40       |
| Frederikssund-motorvejen       | Anlægge bemannet service ved Tværvej samt mindre sideanlæg ved St. Rørbæk | 45,0              | 15-25                                | 30-40       |

Tabel 7. Korridor 6 med mulige tiltag.

Helsingørmotorvejen, M3 og E20 er Europaveje. På disse veje er der principielt det samme behov for service som på det øvrige Europavejnet, jævnfør retningslinjerne om afstande i kapitel 2.

Det skal dog sammenholdes med et generelt ønske, ikke mindst i Hovedstadsområdet, om at begrænse antallet af ubemandede sideanlæg, da de giver anledning til problemer med uønsket adfærd.

Langs det indre motorvejsnet omkring København og på E20 over Amager, er der også behov for servicetilbud på udvalgte steder, men i praksis er dette ikke muligt med de nuværende arealanvendelser; og servicebehovets betydning modsvarer ikke de omkostninger, der vil være forbundet med arealerhvervelse og etablering af sideanlæg langs det pågældende vejnet.

**Hillerødmotorvejen**

Det anbefales, at der etableres to bemandede sideanlæg på strækningen. Herved kan man tilgodese trafikanternes ønske om øget service på ruten og opfylde strategiens målsætninger om at tilbyde et relevant serviceniveau og om at sikre at rejsen er tilfredsstillende. Løsningsforslaget knytter sig til en lokalitet ved Kollerød Sø.

**Holbækmotorvejen**

Det anbefales, at der ved Høje Taastrup anlægges ét sideanlæg, der kan betjene begge kørselsretninger. Dette anlæg vil erstatte sideanlægget Roskilde S, der er nedlagt primo 2009, som konsekvens af udvidelsen af motorvejen syd om Roskilde. Samtidig mister tankanlægget Roskilde N sin direkte adgang til motorvejen, og dette anlæg vil derfor udelukkende være tilgængeligt via det kommunale vejnet. Vest for Roskilde vil en udmøntning af de øvrige mulige tiltag medføre en udbygning og modernisering af de bemandede rastepladser ved Torkilstrup. Herefter kan de ubemandede rastepladser ved Arnakke og Kornerup nedlægges.

**Helsingørmotorvejen**

I de pt. igangværende VVM-undersøgelser for den fortsatte udbygning af Helsingørmotorvejen mellem Isterød og Øverødvej, beskrives et par mulige forslag til erstatning for de ubemandede rastepladser ved Isterød, der sandsynligvis vil blive nedlagt ved den eventuelle udbygning. Vejdirektoratet anbefaler, at de enten placeres mellem tilslutningsanlæg 5 Humlebæk og tilslutningsanlæg 6 Nivå. Alternativt foreslås en placering af ét sideanlæg, der vil kunne betjene begge retninger, ved at placere det i forbindelse med tilslutningsanlæg 6. Sideanlæggene Lærkereden og Storkereden ligger som nabo til den fredede Mølleådal. Storkereden blev renoveret for ca. 10 år siden og huser landets ældste motorvejsrestaurant. Storkereden fremstår æstetisk og funktionelt vellykket og bidrager dermed yderligere til at fremhæve Lærkeredens tiltrængte renovering.

**Frederikssundmotorvejen**

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 trafik på Tværvejen. Herudover bør en planlagt P&R (parkér og rejs) plads tæt ved Frederikssund (St. Rørbæk) indrettes, så den kan fungere som sideanlæg.





## 4. Mulige scenarier

I dette kapitel er opstillet 3 prioriterede indsatser.

- Scenarium 1: 25 mio. kr. E20 mellem Køge Bugt og Ringsted (vestgående retning)
- Scenarium 2: 25 mio. kr. Forøgelse af lastbilskapacitet på E45
- Scenarium 3: 25 mio. kr. E20 mellem Ringsted og Køge Bugt (østgående retning)

Scenarierne kan udføres samlet eller hver for sig og i vilkårlig rækkefølge, idet Vejdirektoratet dog vurderer, at scenarierne 1 og 2 er ligeværdige og de mest vigtige af de 3 scenarier.



## 4.1 Aktiviteter for scenarium 1, scenarium 2 og scenarium 3

I alle tre scenarier arbejdes der målrettet på at øge parkeringskapaciteten især til lastbiler. Indsatserne koncentrerer sig særligt om sideanlæg med bemandet service, så man i videst muligt omfang kan overflødiggøre de ubemandede sideanlæg. Indsatsen for bedre sideanlæg skal være omkostningseffektiv og investeringerne skal foretages dér, hvor behovet er størst.

