

# Parkeringsarealer for godstransport på vei

NVF-rapport

Jun 2024



## Förord

Nordiskt Vägforum, NVF Godstransporter, är ett nätverk med nordiska experter från vägmyndigheter, forskningsorganisationer, besiktningsorgan, åkerinäring och fordonstillverkare.

NVF Godstransporters mål under perioden 2020–2024 är att medverka till effektivare, klimatsmartare, trafiksäkra och ekonomiskt hållbara godstransporter på väg.

Målet skall uppnås genom att:

- i huvudsak fokusera på tunga fordon >3,5 tons totalvikt,
- beakta behov av infrastruktur, rastplatser, omlastningsplatser, bärighet och framkomlighet till industri, samt terminaler inklusive terminaler för samverkan med andra trafikslag som järnväg, sjö- och luftfart,
- medverka till åtgärder som i relativ jämförelse minskar godstransporternas negativa påverkan som emissioner, vägslitage, buller och trängsel,
- medverka till trafiksäkra vägar, fordon och förare,
- medverka till ökad kunskap om alternativa energi- och drivsystem för fordon inklusive, biodrivmedel och elektrifiering,
- medverka till ökad kunskap om automatisering och digitalisering,
- medverka till internationell effektivisering, t.ex. harmonisering och eller ömsesidig acceptans av hållbara förfaranden.

Denna rapport, ”Parkeringsarealer för godstransport på vei”, har tagits fram inom NVF Godstransporters arbete.

Rapporten har författats av:

- Toril Presttun, TÖI Norge
- Liv Øvstedal, Statens vegvesen Sverige
- Martin Frimann Mortensen, Vejdirektoratet Danmark
- Jari Gröhn, Trafikledsverket Finland
- Christian Mineur, Trafikverket Sverige
- Peter Smeds, Trafikverket Sverige

Utöver nämnda författare har följande personer medverkat:

- Peter Svensson, Sveriges Åkeriföretag,
- Finn Bjerremand, DTL
- Dag Nordvik, NLF
- Steffen Johannsen, ITD
- Petri Murto, SKAL
- Lena Larsson, AB Volvo
- Mårten Johansson, Sveriges Åkeriföretag

Till alla som medverkat till framtagning av denna rapport riktas ett varmt tack och ett särskilt tack till Toril Presttun som sammanställt rapporten.

April 2024

Mårten Johansson, Sveriges Åkeriföretag  
Ordförande NVF Godstransporter

## Indhold

<b>Förord</b> .....	2
0. English summary .....	4
Survey.....	4
Perspectives.....	5
1. Innledning.....	6
1.1 Bakgrunn og hensikt.....	6
1.2 EU-regelverk.....	6
1.3 Om rapporten .....	8
2. Rasteplass for pauser, døgn- og helgehvil.....	9
2.1 Definisjoner og skilting.....	9
2.2 Status for tilbudet i det enkelte land.....	11
2.3 Servicenivå for raste- og hvileplasser.....	16
2.4 Utforming av anlegg.....	17
2.5 Offentlig eller privat eie og drift av døgnhvileplass, rasteplass og serviceanlegg .....	21
2.6 Policy og strategi for utvikling av rasteplasser/ døgnhvileplasser .....	23
2.7 Metoder for å måle behov og dimensjonering av døgnhvile- og rasteplasser .....	24
2.8 Hvordan evaluerer vi bruk av rasteplasser?.....	26
2.9 Hovedutfordringer i lavt- og høyt trafikkerte områder.....	27
3. Alternative drivstoff /ladeplass (AFIR) .....	28
4. Omkoplingsplasser .....	31
5. Resultater fra spørreundersøkelse gjennomført av lastebileiernes bransjeorganisasjoner.....	33
6. Diskusjon og anbefaling.....	35
6.1 Ulike forutsetninger, policy og lovverk .....	35
6.2 Parkeringsareal for pause og hvile for sjåførere i godstransport på vei .....	35
6.3 Arealer for ladning av elektriske lastebiler.....	36
6.4 Anbefaling for arbeid med godstransport i NVF i perioden 2024-2028.....	37

## 0. English summary

This report is made by a working group within the NVF (Nordic Road Association). The target of the report is to give an overview of knowledge on national policy in Finland, Sweden, Norway and Denmark for (long term) development of areas for heavy duty transport vehicles within:

- Short and long term rest areas
- Alternative propellants and energy stations
- Areas for decoupling and trailerparking

For each of the four countries and the three topics above, the report highlights the various national frame and regulations and briefly describes the regulatory framework from the EU.

Despite the same regulations for driving and rest time and the same new EU requirements for safe and secure parking in the future, the Nordic countries have different solutions and traditions for how rest areas for long-distance transport by truck are handled. Some of the differences can be explained by geographical differences. Finland, Norway and partly Sweden have long stretches with low-traffic road networks and long winters. Denmark is smaller but is densely populated. Especially Denmark, but also Sweden, has a lot of heavy traffic transiting through the country.

There are differences in law and policy on the part of the authorities. Roughly speaking, Finland and Sweden have built mostly on the service market along the way together with the municipalities within their regulated business areas to solve the task. These two countries have a clear distinction between what the national road authorities can fix and what the market should solve. Denmark and Norway place greater responsibility on national road authorities and have a more formalized system for public purchase of break and rest stop services from the private sector.

Denmark is the only Nordic country that so far has decoupling areas. These areas can be used to park semi-trailers when road trains must be split up to haul cargo on smaller and local roads towards the loading/unloading location.

All countries have strategies and plans for the shift from fossil to emission-free vehicles. It is appropriate to work together on this, but it is also important to keep the diversity adapted to the different needs between the countries and within the different regions in each country.

### Survey

Also a survey has been conducted among professional lorry drivers in the four Nordic countries. 665 persons have answered. The main conclusions of the survey is:

- Regarding the question of whether a toilet and shower in the parking lot is important for drivers, one could answer with a graded scale from 0 - not important, to 5 - very important. Here, 665 people responded with an average value of 4.1, which indicates that the majority think it is very important.
- The question of whether access to food and a kiosk in the parking lot is important for drivers could be answered on a graded scale from 0 - not important, to 5 - very important. Here, 661 people answered with an average value of 3.12, which indicates that the majority think it is important.
- The question of how important it is with camera surveillance for drivers and supervision of goods could be answered with a graded scale from 0 - not important, to 5 - very important. Here, 660 people responded with an average value of 3.29, which indicates that the majority think it is very important.

- We have also asked a question in the survey if you think that measures need to be taken in parking lots and rest areas linked to longer vehicles up to 34.5 meters which from December 2023 are approved to be used on parts of the Swedish road network. The question was; In Sweden, longer high-capacity vehicles will be allowed, how important do you think it is that parking spaces are adapted for these longer vehicles? They answered on a graded scale from 0 - not important, to 5 - very important. 647 people responded with an average value of 4.24, which strongly indicates that the majority think it is very important.
- In summary, a holistic view and coordination between different actors is required to meet the needs of both drivers and businesses and thereby ensure a sustainable and efficient future for road freight transport

## Perspectives

Going forward, continued strong growth in road freight transport is expected. This is extra demanding to handle together with the shift from fossil to fossil-free fuels. It is demanding to produce enough vehicles and it is demanding to develop infrastructure for charging and other means of transport. There are now long waiting times both for trucks and trailers and to get electricity delivered to existing farms and terminals.

At the same time, it is therefore important to make freight transport more efficient. Longer vehicles that carry heavier weights are important to reduce the overall energy and charging needs. Detailed design of vehicle equipment, including distribution of battery and drive wheels between the tractor and trailer, is part of this picture. The same is the system and areas for switching, so that the standard of the regional and local road network does not hinder efficient long-distance transport that can be run with HCT in the main network.

Appropriate arrangements for loading and resting along the road network and in the terminal and business areas at the start and end points for long-distance transport are important. All this requires areas, which are particularly difficult in urban areas. Stronger requirements for the protection of nature will also increase the need to acquire areas in existing built-up areas.

The green shift requires that the development towards electrification and other emission-free fuels is done in close connection with efficient logistics and higher utilization of vehicles so that energy use per transported unit is reduced. Social sustainability is also important to succeed with the green shift, so that decent working conditions for drivers are part of the whole.

The NVF group recommends that the group continue to work on this, with the same setup as now. It is important to share knowledge, best practice and good examples.

# 1. Innledning

## 1.1 Bakgrunn og hensikt

Sidearealer for tunge kjøretøy er viktig for å oppnå en bærekraftig langtransport av gods på vei.

Løsningene er i stor grad tilpasset det enkelte lands naturgitte behov og forutsetninger. Det er forskjeller i lover og regelverk innen vegforvaltning og planlegging, men det er også forskjeller som skyldes ulik tradisjon og praksis. EU-regelverk gir i økende grad føringer for tilrettelegging av sikkerhet og service langs vei for tungtrafikksjåfører.

Regelverket for kjøre- og hviletid setter klare rammer for hvor hyppig og hvor lenge hvileperiodene skal vare. Vegadministrasjonene i de nordiske har tatt et økende ansvar for å tilby trygge og sikre hvileplasser med fornuftig avstand. Omleggingen fra fossile til fornybare drivmidler medfører nye løsninger som krever arealer. Det gjelder ladeplasser og tilgang til andre utslippsfrie eller lavutslipp drivstoff. Effektiv utnyttelse av lange vogntog med flere traller forutsetter også trygge omkoplingsplasser. Det vil være en fordel om de nordiske landene kunne dra nytte av hverandres løsninger og erfaringer. Hensikten er at denne rapporten skal bidra til det.

## 1.2 EU-regelverk

Alle landene forholder seg til EU-krav i denne sammenhengen. EU-kravene gjelder i stor grad for utviklingen fremover og de enkelte land utvikler egen policy for hvordan kravene skal møtes.

ITS direktivet från 2010 är Europaparlamentets och rådets direktiv kring ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra trafikslag, och syftar till ett samordnat och enhetligt införande och användning av ITS-tillämpningar och tjänster på vägtransportområdet inom EU. ITS strategin har reviderats och publicerades efter beslut i november 2023. Länk: Briefing - [Ny ITS strategi vägtransportområdet - EU](#)

Enligt en ny artikel i direktivet kring datatillgång, ska medlemsstaterna säkerställa att där det redan föreligger underliggande information ska medlemsstaterna säkerställa att dessa data finns tillgängliga via den nationella åtkomstpunkten för utpekade geografiskt vägnät.

