

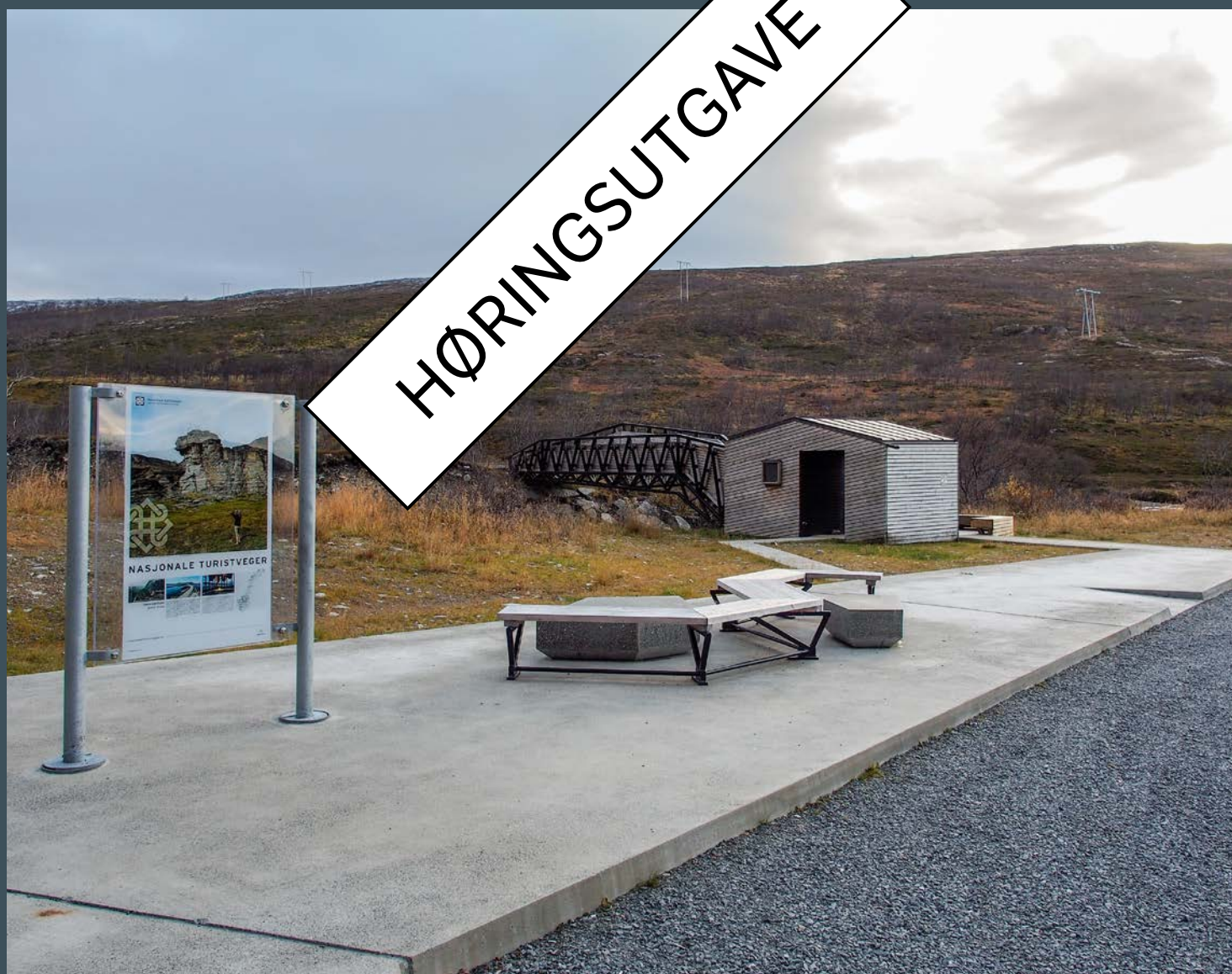


Rasteplasser

VEILEDER

Håndbok V204

HØRINGSUTGAVE



Håndbøker i Statens vegvesen

Dette er en håndbok i Statens vegvesens håndbokserie. Vegdirektoratet har ansvaret for utarbeidelse og ajourføring av håndbøkene.

Denne håndboka finnes kun digitalt (PDF) på Statens vegvesens nettsider, www.vegvesen.no.

Statens vegvesens håndbøker utgis på to nivåer:

Nivå 1: ● Oransje eller ● grønn fargekode på omslaget – omfatter normal (oransje farge) og retningslinje (grønn farge) godkjent av overordnet myndighet eller av Vegdirektoratet etter fullmakt.

Nivå 2: ● Blå fargekode på omslaget – omfatter veiledning godkjent av den avdeling som har fått fullmakt til dette i Vegdirektoratet.

Rasteplasser

Nr. V204 i Statens vegvesens håndbokserie

ISBN: xxxx

Høringsutgave

Forord

Rasteplasser langs veinettet er viktige service- og trafiksikkerhetstiltak. Et attraktivt tilbud som tilrettelegger for og motiverer til pause for alle trafikanter og kjøretøygrupper er en sentral del av arbeidet med trafiksikkerhet på og langs veien.

Ny strategi for rasteplasser langs riksvei ble vedtatt i 2020 og gjelder for vei-eiere for riksvei. Veilederen er et ledd i Statens vegvesens oppfølging av strategien og det videre arbeidet med å planlegge og utvikle rasteplasser langs riksveinettet i Norge. Veilederen omfatter hovedrasteplasser og øvrige rasteplasser langs riksvei. I tillegg omtaler veilederen kort andre sideanlegg.

Veiledning V204 Rasteplasser er et hjelpemiddel for planlegging, prosjektering og etablering av rasteplasser. Veilederen inneholder overordnede prinsipper og anbefalinger til planlegging, samordning med andre aktører, plassering, utforming, utstyr og møblering, drift og oppfølging. Dette gir veiledning i hovedsak rettet mot nyanlegg og større ombygginger av rasteplasser, og må tilpasses for vedlikehold og mindre oppgraderinger. Krav til oppbygging og utforming er gitt i normaler. Det er utarbeidet en egen veileder for døgnhvileplasser, V136 Døgnhvileplasser for tungtransporten. En oversikt over andre relevante håndbøker er vist i litteraturliste.

Veilederen er rettet mot ansatte i Statens vegvesen og rådgivere og entreprenører for Statens vegvesen, med ulike oppgaver knyttet til nye og eksisterende rasteplasser. Andre kan benytte veilederen slik de finner det hensiktsmessig.

Arbeidet med veilederen startet opp ved Utredning og analyse i Transportavdelingen i Vegdirektoratet og er videreført i Transport og samfunn. Fagpersoner i Statens vegvesen har bidratt med faglige innspill. Via Nova Plan og Trafikk AS har deltatt i arbeidet med sekretærfunksjon og tekstbidrag. Det ble innledningsvis gjennomført et møte med innspill fra transportnæringen, tilbydere og andre aktører.

Transport og samfunn, xxx

2021

Innhold

Forord.....	4
1 Rasteplasser gir mulighet for pauser.....	8
1.1 Trafikantens behov i fokus	8
1.2 Definisjoner og avgrensing	9
Hovedrasteplass, definisjon.....	9
Øvrige rasteplasser, definisjon	10
Andre sideanlegg	10
1.3 Hvordan skape en god rasteplass?	11
2 Rutevis planlegging og lokalisering av rasteplasser	13
2.1 Rutevise planer for rasteplasser på riksveinettet.....	13
2.2 Hva har betydning for lokalisering av rasteplasser?.....	13
Samarbeid med offentlige og private aktører	14
Avstander mellom hovedrasteplasser	14
Lokale behov avgjør lokalisering av øvrige rasteplasser og andre sideanlegg	14
Lokalisering.....	14
2.3 Kulturminner.....	16
Kartlegge kulturminner	16
Tilrettelegge for å oppleve kulturminnet.....	17
Involvere kulturarvkompetanse i planleggingen	18
2.4 Samlokalisering med andre sideanlegg.....	19
Samlokalisering med vekt-/kontrollplass	19
Tilrettelegge for yrkessjåførers behov for lovpålagt hviletid.....	19
Rasteplass i forbindelse med ferjeleie	20
2.5 Samlokalisering med nærmiljøanlegg	20
2.6 Samlokalisering med kommersielle serviceanlegg.....	21
Rasteplass i tilknytning til kommersielt anlegg	21
3 Planprosess for den enkelte rasteplass	23
3.1 Tverrfaglig kompetanse i planprosessen.....	23
3.2 Felles ved nyetablering og endring av rasteplasser	24
Anskaffelser.....	24
Eiendomsforhold ved rasteplass i tilknytning til servicebedrift.....	24
Utsalgsvirksomhet på veiholders arealer.....	25
Endret arealbruk gir endringer for driftsavtale.....	25
Oppdaterte data i NVDB er grunnlag for drift og informasjon til andre.....	26
3.3 Planprosess for ny rasteplass	26
Avklare beliggenhet og type rasteplass	26
Betjening av en eller to kjøreretninger	26
Planlegging etter plan- og bygningsloven m.fl.	27

Oppstart planlegging	27
Samarbeid med andre aktører	27
Etatens egen planlegging	28
3.4 Oppgradering/utvidelse av rasteplass	29
3.5 Endring til annet sideanlegg	29
3.6 Nedlegging av rasteplass	29
4 Utforming av rasteplassen.....	30
4.1 Prinsipper for utforming av rasteplassen	30
4.2 Forskjeller i størrelse, innhold og samlokalisering	33
Øvrige rasteplasser	34
Hovedrasteplasser.....	35
4.3 Trafikkarealer.....	36
Parkeringsareal med oppstillingsplasser	37
4.4 Servicebygg med toaletter	41
4.5 Oppholds- og aktivitetsarealer	43
Minimumskrav til oppholds- og aktivitetsareal på alle rasteplasser	44
Krav til oppholdsareal på hovedrasteplasser	46
Stedstilpassede tilbud, aktivitetsarealer og tilgang til naturområder.....	47
4.6 Grøntarealer, parklike og naturlike områder.....	49
Vegetasjonens hensikt og bruksområder	49
Grøntanlegg, parklik, naturlig og vegetasjon	49
Unngå skader på eksisterende vegetasjon	51
5 Temaliste for skilt, utstyr og lignende	52
5.1 Trafikkskilt til og på rasteplasser.....	52
5.2 Ladestasjoner og tilgang til strøm ved parkering.....	54
5.3 Pullerter, rekkverk og gjerder	55
5.4 Belysning ute	55
5.5 Utendørs trapper og ramper i gangforbindelser	56
5.6 Utemøbler	57
5.7 Skilttavler og informasjon	58
5.8 Avfallsbeholdere	60
5.9 For syklister: Sykkelstativ, låsbare skap, mm.....	61
5.10 Utstyr for aktivitet og lek.....	62
5.11 Leskur/gapahuk.....	63
5.12 For hundeeiere	63
5.13 Tømmeanlegg for toalettavfall.....	64
5.14 Elektrotekniske anlegg inklusive skap.....	64
5.14 Registrerings- og overvåkningssystemer	64
6 Drift og vedlikehold.....	66
6.1 Drifts- og vedlikeholdsoppgaver	66
6.2 Fastlegging av standard for drift og vedlikehold – lokale tilpasninger.....	67

6.3 Renhold og renovasjon av utearealer på rasteplass	68
6.4 Servicebygg og toaletter - drift og vedlikehold	68
6.5 Utemøbler og annet utstyr - drift og vedlikehold	68
6.6 Skjøtsel av vegetasjon.....	69
6.7 Vinterdrift og plan for vinterdrift - tilrettelegging.....	72
6.8 Samarbeidsavtaler	73
6.9 Forvaltning av rasteplasser	73
Terminologi og ordforklaringer	74
Litteraturliste.....	75
Konvensjoner, lover og forskrifter.....	75
Statens vegvesens normaler og retningslinjer.....	75
Statens vegvesens veiledere.....	75
Øvrig litteratur	76
Nettsider.....	76
Vedlegg 1 Nasjonal rasteplassstrategi (2020)	77
Vedlegg 2 Relevante håndbøker	78
Vedlegg 3 Aktuelle kilder for landskapsarbeider	82
Vedlegg 4 Stikkordsliste – etablering av ladestasjoner	83
Vedlegg 5 Sjekkliste for servicebygg med toaletter	84

1 Rasteplasser gir mulighet for pauser

Trafikantene skal med jevne mellomrom kunne finne egnede plasser for pause langs veinettet. Rasteplasser tilbyr service og bidrar til bedre trafiksikkerhet, økt opplevelseskvalitet og mindre forsøpling. Rasteplasser og andre sideanlegg som gir trafikantene mulighet til å stoppe, planlegges i sammenheng for lengre strekninger eller områder (N100) [8], se kap. 2 og 3.