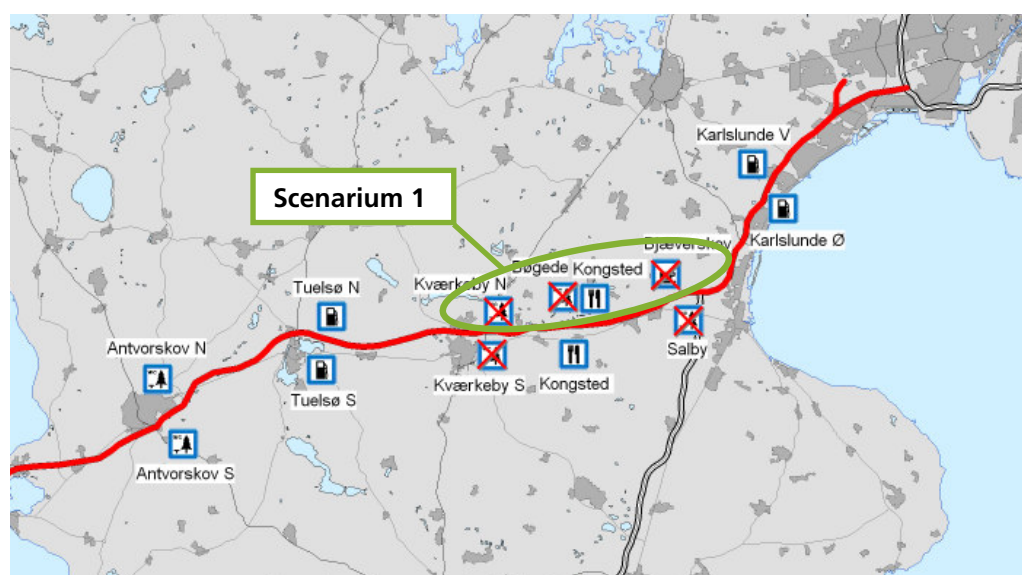
## 4.2 Scenarierne

### 1. scenarium. E20 mellem Køge Bugt og Ringsted (vestgående retning)

Scenarium 1 omhandler, en målrettet indsats langs E20 mellem Køge Bugt og Ringsted i vestgående retning. Projektet omfatter blandt andet etablering af en ny rasteplads.

Vejdirektoratet vil etablere en ny rasteplads - med Info-Teria - , så den bemandede rasteplads kommer til at ligge med ensartet afstand til henholdsvis Tuelsø-anlægget i vest og Karlslunde-anlægget i øst. Det betyder, at de nuværende mindre og utidssvarende sideanlæg langs det vestgående spor bliver nedlagt og erstattet af et moderne anlæg blandt andet med bemandet service og udvidet kapacitet for lastbiler.

Indsatsen vil fjerne problemerne med utrygheden på 2 ubemandede pladser og sikre en



Figur 15. Scenarium 1.