Underliggande information är definierad enligt följande: information inom ramen för detta direktiv som bedöms vara relevant för att informera vägtrafikanter och ITS-användare, särskilt av vägmyndigheter i de fall då de ansvarar för sådan information.

Följande utpekade datatyper för säkra och skyddade parkeringsplatser för lastbilar och kommersiella fordon och som anges i bilaga III är obligatorisk att publiceras via en nationell åtkomstpunkt, där det redan föreligger underliggande information

2. Data som avser informationstjänster och reservationstjänster för säkra och skyddade parkeringsplatser för lastbilar och kommersiella fordon (såsom avses i bilaga I, Prioriterat område III, punkt 3.2):			
<b>Kategori: statiska data</b> <b>Underkategori:</b> - statiska data avseende parkeringsområdena - information om säkerhet och utrustning på parkeringsområdet	Det transeuropeiska <i>stomnätet</i> för vägar	31 december 2025	31 december 2026
	Det övergripande transeuropeiska vägnätet	31 december 2026	31 december 2027
<b>Kategori: dynamiska data</b> <b>Underkategori:</b> - dynamiska data avseende tillgång till parkeringsplatser, inbegripet huruvida en parkering är full eller stängd eller uppgift om antal lediga platser	Det transeuropeiska <i>stomnätet</i> och det övergripande <i>nätet</i> för vägar	31 december 2027	Ej tillämpligt (anmärkning 1)

Figur 1 Översikt över data som er obligatorisk att publiceras via en nationell åtkomstpunkt

Förordning (EU)2023/1804) om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel ställer bland annat krav på att det ska byggas ut publik laddinfrastruktur för både lätta och tunga fordon längs med TEN-T vägnätet. För lätta fordon får avståndet mellan två laddningspooler inte vara längre än 60 km. Respektive laddningspool ska ha en samlad kapacitet på minst 1 200 kW och det ska finnas enskilda laddningspunkter på minst 150 kW. Dessa krav införs stegvis mellan 2025 och 2035. För lätta fordon ska det även finnas en publik laddkapacitet som motsvarar flottan av laddbara lätta fordon. För varje lätt elbil ska det finnas 1,3 kW och för varje lätt laddhybrid ska det finnas 0,8 kW.

För tunga fordon får inte avståndet mellan två laddningspooler längs med TEN-T stomnät överstiga 60 km medan det är tillåtet med avstånd upp till 100 km på TEN-T övergripande vägnät. Den samlade uteffekten ska uppgå till minst 7 200 kW för en laddningspool längs TEN-T stomnät och 3 000 kW längs med TEN-T övergripande vägnät. Det ska dessutom finnas minst 1 800 kW laddkapacitet i urbana knutpunkter och minst 400 kW på varje trygg och säker parkering. Det är enbart trygga och säkra parkeringsområden som certifierats i enlighet med kommissionens delegerade förordning (EU) 2022/1012 som behöver uppfylla kravet på laddkapacitet.

AFIR innehåller även krav på utbyggnad av tankstationer för vätgas. Det maximala avståndet för två tankstationer får inte överstiga 200 km på TEN-T stomnät. Kapaciteten måste uppgå till minst 1 ton vätgas per dygn.

För både laddningspooler och tankstationer för vätgas finns det möjlighet för undantag vid låga trafikflöden. Vid 8 500 ÅDT lätt samt 2 000 ÅDT tung kan kraven på samlad uteffekt halveras. Vid trafikflöden under 3 000 ÅDT lätt samt 8 00 ÅDT tung kan avståndet mellan två laddningspooler öka till 100 km.

AFIR utgör en minimilagstiftning. För en ändamålsenligt laddinfrastruktur är det dock viktigt att det finns tillgång till laddning där fordonen står parkerade under längre tid, text där tunga fordon stannar för dygnsvila, och längs med andra större vägar. Längs vissa sträckor kan även kapaciteten behöva vara högre än vad som anges i AFIR.

Längs lågtrafikerade sträckor kan det vara en utmaning att få marknaden att tillhandahålla laddning på kommersiella villkor. Där kan staten och vägmyndigheter stötta genom investeringsbidrag eller tillhandahållande av mark. I Danmark finns exempel på hur vägmyndigheten tillhandahållit mark samt möjliggjort laddning genom koncession som upphandlats i konkurrens.

### 1.3 Om rapporten

Rapporten tar for seg:

- Arealer og service for pålagte pauser og hvile for tungtransportsjåfører (rasteplasser)
- Arealer og tilrettelegging for bærekraftig drivmidler (Batterilading, Hydrogen, og andre ikke-fossile drivmidler)
- Arealer for effektive transporter med HCT (omkoplingsplasser)

Det er utarbeidet en omtale for hvert land etter samme mal, og på bakgrunn av denne er laget en sammenstilling som oppsummerer hovedpunkter. Det er også vist utfordringer hvert land står overfor, og hva som er felles utfordringer for å oppfylle EU-kravene.

Teksten er skrevet på engelsk, svensk, norsk og dansk.



## 2. Rasteplass for pauser, døgn- og helgehvil

### 2.1 Definisjoner og skilting









De nordiske landene har ulike definisjoner av rasteplasser for pauser og døgnhviler for tungtrafikken, I tabell 1. 1 er de ulike definisjonene vist.

Tabell 1 Definisjoner av pause- og hvileplasser

Danmark	<p>I Danmark findes der tre typer af hvile- eller rasteplasser:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• rasteplasser langs motorvejsnettet,</li><li>• sideanlæg ved øvrige offentlige veje og</li><li>• private anlæg – fx secure parking.</li></ul> <p>Vejdirektoratet har ansvaret for motorvejsrasteplasser.</p> <p>Sideanlæg er pauseplasser på øvrige veje, både statslige og kommunale veje. Nogle plasser har toiletter. Der kan være forskjellige lokale regler for parkering, nogle har fx 3 timers restriktion.</p> <p>Der er en række private anlæg, nogle kræver betaling. Fx i Padborg, Høje Taastrup, Hirtshals og det nye "<a href="#">Recharge City</a>" i Horsens. Der kommer sandsynligvis flere til i forbindelse med EU-regulering for «safe and secure parking»</p>
Finland	<p><a href="#">Legislation</a> identifies two types of service areas as part of the public road: parking area and rest area. No requirements have been set for the equipment level of service areas.</p> <p>In a parking area there may be a kiosk. A rest area can have a cafe and other services for traffic, including a gas station. Nine public road rest areas have a gas station with a concession agreement.</p> <p>Vast majority of rest areas for heavy goods vehicles are commercial gas stations on private property.</p>
Norge	<p>Norge har to nivåer i tilrettelegging for at sjåførene skal kunne følge opp kravene til kjøre- og hviletid. Det er satt høyere standardkrav til plassene som er egnet for døgnhvile enn for pauser. Pauser kan tas på rasteplasser eller private tilbud som kroer eller andre næringsarealer. Parkeringslommer langs veinettet benyttes også.</p> <p><b>Døgnhvileplasser</b> etableres for å bidra til at førere av tunge kjøretøy kan ta pause, døgnhvile (11 timer) og redusert ukehvil (24-44 timer) langs riksveinettet.</p> <p>Noen <b>rasteplasser</b> har oppstillingsplasser for tunge godsbiler adskilt fra parkeringsplasser for persontrafikk, beregnet for pause. Norge har også parkeringslommer for kortere stopp og pauser og kjettingsplasser beregnet for å sette kjetting på hjulene vinterstid.</p>
Sverige	<p>En <b>rastplats</b> är anläggning som är avskild från den del av vägen som är avsedd för genomgående trafik och särskilt anordnad för trafikanters rast samt utrustad med bord och sittplatser, där toaletten är tillgänglig dygnet runt. Rastplatser som uppfyller krav ska märkas ut med lokaliseringsmärke H13, rastplats.</p> <p>En <b>parkeringsficka</b> är ett utrymme utanför vägbanan som är avsett för tillfällig parkering. Den kan ha formen av en långsgående utvidgning av vägbanan. Parkeringsfickor kan även avskiljas från vägbanan med en skiljeremsa och förses med bord, sittplatser, soptunna med mera.</p> <p>En uppställningsplats är en trafiksäker sidoanläggning avsedd för uppställning av fordon där lastbils-parkering är tillåten och lämplig. En uppställningsplats är öppen för allmänheten och tillåter en tidsbegränsad uppställning. Trafikverket har för närvarande inte några renodlade uppställningsplatser, utan dessa är alltid en del av en rastplatsanläggning. Parkeringsplats för lastbil med släp bör märkas ut med vägmarkering samt vägmärke enligt vägmärkesförordningen.</p>

Skiltingen varierer også, se tabell 2.

Tabell 2 Skilting av rasteplasser

<p>Danmark</p>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>Figur 2 Eksempel på skilting til en motorvejsrasteplass</p> </div> <div style="text-align: center;">  </div> <div style="text-align: center;">  <p>Figur 3 Lokal skilting for særtransporter</p> </div> </div> <div style="text-align: center; margin-top: 20px;">  <p>Figur 4 Skilting (varianter) for sideanlæg på øvrige veje.</p> </div>
<p>Finland</p>	
<p>Norge</p>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>Figur 6 Skilting for døgnhvileplass</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>Figur 5 Skilting for rasteplass</p> </div> </div>
<p>Sverige</p>	 <p>Figur 7 Skilting för rastplats, parkeringsficka, namnsatt parkeringsficka och uppställningsplats</p>

Tabell 3 Oversikt over regelverk for tillatt parkeringstid på rasteplass

Danmark	25 timer langs motorvejnettet. Normalt 3 timer for sideanlæg udenfor motorvejsnettet. Private anlæg fastsættes lokale regler, evt. timeparkering mod betaling.
Finland	No time limit. After two days the vehicle may be removed.
Norge	I Norge har vi ikke lovgrunnlag for å sette generelle begrensinger av oppholdstiden på rasteplasser. Dette må vurderes spesifikt for hvert sted, og håndheves av kommunen eller politiet. Men private kan ha regler for privat plass og avtale med parkeringsselskap.
Sverige	Grundregeln är max 24 h på vardagar om inte annat regleras i särskild ordning genom skyltning.

## 2.2 Status for tilbudet i det enkelte land

I tabell 4 er det vist en oversikt over hvor mange rasteplasser det er tilrettelagt for godstransport langs veinettet.