Denne veilederen skiller mellom hovedrasteplasser, øvrige rasteplasser og andre sideanlegg. Det er ulike krav til hovedrasteplasser og øvrige rasteplasser langs riksvei, se kap. 1.2. Grunnlaget for valg av rasteplassstype er blant annet attraksjoner, trafikkmengde og tilbudet på strekningen.

Rasteplassstrategien [38] angir lokalisering med om lag 1 times kjøreavstand mellom hovedrasteplasser langs riksvei.

I tillegg til rasteplasser langs riksveier er det et tilbud av plasser på det fylkeskommunale og kommunale veinettet.

Langs 18 nasjonale turistveger utvikles det rasteplasser tilrettelagt for veifarende turister [46]. Dette er rasteplasser med høy standard og spesiell arkitektonisk utforming tilpasset de lokale omgivelsene.

Andre sideanlegg er en samlebetegnelse for plasser som ikke er rasteplass, men som gir trafikantene mulighet til å stanse.

Veilederen beskriver ulike forhold ved behovskartlegging, plassering, utforming, drift og forvaltning av rasteplasser. Prosjektering av trafikkarealene er vist i *vegnormal N100 Veg- og gateutforming* [8]. Oversikt over relevante normaler og veiledere er vist i litteraturliste.



Figur 1: Framgangsmåte for planlegging og utforming av rasteplass og andre sideanlegg

1.1 Trafikantens behov i fokus

Trafikantenes behov settes i sentrum for utvikling av rasteplassstilbudet. Jevnlig tilgang til steder å stoppe er viktige for trafiksikkerheten. Både på fritidsreiser og jobbreiser kan en pause med mulighet for hvile, frisk luft og beinstrekk bidra til å øke trafikantenes oppmerksomhet.

God plassering og tilpasning til omgivelsene er like viktig som utformingen av selve rasteplassen. Oversiktlig og forutsigbart tilbud er viktig for å planlegge stopp underveis. Det kan være lite hensiktsmessig å legge en rasteplass der det er kort avstand til kommersielle servicetilbud hvor trafikantene kan få dekket ulike behov. God informasjon om plassering av rasteplassene, både på kart og skilt, er viktig.

Ved planlegging av rasteplassen er det viktig å identifisere trafikantenes behov og ta utgangspunkt i lokale forhold. Behovene kan variere mellom trafikantergrupper og veistreknings.

Rasteplasser ivaretar flere hensyn og funksjoner, eksempelvis:

- De tilrettelegger for pause fra trafikken med tilgang til trygge arealer med bord og benker, ofte også med tilgang til toalettfasiliteter og stellemuligheter.
- De skal være trygge steder å oppholde seg for store og små, hele døgnet.
- De er oversiktlige og enkle å orientere seg på hele døgnet.
- De er trafikksikre og tilrettelagt for trafikanter og ulike kjøretøytyper, MC og sykler, med ordnede forhold for manøvrering og parkering, inkludert HC-parkering.

Avhengig av lokale forhold kan det tilrettelegges for flere funksjoner. Rasteplassen kan:

- tilrettelegge for pause- og hvileplass for yrkessjåfører iht. kjøre- og hviletidsbestemmelser.
- bidra til opplevelser med virkemidler som natur, arkitektur og kunst, og tilrettelegging for trim, lek, bading, fiske, turstier og andre aktiviteter.
- formidle informasjon om opplevelser, turistattraksjoner, kulturminner, lokale forhold og tradisjoner.
- formidle informasjon om lokale tilbud, alternative ruter og avstander til neste rasteplass.
- inkludere kommersielle servicetilbud, som ladestasjoner og mulighet til å kjøpe mat.
- gi tilgang til å tømme toalettanlegg for bobiler, campingvogner og turbusser.

Politiet, Statens vegvesen eller andre myndigheter kan ha behov for å bruke sideanleggene til kontroll av trafikanter og kjøretøy (N100).

1.2 Definisjoner og avgrensing

Grunnlaget for valg av rasteplass vil være flere forhold, som eksisterende plasser og tilbud langs strekningen, avstand til forrige og neste rasteplass, trafikkmengder, trafikksammensetning, og andre forhold ved strekningen og landskapet veien går gjennom.

Hovedrasteplass, definisjon

Hovedrasteplass er sideanlegg som er tilrettelagt for rast og pause. De skal ha en gitt standard og tilstrekkelig kapasitet. De har toalett og er døgnåpne og tilgjengelige hele året for alle trafikanter og kjøretøygrupper.

Kilde: Strategi for rasteplasser langs riksvei (2020)

Krav til hovedrasteplasser

Trafikantene skal ha et tilbud om hovedrasteplass omtrent hver times kjøring langs en veirute, som tilsvarer en avstand på om lag 50-100 km avhengig av fartsnivået på strekningen.

En hovedrasteplass har høy standard og romsligere geometri enn øvrige rasteplasser, og har spesifikke krav til utforming og hva rasteplassen skal omfatte. En hovedrasteplass skal være døgnåpen og tilgjengelig hele året, være attraktiv, og ha en kvalitet som innbyr til pause. Hovedrasteplass skal være tilgjengelig for alle trafikanter og typer kjøretøyer som er tillatt på tilliggende offentlig vei. Tilrettelegging for ladestasjoner skal vurderes.

Hovedrasteplass skal ha:

- Skilting fra tilliggende offentlig vei
- Fysisk skille mellom hovedrasteplass og hovedvei
- Atkomst og oppstillingsplasser tilpasset aktuelle kjøretøyer. Det skal være ordnede forhold for manøvrering og parkering, om nødvendig med parkeringsbestemmelser.
- Strømtilførsel, vann og avløp
- Opparbeidet trafikk- og oppholdsareal som er universelt utformet
- Belysning på deler av arealet for å sikre orientering og bidra til økt sikkerhet på plassen

- Toalett som er tilgjengelig for alle
- Stellerom/stellemulighet
- Utemøbler i et omfang tilpasset behovet på plassen
- Informasjonstavle med opplysninger om nødetater, stedfesting av plassen med koordinater og kontaktinformasjon for rasteplassen.
- Opplegg for avfallshåndtering tilpasset behovet på plassen og de lokale bestemmelsene
- Areal til deponering av snø fra brøyting og snørydding av plassen, slik at rasteplassen med vesentlige funksjoner holdes vinteråpen.

Utforming, kapasitet og drift tilpasses antall besøkende, med utgangspunkt i kunnskap om trafikkmengder og rasteplassbehovet på strekningen. Utover dette utformes plassen iht. strategi (2020) med beskjedent internt veinett og nødvendig utstyr, evt. med naturlige arealer og lettstelte grøntarealer for bruk til lek og bevegelse. Ut fra trafikkgrunnlag og stedlige forhold kan det være aktuelt med flere fasiliteter og evt. kommersielle tilbud.

Øvrige rasteplasser, definisjon

Øvrige rasteplasser er andre sideanlegg (enn hovedrasteplasser) som er tilrettelagt for rast og pause. De kan være sesongåpne og ha varierende tilbud til ulike trafikanter og kjøretøygrupper.

Kilde: Strategi for rasteplasser langs riksvei (2020)

Krav til øvrige rasteplasser

Hensikten er å legge til rette på steder der trafikantene uansett velger å stoppe. Øvrige rasteplasser har derfor færre spesifikke krav til utforming og hva rasteplassen skal omfatte, og de kan ha lavere standard eller mindre størrelse enn en hovedrasteplass. Rasteplasser på nasjonale turistveger er øvrige rasteplasser som tilrettelegges og utformes i tråd med krav og forventninger som hører til denne turistattraksjonen (jf. Vegdirektørens bestilling).

Utforming, kapasitet og drift tilpasses antall besøkende, med utgangspunkt i kunnskap om trafikkmengder og rasteplassbehovet på strekningen.

Øvrig rasteplass skal som minimum:

- være tilgjengelig for lette kjøretøy og skiltes fra tilliggende offentlig vei
- ha opparbeidet trafikk- og oppholdsareal som er universelt utformet
- ha utemøbler i et omfang tilpasset behovet på plassen
- ha opplegg for avfallshåndtering tilpasset behovet på plassen og de lokale bestemmelsene

Andre sideanlegg

Sideanlegg er anlegg med muligheter for å stoppe langs veien. Sideanlegg skal dekke trafikantenes behov for stopp og korte opphold, og for å slippe andre trafikanter forbi. Dette kan eksempelvis være stopplomme, parkeringslomme, havarilomme, kjettinglomme, lastelomme, m.fl. Krav til utforming av sideanlegg er vist i normal N100 *Veg og gateutforming*. Drift av sideanlegg er omtalt i retningslinje R610 *Standard for drift og vedlikehold av riksveger* [15].

Politiet, Statens vegvesen eller andre myndigheter kan bruke sideanleggene til kontroll av trafikanter og kjøretøy (N100).

1.3 Hvordan skape en god rasteplass?

Hva skaper en god rasteplass, som gjør at trafikantene faktisk velger å stoppe der? Trafikantene er forskjellige og har ulike behov og årsaker til hvorfor de stopper. Planleggere må vite hvem brukerne er og hvilke behov de har, og evne å se muligheter stedet byr på.

Viktige momenter for å utvikle et godt pausetilbud til trafikantene, kan være:

1 Kartlegge tilbud, omgivelser og trafikantene på strekningen

Få oversikt over det totale tilbudet av rasteplasser, andre sideanlegg og kommersielle tilbud på strekningen, og vurder om det er behov for nye plasser der trafikantene kan ta pause. Langs riksvei bør det være hovedrasteplasser med 50-100 km avstand, omtrent en times kjøretid med bil.

Hvem er de typiske trafikantene på strekningen i ulike deler av året og hvilke behov har de for pauser? Hvilke behov er ikke dekket av eksisterende tilbud på strekningen?

Er det spesielle steder, natur eller forhold som tilsier at det kan være behov for en rasteplass?

Hvilke funksjoner ønsker vi å bygge inn i et nytt tilbud?

Er det aktuelt å samarbeide med kommunen eller kommersielle aktører og eventuelt utvide tilbudet på deres plasser?

2 Finn et attraktivt sted

Rasteplassen bør ligge der trafikantene og turistene ønsker å stoppe, og dersom det er mulig bør den legges ved et attraktivt eller interessant sted. Plasseringen må også ta hensyn til muligheten for trafikksikre av- og påkjøringer.

3 Gi rasteplassen god utforming

Rasteplassen bør gli inn i landskapet på en rolig og naturlig måte, der stedet gir rasteplassen form. Når inngrep i eksisterende terrengform og vegetasjon begrenses, kan disse elementene brukes aktivt i utformingen av rasteplassen. Da blir også de bearbejdede arealene mindre, og anleggs-, drifts- og vedlikeholdskostnader reduseres.

4 Sats på kvalitet

Gjennomgående høy kvalitet på utforming og materialbruk og god standard på drift og vedlikehold vil motivere trafikantene til å stoppe ved rasteplassen og forebygge hærverk.

5 Lag trivelige sitteplasser

Plasser utemøbler der det er hyggelig å sitte, for eksempel i skyggen av et tre, et sted med utsikt eller ved et vann, helst skjermet mot vind og støy. Plasser utemøblene i uterom med dimensjoner som tilrettelegger for opphold og trivsel, gjennom bruk av terrengform og vegetasjon.

6 Sørg for trygge oppholdsarealer

Rasteplassen skal være og oppleves som sikker. Barn har behov for lek og aktivitet, og foreldre skal kunne slappe av mens barna leker. For å oppnå dette må rasteplassen være godt avgrenset fra veien

og ha klare skiller mellom trafikkarealer og oppholdsarealer. Oppholdsarealene må være så attraktive at barn foretrekker dem fremfor å oppholde seg på trafikkarealene på rasteplassen.