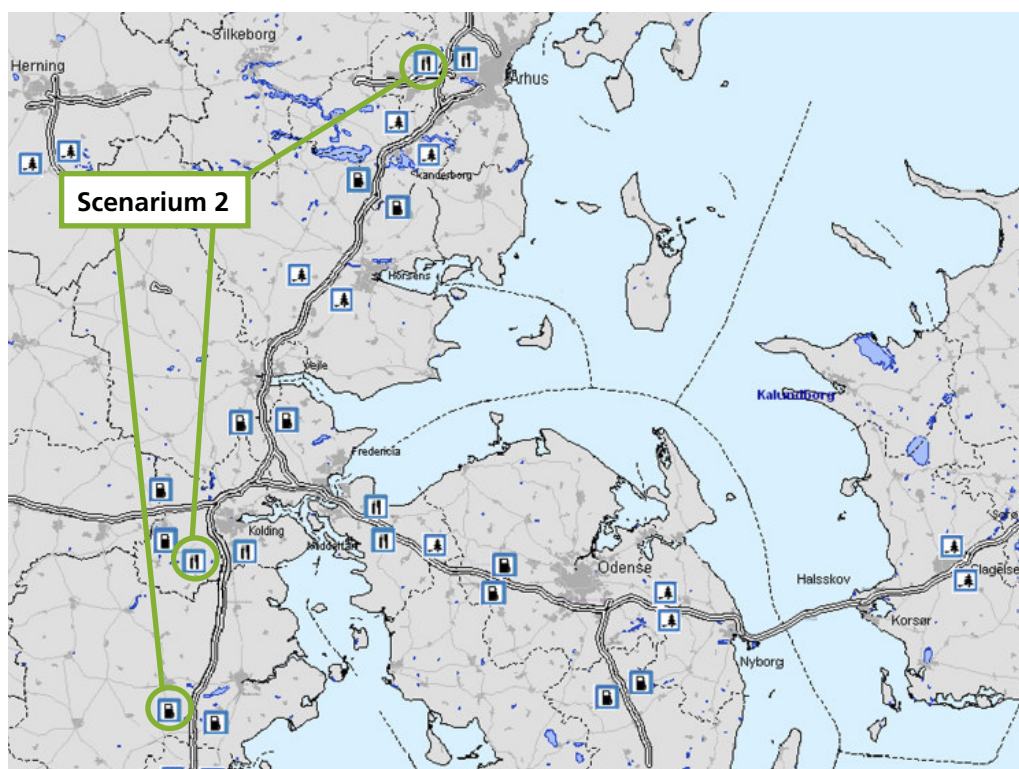
hensigtsmæssig indbyrdes afstand mellem pausemulighederne med de tilhørende servicetilbud, der også moderniseres. Samtidigt øges P-pladskapaciteten på strækningen og der bliver skabt en større sikkerhedsfølelse for de overnattende lastbilchauffører. Med et mindre antal sideanlæg vil løsningen ligeledes bidrage til en effektivisering af driftsomkostningerne.

## 2. scenarium. Forøgelse af lastbilverkørskapacitet på E45

Indsatsen i dette scenarium vil udelukkende vedrøre eksisterende rastepladser med bemandet service. Indsatsen vil være målrettet en kapacitetsudvidelse i form af flere parkeringspladser til lastbiler.

Indsatsen for bedre sideanlæg skal være omkostningseffektiv og investeringerne skal foretages dér, hvor behovet er størst.

Indsatserne vil blive gennemført på Pedersminde, Hylkedal Vest samt ved Ustrup Vest. Disse 3 sideanlæg er vist på kortudsnittet i figur 16.



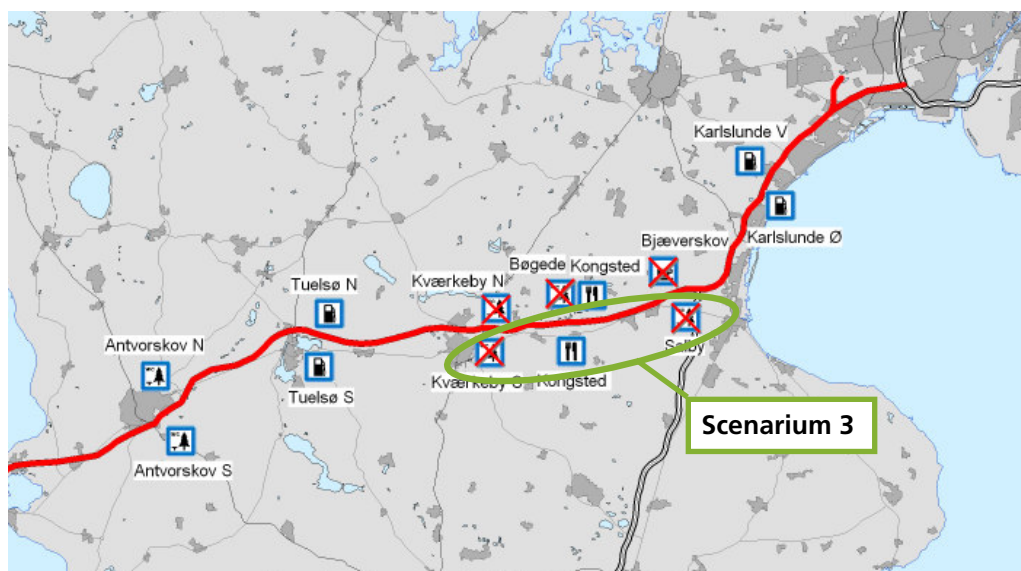
Figur 16. Scenarium 2.



### 3. scenarium. E20 mellem Ringsted og Køge Bugt (østgående retning)

Med en forøget bevilling på endnu 25 mio. kr. vil Vejdirektoratet i dette scenarium foretage en om- og udbygning af rastepladsen ved Kongsted syd med henblik på udbud af retten til at etablere og drive Info-Teria på rastepladsen således, at det bliver en bemandet rasteplads. Herefter kan de to ubemandede og utidssvarende rastepladser ved henholdsvis Salby og Kværkeby Syd nedlægges.