Tabell 4 Antall raste- og hvileplasser

Danmark	Der er 90 rasteplasser langs motorvejsnettet. De fleste af pladserne betjener trafik i én retning. Der er adgang til toilet på alle pladser. På visse pladser skal man dog betale for at bruge toiletterne.
Finland	There are approximately 3,000 service areas in the road area of public road. Their number of parking spaces vary from one to 500 (only at Vaalimaa border). More than half of service areas is listed as parking area. Others are listed as rest area, but it is not clear on what basis they are classified. Nine rest areas have a gas station with 15-66 spaces for long vehicle combinations. In addition, there are approximately 120 rest areas with a cafe or kiosk, and typically 5-15 parking spaces for trucks.  There are dozens of gas stations in private property which may have more than 30 spaces for long vehicle combinations.
Norge	Det er 56 registrerte døgnhvileplasser (2023). De fleste plasser betjener trafikk i begge retninger. Statens vegvesen har i tillegg ansvar for 630 rasteplasser av varierende størrelse og kvalitet. Av disse er det bare 89 som har åpne toaletter om vinteren men 373 har vinterdrift av kjøreareal.
Sverige	Trafikverket driver cirka 230 rastplatser, men det finns fler rastplatser i andra aktörers regi, så totalt ca 270. Utmed vägnätet finns även namnsatte parkeringsfickor i en slinga från vägen. Många av dessa ställen kan ha stora naturkvaliteter och högre standard än en parkeringsficka. Toalett kan saknas men andra grundfunktioner finns ofta, till exempel bord, stolar, sopkärl och information. Dessa platser märks ut som en parkeringsficka som kompletteras med ett namn för att skilja platsen från en vanlig parkeringsficka. Totalt finns ca 12 000 stopp-platser längs det statliga vägnätet. Se länk för mer aktuell information: <a href="#">Sveriges Rastplatser</a>

I tabell 5 har vi sammenlignet biloppstillingsplasser per plass.

Tabell 5 Antall biloppstillingsplasser (p-plasser) for tunge kjøretøy

Danmark	Langs motorvejnettet (pr. juni 2023) har 7 rasteplasser 31-45 p-pladser, 9 har 25-30 p-pladser og, 25 har 15-24 pladser og 50 har færre enn 15 p-pladser.
Finland	<p>There are only a few rest areas with more than 50 spaces for trucks. The truck driver's association has an interactive <a href="#">map</a> where you can see whether the truck stop has less than 5, 5-15, 15-25, or more than 25 spaces for long vehicle combinations.</p> <p>There are nine centers for Economic Development, Transport, and the Environment, which have the responsibility over the roads in their region. Helsinki belongs to region that covers three provinces in Southern Finland. In that area they counted the users in 163 sites, which were by type:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 87 state parking or rest area, average capacity 5 vehicles</li> <li>- 71 gas station, average capacity 13 vehicles</li> <li>- 5 truck park, truck terminal, or port, average capacity 68 vehicles.</li> </ul> <p>In the rest of Finland, the average size is probably smaller.</p>
Norge	7 døgnhvileplasser har mindre enn 10 plasser, 17 har 10 plasser, 17 har 12-20 plasser, 10 har 21-30 plasser, 3 har 47-77 plasser og den største har 122 oppstillingsplasser.
Sverige	Rastplatser kan översiktligt delas in i tre olika storlekar enligt särskild modell (stor, mellan och liten) beroende på trafikflödet på den statliga vägen. Varje storlek har olika servicenivåer där exempelvis utrymme för antal lastbilar (även långa lastbilar med släp på 34,5 m) och platsens säkerhetsnivå skall tas hänsyn till.

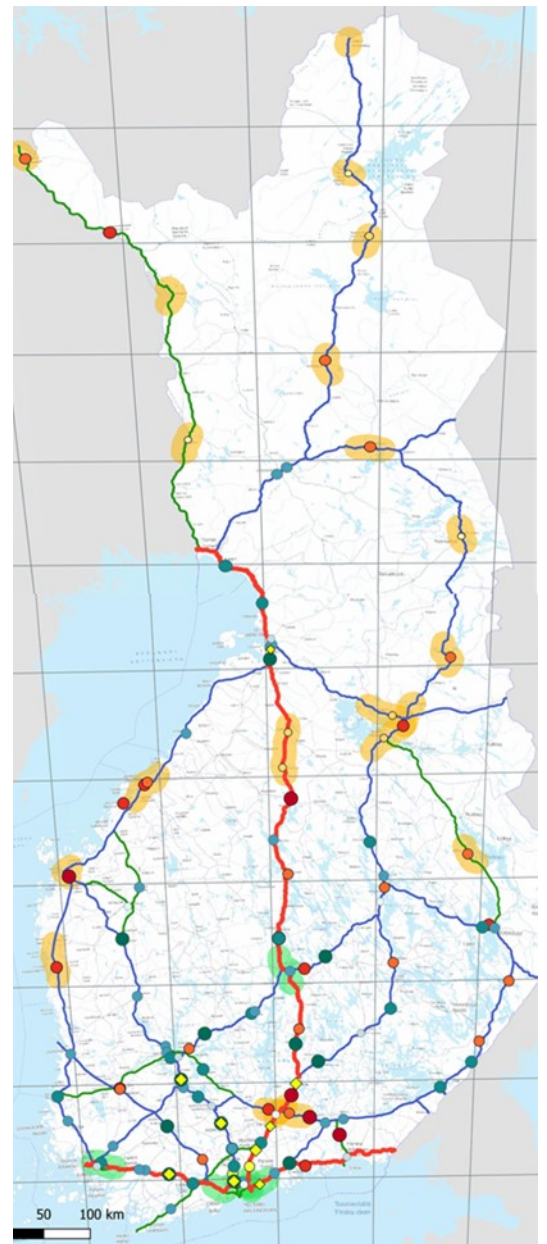
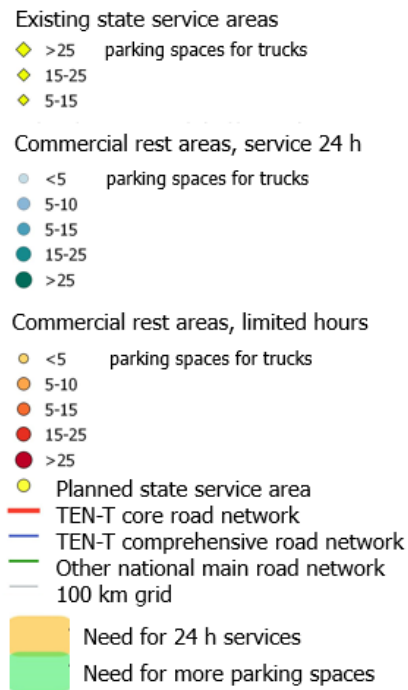
Alle landene har kart over rasteplassene. Figurene 9-12 viser hvordan rasteplassene eller døgnhvileplassene er lokalisert.



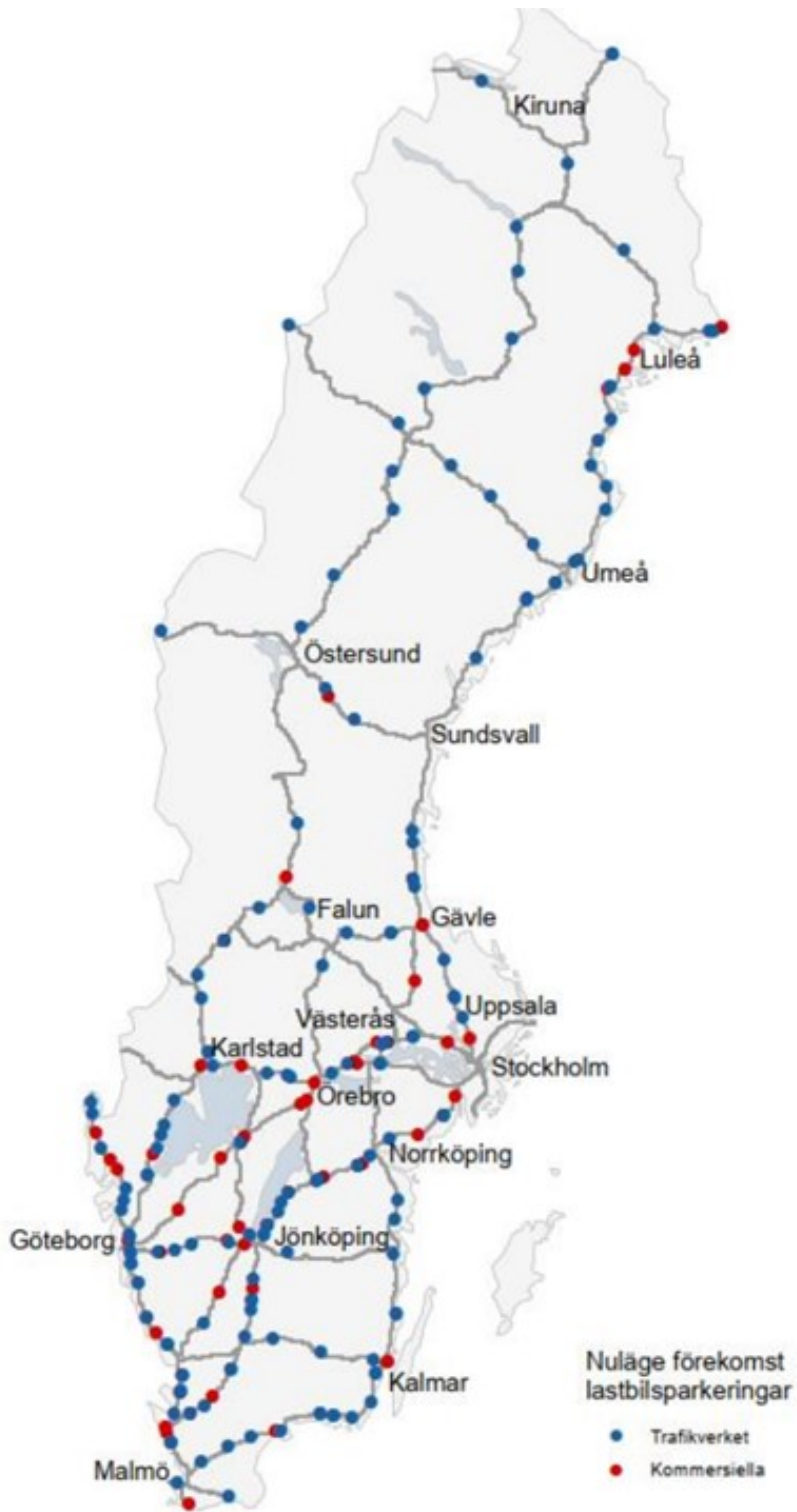
Figur 9 Rasteplasser, tankstationer og el-ladestandere langs motorveje



Figur 10 Oversikt over døgnhvileplasser i Norge (2022)



Figur 11 Existing rest areas and identified service gaps in Finland (2022)



Figur 12 Förekomsten av rast- och uppställingsplatser utmed stamvägnätet i Sverige

## 2.3 Servicenivå for raste- og hvileplasser

De nordiske landene definerer servicenivå på ulike måter, se oversikt i tabell 6.