7 Lag en oversiktlig rasteplass

Det skal være enkelt å finne fram til toalettbygg, parkeringsplasser og utemøbler. Eksisterende terrengform og vegetasjon kan utnyttes til å utforme oversiktlige områder.

8 Hold rasteplassen ren

Sørg for utforming og løsninger som muliggjør gode drifts- og vedlikeholdsrutiner, involver drifts- og vedlikeholdspersonell i planleggingen. Plasser søppelkassene slik at det er enkelt å bruke dem.

9 God vinterdrift av rasteplassen

Utforming som tilrettelegger for effektiv håndtering av snø fra brøyting og rydding med tilpassede snødeponier. Dette gjelder både trafikkarealer og gangarealer mellom ulike funksjoner på rasteplassen. Unngå behov for bortkjøring av snø.

10 Utforming av atkomst og trafikkarealer

Trafikantene skal gis en opplevelse av å forlate veien og komme inn på rasteplassen gjennom linjeføring, veibredde, avgrensning av trafikkarealene og bruk av trær til å skape rom. Utformingen av atkomst og trafikkarealer tilpasses alle kjøretøygrupper som rasteplassen er dimensjonert for. Avstand til og hvordan plassen avgrenses mot veien, har betydning for støynivået på rasteplassen. Naturlige terrengformasjoner kan brukes til å redusere støynivået.

2 Rutevis planlegging og lokalisering av rasteplasser

2.1 Rutevise planer for rasteplasser på riksveinettet

Nasjonal strategi for rasteplasser langs riksvei (2020, vedlegg 1) er et styrings- og planleggingsverktøy for å

- sikre tilstrekkelig og riktig plasserte rasteplasser
- oppnå et ensartet og akseptabelt servicenivå
- optimere drift og vedlikehold av anleggene

Strategien er grunnlag for etablering av nye rasteplasser og for systematisk ombygging eller nedlegging av eksisterende anlegg. Plassering av rasteplasser ses i sammenheng med det totale tilbudet for rast og hvile på strekningen, inkludert tilbudet på Nasjonale turistveger og hos kommersielle aktører.

På overordnet nivå er det utarbeidet *rutevise planer* for rasteplasser for hele riksveinettet, sist i forbindelse med NTP-arbeidet for planperioden 2022-2033. Planene viser fastlegging av struktur, avstander (50-100 km) mellom hovedrasteplasser og forslag til grov lokalisering av rasteplassene på dette veinettet, se vedlegg 1.

Planene omfatter etablering av nye hovedrasteplasser og opprustning av eksisterende plasser, og beskriver eksisterende plasser som endres til annet sideanlegg eller fjernes. Noen øvrige rasteplasser beholdes i tillegg til hovedrasteplassene, eksempelvis der turister uansett vil velge å stoppe. Der det ikke lenger skal være rasteplass, kan plassen som hovedregel endres til stopplomme, for å sikre at det ikke er for lang avstand mellom avkjøringsmuligheter for korte stopp. Det totale tilbudet for stopp, rast og døgnhvile sees i sammenheng for å sikre et best mulig tilbud til alle trafikantgrupper. Dette danner grunnlaget for videre planprosesser og utvikling av plandokumenter hjemlet i plan- og bygningsloven, se kap.3.

Rasteplasser i tilknytning til *Nasjonale turistveger* ivaretas gjennom egne planprosesser. Det er likevel viktig at disse arbeidene koordineres og samordnes med den rutevise planen for hovedrasteplassene. Målsetningen med *Nasjonale turistveger* er at disse veiene fremstår som en «helstøpt» attraksjon i vakker natur. Rasteplasser og utsiktspunkt med nyskapende arkitektur og tankevekkende kunst skal gi turistene gode opplevelser.

2.2 Hva har betydning for lokalisering av rasteplasser?

Rasteplassene skal gi trafikantene tilbud om pause med jevne mellomrom.

Lokaliseringen av rasteplassene må sees i sammenheng med andre offentlige eller kommersielle tilbud og eventuelle attraksjoner på strekningen, slik at det samlede tilbudet til trafikantene i størst mulig grad kan samordnes. Tilbudet som etableres må ta hensyn til hva som finnes av kommersielle servicetilbud, for å unngå konkurranse om de samme trafikantene og investeringer i tilbud som allerede kan dekkes av andre.



Skilt som viser avstand til de neste rasteplassene gjør det enklere å ta pause. Foto: Guri Pedersen Skei

Samarbeid med offentlige og private aktører

Samarbeid med offentlige (kommune, fylkeskommune, m.fl.) og private aktører (interesseorganisasjoner for trafikanter, næringsaktører, frivillige organisasjoner m.fl.) er viktig for å sikre tilgang til kunnskap og kompetanse om lokale forhold og behov knyttet til lokalisering, utvikling og dimensjonering av rasteplass.

Avstander mellom hovedrasteplasser

Alle trafikanter skal ha et tilbud om stopp og hvile for omtrent hver times kjøring på riksveinettet. Dette tilsier vanligvis en avstand på 50-70 km, men kan være opp til 100 km, avhengig av fartsnivået på strekningen.

Dersom det finnes et kommersielt tilbud som dekker behovene for pause som trafikantene kan benytte fritt, enten gratis eller gjennom at veiholder gir driftsstøtte som sikrer adgang for alle trafikanter, kan det vurderes om avstanden mellom hovedrasteplassene kan være lengre enn ca. hver time.

Se strategi for rasteplasser langs riksvei, vedlegg 1.

Lokale behov avgjør lokalisering av øvrige rasteplasser og andre sideanlegg

Langs veier med stor andel turisttrafikk og attraktive omgivelser vil trafikantene kunne ha behov for et variert og fleksibelt tilbud som gir muligheter til å stoppe på trygge plasser ved utsiktspunkter, naturskjønne steder og andre turistattraksjoner. Øvrige rasteplasser og andre sideanlegg beholdes eller utvikles ut fra lokale behov, som steder og attraksjoner hvor man ønsker at trafikanter og turister skal stoppe. Det vil være lokale forhold og behov som avgjør plassering, og det kan derfor ikke angis typiske avstander mellom slike rasteplasser og andre sideanlegg. Dette kan være rasteplasser eller lommer som ikke nødvendigvis vil være åpne hele året, men som for eksempel er tilgjengelig bare i sommersesongen (turister, utsiktspunkter, mm.).

Lokalisering

I tillegg til avstand mellom plassene, kan mulighetene for opplevelse være viktig i den endelige lokaliseringen av rasteplassen.

Ved lokalisering kan man søke steder hvor man opplever verdiene i det lokale kulturmiljøet. En rasteplass kan gjerne kombineres med severdigheter, kulturminner eller naturattraksjoner. Samtidig er rasteplassen et inngrep som endrer dette miljøet, noe man må ta hensyn til ved plassering og

utforming. Rasteplassen kan være et egnet sted for informasjon om kulturmiljøet man er i, og informasjon om attraksjoner vil bidra til å øke opplevelsesverdien.

Landskapskvaliteter og støynivå har stor betydning for trivselen på en rasteplass. Rasteplasser bør derfor legges til steder som er hyggelige, solrike, med utsikt, gjerne også med andre attraksjoner som i sum gir trafikanten gode muligheter til atspredelse og opplevelser. Undersøkelser viser at «pene omgivelser» er blant de viktigste faktorene for valg av rasteplass. Utsikt, nærhet til vann eller andre positive landskapskvaliteter bidrar til å gjøre rasteplassen attraktiv. Det skal legges stor vekt på disse faktorene når lokalisering av rasteplasser vurderes.

Muligheter til aktiviteter i området utenfor rasteplassen, for eksempel en strand, grasslette eller skogsti, bør vektlegges. Rasteplasser kan legges i tilknytning til friluftsområder, med god kontakt mellom disse gjennom terrengforming og opparbeiding av stier mv. Felles parkeringsplasser, toalett og renovasjon kan dekke servicebehovet for brukere både av rasteplassen og friluftsområdet. Det kan være aktuelt å inngå samarbeid med kommunen eller andre aktører om drift av toalett, renovasjon, vedlikehold av stier osv.

Økt ferdsel i området rundt en rasteplass kan føre til stor belastning på naturmiljøet. Naturens tålegrense må vurderes før en rasteplass anlegges. Det er viktig å ta hensyn til områder som er omfattet av verneinteresser, områder med naturfarer (ras-, skred og flom), kjerneområder for landbruk og skogbruk, og sårbare områder der naturmiljøet ikke vil tåle påkjenningene som en rasteplass medfører. Det er også nødvendig å vurdere rasteanleggets innvirkning på landskapsbildet. Dersom anlegget bryter med landskapets skala, skaper brudd i sammenhengende linjer eller får en uheldig eksponering, bør en annen lokalisering velges.

Massetak, rigg- og tippområder er vanligvis lite egnet til lokalisering av rasteplasser. Dette er områder som gjerne får hard medfart. Vegetasjon, jordstruktur og vannhusholdning er ofte ødelagt. Istandsetting av slike områder er både kostbart og tidkrevende. Dersom et slikt område skal brukes til rasteplass, er det hensiktsmessig å planlegge begge typer arealbruk samtidig, for eksempel massetak og rasteplass, slik at aktuelle forholdsregler og hensyn kan tas.

Det er viktig å ta hensyn til nærliggende boligbebyggelse. En rasteplass kan medføre støy, trafikk og forsøpling, og bør derfor lokaliseres med tilstrekkelig avstand til boliger.

Rasteplassen lokaliseres slik at utgifter knyttet til fremføring av strøm, vann og avløp samt grunnverv minimeres. Den eksakte plasseringen kan påvirkes av praktiske forhold som vannforsyning, avløp, strømforsyning og mulighet for å etablere ladestasjoner. Ved etablering av nye og oppgradering av hovedrasteplasser skal tilrettelegging for ladestasjoner vurderes.

Om rasteplassen skal betjene en eller begge kjøretretninger kan ha betydning for plasseringen. Forhold som må vurderes er omtalt i kap. 3.3.

Muligheter for framtidig utvidelse av rasteplass bør vurderes ved lokalisering, planlegging og utforming av rasteplass.



Vannkant, Nordbø, E39. Foto: Arild Puntervold



Nordbø, E39. Foto: Arild Puntervold



Ljøen utsiktspunkt, fv. 60. Foto: Fredrik N. Jensen



Utsikt mot Skagsanden, Flakstad, E10. Foto: Lars Christensen

2.3 Kulturminner

Kartlegge kulturminner

Kulturminner er spor etter menneskelig virksomhet i det fysiske miljøet og naturverdier (botaniske, zoologiske eller geologiske forekomster) knyttet til dette. Det kan være steder som det er knyttet tradisjoner, tro eller historiske hendelser til. Kulturmiljøer er områder der kulturminner inngår som del av en større helhet eller sammenheng. Ved høy kulturhistorisk eller arkitektonisk verdi kan kulturminner og kulturmiljøer vernes, se lov om kulturminner [3].

Ved lokalisering og planlegging av rasteplasser er det behov for å kartlegge hvilke kulturminner som finnes i området, og vernebetingelser for disse. Dette for å unngå aktivitet som kan være ødeleggende, og for å vurdere om kulturminner i området kan berike tilbudet om opplevelser på rasteplassen.

Veiminne som eldre veisløyfer og bruer med tilkomstvei kan være et godt utgangspunkt for rasteplasser. Det er imidlertid viktig å kjenne til hvilke veiminne av nasjonal verdi som er fredet, og som det knyttes spesifikke vernebetingelser til. Eksempelvis kan en eksisterende rasteplass bli vurdert som verneverdig og innlemmes i Nasjonal verneplan.

Kartleggingen kan gjennomføres i samarbeid med Norsk vegmuseum, fylkeskommuner, kommuner og interesseorganisasjoner, og ved å innhente informasjon fra NVDB og større veiprosjekter og

databasene Kulturminnesøk/Askeladden¹.



Veirelaterte kulturminner, Hauske, rv. 13. Foto: Lars Eide



Infotavle om veirelaterte kulturminner, Hauske, rv. 13.