Scenariet er principielt det samme som scenarium 1 blot i Vestmotorvejens modsatte retning.

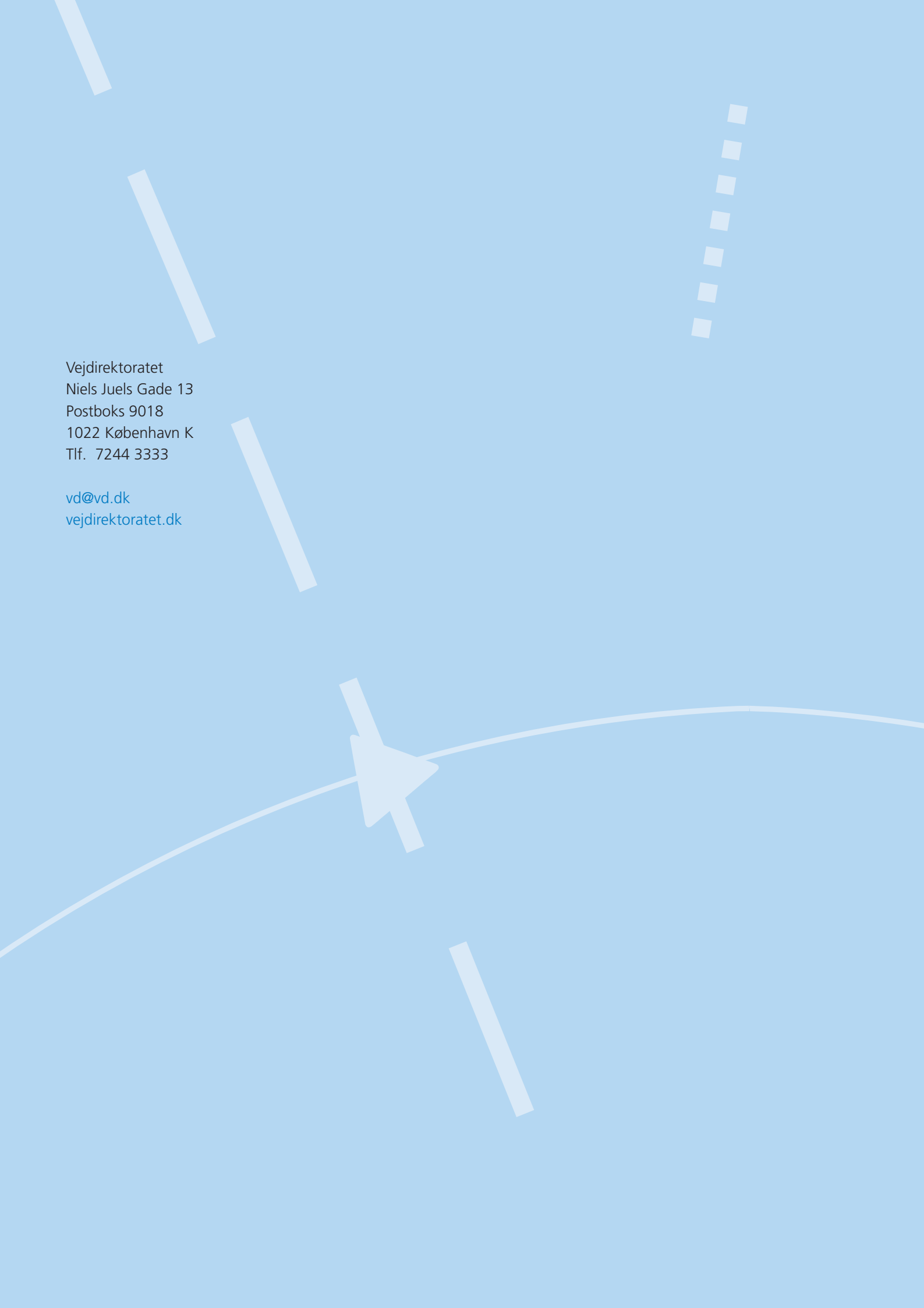


Figur 17. Scenarium 3.









Vejdirektoratet  
Niels Juels Gade 13  
Postboks 9018  
1022 København K  
Tlf. 7244 3333

[vd@vd.dk](mailto:vd@vd.dk)  
[vejdirektoratet.dk](http://vejdirektoratet.dk)