Tabell 6 Krav til servicenivå på raste- og hvileplasser

Danmark	<p><a href="#">Rastepladser langs motorvej:</a></p> <p>Indretningen, kapaciteten og faciliteterne er lidt forskellige, men det gælder for alle, at der minimum er plads til parkering af personbiler og lastbiler, samt at der er toiletter og borde/bænke.</p> <p>På 33 rastepladser er der plads til modulvogntog (op til 25,25 meter) og enkelte har særlige lange spor eller områder til særtransporter. På 31 rastepladser er der tankanlæg og på 41 rastepladser er der kiosk, cafe eller restaurant. Se også figur 9 over. Sideanlæg skal indrettes og udformes, så anlægget fremstår:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Trafiksikkert</li> <li>• Trygt</li> <li>• Tilgængeligt for alle</li> <li>• Optimeret i forhold til driften</li> <li>• Intuitiv indrettet</li> <li>• Tidssvarende og velholdt</li> <li>• Tilpasset det omgivende miljø og natur/biodiversitet</li> </ul>
Finland	<p>The existing planning <a href="#">guide</a> of parking and rest areas is from the year 1997 (to be renewed in 2024). However, when a new rest area is planned or existing is improved the dimensioning vehicle is 34,5 m so that at least some of the parking places are big enough for them.</p> <p>The commercial service offering has expanded in recent decades, so the road authorities have significantly decreased the number of roadside toilets, tables, benches, shelters, and other equipment. Also, the number and size of waste bins has been reduced.</p>
Norge	<p><a href="#">Standardkravene for døgnhvileplasser innbefatter:</a></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Plassen skal være belyst og bør ha tilgang til strøm for fryse- og kjølebiler (på minst 25 % av oppstillingsplassene).</li> <li>• Det skal være toaletter, vask og dusj med moderne standard og godt renhold.</li> <li>• Det skal være en tavle som viser kontakttelefon og nødnumre.</li> <li>• Det er gratis å bruke plassen og toaletter, men det kan tas betaling for bruk av dusj og andre tilbud.</li> <li>• Det kan være oppholdsrom, spisested eller mulighet til å kjøpe mat</li> </ul> <p>Alle rasteplasser skal ha bord, sitteplasser og søppelbeholdere, andre tilbud kan variere. Hovedrasteplasser skal ha oppstillingsareal for lette og tunge kjøretøy, være universelt utformet og ha toaletter som er åpne hele året.</p>
Sverige	<p>Trafikverket har tagit fram följande Serviceåtagande och krav för rastplatser: Trafikverkets rastplatser är rena och välskötta. En ren rastplats har</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Västädade toaletter</li> <li>• Bord och sittplatser</li> <li>• Parkeringsplatser för lastbilar och personbilar enl beräkningsmodell</li> <li>• Väderskydd och anslagstavla (stor, mellanstor plats)</li> <li>• Västädade markytor (inget papper, fimpar, etc)</li> <li>• Inget klotter i eller på byggnader eller på annan utrustning på rastplatsen</li> <li>• Tillgänglighetsanpassning för personer med funktionsvariationer</li> </ul>



## 2.4 Utforming av anlegg

Under er vist bilder eller skisser på typiske raste- og hvileplasser for hvert land.

### Danmark

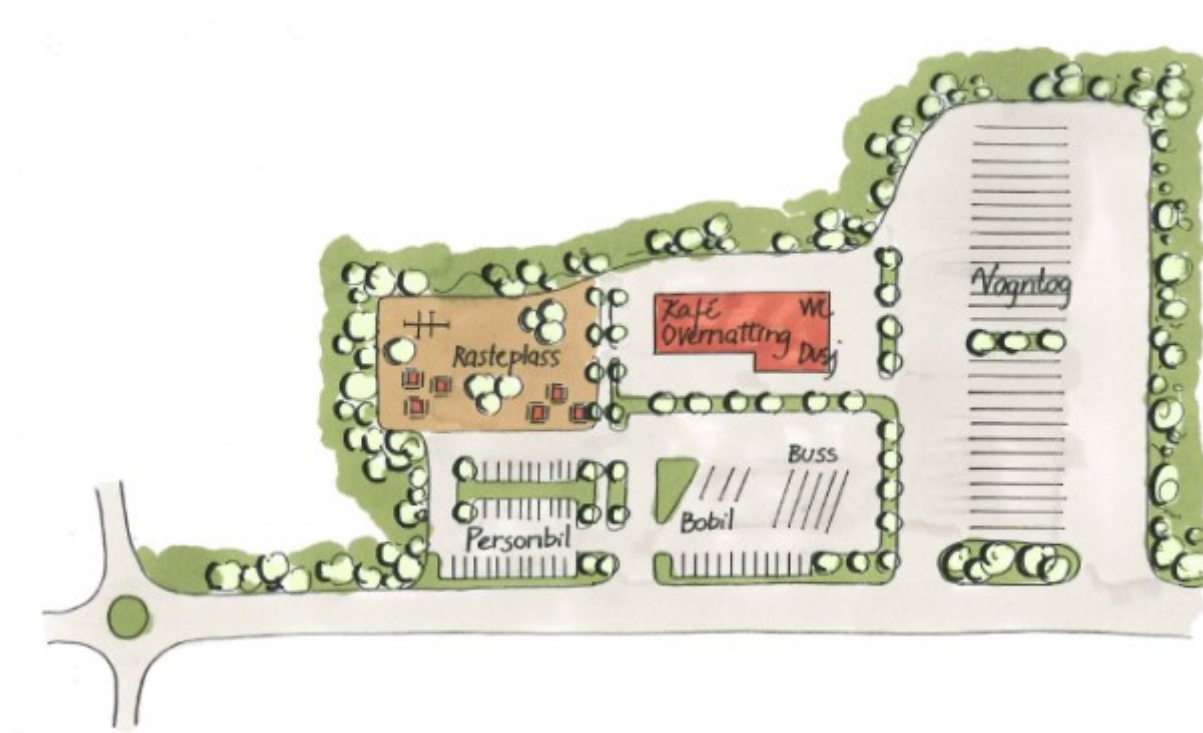


Figur 13 Eksempel på motorvejrasteplass med tank og serviceanlegg samt kiosk



Figur 14 Eksempel på motorvejrasteplass med særlig parkeringsområde til lange specialtransporter.

## Norge



Figur 15 Skisse av døgnhvileplass og rasteplass langs høytrafikkert vei (Kilde: Håndbok V136 Døgnhvileplasser)



Figur 16 Flyfoto fra Opplandsporten døgnhvileplass med toalett- og dusjbygg langs E6 i Innlandet. 15 oppstillingsplasser. Rasteplass og kro til venstre i bildet.

**Finland**



*Figur 17 One of the nine state service areas in Finland (E18 Kivihovi, 40 spaces for heavy vehicles).*

## Sverige



Figur 18 Exempel på typisk rastplats (Käll: Trafikverket, planerad rastplats i Svenstsavik)



Figur 19 Exempel på mellanstor rastplats i Sverige

## 2.5 Offentlig eller privat eie og drift av døgnhvileplass, rasteplass og serviceanlegg

Landene har ulik policy og praksis med hensyn til eie og drift. Danmark, Finland og Norge har tradisjoner for offentlig og privat samarbeid, mens Sverige på grunn av lovverket, har skarpere skille mellom offentlig og privat tilrettelegging.

Tabell 7 Oversikt over offentlig og privat samarbeid

Danmark	<p>På rasteplassene med tankanlæg, kiosk, cafe eller restaurant er der indgået såkaldte koncessionsaftaler med private firmaer eller personer. Disse står for at drive forskellige tilbud til trafikanterne, mod betaling til Vejdirektoratet. Vejdirektoratet driver selve pladsen udenfor koncessionsområderne, fx de grønne arealer og kørebanerne. En stor del af koncessionsaftalerne udløber med udgangen af 2025. Derfor er Vejdirektoratet i en proces med at undersøge hvilke koncessioner, der skal udbydes og hvordan. De oprindelige aftaler har løbetider på cirka 30 år. De nye aftaler vil have en længde på 10 år.</p>
Finland	<p>Around the year 2000, the road authorities stated that the services needed by road users were implemented on market terms. They planned to stop using concessions entirely after the then nine 30-year contracts ended. In 2022, however, it was decided to extend them for 15 years. The reason was that in recent years, service providers on private properties have reduced their parking spaces for trucks and shortened the allowed parking time.</p> <p>For now, contracts are the only way the road authorities can influence the service offering. The current contracts have conditions regarding the number of parking spaces for heavy vehicles and 24/7 services. In 2023, there are contracts on nine areas, and an annual fee is transferred from the service provider to the state.</p>
Norge	<p>De fleste døgnhvileplassene eies av private som Statens vegvesen har avtale med (38 plasser). Statens vegvesen betaler årlig leie, og i noen tilfeller investeringstilskudd. Avtaletiden er vanligvis 10 år. Avtaler med private gjøres på bakgrunn av anbuds konkurranser. Disse lyses ut for en strekning eller et område. Standardkravene er gitt, og avtaler gis til tilbydere som gir det økonomisk mest gunstige tilbudet for staten. Det årlige tilskuddet skal dekke både avskrivning på investeringer og tilskudd til drift. Erfaringene viser at det er få tilbydere. Statens vegvesen eier selv 14 døgnhvileplasser, og driften av disse inngår i kontraktene for drift av vegnettet.</p> <p>Rasteplassene etableres og driftes av Statens vegvesen, noen få også i samarbeid med private aktører. Det statlige selskapet Nye Veier AS bygger og vedlikeholder noen riksveistrekninger. De etablerer døgnhvileplasser i hovedsak gjennom avtaler med private (4 plasser). På større serviceanlegg setter de ut avtaler om bensinstasjon, døgnhvile, rasteplass og lignende, med en langsiktig tidsramme.</p>
Sverige	<p>Trafikverket har analyserat möjligheten att på något sätt stödja privata aktörers initiativ till upprättande av uppställningsplatser med förhöjd säkerhet. Det kan till exempel handla om att ge någon form av statligt stöd till enstaka privata entreprenörer för att uppföra en uppställningsplats med hög säkerhet (fullskaligt skalskydd i form av reglerad in- och utpassage, instängsling,</p>

belysning, övervakningskameror och/eller ronderande vakter). Ett statligt stöd kan anses ha betydelse för att få till stånd en tillräcklig utbyggnad av liknande platser, då investeringskostnaden och driftkostnaden för enskilda aktörer kan anses vara betydande samtidigt som betalningsviljan hos enskilda företag och chaufförer kan sägas vara låg. De kommersiella anläggningarna som finns menar att de ekonomiska förutsättningarna för en säker uppställningsplats utan kringsservice är mycket dåliga och att det är totalutbudet med andra intäkter som får det att gå ihop ekonomiskt. Trafikverket har undersökt möjligheten att upplåta mark på rastplatserna till en privat entreprenör för att underlätta uppförande av en uppställningsplats med förhöjd säkerhet och kan dra följande slutsatser:

- Dagens förutsättningar i väglagen, som anger att staten har att förhålla sig till begreppet "allmän väg" och att en väganordning ska vara öppen för allmänheten, innebär att man inte kan stödja en verksamhet som inte vilar på denna grund.
  - Trafikverket kan inte med stöd av vägrätt stötta kommersiella anläggningar.
  - En annan reglering som i princip omöjliggör liknande stöd är EU:s regler för statsstöd. Om man skulle upplåta mark till några enskilda entreprenörer riskerar vi att snedvrider konkurrensen på ett otillbörligt sätt.
  - Åtgärder som Trafikverket istället kan bidra med i dagsläget är:
    - o Samplanering mellan Trafikverket och privata aktörer i ett tidigt planeringsskede vid ny- och ombyggnad av Trafikverkets rastplatser för att eventuell samordnad lokalisering med privata serviceanläggningar. Detta skulle möjliggöra användning av samma trafikplatser eller in- och utfarter samt skapa gemensamma anläggningar som tillsammans blir attraktiva för transportbranschen. Även vägvisningen kan samordnas för att minska kostnaden för varje part. En samordnad lokalisering ökar också tryggheten och säkerheten om uppställningsplatserna ligger i anslutning till verksamhet som har öppet stora delar av dygnet. I denna process behöver även en dialog föras med berörd kommun, eftersom de har planmonopolet.
- Särskild hantering förväntas kunna ske gällande samordning kring utvecklingen av ny Laddinfrastruktur, se p 3.1–3.2

## 2.6 Policy og strategi for utvikling av rasteplasser/ døgnhvileplasser

Ulik praksis i etablering og forvaltning i de fire landene sammen med ulik geografi og topografi bidrar til at strategier for videre utvikling er ulike.

Tabell 8 Oversikt over policy for rasteplasser og døgnhvileplasser

Danmark	I forbindelse med at en stor del af koncessionsaftalerne udløber i 2025, er der igangsat et arbejde, ift. afdækning af hvilke funktioner der ønskes på rasteplasser i fremtiden samt hvordan de hensigtsmæssigt indrettes ift. nye funktioner såsom ladeparker.
Finland	The first national 12-year transport system plan recognised the need for truck stops, and one action was to prepare a plan for national network of rest and transshipment areas. A working group of state agencies and stakeholders tried to prepare a <a href="#">plan</a> . It came clear that there is not one problem owner who can solve the issue alone. The recommendation was to establish a national co-operation group where relevant parties share their information and agree on next development steps. Each party would then separately make the necessary decisions to enable the agreed development. The co-operation group has not been established.
Norge	Hovedfokuset i Norge er å etablere plasser. I 2017 ble det utarbeidet en <a href="#">nasjonal plan for døgnhvileplasser</a> . Målet er 80-90 døgnhvileplasser langs riksvegnettet med 1-1,5 timer mellom plassene (maksimalt 2,5 timer). Planen angir hovedprinsipper for lokalisering og omtrentlig plassering på kart.  I 2020 ble det utarbeidet en <a href="#">strategi for rasteplasser</a> (pauseplasser for alle trafikanter). Dette innebærer færre rasteplasser totalt, men med hovedrasteplasser med forutsigbar standard med én times kjøreavstand. Dette vil gi 150 hovedrasteplasser med separate parkeringsarealer for tunge og lette kjøretøy og toaletter som er åpne hele døgnet året rundt.
Sverige	Hovedfokuset i Sverige er å oppgradere plasser til sikre plasser i tråd med EU's krav Den svenska regeringen har gett Trafikverket uppdraget att utreda säkra Uppställningsplatser. I regeringsuppdraget ingår att bedöma hur behovet av säkra uppställningsplatser längs större vägar förväntas utvecklas. Det ingår även att analysera vilka nyttor, kostnader och andra konsekvenser som en utbyggnad av uppställningsplatser är förknippade med samt att ta fram affärsmodeller som kan främja en tillräcklig utbyggnad. Vi ska också planera åtgärder som underlättar för privat etablering av säkra uppställningsplatser i samband med byggande av ny infrastruktur, ombyggnationer och trimningsåtgärder. Länk till uppdraget med tillhörande redovisningar av Regeringsuppdraget: <a href="#">Säkra uppställningsplatser</a>  Trafikverkets målbild för ett transportsystem med säkra uppställningsplatser är att åstadkomma en balanserad lösning i landet mellan utbud och efterfrågan utifrån kör- och vilotiderna samt trafikflödet av lastbilar över 3,5 ton. Rastplatserna ska vara en plats för vila varför det är viktigt att de som stannar där upplever att miljön är trygg och att förväntad service fungerar. Långsiktigt bör det finnas en viss förhöjd säkerhet på samtliga Trafikverkets uppställningsplatser lämpliga för lastbilsparkeering, och av dessa bör särskilt prioriterade uppställningsplatser ha en förhöjd säkerhet. Som målbild vad gäller ökad säkerhet för rast- och uppställningsplatser lämpliga för lastbilsparkeering har olika säkerhetsnivåer formulerats; viss förhöjd säkerhet, förhöjd säkerhet och hög säkerhet. Utöver dessa säkerhetsnivåer finns redan idag ett krav i VGU att rastplatser och uppställningsplatser ska ha en grundläggande säkerhet.

## 2.7 Metoder for å måle behov og dimensjonering av døgnhvile- og rasteplasser

Ingen av landene har utviklet metoder for å beregne hvor mange oppstillingsplasser man trenger. Norge og Sverige bruker kjøretid som mål for hvor man trenger å anlegge en døgnhvileplass eller rasteplass.

Tabell 9 Metoder for lokalisering og dimensjonering av døgnhvile- og rasteplass

Danmark	<p>Der findes ikke tilgængeligt materiale, som kan danne baggrund for vejledning om det nødvendige antal parkeringsbåse på et sideanlæg afhængig af trafikmængden på primærvejen.</p> <p>Antallet af parkeringsbåse bør derfor fastlægges ud fra særskilte behovsanalyser for den specifikke lokalitet og for de enkelte køretøjstyper. Størrelsen af det nødvendige parkeringsareal vil generelt afhænge af sideanlægstype, trafikintensiteten på vejstrækningen og afstanden til øvrige sideanlæg. Desuden vil der være en række lokale forhold, som har betydning for, hvor mange parkeringsbåse der skal etableres. Det kan eksempelvis være, om strækningen er præget af meget ferietrafik, eller om der kører mange specialkøretøjer på strækningen. Som udgangspunkt for fastlæggelse af størrelsen af holdepladser kan tages udgangspunkt i Vejdirektoratets "Strategi for sideanlæg på hovedlandeveje" fra 2012.</p>
Finland	<p>A <a href="#">study</a> published in 2015 investigated the development needs of heavy traffic rest areas in terms of their location, number, and services. The locations of rest areas must consider the statutory breaks stipulated in driving and rest time regulations. The study proposed "break zones" for different routes and around the largest cities. The best locations are where several "break zones" overlap.</p> <p>The utilization rate of the rest areas is monitored periodically. When necessary, the road authorities try to enlarge the existing parking facilities.</p>
Norge	<p>Behov for å etablere døgnhvileplass er satt etter kjøretid. Etter drøfting med transportnæringens organisasjoner ble det satt en maksimumavstand på 2,5 timer mellom hver lokasjon. Dette kan bli kortet ned som følge av nye EU-krav.</p> <p>Det er ingen utviklet metode for å dimensjonere behovet for antall oppstillingsplasser. Det er satt noen minimumskrav som sier minst 25 oppstillingsplasser langs motorvei, 10 langs riksvei og ned mot 5 på lavtrafikkert vei. Nær større byer med mye langtransport er 25 oppstillingsplasser for lite. Lokalisering og dimensjonering bygger i hovedsak på lokalkunnskap og dialog med transportnæringen, og aktuelle servicetilbydere. Det dimensjoneres plasser til modulvogntog.</p> <p>For rasteplasser er det ikke satt krav til antall oppstillingsplasser for tunge kjøretøy, men hovedrasteplasser skal dimensjoneres for at den kan brukes av tilsvarende kjøretøy som er tillatt på tilhørende vei.</p>
Sverige	<p>En huvudprincip är att rastplatser ska lokaliseras inom det av Trafikverket beslutade maximala restidsintervall (för närvarande 60–120 min) längs nationella stamvägnätet och FPV Gods, se kartbild under punkten 4.1.5. Men om funktionerna avseende tillgång till allmän dygnetruntöppen handikapptolett och lastbilsparkeering finns längs den statliga vägen på annat sätt än via Trafikverkets rastplatser, så bör restidsintervallet räknas från dessa platser. Nedan figur visar på de analyser som bör genomföras innan ny rastplats uppförs.</p>





En metodik för att dimensionera storleken och omfattningen på en rastplats anges även i handbok för rastplatser, Metodiken är endast en rekommendation och ett stöd för att välja rätt servicenivå på rastplatsen. I varje enskilt projekt kan det även finnas skäl till att göra avsteg från de rekommenderade nivåerna i tabellerna. Rastplatser kan översiktligt delas in i tre olika storlekar (stor, mellan och liten) beroende på trafikflödet på den statliga vägen. Varje storlek har olika servicenivåer där exempelvis utrymme för antal lastbilar (även långa lastbilar med släp på 34,5 m) och platsens säkerhetsnivå skall tas hänsyn till.