Foto: Lars Eide

Tilrettelegge for å oppleve kulturminnet

Hvordan det kan legges til rette for at kulturminnet bidrar til en attraktiv rasteplass der publikum aktiviseres og opplever kulturminnet, avhenger av situasjonen. Det kan være behov for å skjerme kulturminnet, ved å ikke informere eller vise hvor det er, eller ved stor grad av tilrettelegging av hvor ferdsel kan foregå.

I mange tilfeller kan kulturminnet berike rasteplassen. Det kan være flere måter å formidle informasjonen på, som informasjonstavler, digital formidling, kiosk med miniaturløsning, kultur- og aktivitetsløype mv. På informasjonstavler kombineres ofte informasjon om kulturminne, stedenes natur og turmuligheter. Det kan legges til rette for å aktiviser publikum med aktiviteter og tilbud for forskjellig bruk (gå, sykle, ri, ski) tilpasset ulike aldersgrupper og årstider.

Informasjon og tilrettelegging av kulturminnet kan kombineres med andre aktivitetstilbud på rasteplassen eller strekningen, som kunst², aktivitetsapparater, badeplass, kikkert for fugletitting eller utsikten osv.

Kulturminnet kan være del av en temarasteplass. Det kan knyttes sammen med andre tilbud på strekningen, eller rasteplassen kan inngå som del av en temarute, som det kan informeres om på rasteplassen. Det er aktuelt å lage oversiktskart over rasteplasser langs riksveier med tilhørende kulturminner, med turforslag basert på oversikten. Informasjonen kan formidles digitalt, med QR-kode osv.

Det kan være et ekstra ansvar å formidle vei- og samferdselsrelaterte kulturminner.

På rasteplasser der det er ønske om å skilte ulike attraksjoner og tilbud, er det viktig å samarbeide med ulike aktører for å samordne skiltbruken.

¹ Kulturminnesøk (kulturminnesok.no) er en åpen tjeneste med oversikt over kulturminner med kart, fotografier, opplysninger og beskrivelser, mens Riksantikvarens offisielle database *Askeladden* (askeladden.ra.no) er for saksbehandlere i forvaltningen. Kilde: <https://www.riksantikvaren.no/vare-digitale-tjenester> (hentet 2021.01.19).

² KORO, en statlig etat under Kulturdepartementet, har en database over kunst i det offentlige rom, som det kan hentes informasjon fra til planlegging og informasjonsmateriell. KORO administrerer en tilskuddsordning. Kilde: <https://koro.no> (hentet 2021.01.19).



Infotavle på Ørskogfjellet, E136. Foto: Izabela Chlewicka



Skilt til tursti på Ørskogfjellet, E136 Foto: Izabela Chlewicka



Parkering på Ørskogfjellet, E136. Foto: Izabela Chlewicka

Trafikksikkerheten må vektlegges. Det kan være behov for å vurdere tilstrekkelig areal for manøvrering og parkering av kjøretøy, valg av fartsgrense forbi stedet og å tilrettelegge kryssingspunkter. Dette er spesielt viktig der det er behov for å krysse kjørevei for å oppleve kulturminner.

Involvere kulturarvkompetanse i planleggingen

Planleggingen må involvere kulturarvkompetanse. Det vil være aktuelt å samarbeide med Norsk vegmuseum, fylkeskommuner, kommuner, historielag og interesseorganisasjoner.

For å samordne ressurser og utnytte muligheter kan det være aktuelt å undersøke andre planer som sykkelruter eller ras-sikring og tema som landskap og historie, som kan knytte aktuelle prosjekter og aktører sammen.

Aktuelle ressurser:

- <https://vegmuseum.no/kulturminnevern>
- Statens vegvesen (2002): [Vegvalg - Nasjonal verneplan. Veger - Bruer - Vegrelaterte kulturminne](#)³
- [Kulturminner - Vegveven \(vegvesen.no\)](http://Kulturminner - Vegveven (vegvesen.no))
- <https://kulturminnesok.no/>
- <https://www.riksantikvaren.no/vare-digitale-tjenester/>
- <https://koro.no/>

³ Statens vegvesens verneplan viser et representativt utvalg av veiminne og veihistoriske miljøer som skal tas vare på for fremtiden. Planen rulleres med jevne mellomrom.

2.4 Samlokalisering med andre sideanlegg

Med samlokalisering menes å kombinere en rasteplass med andre formål. Sambruk med serviceanlegg eller sideanlegg kan være hensiktsmessig ut fra et klima-, miljø- og effektiviseringshensyn. Sambruk skal vurderes ved etablering av nye hovedrasteplasser. Dersom sambruk er aktuelt, må sikkerhetsmessige forhold avklares og ivaretas i planleggingen.

Tilrettelegging for ladestasjoner skal vurderes for hovedrasteplasser.

Dersom rasteplass skal kunne benyttes som landingsplass for luftambulanse, må plasseringen ikke være i konflikt med overliggende kraftlinjer (N100), og trær mv. må plasseres slik at sikkerheten ivaretas i et langtidsperspektiv.

Samlokalisering med vekt-/kontrollplass

Det er mangel på plasser som egnes seg til kontrollvirksomhet på flere veistrekninger. Samlokalisering med rasteplass kan derfor være aktuelt noen steder (N100), men *det anbefales ikke å etablere faste kontrollstasjoner med egne bygg sammen med rasteplasser.*

Det bør vurderes allerede under planleggingen av rasteplassen om det kan være aktuelt med kontrollvirksomhet på plassen. Ved oppstilling og kontroll av tunge kjøretøyer stilles det særskilte krav til arealbehov, utforming og helningsforhold (se 4.3). En plass som skal benyttes til kontrollvirksomhet må ha god belysning. Videre bør det ikke være boligbebyggelse i nærheten av en kontrollplass, først og fremst av hensyn til støybelastningen.

Inn- og utkjøring og plassering av skiltssystemer som skal benyttes til kontrollvirksomheten må vurderes.

Rasteplasser med høy bruksfrekvens bør helst ikke brukes til kontrollvirksomhet. Dette er spesielt viktig i turistsesongen.

Rasteplasser samlokalisert med kommersiell service bør helst ikke brukes til kontrollvirksomhet, blant annet fordi det kan være vanskelig å regulere trafikken på en forsvarlig måte.

Kontrollplasser bygges ut i samsvar med nasjonal plan for kontrollplasser. Endringer i behovet følges og påvirkes blant annet av endringer i kontrollvirksomheten og bruk av sambruksstasjoner.

Tilrettelegge for yrkessjåførers behov for lovpålagt hviletid

Førere av tunge kjøretøy har lovpålagt hviletid. Staten har et medansvar for å legge til rette for at tungbilførere kan overholde kravene til kjøre- og hviletid, og behovet for egnede stoppmuligheter må vurderes i forbindelse med rasteplassutbyggingen langs riksvei.

Som supplement til døgnhvileplasser vil rasteplasser med toalett egne seg til pauser, men mangler fasiliteter for å være egnet for døgnhvile og redusert ukehvil. På nye hovedrasteplasser skal det legges til rette for oppstillings-/parkeringsplasser for de tyngre kjøretøyer som veien er tillatt for, slik at plassen kan brukes til pauser. Særskilte oppstillingsplasser for kjøretøy med farlig gods kan vurderes på rasteplasser og ferjeleier på strekningen.

Det kan vurderes å plassere rasteplasser ved starten av stengningslenker på viktige transportårer for tungtrafikken, for å samle opp tyngre kjøretøy med få omkjøringsmuligheter for å kjøre i kolonne gjennom arbeidsområder. Alternativt kan dette løses med variable skilt før siste rasteplass før veien er stengt.

Dimensjonering av antall plasser bør gjennomføres i dialog med aktuelle brukerorganisasjoner som har kunnskap om trafikken på den aktuelle strekningen, samt vurdering av eventuelle nærliggende kommersielle tilbud, se kap. 4.3. Det kan være behov for å opplyse om tiltenkt bruk av plassen, for å unngå opphold og bruk som ikke samsvarer med kravene i kjøre- og hviletidsbestemmelser.

En avveining ved å tilrettelegge for døgnhvile med f.eks. dusjtilbud, er at et godt servicetilbud vil kunne bidra til uønskede langtidsopphold på rasteplassen.

Lokalisering av døgnhvileplasser basert på kartlegging av behovet, er gitt i *Nasjonal plan for døgnhvileplasser for tungtransporten* (Vegdirektoratet 2017). Krav til døgnhvileplasser er beskrevet i veileder *V136 Døgnhvileplasser for tungtransporten* [24].

Rasteplass i forbindelse med ferjeleie

Ferjeruter er en viktig del av veisystemet. For mange vil det være ønskelig å kunne gå ut av bilen og strekke på beina ved opphold på ferjeleiet i påvente av neste avgang.

Trafikantenes behov for tilbud vurderes. På de fleste riksveistrekningene er frekvensen på avganger høy. Dette gir normalt korte ventetider med mindre behov for rasteplassstilbud. Mange ferjesamband i naturskjønne omgivelser har høy andel turisttrafikk, noe som kan føre til kø og forsinkelser i travle perioder som høytider og sommersesong. For langtransportførere og andre yrkesførere kan ferjeleiene være viktige steder for å gjennomføre pålagt hvile, spesielt der frekvensen på avganger er lav eller der ferjene ikke går nattestid. Det er restriksjoner på antall kjøretøy/vogntog som transporterer farlig gods som kan være med på en ferje. Disse kan ha et særskilt behov for å stoppe og vente og ikke være til hinder for annen trafikk.

Behovet for tilbud til trafikantene må sees i sammenheng med hva som finnes av servicetilbud i området (servicestasjon, toalett, kiosk mm.) samt rutevis plan for rasteplasser. Det kan være utfordrende terreng, arealknapphet og kostbart å etablere rasteplass i tilknytning til ferjeleiet. Samarbeid med kommersielle serviceanlegg er aktuelt på ferjeleier, se kap. 2.6.

2.5 Samlokalisering med nærmiljøanlegg

Samlokalisering med nærmiljøanlegg kan gi «mer for pengene». Med nærmiljøanlegg menes ikke-kommersielle tilbud som badeplass, turområde og aktivitets- og treningsarealer for nærområdet o.l. Hvilke aktiviteter som er aktuelle og om aktivitetene vil ha samtidige trafikktopper som har betydning for dimensjonering av anlegget, må vurderes. Ett eksempel kan være at høysesong for bading og for sommerturister gjerne er sammenfallende. Dette kan gi utfordringer for kapasiteten på servicebygg og parkering, og for renhold.

Dersom andre skal involveres i drift og vedlikehold, må det etableres en detaljert avtale om ansvar, drift og vedlikehold før rasteplassen ferdigstilles. Området kan deles i delområder, der hver aktør har ansvar for sitt delområde.



Fiskeplass ved fjorden, Steinstøberget, fv. 79. Foto: Geir Brekke

2.6 Samlokalisering med kommersielle serviceanlegg

Ved samlokalisering med kommersiell virksomhet skiller vi mellom to ulike situasjoner:

- Serviceanlegg (energistasjoner, veikroer mv.) på separate tilgrensende arealer
- Servicetilbud på veiholders areal (kafe, kiosk, børsalg, mobilt utsalg mv.)

I begge tilfeller kan tilstedeværelse av private aktører bidra til tilsyn som gir mindre forsøpling og hærverk.

Servicetilbud på veiholders areal på rasteplassen er omtalt i kap. 3.2. Det påvirker i liten grad lokalisering av rasteplassen, men trafikantene har størst behov for denne type virksomhet der det er store avstander mellom serveringstilbudene, og der plassen er viktig for pause og døgnhvil for tungbilførere.

Rasteplass i tilknytning til kommersielt anlegg

Intensjonen med samarbeidsløsninger er å tilrettelegge for et best mulig tilbud til de reisende ut fra de samlede ressursene fra private bedrifter og det offentlige. Samlokalisering med permanente anlegg er mest aktuelt langs høytrafikkerte hovedveier, spesielt i nærheten av byer og tettsteder.

Samlokalisering kan ha flere fordeler. Når den offentlige og private delen bekoster hver sin del av investeringene til felles infrastruktur, blir investeringene til rasteanlegget rimeligere enn om det etableres separate anlegg.