## 2.8 Hvordan evaluerer vi bruk av rasteplasser?

Evaluering av bruken og brukernes opplevelse av rasteplasser er viktig for å dimensjonere riktig og følge opp om tilbudet i praksis er i henhold til kravene.

Tabell 10 Evaluering av bruksmønster og kvalitet ved rasteplasser

Danmark	<p>Vejdirektoratet får utført årlige brukerundersøgelser af tilfredsheden med motorvejenes stand og vejarbejde, skiltning og trafikinformation, vintertjeneste, affaldsopsamling, pasning af grønne arealer, ladefaciliteter samt serviceydelse på rasteplasser, såsom toiletter, butik og madudbud.</p> <p>Af hensyn til opfølgning på udnyttelse af parkeringspladserne på motorvejrasteplasserne, foretages der manuelle tællinger på alle 90 motorvejraster en gang om året. Derudover har Vejdirektoratet, i samarbejde med en ekstern leverandør, lavet et to-årigt projekt med køretøjsgenkendelse på 10 rasteplasser, hvor køretøjstypen registreres ved ind- og udkørsel fra rasteplasserne. På den måde samles en række køretøjstype-specifikke data, der efterfølgende kan anvendes til statistiske formål, herunder opholdstider.</p>
Finland	<p>Some local road authorities count the users of rest areas during the day and at night every other year. The counting takes place in September and covers two days and nights. The two-day average is compared to the number of parking spaces at each site. (<a href="#">Report Southern Finland 2023</a>)</p> <p>The rest areas are ranked into three categories by the availability of services: 24/7, limited hours, or not at all. No requirements have been set for the content of the services.</p>
Norge	<p>Norge har ingen nasjonal systematisk registrering av bruken av døgnhvileplassene. Rapportering av bruk inngår i noen kontrakter med private drivere. For noen plasser gjøres det manuelle registreringer lokalt. Lokalt er det en oppfølging av kvalitet og en dialog med enkelte private driver, men det er ikke gjort noe systematisk arbeid for å analysere og behov, kvalitet og kostnader. Statens vegvesen har kamera på 7 døgnhvileplasser. Det er også private drivere som har kameraovervåkning på sine plasser.</p>
Sverige	<p>Sverige har ingen nasjonal systematisk registrering av rastplatsbesökare. Med hjälp av så kallade rastplatsvärdar från frivilligorganisationer som motormännen m fl så har enkäter gällande trivsel och kvalitet genomförts genom åren på olika håll i landet.</p>

Det er også eksterne kilder til informasjon. European Automobile Manufacturers Association (ACEA) –viser for eksempel hvor det er registrert at tungbiler stopper og hvor lenge.

[Interactive maps – Electric trucks: stop locations, northern Europe - ACEA - European Automobile Manufacturers' Association](#)

## 2.9 Hovedutfordringer i lavt- og høyt trafikkerte områder

Tabell 11 Oversikt over hovedutfordringer sett fra veiadministrasjonenes ståsted

Danmark	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ikke så mange data til rådighet for de forskjellige trafikanttyper på de forskjellige strækninger ift. deres opholdstider på rastepladserne. Dette kunne være anvendeligt ved nyanlæg og udvidelser.</li> <li>- På visse rastepladser er der begrænset muligheder for udvidelser inden for de arealer som Vejdirektoratet ejer</li> <li>- Vurdering af toiletkapacitet. Hvordan får man data på, hvor meget toiletterne bruges og hvor lange køerne eventuelt er?</li> </ul>
Finland	<p>In certain areas, there is a constant shortage of parking spaces for overnight stays with services. It is difficult to implement new areas, because the municipalities see a better use for the land than parking trucks. It is unclear, who should take the responsibility of a new truck park. It is also questionable whether the land can be redeemed as a road area so that a truck park can be established there.</p> <p>In many parts of Finland, traffic volumes are so low that 24/7 service is not commercially viable. Money intended for road keeping cannot, in principle, be used to acquire services intended for drivers.</p>
Norge	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mangler samlet oversikt og statistikk over belegg som viser hvor og hvor stort behovet er</li> <li>- Vanskelig å få private tilbydere. Erfaring viser at det er lite ekstra inntekter private drivere kan få fra å tilby tilleggstjenester.</li> <li>- Vesentlig dyrere og vanskelig å få regulert arealer nær byene, der behovet for mange oppstillingsplasser er stort.</li> <li>- Mangler hjemmel og virkemidler for å følge opp oppholdstid på plassene.</li> <li>- Transportørene påpeker at det ikke er tilstrekkelig antall og regelmessighet med toaletter langs veien, og at dette påvirker muligheten til å rekruttere kvinnelige sjåførere.</li> <li>- Blir vanskelig å møte EU forventninger til safe &amp; secure truck parking, langs lavtrafikkerte veier.</li> </ul>
Sverige	<p>Behovet vad gäller förekomst av uppställningsplatser är geografiskt utspridd över landet. Målbilden för den genomgående långväga trafiken bedöms i huvudsak vara uppfylld, men det finns behov av uppställningsplatser kring storstäder och särskilt Stockholm. Behovet av förstärkt kapacitet är geografiskt utspridd över landet, men koncentreras samtidigt särskilt till vissa stråk. E4 Malmö- Stockholm, E6 Malmö — Göteborg— Norska gränsen samt områdena Stockholm, Göteborg och Malmö- samt Sundsvallsområdet utmärker sig. Behovet av rastplatser med förhöjd säkerhet respektive hög säkerhet är geografiskt utspridd över landet men finns i synnerhet utmed sträckorna E4 Malmö — Stockholm, E6 Trelleborg— Norska gränsen, E18/E20 Västerås/Örebro och E4 Sundsvall.</p>

### 3. Alternative drivstoff /ladeplass (AFIR)

Alle landene arbeider med tilbud for alternative drivstoff. Tabell 12 viser tiltak som er i gang eller under utvikling og utfordringer med gjennomføring.

Tabell 12 Oversikt over tiltak for og utfordring ved å innføre alternative drivstoff

Danmark	<p>Vejdirektoratet har ved flere ansøgningspuljer, inden for de seneste par år, administreret tilskud til opstilling af infrastruktur til gas og el.</p> <p>Der er givet tilsagn om tilskud til følgende projekter:</p> <p><i>CBG</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pulje til omstilling af erhvervstransport (2020): 4 stk. tankanlæg placeret i henholdsvis Horsens, Odense, Køge og Ishøj.</li> <li>• Pulje til grøn drivmiddelinfrastruktur til erhvervstransport 2022: 5 stk. tankanlæg placeret i henholdsvis Fredericia, Herning. Hinnerup, Hobro og Slagelse.</li> </ul> <p><i>LNG/LBG</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 1 stk. tankanlæg (Q8) i Padborg indviet i jan 2022</li> <li>• Pulje til grøn drivmiddelinfrastruktur til erhvervstransport 2022: 3 stk. tankanlæg placeret i henholdsvis Hirtshals, Køge og Videbæk.</li> </ul> <p><i>EI</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pulje til omstillings af erhvervstransport (2020): 43 ladestandere fordelt mellem 3 virksomheder på 6 lokationer.</li> <li>• Pulje til grøn drivmiddelinfrastruktur til erhvervstransport 2022: 452 ladestandere fordelt i hele Danmark.</li> </ul> <p><i>Brint (H<sub>2</sub>)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pulje til grøn drivmiddelinfrastruktur til erhvervstransport 2022: 4 stk. tankanlæg placeret i henholdsvis Esbjerg, Hvidovre, Vejle og Aarhus.</li> </ul> <p>Der er i 2024 politisk vedtaget en udrulning af ladeinfrastruktur til tung transport i Danmark. Udrulningen følger EU forordningen AFIR. Det er besluttet, at der skal etableres 25 ladeparker frem til 2030.</p>
Finland	<p>The Ministry of Transport and Communications published in 2023 a <a href="#">national plan</a> for the distribution infrastructure of alternative fuels. The plan is to be updated in 2024.</p> <p>One background paper was a report on <a href="#">the needs of charging infrastructure for heavy goods vehicles</a>. The study examined the planning principles applied to the charging infrastructure for heavy goods vehicles and identified the potential locations for the charging infrastructure on the TEN-T core network, comprehensive network and in goods transport nodes. The potential locations were identified on the basis of demand and of travel distances of 200-300 km. The study explored different operational frameworks, like shared use, additional services and operating models of charging stations.</p>
Norge	<p>Rasteplass-strategien fra 2020 angir at Statens vegvesen skal legge til rette for ladestasjoner for tunge kjøretøy på nye og oppgraderte hovedrasteplasser og døgnhvileplasser. Dette gjøres ved å reservere areal og legge trekkerør for tilkobling til strømmettet. På denne måten forberedes det at private aktører kan etablere et tilbud.</p>

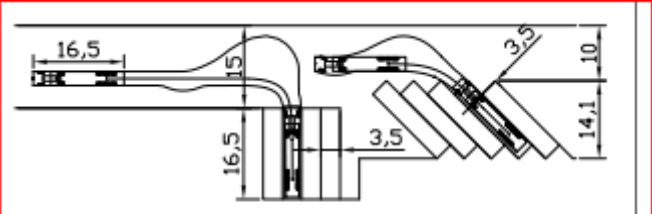
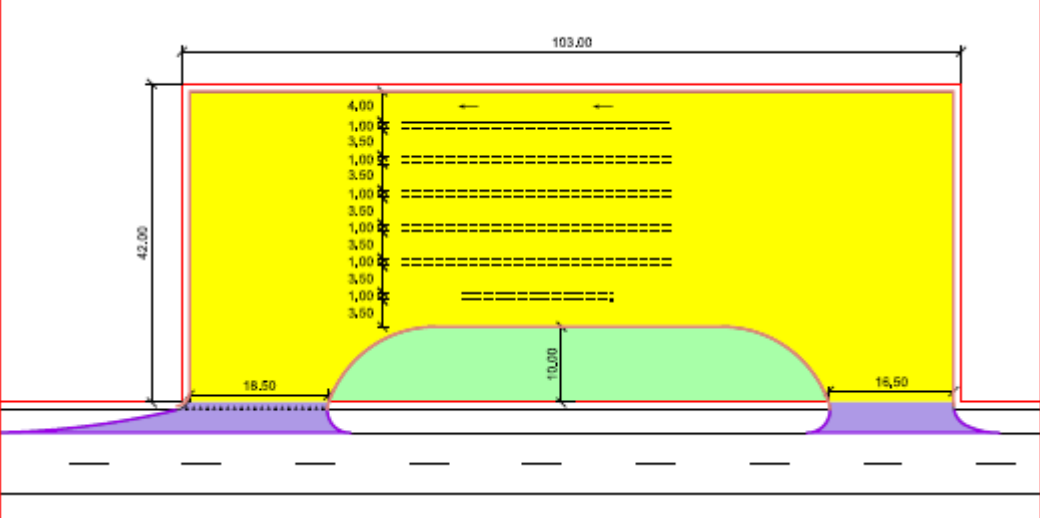
	<p>Staten har en <a href="#">nasjonal ladestrategi</a> som skal bidra til å nå mål i den nasjonale transportplanen om innfasing av nullutslippskjøretøy i flere kjøretøykategorier.</p> <p>Statens vegvesen har i samarbeid med Nye veier og Enova utarbeidet en <a href="#">plan for ladestasjoner for tunge kjøretøy langs riksvei</a> (2023). Målet er tilbud og lokalisering av ladeinfrastruktur som er tilpasset kjøre- og hviletider for tunge kjøretøy, med trafiksikker av- og påkjøring og kort avstand fra riksvei. Statens støtte (Enova) i 2023 fulgte planen med å prioritere støtte til ladestasjoner på strekninger i Sør-Norge: Oslo-Svinesund, Oslo-Kristiansand-Stavanger, Oslo-Bergen og Oslo-Trondheim. Senere må nye tilbud på disse strekningene etableres på kommersielt grunnlag. I 2024 vil støtten gjelde andre riksveistrekninger i Sør-Norge og strekningen Trondheim-Tromsø.</p> <p>Planen bidrar til å oppfylle krav til avstander, antall uttak og effekt for ladestasjoner langs Trans-European Transport Network (TEN-T) vegnettet. Statens vegvesen og Nye veier har noen virkemidler for å legge til rette arealer for ladestasjoner ved oppgraderinger på døgnhvileplasser og rasteplasser, og ved nybygging. Det er imidlertid utfordrende for veietatene å koordinere sin innsats på en måte som bidrar til å innfri avstandskravene og samordne lading med pause og hvile, samtidig som private aktører velger lokalisering ut fra kommersielle hensyn. Markedsaktører har pekt på at utfordringen med ladestasjoner ikke bare er investeringer, men lønnsomhet.</p>
Sverige	<p>Regeringen har genom propositionen En samlad politik för klimatet – klimatpolitisk handlingsplan och den Nationell strategin för elektrifiering – en trygg, konkurrenskraftig och hållbar elförsörjning för en historisk klimatomställning, gjort bedömningen att tillgång till laddinfrastruktur i hela landet är en förutsättning för elektrifiering av fordonsparken och att utbyggnaden av denna bör ske i sådan takt att det inte utgör ett hinder för elektrifieringen av transportsektorn. I propositionen fastslår regeringen att marknaden inte på egen hand kommer att investera i snabbtillväxt i tillräcklig grad för att uppnå klimatmålen, därför har regeringen beslutat om att införa ett stöd för laddinfrastruktur längs större vägar i Sverige.</p> <p>Trafikverket har idag inte något ansvar att erbjuda laddinfrastruktur. Det är kommersiella aktörer som kan erbjuda laddningspunkter längs vägnätet. Med den utveckling vi ser kring efterfrågan på laddinfrastruktur finns det trots allt anledning att undersöka vilka möjligheter Trafikverket har att upplåta statliga rastplatser för kommersiella ändamål, vilket i detta fall skulle vara mark för laddstationer. Transportsektorn är under förändring genom succesiv övergång till fossilfria drivmedel för att kunna nå de överenskomna klimatmålen. Samhällets och marknadens efterfrågan på utbyggnad av publika laddningsstationer, samt kommande EU-förordning om utbyggnad av laddningspunkter (infrastruktur för alternativa bränslen, direktiv 2014/94/EU som även föreslås bli en förordning). Här föreslås en viss given täthet mellan laddstationer för både personbilar och tyngre fordon utmed statliga vägar (TEN-T vägnätet) och då kan rastplatser och uppställningsplatser förefalla vara lämpliga lokaliseringar och ska kunna upplåtas till externa aktörer för publik laddning av elfordon.</p> <p>För att kunna genomföra EU's krav så är en möjlighet att Trafikverket får ett uppdrag att bygga och uppföra viss grundläggande infrastruktur (t.ex fundament för laddstolpar, tomrör för ledningar etc)</p> <p>För att detta ska vara möjligt behöver dock följande ändras eller ses över i Sverige:</p>

- |  |   |
|--|---|
|  | <ul style="list-style-type: none"><li>• Regeringens instruktion till Trafikverket ändras.</li><li>• Ändring i väglagen så att en anläggning i vägområdet avsedd för laddning av elfordon utgör en väganordning.</li></ul> |
|--|---|

## 4. Omkoplingsplasser

Med omkoplingsplasser mener vi arealer der transporter med HCT (High Capacity Transport) kan koble av hengere som kan hentes senere. Tabell 13 viser oversikt for de fire landene.

Tabell 13 Etablering og bruk av omkoplingsplasser

Danmark	<p>Der findes to typer omkoblingspladser:</p> <p>Omkobling for modulvogntog:</p> <p>Disse kan være en del af et industriområde eller havn, hvor omkobling og parkering kan foretages på vejen. Der er normalt offentlig adgang for alle. På visse pladser kan der være tidsbegrænsninger for tilladt henstilling af påhængsvogne/trailere. Alle <a href="#">tilladte omkoblingspladser for modulvogntog</a> kan ses af Vejdirektoratets hjemmeside. Fra 2024 er der etableret to omkoblingspladser for HCT/EMS2 (34 meter vogntog) ved Aarhus og ved København. I slutningen af 2025 etableres yderligere to omkoblingspladser ved Odense og Vejle.</p> <p>Pladser til henstilling af påhængsvogne i eller omkring byerne:</p> <p>Disse kan være en del af et industriområde eller havn, hvor omkobling, omladning og parkering kan foretages i forbindelse med kørsel på offentlig vej. Der er normalt offentlig adgang for alle.</p> <p>Der er udarbejdet en <a href="#">dimensioneringsvejledning med inspiration til indretning og anvendelse</a>. Dertil er der en <a href="#">vejledning for varelevering</a>.</p>  <p>Eksempel på en større varegård, hvor manøvrearealet er i selve gården (mål i m). Arealbehovskurver viser, hvor meget plads køretøjerne optager.</p> <p>Fra 2024 vil der desuden være to omkoblingspladser til HCT 34,5 meter (EMS2). En principskitse for indretning af pladserne:</p> 
---------	---

Finland	A FTIA working group briefly examined transshipment areas. The conclusion was that there are thousands of suitable places for uncoupling and coupling in industrial areas and freight terminals. The need for them is mainly in the municipal streets. It is also possible to use public road service areas for short-term parking of trailers.
Norge	Norge har ingen offentlige omkoplingsplasser koblet til veinettet, eller planer om å opprette slike plasser (2023).
Sverige	I Sverige finns idag ingen erbjuden tjänst kopplat till vägnätet gällande platser för omlastning av gods mellan lastbils ekipage. Omlastning sker uteslutande på privata eller kommunala terminaler och omlastningsytor. Särskilda lastplatser finns som tjänst i järnvägsnätet dock endast för omlastning mellan väg och järnväg. Järnvägsnätsbeskrivningen – JNB ges ut årligen och påvisar dessa platser för marknaden och kommande tågplanering.



## 5. Resultater fra spørreundersøkelse gjennomført av lastebileiernes bransjeorganisasjoner

Det meste av denne rapporten er skrevet av myndigheter i de nordiske landene. Det var også et ønske om å få aktørenes synspunkter godt frem, og det resulterte i at deltakerne fra lastebileierne (åkerinæringens bransjeorganisasjoner) i NVF's godsgruppe fikk gjennomført at bransjeorganisasjonene for de nordiske landene i fellesskap gjennomførte en spørreundersøkelse til sjåførere. Rapporten fra denne undersøkelsen er vist i vedlegg.

For at dette skulle være en gjennomførbar oppgave, ble det brukt et standardisert enkelt spørreprogram. Det har ikke vært mulig å vise resultat for det enkelte land. Det er også skjedd deltakelse, slik at svar fra sjåførere som kjører i Sverige er overrepresentert i utvalget. Mange kjører i flere land, derfor er summen av alle svar større enn antall respondenter. Av 666 respondenter kjører 655 i Sverige, 81 i Danmark, 100 i Norge, 32 i Finland og 30 i andre land. De fleste svarene (92%) er fra sjåførere som minst en dag i uken overnatter i kjøretøyet.

Sammenfatningen fra rapporten er gjengitt her:

*"I slutet av 2023 genomförde åkerinäringens branschorganisationer i de nordiska länderna en enkätundersökning med syfte att få svar på frågor och få in underlag i arbetet kring rastplatser, omkopplingsplatser samt parkeringsplatser för yrkesmässig tung godstrafik på väg. Svaren som sammanställts i denna rapport ska bidra till arbetet med att förbättra möjligheterna till effektivisering av godstransporter på väg och ge bättre arbetsvillkor för lastbilsförare. Enkäten riktades främst till förare som kör långväga eller regional distribution.*

*Resultaten av denna enkät ger värdefull insikt i utmaningarna och önskemålen hos yrkesförare när det gäller parkeringsplatser och omkopplingsplatser. För att förbättra arbetsvillkoren och säkerheten för dessa yrkesmännskor föreslås åtgärder som bredare och större parkeringsplatser samt ökad tillgänglighet och säkerhet. Det rekommenderas också att överväga förbättringar i geografisk täckning och bokningsmöjligheter.*

*Resultatet från 664 svarande visar bland annat att:*

*93% anser att antalet parkeringsplatser och omkopplingsplatser inte täcker företagets behov*

*37 % har drabbats av stölder på en parkeringsplats de senaste 3 åren.*

*44 % tycker det är viktig å kunna se och boka lediga platser i förtid*

*62 % tycker det är viktig å lastbärare som lämnas är övervakad.*

*91 % tycker det är svårt eller mycket svårt å få plats på parkeringsplats om man kör överdimensionerat gods.*

*63 % anser å det inte fungerar med å anpassa kör- och vilotidsreglerna med befintliga parkeringsplatser längs vägnätet.*