Samlokaliserte rasteplasser med betjening utsettes for mindre hærverk, og deler av vedlikeholds- og driftsansvaret kan overføres fra Statens vegvesen (offentlig) til den private aktøren. Samlokalisering er spesielt positivt for plasser der en ønsker vinteråpent toalett. Noen steder kan det være aktuelt å kombinere flere tilbud, som f.eks. kioskdirift og turistinformasjon, for å oppnå tilfredsstillende åpningstider. Det er en fordel om minst ett toalett har inngang utenfra, med tanke på tilgang utenom åpningstid.

Ved å delta som part i planleggingen vil Statens vegvesen kunne påvirke arealdisponering og det visuelle preget. Når Statens vegvesen innleder forhandlinger om samlokalisering, bør rasteområdet sikres attraktive arealer. Atkomsten til rasteplassen bør legges på en oversiktlig måte inn i området. Trafikksikkerhetsmessig er slike løsninger gunstige, fordi en får samlet avkjøringene fra hovedvei.

Det vil kunne bli utbyggingspress ved slike anlegg. Da er det viktig at en i samråd med kommunen kan få avklart de arealmessige konsekvensene på lengre sikt. Ellers kan rasteanlegget «forslummes» og dermed bli lite attraktivt. For å motvirke dette kan en forhandle frem avtaler med grunneier om

bruken av tilgrensende eiendom. Eventuelt bør en vurdere å erverve noe større areal enn det bruksarealet som strengt tatt er nødvendig.

Før en inngår et samarbeid om samlokalisering, bør en vurdere eventuelle negative konsekvenser, for eksempel om trafikkbelastningen serviceanlegget medfører, kan være til sjenanse for brukerne av rasteplassen. Enkelte steder er serviceanlegget så dominerende i forhold til rasteanlegget, at en del trafikanter tror at rasteplassen er en del av bedriftens område og vegrer seg for å «nytte medbragt» eller benytte anleggets fasiliteter uten å gjøre bruk av bedriftens tilbud. Dette kan løses med skilt og god avgrensning mellom det kommersielle anlegget og rasteplassen.

Se også om eiendomsforhold ved rasteplass i tilknytning til kommersiell virksomhet i kap. 3.2.



Kommersiell virksomhet ved Trengereid E16 Foto: Statens vegvesen

3 Planprosess for den enkelte rasteplass

3.1 Tverrfaglig kompetanse i planprosessen

Planlegging og utvikling av rasteplasser krever tverrfaglig kompetanse i gjennomføringen, og kompetansen må tilpasses behovene i det aktuelle prosjektet. Prosjektene vil kreve samme kompetanse som ordinære veiprosjekter. I tillegg kan det kreves spesiell kompetanse for å utvikle oppholds- og aktivitetsarealer. Kartlegging av brukernes behov er et viktig utgangspunkt.

Samarbeid med offentlige og private aktører er viktig for å sikre tilgang til kunnskap og kompetanse om lokale forhold og behov knyttet til lokalisering, utvikling og dimensjonering av den enkelte rasteplassen, se også kap.2.2.

Det skaffes oversikt over naturgitte forhold på stedet, som terreng, grunnforhold, hydrologi, vegetasjon og lignede. I tillegg kan det være menneskeskapt elementer som kulturminner, byggverk og beplantning på de aktuelle arealene. Tilgjengelig infrastruktur som strøm, vann og mulighet for avløp må kartlegges.

Prosjektet bør vurdere å ha tilgang på kompetanse på følgende områder:

- Byggeteknisk kompetanse (servicebygg og evt. andre byggverk)
- Byggherre – anleggsgjennomføring, byggekostnader
- Drift og vedlikehold – valg av løsninger, oppgaver og kostnader i driftsfase m.m.
- Elektroteknisk kompetanse
- Entreprenørkompetanse – avtaleverk ved samarbeid/samløsløsning, leie/utleie, kontrakt
- Geologi og geoteknikk
- Grunnerverv
- Grøntmiljørådgiver
- Hydrologi
- Kulturminner (på nye plasser, ved endringer)
- Landskapsarkitektur – utforming, arrondering, terrengbehandling
- Overvann og avløp
- Planprosess – plan og bygningslov, regulering
- Samhandlingsprosess
- Støyfaglig kompetanse, akustiker
- Trafikksikkerhet (inkl. veisikringsutstyr, rekkverk)
- Trafikkteknikk (skilt og oppmerking)
- Universell utforming
- Utekontrollen, ved samlokalisering med kontrollplass (ved nyetablering/endring)
- Veiplanlegging, utforming av trafikkanlegg



Belysning på Krekke, E6. For rasteplasser langs E6 i Mjøs-området ble det laget en plan for belysning, i tverrfaglig samarbeid med blant annet landskapsarkitekt, elektro- og driftsfag og lysdesigner.

Foto: Eli Ramstad

3.2 Felles ved nyetablering og endring av rasteplasser

Her beskrives noen oppgaver som er vesentlige ved alle endringene i rasteplass-tilbudet, enten det planlegges ny rasteplass, oppgradering av rasteplass, endring til annet sideanlegg eller sanering.

Anskaffelser

Ved anskaffelser av toalettbygg, møblering og utstyr på rasteplassen er det viktig at de som skal gjennomføre driften er involvert, både i beskrivelsen av anskaffelsen og kriteriene for valg av leverandør.

Pris bør vanligvis ikke være eneste kriterium. Levetid, kvalitet og kapasitet er viktige kriterier, i tillegg til pris, miljø- og klimahensyn.

Eksempelvis vil utstyr som ryker ofte, medføre at entreprenør både må holde delelager og rykke ut ofte. Manglende kapasitet kan også medføre kostnader, eksempelvis hvis søppelbeholdere eller septiktanker må tømmes ofte.

Standardisering forenkler kontrakter, prissetting, vedlikehold, innkjøp og påfyll av forbruksvarer

Ved å velge samme type utstyr på en strekning eller et område, bidrar dette til at man kan bruke samme driftsløsninger, eksempelvis samme utstyr for tilkobling og tømming for septiktanker og avfallstanker. Man unngår behov for å etablere lokale deponi av spesialutstyr, pumper, osv. for å sikre kontinuerlig oppetid. Færre spesielle løsninger gir mindre behov for tilleggsarbeid regnet etter medgått tid og mengde. Det bidrar til mer fleksible kontrakter med regulerbare mengdeposter, som gir mindre risiko og det blir enklere å beregne en riktig pris. Det gir besparelser i vedlikehold, innkjøp og utkjøring eksempelvis dersom de ulike servicebyggene benytter samme type utstyr, som toalettruller og såpepåfyllingsløsninger, og flere møbler har samme type overflatebehandling.

I enkelte tilfeller kan krav som estetikk eller stedstilpasning veie tyngre enn fordeler ved å velge standardiserte løsninger.

Eiendomsforhold ved rasteplass i tilknytning til servicebedrift

Det anbefales at Statens vegvesen står som eier av rasteplassdelen og nødvendig trafikkareal. Statens vegvesen og en privat bedrift kan eie hver sin del av anlegget, da bør grensene defineres nøyaktig.

Der det planlegges samlokalisering med permanent serviceanlegg, bør Statens vegvesen ideelt sett erverve hele arealet og deretter selge arealet til den kommersielle delen etter anbudsprinsippet. I praksis er dette ikke alltid mulig. Statens vegvesen har i henhold til dagens lovverk ikke anledning til å ekspropriere grunn som skal benyttes til privat forretningsdrift. En annen utfordring er at private interesser ofte gjør avtaler med aktuelle grunneiere om kjøp eller opsjon på kjøp av arealet på et tidlig tidspunkt, og før Statens vegvesen er kommet i forhandlingsposisjon.

Statens vegvesen kan leie ut arealet til den kommersielle delen, men dette er mest aktuelt for anlegg som ikke ansees som permanente.

Langs eksisterende veier kan det likevel forekomme tilfeller der en ser det som ønskelig å leie grunn til rasteanlegget av eksisterende private bedrifter. Dette kan gjelde mindre rasteplassanlegg og steder der en allerede leier tjenester som toalett og oppstillingsplasser for tyngre kjøretøy.

Utsalgsvirksomhet på veiholders arealer

Statens vegvesen får forespørslers om muligheter for kiosk- og kafedrift på rasteplassene. Det kan være fordelaktig for både trafikantene og Statens vegvesen med utvalg på en del plasser.

Trafikantene har nytte av tilbudet der det er store avstander mellom serveringstilbudene eller plassen er viktig for pause og døgnhvil for tungbilførere. Tilstedeværelse av private aktører bidrar til tilsyn som gir mindre forsøpling og hærverk.

Statens vegvesen bør eie mindre bygg for kiosk/gatekjøkken. Driften kan lyses ut på anbud for en bestemt periode. Den som driver kiosken, kan ta ansvaret for renhold av rasteplassen og toalettanlegget i den delen av året kiosken holder åpent. Dette kan være i turistsesongen, eller det kan være kioskdirft hele året langs høytrafikkerte veier. Gjennom slike ordninger kan det sikres ryddige forhold på plassen, både med hensyn til bygningsestetikk og kvalitet på renholdet m.m.

Etablering av kiosk bør ikke stimulere til overnatting på rasteplassen. Dette kan blant annet gjenspeiles i kioskens åpningstider og vareutvalg, noe som kan være vanskelig å regulere gjennom avtaler. Parkeringsbestemmelser kan være aktuelt dersom lange opphold blir et problem.

Dersom det tillates mobile utvalg («ambulerende» kiosker) på rasteanleggene, bør det stilles krav til plassering og utseende, og til plakater og skilt som benyttes, samt avtale ansvar for drift, renhold og håndtering av avfall og søppel fra virksomheten.

En sesongmessig variant er salgsboder for produkter som bær, frukt, håndarbeidsprodukter o.l. Mange trafikanter oppfatter salg av lokale produkter på rasteplassene som positivt. På mange rasteplasser bør dette kunne tillates, og ved å akseptere salg på utvalgte plasser kan det være lettere å få virksomheten inn i ryddige former. Det kan blant annet opprettes avtaler om ansvar for renhold av området og om skilting. Det må for eksempel ikke tillates forvarsling i form av tilfeldige plakater langs hovedvegen. Dette er omtalt nærmere i veileder *V323 Reklame og trafikkfare* [27].

Endret arealbruk gir endringer for driftsavtale

Enten det planlegges ny rasteplass, oppgradering av eksisterende rasteplass, endring til annet sideanlegg eller nedstenging av plassen, se kap. 3.3 - 3.6, så vil dette medføre endringer for driftsoppgaver ved plassen.

Dette må det planlegges for slik at avtale for drift og vedlikehold er klar den dagen plassen åpner eller endringen iverksettes. Da skal også informasjonen i NVDB være oppdatert og nødvendig informasjon overført til drift og vedlikehold. Tilsvarende legges informasjon om planlagte framtidige endringer inn i nye driftskontrakter.

Oppdaterte data i NVDB er grunnlag for drift og informasjon til andre

Oppdatert og korrekt informasjon i NVDB er grunnlag for drift og for informasjon til publikum (eks. apper og GPS-tjenester) og andre.

Det er derfor nødvendig å etablere ansvar og rutiner som sørger for at informasjonen oppdateres. Dette gjelder f.eks. ved:

- Åpning av ny rasteplass, langs eksisterende vei og på nye veistrekninger
- Endring knyttet til eksisterende rasteplass (oppgradering, endret funksjon eller nedlegging, endring av skilt og reguleringer, evt. endringer mht. eier og driftsansvarlig).

Den som har ansvar (prosjektleder) for endringen sørger for at data om rasteplassen og f.eks. skilting oppdateres i NVDB. Deretter overtar drift og vedlikehold ansvar for å holde informasjonen om rasteplassen oppdatert i NVDB.

3.3 Planprosess for ny rasteplass

En ny rasteplass medfører endret arealbruk, med betydning både for selve rasteplass-arealet og for området rundt, med bl.a. økt ferdsel og mer støy. Det er derfor viktig å ha en god planprosess slik at alle interesser i området avklares før en bestemmer om det skal være rasteplass der, og i så fall hvordan den skal utformes.