*Behovet å förbättra befintliga parkeringsplatser är stort. 82% vill se större parkeringsplatser. 57 % vill se längre parkeringsfickor. 54% vill se bredare parkeringsfickor och 57 % vill se tydligare avgränsning mellan tyngre lastbilar och personbilar.*

*På frågan om var det behövs fler parkeringsplatser anser endast 0,3 % anser å det räcker som det är idag. 87 % efterlyser fler parkeringsplatser längs det större vägnätet, 67 % saknar parkeringsplatser nära storstäder, 59% saknar platser utmed det mindre vägnätet och 50 % vill se fler parkeringsplatser i städer.*

*Utöver behovet av fler parkeringsplatser betonas även vikten av å investera i utbyggnad av laddinfrastruktur för å stödja fordon som kräver olika drivmedel. Detta blir särskilt viktig med den ökande övergången till elfordon och andra miljövänliga alternativ som har begränsad räckvidd och*

*därmed behöver fler stopp för laddning och vila.*

*En central aspekt är möjligheten för fordon att koppla om lastbärare och fordon, vilket underlättar distributionen till städer. Detta kräver tillgängliga ytor, som vanligtvis finns både på kommunala områden och inom näringslivets områden. Rast och vila genomförs ofta längs det statliga vägnätet, vilket framhäver behovet av fler, större och lättillgängliga parkeringsplatser längs dessa sträckor.*

*Sammanfattningsvis krävs en helhetssyn och samordning mellan olika aktörer för att tillgodose behoven hos både förare och näringsliv och därigenom säkerställa en hållbar och effektiv framtid för godstransporter på väg.”*

## 6. Diskusjon og anbefaling

### 6.1 Ulike forutsetninger, policy og lovverk

Til tross for samme regelverk for kjøre- og hviletid og samme nye EU-krav til sikker og trygg parkering fremover, har de nordiske landene ulike løsninger og tradisjoner for hvordan parkeringsarealer for langtransport med lastebil håndteres. En del av forskjellene kan forklares med geografiske ulikheter. Finland, Norge og dels Sverige lange strekninger med lavtrafikkert veinett og lang vinter. Danmark har lite areal, men er tett befolket. Særlig Danmark, men også Sverige har mye tungtrafikk som kjører transitt gjennom landet.

Det er ulikheter i lover og policy fra myndighetenes side. Grovt sett har Finland og Sverige bygget mest på at servicemarkedet langs vei sammen med kommunene innenfor sine regulerte næringsarealer skal løse oppgaven. Disse to landene har et klart skille mellom hva nasjonale veimyndighetene kan legge til rette og hva markedet skal løse. Danmark og Norge legger større ansvar på nasjonale veimyndigheter, og har et mer formalisert system for offentlig kjøp av pause- og hvileplasstjenester fra private.

Danmark er det eneste nordiske landet som hittil har bygget omkoplingsplasser. Omkoplingsplasser skal brukes til å oppbevare trailere når lange vogntog må splittes for å trekke last på mindre og lokale veier mot laste/lossested.

Alle landene har strategier og planer for skiftet fra fossile til utslippsfrie kjøretøy. Det er hensiktsmessig å jobbe sammen om dette, men det er også viktig å beholde mangfoldet tilpasset de ulike behovene mellom landene og innen de ulike regionene i hvert land.

### 6.2 Parkeringsareal for pause og hvile for sjåførere i godstransport på vei

Det er et økende problem å få tilrettelagt tilstrekkelige arealer til oppstillingsplasser for langtransport, særlig i større byer og i regioner som er tett befolket.

Det er også blitt vanskeligere å finne parkering i næringsområder og lavere toleranse for lastebiler som står ved veikanten i kommunalt veinett. Parkering for vogntog er en «not in my backyard» aktivitet, og det er krevende for kommuner å løse dette i konflikt med andre interesser. Noen bedrifter lar sjåførere ta pause eller døgnhvile på bedriftens område, men ofte er det hverken plass eller vilje til det. Med økende godsmengder på vei og en utvikling mot tettere arealutnyttelse i byer, tror vi dette problemet vil øke fremover. En viktig problemstilling er hvilket ansvar bedrifter og kommuner bør ha for tilrettelegging for parkering i næringsområder for pause, hvile, ladning og omkopling av lastbærere for transporter til eller fra bedrifter i kommunen. Dette er nå et formål ingen tar et overordnet ansvar for. Det kan overvejes om det bør være et nasjonalt krav til kommunene at de regulerer areal til hvileplasser i næringsområder.

Når det gjelder pause og døgnhvile underveis i en transportetappe, så er det behov for at disse finnes langs eller nær hovedveiene. Alle landene har et system for at veimyndighetene tilrettelegger for rasteplasser langs vei. Rasteplassene har vanligvis noen plasser for langtransport. Det finnes også varierende tilbud av veikroer og bensinstasjoner som har plasser for vogntog. I noen områder er det en utfordring at arealerne er for små, for få og med for få servicefaciliteter til at de er egnet for døgnhvile. I andre områder er det for langt mellom tilbudene og det er krevende å drifte anstendig standard på servisetilbudet. Markedet løser ikke hele behovet. Det er derfor behov for en diskusjon

om hvilket ansvar veimyndighetene skal ta, hvordan lovverket bør være og hvordan dette skal finansieres.

NVF godsgruppe mener det bør bli et mål at tilbudet blir tilstrekkelig dimensjonert og tilrettelagt slik at sjåførene unngår uverdige arbeidsforhold og at trafikksikkerheten varetas. Det aller viktigste er tilgang til å parkere i tråd med kjøre-hviletidsreglene uten å få bot. Problemet er særlig stort for lange kjøretøy, ADR og for overdimensjonert last. Både tilgang til pause og hvileplasser og utforming av oppstillingsplassene for dagens og fremtidens kjøretøy er viktig.

Når det gjelder service, så er trygg tilgang til toalett og dusj viktigst. Dette er særlig viktig for kvinner, og dermed for å få rekruttert kvinnelige sjåførere. Det er for liten betalingsvillighet for pause- og hviletjenester i forhold til kostnaden for å drive langs store deler av veinettet i Norden. Det mangler gode forretningsmodeller. Godstransport på vei øker.

For Sverige, Norge og Finland er det behov for bedre samordning mellom kommuner, stat og marked. Selv om kostnadene ikke dekkes fra sjåføren, og myndighetene likevel sørger for at det blir et tilbud, så kan det utvikles måter å ta dette inn i avgiftssystemet slik at det inngår i transportkostnaden for transportbrukerne.

EU setter krav om sikre sertifiserte plasser i 2040. Virksomheden DEKRA har blandt andre bemyndigelse til at kunne certifiere sikrede rasteplasser. I Danmark er det DEKRA der har givet Recharge City certificeringen til Platin niveau. Ingen av de nordiske landene har utviklet et system for dette som klargjør hvem som skal sørge for sertifiseringen. Det er også uavklarte spørsmål knyttet til hvordan en bør håndtere GDPR regelverket knyttet til kamera.

Informasjon om parkeringsplasser, om det ledig, hvor langt der til neste plass, pris for parkeringsplassen, beskrivelse av plassens sikkerhets og serviceutstyr og eventuell bestilling av plass er aktuelt i forbindelse med EU kravene til sikrede rasteplasser. Det er de private parkeringspladsoperatørens oppgave å stille disse data til rådighet og der er myndighetenes rolle å hjelpe de private operatører med at data gøres tilgjengelige gjennom et internasjonalt eller nasjonalt adgangspunkt for dataudveksling. Kontinuerlig arbeid med standardisering av datagrunnlaget på tvers av land er derfor viktig.

### 6.3 Arealer for ladning av elektriske lastebiler

Alle landene har utarbeidet eller arbeider med utredninger, strategier og planer for elektrifisering av tunge kjøretøy i henhold til EU-forordningen.

For å kunne bidra med arealer for ladeplasser, trenger Sverige en endring i veiloven slik at arealer for ladning av elkjøretøy inngår som en «våganordning» i lovverket og at regjeringens instruks for Trafikverket endres.

Norge har utarbeidet en plan for ladeplasser, men det er utfordrende for veietatene å koordinere sin innsats på en måte som bidrar til å innfri avstandskravene til EU og samordne ladning med pause og hvile, samtidig som private aktører velger lokalisering av ladeplasser ut fra kommersielle hensyn. Norge gir investeringsstøtte til private aktører som vil etablere og drive ladeplasser. Markedsaktører har likevel pekt på at utfordringen med ladestasjoner ikke bare er investeringer, men også lønnsom drift.

Danmark har lige som Norge utarbeidet en plan for ladeparker, som oppfyller kravene i AFIR. Ladeparkerne oppfyller kravene i forhold til afstand mellem parkerne samt i forhold til effektkrav.

#### 6.4 Anbefaling for arbeid med godstransport i NVF i perioden 2024-2028

Framover ventes fortsatt sterk vekst i godstransporten på vei. Dette er ekstra krevende å håndtere sammen med skiftet fra fossile til fossilfrie drivmidler. Det er krevende å produsere nok elkjøretøy og det er krevende å bygge ut infrastruktur for ladning og andre drivmidler. Det er nå lange ventetider både for lastebiler og trekkvogner og for å få fremført strøm til eksisterende bedrifter og terminaler.

Parallelt er det derfor viktig å effektivisere godstransporten. Lengre kjøretøy som tar tyngre vekter er viktig for å redusere det samlede energi- og ladebehovet. Detaljutforming av kjøretøyekvipasjer inkludert fordeling av batteri og drivhjul mellom trekkvogn og hengere er en del av dette bildet. Det samme er systemet og arealer for omkopling, slik at ikke standarden på det regionale og lokale veinettet hindrer effektive langtransporter som kan kjøres med HCT i hovednettet.

Hensiktsmessig tilrettelegging for ladning og hvile langs vegnettet og i terminal- og næringsområdene ved start- og endepunkt for langtransport er viktig. Alt dette krever arealer, som er særlig vanskelig i urbane områder. Sterkere krav på vern av natur vil også øke behovet for å skaffe arealene i eksisterende bebygde områder.

Det grønne skiftet krever at utvikling mot elektrifisering og andre utslippsfrie drivmidler gjøres i tett sammenheng med effektiv logistikk og høyere utnyttning av kjøretøy slik at energibruken per transportert enhet reduseres. Sosial bærekraft er også viktig for å lykkes med det grønne skiftet, slik at anstendig arbeidsforhold for sjåfører er en del av helheten.

NVF-gruppen anbefaler at gruppen jobber videre med dette. Det er viktig å ta frem gode eksempler.