Avklare beliggenhet og type rasteplass

Det må avklares hvor det er behov for rasteplass og om dette skal være en hovedrasteplass eller en enklere løsning. Dette gjøres av vei-eier, i samsvar med nasjonal strategi for rasteplasser. Her kan det være flere alternativer og det må gjøres en sortering av hvilke løsninger en skal gå grundigere inn på.

Mange momenter for valg av lokalisering på strekninger, belyst i kapittel 2, kan være relevante også for å avklare mer eksakt beliggenhet for den enkelte rasteplass. Andre kriterier for valg av sted vil være bl.a.:

- Arealbehov: Er det stort nok areal, bl.a. for modulvogntog.
- Beliggenhet: Er det et hyggelig og egnet sted å stoppe? (med vekt på god terrengmessig tilpasning ut fra hensyn til arkitektonisk utforming, visuell kvalitet, naturgitte forutsetninger, sikkerhet, helse, miljø, tilgjengelighet, brukbarhet og energibehov.)
Vurdering av skredfare iht. TEK 17. Hvor skredfarlig området er, vil påvirke hvor mange parkeringsplasser som eventuelt kan bygges.
Medfører en rasteplass et uønsket inngrep i omgivelsene?
- Avkjørsel: Er det mulig å få til trygge av- og påkjørsler, som er utformet i samsvar med vegnormalen (N100)?
- Trafikksikkerhet: Kan det etableres skille mellom rasteplassen og riksveien, som bidrar til at barn ikke springer ut på veien?
- Tilsier ladetilbudet på strekningen at det skal være ladestasjoner på rasteplassen? Eksakt lokalisering vurderes for å minimere utgifter knyttet til grunnverv og framføring av strøm, vann og avløp.

I denne avklaringen er det viktig med flerfaglig kompetanse og at flere ansvarsområder hos vei-eier deltar, som planlegging, trafikksikkerhet, drift og vedlikehold m.fl.

Betjening av en eller to kjøreretninger

Det må i en tidlig fase avklares om rasteplassen skal betjene en eller begge kjøreretningene.

N100 anbefaler at rasteplasser etableres som tosidige anlegg av trafikksikkerhetsmessige grunner:

- på motorveier og avkjørselsfrie veier
- på veier med fartsgrense 90 km/t eller høyere
- der sikten og trafikken er slik at venstresving er trafikkfarlig

Det tosidige anlegget bør etableres slik at det anlegget som betjener kjøreretningen, kommer før anlegget som betjener den motsatte retning.

For andre veier kan det etableres rasteplass som betjener begge retninger, men det bør gjennomføres lokale vurderinger om dette trafikksikkerhetsmessig er forsvarlig.

Planlegging etter plan- og bygningsloven m.fl.

Planleggingen av en rasteplass bør starte med å sjekke arealdelen i kommuneplanen. Hva er planlagt arealbruk i området? Vil dette komme i konflikt med en rasteplass? Videre må en sjekke om det er gjeldende reguleringsplan eller plan under arbeid. En skredfarevurdering basert på TEK 17 gjennomføres for kommunedelplan, og følger som et vedlegg til reguleringsplan. Har kommunen annen informasjon som kan være nyttig for vårt arbeid?

Både kommuneplan og reguleringsplan er vedtatt av kommunen. Dersom det er behov for endringer eller å utarbeide ny plan, må dette derfor i første omgang avklares med kommunen. Selve prosessen for endring følger plan- og bygningsloven.

Det vil være andre lover som har betydning for endring av arealbruk. Bl.a. skal det etter kulturminneloven avklares om kulturminner blir berørt, og i så fall, hvordan det skal følges opp.

Oppstart planlegging

Det er mest aktuelt at det utarbeides reguleringsplan, som er et krav etter plan- og bygningsloven for store og permanente tiltak.

For hovedrasteplasser skal behov for ladestasjoner og kostnader ved framføring av strøm være avklart før oppstart av arbeid med ny reguleringsplan. Eksakt lokalisering kan ha vesentlig betydning for kostnader. Dette kan også avklares tidsperspektivet for når strømframføring til plassen kan være ferdigstilt.

Utarbeiding av reguleringsplan sikrer en grundig prosess for planleggingen, der det legges til rette for tydelig informasjon til og medvirkning fra de som berøres. Ansvar for å utarbeide reguleringsplan og gjennomføre pålagt høring ligger til den som skal bygge tiltaket. Deretter oversendes planen til kommunen og legges fram for kommunestyret for godkjenning.

Reguleringsplanen vedtas av kommunen og sikrer en bindende plan for arealbruken i området. Planen er også et viktig grunnlag for grunnnerv.

Samarbeid med andre aktører

Noen steder er det aktuelt å samarbeide med andre om innhold på og drift av en rasteplass. Dette kan være både offentlige og private aktører (se kap. 2.5 og 2.6).

Vegvesenet er hovedansvarlig for planleggingen og må vurdere når det er aktuelt å inngå slik samarbeid. Samarbeid må starte så tidlig som mulig, bl.a. med gjensidig informasjon. Videre samarbeid må avtales underveis.

Etatens egen planlegging

Selv om utforming og utstyr får mest oppmerksomhet i planleggingen av rasteplassen, så er det viktig å ta med andre fagmiljø, eksempelvis for skiltplaner, elektro, drift og vedlikehold. Å vurdere bestilling av planrevisjon for trafiksikkerhet og universell utforming er en del av planarbeidet.

Å involvere drift og vedlikehold tidlig gir god informasjonsoverføring. Det kan bidra til å avklare hva som er mulig og hva som vil være prisdrivende, og til at avtale om driften er etablert når anlegget står ferdig.

Utstyr/innhold på plassen:

Hva en rasteplass skal inneholde, vil avhenge av type rasteplass (hovedplass eller enklere), beliggenhet, trafikkmengde og føringer i rasteplassstrategi for riksvei. Det bør sikres tilstrekkelig plass for grøntareal. Dersom det skal være bygninger eller andre større byggverk, må det gå fram av reguleringsplanen.

Det er aktuelt å avklare renovasjonsløsning med renovasjonsselskap og kommune.

Der det ligger hyttefelt i nærheten av rasteplassen, kan det være aktuelt å kontakte renovasjonsselskapet med sikte på å få etablert tilfredsstillende hytterenovasjon nær hyttefeltene, for å unngå at rasteplassen foretrekkes for levering av avfall. Alternativt må man vurdere å ta høyde for avfall fra hytteområdene ved etablering av renovasjonsløsning. Dersom det ikke er mulig å finne en tilfredsstillende løsning på renovasjonsordningen kan det være aktuelt å endre lokalisering av rasteplassen.

Ladeinfrastruktur:

Det må avklares om det skal tilrettelegges for ladestasjoner på den aktuelle rasteplassen, og tidsperspektivet for å framføre strøm til plassen. Tilrettelegging kan være å trekke rør for strømforsyning. Effektbehov, antall ladepunkt, plassering og arealbehov vurderes blant annet i forhold til forventet trafikkmengde og sammensetning.

I tidsplanen må det legges inn tid til anskaffelse av ladestasjoner, dvs. avtale med ladestasjonsoperatør.

Skilt:

Proessen med skiltplan må starte tidlig nok, slik at nødvendig skilting langs riksveien og på plassen er etablert og nødvendige data er lagt inn i NVDB, når plassen åpner.

Rasteplassen skal skiltes fra riksvei. Skilt skal informere om avstand til neste rasteplass i henhold til skiltbestemmelsene.

På selve plassen skal det være aktuelle opplysnings- og forbudsskilt, f.eks. om det er tillatt for bobiler o.a. å overnatte. Det skal være skilt om parkeringsbestemmelser på hver hovedrasteplass.

Drift og vedlikehold

En rasteplass må driftes fra og med åpningsdagen. Det forutsettes at forhold knyttet til drift og vedlikehold avklares før prosjekteringen starter (N100). Instruks for drift og vedlikehold utarbeides som en del av planprosessen, med dokumentasjon og spesielle krav fra leverandører (se kap. 6.2).

Ved åpningen må det være en klar avtale for drift og vedlikehold.

3.4 Oppgradering/utvidelse av rasteplass

Oppgradering eller utvidelse av rasteplass må ha samme avklaring i forhold til kommuneplan og evt. reguleringsplaner i området som en ny rasteplass. Det må skilles mellom store og små endringer, der hva som er 'stor' og 'liten' endring må defineres ut fra stedet.

Dersom endringen er stor og ikke i samsvar med kommunens gjeldende arealplaner, bør en ha samme planprosess som for en ny rasteplass, dvs. at det utarbeides ny reguleringsplan.

Som for nye hovedrasteplasser skal behov for ladestasjoner og kostnader ved framføring av strøm være avklart før oppstart av arbeid med ny reguleringsplan. Dette for å avklare arealbehov mv. Etablering av ladestasjon krever ikke i seg selv at det utarbeides reguleringsplan.

Planlegging av mindre endringer må vurderes ut fra hvilke virkninger de har på omgivelsene og andre arealbruksinteresser i området. Dersom endringen ikke medfører utvidelse, eller tiltak som er til ulempe for evt. naboer, er det trolig ikke aktuelt med reguleringsplan. Ta uansett kontakt med kommunen for å avklare hva som er arealbruksinteressene i området. Send også epost/brev til berørte naboer og andre som kan ha interesser der, og be om tilbakemeldinger. På bakgrunn av tilbakemeldingene må en ta stilling til videre planprosess. Hvis man er i tvil er anbefalingen å ta i bruk reguleringsplan, det gir en grundig avklaring og en ryddig plan.

Planlegging av utforming, innhold, utstyr, skilt og avtale om drift, vedlikehold og forvaltning vil være tilsvarende som for nye plasser. Kommersielle tilbud på eller ved plassen kan være aktuelt, se kap.

3.2. Ved ferdigstilt oppgradering må nødvendige endringer i driftsopplegg være avtalt og data oppdatert i NVDB, se kap. 3.2.

3.5 Endring til annet sideanlegg

Behovet for rasteplasser vurderes strekningsvis iht. gjeldende strategi, se kap. 2 og vedlegg 1. Plasser som ikke inngår i framtidig nett av hovedrasteplasser, eller beholdes som øvrig rasteplass av spesifikke grunner, kan bli vedtatt endret eller nedlagt.

På en strekning er det behov for å kunne kjøre til side og stoppe med jevne mellomrom. For å sikre at det ikke blir lang avstand mellom avkjøringsmuligheter for korte stopp, kan det tidligere rasteplassområdet som hovedregel endres til stopplomme, evt. kjettingplass, kontrollplass eller lignende.

Plassen må ryddes og settes i stand til det nye formålet. Skilt som varsler rasteplassen må fjernes. Ansvarlig (prosjektleder) for å gjennomføre endringene har ansvar for at informasjonen oppdateres. Data i NVDB må oppdateres og ansvar for drift og vedlikehold følges opp.

3.6 Nedlegging av rasteplass

Når det er besluttet at rasteplassen legges ned, skal som hovedregel avkjørslene fjernes og plassen tilbakeføres til terreng. Plassen må ryddes og settes i stand, evt. i samsvar med avtale. Skilt som varsler rasteplassen må fjernes. Data i NVDB og informasjon for drift og vedlikehold oppdateres.

Det kan være aktuelt at plassen brukes til et annet formål. Planleggingen av ny arealbruk må følges opp av nye eier/bruker av området.

4 Utforming av rasteplassen

Dette kapittelet beskriver prinsipper for arealdisponering og utforming av rasteplassene, mens utstyr og elementer på de ulike arealene er beskrevet i neste kapittel. Rasteplass-strategien (2020) setter minimumskrav til standard og innhold for hovedrasteplasser, se kap. 1.2. På øvrige rasteplasser står man friere til hvilke behov som skal dekkes.

En rasteplass består av flere typer arealer:

Trafikkarealer

- Innkjøring fra og utkjøring til nærliggende vei
- Trafikkareal på rasteplassen
- Parkeringsareal med oppstillingsplasser

Oppholds- og aktivitetsarealer

- Servicebygg med toaletter
- Oppholds- og aktivitetsarealer
- Forbindelser, gangveier og stier
- Grøntareal og tilliggende naturområder

4.1 Prinsipper for utforming av rasteplassen

En rasteplass skal framstå som et attraktivt område hvor trafikantene motiveres til å stoppe, og hvor de kan få dekket sine behov for rekreasjon og hvile. For hovedrasteplasser gjelder dette hele døgnet og året. Utforming, kapasitet og drift tilpasses antall besøkende, med utgangspunkt i kunnskap om trafikkmengder og rasteplassbehovet på strekningen.

Når ny rasteplass skal planlegges eller eksisterende rasteplass skal rehabiliteres, må man kartlegge hvilke funksjoner som skal dekkes. Hvilke funksjoner som kan inngå avhenger av lokale forhold som tilgjengelige arealer, terreng, og andre tilbud til trafikantene i nærheten av rasteplassen. Ut fra trafikkgrunnlaget og stedlige forhold kan det være aktuelt med flere fasiliteter og evt. kommersielle tilbud. Dette gir føringer for hvilken type arealer som må planlegges og innarbeides i utformingen av rasteplassen.

Oversiktlig organisering: Rasteplassen organiseres på en oversiktlig måte slik at det er enkelt å finne utemøbler, toalett og andre fasiliteter på rasteplassen. Planløsningen og utforming skal bidra til likestilt bruk av rasteplassen for alle, uavhengig av personlige forutsetninger (se TEK17 §12-1). Fysisk skille mellom rastearer og trafikkarealer anbefales. Da blir oppholdsarealene tryggere. Alle trafikantgrupper skal ha tilgang til sittegruppe og evt. toalett.



Figur 2: Prinsipp for disponering og utforming av rasteplass

Dimensjonering: Det finnes lite grunnlag for veiledning om antall parkeringsplasser i forhold til trafikken på primærveien. Det anbefales å gjennomføre en spesifikk analyse for ulike kjøretøykategorier (avstander, andel ferietrafikk, spesialkjøretøy osv.) for det aktuelle stedet. En dansk veileder [42] antyder likevel besøkstall på 2,5-9 % av ÅDT på primærveien.

Løsninger som gir enkel drift og vedlikehold: Utforming og valg av løsninger skal ivareta levetidsperspektivet og være tilrettelagt for effektiv og sikker gjennomføring av drift, vedlikehold og rehabilitering, inkludert vinterdriftsplan (se kap. 6 om drift og vedlikehold).

Rasteplass skal utformes og dimensjoneres i henhold til kravene i normalene N100 *Veg- og gateutforming* og N200 *Vegbygging* for aktuell trafikkmengde og type kjøretøyer som har lov til å bruke plassen.

Trafikksikkerhet, skjerming for trafikk og trafikkstøy: Rasteplasser plasseres slik at inn- og utkjøring kan skje på en trygg måte. På steder der trafikken oppleves sjenerende kan rasteplassen trekkes litt bort fra hovedveien (ref. N100). Rasteplassen med piknikareal kan skjermes fra trafikkstøy, yrkesførere som tar pålagt hviletid verdsetter støyskjerming. Med tanke på å unngå uønsket atferd kan likevel en del av plassen med fordel være synlig fra veien.

Utnytte mulighetene på stedet: Rasteplassen tilpasses landskapet og omgivelser. Mulighetene stedet byr på utnyttes til å gjøre oppholdet på rasteplassen hyggelig. Eksisterende vegetasjon og terrengform kan utnyttes i utformingen og anleggs- og vedlikeholdskostnader kan begrenses ved å la eksisterende terreng og vegetasjon inngå i arealene. Bekkeløp, vann, fjellknauser, terrengformasjoner, utsikt og vegetasjon kartlegges tidlig slik at elementene i størst mulig grad kan innpasses i planene.

Naturlige elementer som en fjellknaus eller andre høydeforskjeller i terrenget kan brukes til å skjermes mot trafikkstøy. Lyder som finnes i naturen, for eksempel rennende vann i en elv eller sus fra en ospelund, vil i noen grad lede oppmerksomheten bort fra trafikkstøy. Trær har ikke støydempende effekt, men gir kvaliteter som visuell effekt, skygge og kan skjermes for støv og vind. En beplantet støyvoll vil gi både fysisk og visuell skjerming. Voller må imidlertid ikke brukes ukritisk, i åpne og flate landskap kan de oppleves som fremmedelementer.

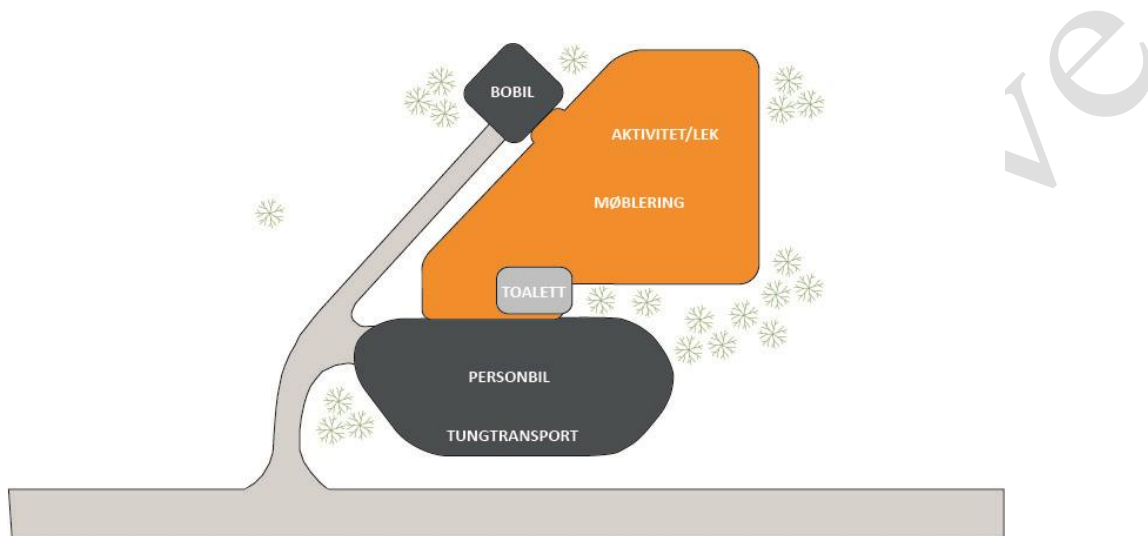
Naturelementer som skal bevares, må beskyttes under anleggsperioden.



Frøset, E6. Foto: Guri Pedersen Skei



Figur 3: Rasteplass med toalett, møblering og parkering.



Figur 4: Rasteplass med toalett, møblering og arealer for aktivitet/lek, samt parkering for personbiler, tungtransport og bobiler/campingvogn.



Figur 5: Rasteplass med toalett, servering/handel, møblering og arealer for aktivitet/lek, samt parkering for personbiler, buss og bobiler/campingvogn, døgnhvileplass og energistasjon.

4.2 Forskjeller i størrelse, innhold og samlokalisering

Hovedrasteplasser må oppfylle gitte krav til innhold og standard og etableres med jevne mellomrom for å tilby et forutsigbart tilbud til trafikantene. Det er færre krav til de øvrige rasteplassene, som utfyller tilbudet på steder der trafikantene likevel ønsker å stoppe, på grunn av lokale forhold som utsikt, severdigheter eller annet.

Tabellen nedenfor gir oversikt over krav til innhold for ulike rasteplasser. Deretter beskrives kort ulike rasteplasser.

● = angir krav
 ● = tilbud som kan gis
 — = tilbud som ikke er aktuelle/utelukkes pga. krav

Tilbud	Hovedrasteplass	Øvrig rasteplass
Helårs- og døgnåpent - Kan være sesongåpen	● —	● ●
Skiltes fra offentlig vei	●	●
Fysisk skille mellom hovedvei og rasteplass - God skjerming fra hovedveien	● ●	● ●
Tilgjengelig for alle (aktuelle) kjøretøytyper - Tilgjengelig kun for lette kjøretøy	● —	● ●
Areal for snølagring	●	●
Skilt som viser parkeringsbestemmelser	●	●
Internt veinett, separat p-areal lette/tunge kjøretøy	●	●
Ladestasjon for bil (skal vurderes for hovedrasteplass)	●	●
Tilrettelagt for sykler, mc - Skap for bagasje, lade sykkelbatteri	● ●	● ●
Servicebygg: Toalett og stellemuligheter med god standard og drift, strøm, vann og avløp. - Toalett med enkel standard - Dusjer (vurdere ulemper mht. lengre opphold) - Kontakter for lading av mobiler, rullestol mv.	● — ● ●	● ● ● ●
Opparbeidet areal er universelt utformet	●	●
Deler av arealet belyst	●	●
Utemøbler tilpasset besøkstall	●	●
Opplegg for avfallshåndtering tilpasset behov og lokale bestemmelser	●	●
Informasjonstavle for rasteplassen	●	●
Aktivitets- og lekeareal, utstyr	●	●
Leskur/gapahuk/takoverbygg	●	●
Tømmeanlegg for toalettavfall	●	●
Kameraovervåking	●	●
Nærmiljøanlegg: Tilrettelagt for aktiviteter, friluftsliv, utsiktspunkt, inkludert informasjon.	●	●
Attraksjoner: Tilrettelagt med severdighet, kulturminne, utsiktspunkt, kunst, mv., inkludert informasjon.	●	●
Kommersielle tilbud: kiosk, servering, overnatting, sesongsalg av frukt/grønt/husflid, mv.	●	●

Tabell 1: Minimumskrav og andre aktuelle tilbud på rasteplasser.

Øvrige rasteplasser

Øvrige rasteplasser må oppfylle følgende minstekrav:

- Rasteplassen skiltes fra offentlig vei og er tilgjengelig for lette kjøretøy.
- Ligger i direkte tilknytning til veien og er fysisk atskilt fra kjørebane med rekkverk eller grøntareal.
- Opparbeidet areal er universelt utformet og minst er utstyrt med flere bord og benker, samt avfallsbeholder.
- Opplegg for avfallshåndtering er tilpasset behov og lokale bestemmelser.



Enkel rasteplass ved Setningen, fv. 219 Foto: Knut Opeide

Dette kan være enkle stoppesteder med bord og benker, med mulighet til å ta bilder av omgivelsene.

Øvrige rasteplasser kan også være større plasser med mer utstyr.

Nærmiljøanlegg: Øvrige rasteplasser kan være plasser samlokalisert med nærmiljøanlegg som parkering og informasjonstavler for turområder, badeplass, eller leke- og aktivitetsareal.

Severdighet: Øvrige rasteplasser kan være små plasser eller store anlegg med toalett i tilknytning til utsiktspunkt, severdigheter, kulturminner, kunst, mv., som er sesongåpent eller ikke er tilrettelagt for store kjøretøy.

Kommersielle tilbud: Øvrige rasteplasser kan ha sesongmessige kommersielle tilbud eller være samlokalisert med faste kommersielle tilbud.

Det er færre krav til øvrige rasteplasser sammenlignet med hovedrasteplasser. De kan skille seg fra hovedrasteplasser på en eller flere av følgende kriterier:

- *Helårs- og døgnåpent:* Øvrige rasteplasser kan være sesongåpne. Kjøreareal og servicebygg er ikke nødvendigvis vinteråpent.
- *Dimensjonerende kjøretøy* for kjøre- og parkeringsareal: Øvrige rasteplasser skal være tilgjengelige for lette kjøretøy, men er ikke nødvendigvis tilpasset alle kjøretøytyper.
- *Servicebygg med toalett:* Øvrige rasteplasser kan være uten eller med toalett. Det er ikke spesifikke krav til standard, og det kan være begrensinger i tilgangen, som f.eks. nattestengte og/eller sesongstengte toaletter.
- *Energikilder:* På noen øvrige rasteplasser er det aktuelt å vurdere alternative energikilder, der solceller er et alternativ.
- *Vanntilførsel, vannklosett:* På noen rasteplasser er det aktuelt å vurdere alternativer til vannklosett. Det er utfordringer knyttet til lukt fra tørrklosett, derfor anbefales vannklosett der

forholdene ligger til rette for det. Det finnes modulløsninger for toaletter/sanitæranlegg for de ulike situasjonene mht. tilknytning for avløp, vann og strøm, se kap. 4.4.

Hovedrasteplasser

Hovedrasteplasser skal tilby en forutsigbar standard og skal oppfylle følgende minstekrav:

- Vesentlige funksjoner på rasteplassen skal være helårs- og døgnåpent.
- Skiltes fra offentlig vei.
- Det skal være fysisk skille mellom hovedveien og rasteplassen.
- Tilgjengelig for alle kjøretøytyper veien er/skal være tillatt for. Det skal være skilt om parkeringsbestemmelser på hver hovedrasteplass.
- Det sikres areal for snølagring tilpasset behovet ved vinterdrift.
- Opparbeidet areal er universelt utformet. Deler av arealet belyst.
- Toalett og stellemuligheter med god standard og drift. Servicebygget har strøm, vann og avløp, og god belysning av inngangspartiet.
- Informasjonstavle
- Utemøbler tilpasset besøkstall
- Opplegg for avfallshåndtering tilpasset behov og lokale bestemmelser

De fleste hovedrasteplasser utformes med nøktern standard og beskjedent internt veinett. Eventuelle grøntarealer skal være lettstelte og naturlige arealer for bruk til lek og bevegelse.

Der det er hensiktsmessig kan det legges til rette for opplevelser og friluftsliv.

Der kundegrunnlaget er større dimensjoneres parkeringsareal, toalettbygg og utemøblering i forhold til antall besøkende. Større hovedrasteplasser bør ha god skjerming fra hovedveien, og har gjerne internt veinett med separate parkeringsarealer for store og små biler.

På en stor plass med mye besøk er det aktuelt å legge mer til rette for ulike trafikanter. Dette kan være:

- Aktivitets- og leketilbud
- Ladestasjoner
- Strøm til lading av mobiltelefoner, rullestol, sykkelbatteri mv.
- Tilrettelegging for sykler og mc med parkering, skap for bagasje, sykkelservice/lading, evt. leskur
- Tømmeanlegg for bobil og buss
- Dusjtilbud for yrkesførere
- Kameraovervåking

Nærmiljøanlegg: Hovedrasteplasser kan være samlokalisert med nærmiljøanlegg som aktivitets- og lekeareal, badeplass, turområder, badeplass mv.

Severdighet: Hovedrasteplasser kan være i tilknytning til utsiktspunkt, severdigheter, kulturminner, kunst, mv.

Kommersielle tilbud: Det kan legges til rette for service som kiosk og andre kommersielle tilbud, der kundegrunnlaget er stort nok og det ikke er tilsvarende tilbud i nærheten.



Rasteplass samlokalisert med døgnhvileplass og kommersielle tilbud, Vinstra vegpark, E6 Foto: Silje Myhre Amundsen

4.3 Trafikkarealer

Type plass	Krav iht. definisjoner og strategi
Hovedrasteplass	<p>Dimensjonerende kjøretøy: Hovedrasteplass skal være tilgjengelig for alle trafikanter og typer kjøretøyer som er tillatt på tilliggende offentlig veg, med ordnede forhold for manøvrering og parkering. Større hovedrasteplasser kan ha internt (enveiskjørt) veinett, separate parkeringsarealer for lette og tunge kjøretøy, og god skjerming fra hovedveien.</p> <p>Helårsåpent: Hovedrasteplass skal være åpen hele året. Det planlegges areal til deponering av snø fra brøyting og snørydding av plass.</p> <p>Ladestasjon: Tilrettelegging for ladestasjoner vurderes opp mot tilbudet for ulike kjøretøygrupper på strekningen og kostnader ved etablering. Parkeringsforskriften stiller krav om lademuligheter på parkeringsplasser der allmennheten tilbys parkering på vilkår, med noen unntak.</p>
Øvrig rasteplass	<p>Dimensjonerende kjøretøy: Rasteplassen skal være tilgjengelig for lette kjøretøy, men er ikke nødvendigvis dimensjonert for større kjøretøy. Om nødvendig kan det skiltes innkjøring forbudt for lastebil.</p> <p>Helårs- eller sesongåpent.</p>

Tabell 2: Krav til trafikkarealer iht. definisjoner og strategi.

Rasteplass skiltes fra tilliggende offentlig veg. Rasteplassen plasseres slik at inn- og utkjøring kan skje på en trygg måte uten at den øvrige trafikken blir forstyrret (ref. N100).

Rasteplass skal ha geometrisk utforming i henhold til krav i N100. Det skal være fysisk skille mellom hovedveien og rasteplassen. Inne på området utformes veinettet slik at fartsnivået reduseres før innkjøring på selve rasteplassen. Interne veier og parkeringsplasser dimensjoneres for lavt fartsnivå og påregnelig trafikkmengde, trafikantgrupper og type kjøretøy. Det tas hensyn til dimensjonering og ordnede forhold for manøvrering for tunge kjøretøy inkludert spesialkjøretøy og kjøretøy med dispensasjon uten tidsbegrensing, driftskjøretøy, tømning av avfall og evt. tømmeanlegg for bobiler og busser mv. Plassen utformes vanligvis med beskjedent internt veinett. På rasteplasser av litt størrelse anbefales enveiskjøring internt på rasteplassen.

Rasteplasser kan utformes slik at det er mulig å ta inn tunge kjøretøy og gjennomføre veiing og kontroll, også der det ikke planlegges for kontroller. Hvis rasteplassen unntaksvis kombineres med kontrollplass (se kap.2.4), er det aktuelt å skille arealer for kontroll fra hvile- og rasteplassfunksjoner,

og å sette av arealer for hensetting av kjøretøy som ikke skal kjøre videre. Skiltbehovet ved kontroller vurderes. For dimensjonering for trafikklaster vises det til N200.

Dimensjonering av belysning på trafikkarealer er beskrevet i N100 *Veg- og gateutforming*, N601 *Sikkerhetskrav for elektriske anlegg i og langs offentlig veg* [13], retningslinje R310 *Trafikksikkerhetsutstyr, tekniske krav* [14] og veileder V124 *Teknisk planlegging av veg- og tunnelbelysning* [20].

Vann bør i hovedprinsippet ledes ut til terreng slik at man unngår behov for sluk og rør under bakken. Det må gjennomføres en risikovurdering tidlig i planprosessen for å avklare hvilke krav som vil gjelde for å håndtere overvann fra trafikkarealene, samt hvilken fare det er for å forurense tilliggende arealer og resipient fra rasteplassen. Dette gjelder også hvordan man må håndtere overvann i anleggsperioden. N200 omtaler behandling av og rensetiltak for eventuelt forurenset overvann.

Parkeringsareal med oppstillingsplasser

N200 gir krav til dimensjonering av veioverbygging og resulterende fall for parkeringsplasser og trafikkareal med tunge kjøretøy.

Minste resulterende fall bør være 2 %. Store plasser bør deles opp i mindre områder med tilstrekkelig avrenning.

N200

Det er nyttig med lokal kunnskap for å vurdere hvor mange oppstillingsplasser det er behov for, for ulike typer kjøretøy.

Det skal være skilt med evt. parkeringsbestemmelser på hver hovedrasteplass, se temaliste i kap.5. Dersom det reguleres for vilkårsparkeing for allmennheten, må reglene i Parkeringsforskriften følges til enhver tid, se [7, 49].

Parkeringsbestemmelser kan skiltes for hele plassen eller som soneparkering. Dette kan ha betydning for utforming og oppdeling av parkeringsarealet, som må fungere både under sommer- og vinterforhold.

HC-parkering og tungbilparkering skiltes spesielt. Øvrig parkering kan utformes slik at alle andre kjøretøygrupper kan nyttiggjøre seg dem.

På hovedrasteplass skal det være lagt til rette for sykkel og motorsykkel, gjerne nær piknikområdet og evt. sittegrupper under tak.

Parkeringsarealet på hovedrasteplasser asfalteres og oppstillingsplasser merkes tydelig, slik at det ikke er tvil om hvordan kjøretøyene skal kjøre inn og parkere.



Skilting av oppstillingsplasser for ulike kjøretøygrupper. Strandlykkja, E6.

Foto: Knut Opeide

Ladestasjoner

Her omtales plassering av ladestasjoner, mens tekniske og andre forhold beskrives i kap. 5.

For hovedrasteplasser kan det tilrettelegges for ladestasjoner, basert på en vurdering av behov sett opp mot tilbudet for ulike kjøretøygrupper på strekningen, og kostnader ved etablering, iht. rasteplassstrategien (2020). Der det legges opp til vilkårparkering kan dette utløse krav til en andel plasser med ladeinfrastruktur, se parkeringsforskriften og [49].

Alle forhold ved strømtilførsel bør være avklart før detaljplanlegging gjennomføres. Flere forhold kan være bestemmende for hvor ladestasjonene plasseres på rasteplassen.

Ladestasjonene plasseres med tilstrekkelig manøvreringsareal slik at de kan benyttes av ulike kjøretøy. I tillegg er det aktuelt å planlegge for ladestasjoner ved oppstillingsplasser for tunge kjøretøy. Det tas hensyn til nødvendig areal, med tilstrekkelig avstand fra Ex soner (områder med eksplosjonsfare). Universell utforming og enkel tilgang tilstrebes, samtidig skal utstyret skjermes for vær og for fare for påkjørsel. Det skal legges til rette for å kunne plassere kjøretøyet slik at lading kan foregå sikkert. Ladestasjonene skal være lett tilgjengelig for daglig sjekk, ettersyn og vedlikehold av utstyret.

Parkering for tunge kjøretøy

Hovedrasteplasser skal være dimensjonert for de samme kjøretøytypene som tilhørende vei, inkludert spesialkjøretøy. Plassene skal være tilrettelagt for tunge kjøretøy med ordnede forhold for manøvrering og parkering. Oppstillingsplassene bør organiseres slik at rygging unngås. Det er store blindsoner rundt tunge kjøretøy. Dette må det tas hensyn til ved plassering og utforming av oppstillingsplassene og internt veinett. Publikum generelt og særlig barn skal ikke lett kunne komme nær eller mellom de tunge bilene.

Yrkessjåfører har behov for ro når de skal hvile. Det innebærer skjerming mot støy fra passerende trafikk og andre brukere. Hvileplassene bør være fysisk atskilt fra parkeringsplasser for lette kjøretøy, gjerne skilt fra øvrige kjøretøy tidlig etter innkjøring til plassen. Parkering av tunge kjøretøyer kan skilles fra selve rasteanlegget med ulike høydenivåer, vegetasjon eller lignende, og utformes slik at den ikke dominerer. Kjøretøyene kan stilles opp med førerhuset vekk fra støykilder, på et plant område slik at det er greit å ligge i køye om bord i kjøretøyet. Det er en fordel med strømtilknytning for kjøle-/fryseaggregat.

Det kan etableres oppstillingsplasser for kjøretøy med farlig gods på egnet område. Ved vurderingen av egnethet skal det tas hensyn til sikkerheten for omgivelsene og sikring av lasten mot uvedkommende.



Oppstilling for tunge kjøretøy. Vinstra vegpark, E6. Foto: Silje Myhre Amundsen



Oversiktsfoto Vinstra vegpark, E6. Foto: Arild Solberg



Eksempel på skilting av tidsbegrenset parkering. Fauske døgnhvileplass Foto: ukjent.

Personbiler og HC-parkering

Dimensjonering av personbilplasser er gitt i N100. Disse oppstillingsplassene kan plasseres nær piknikområdene og servicebygninger, der HC-parkering gis beste plassering. En typisk organisering er at service- og toalettbygninger sammen med grønne arealer med piknikarealer plasseres lengst fra hovedveier. HC-parkeringsplassen skal ha trinnfri atkomst og legges nær viktige funksjoner som servicebygg og sittegrupper. Et tilstrekkelig antall plasser for parkering for forflytningshemmede utformes som beskrevet i N100 og parkeringsforskriften (§§61-64):

- HC-parkeringsplass anlegges på horisontal fast flate med minst 4,5 m bredde og 6 m dybde. Ved parkering etter hverandre skal det i tillegg være en sone for løfteplattform bak kjøretøyet (ca. 2 m)
- Det skal være et tilstrekkelig antall plasser; minst to reserverte plasser på parkeringsplasser med inntil til 50 plasser, og minst 4% av antall plasser ved 50 plasser eller mer.

Supplerende veiledning (TEK17 §8-8):

- HC-parkeringsplassen skal ha tilfredsstillende belysning (TEK17 §8-8.4b).
- Parkeringsplassen skal være tydelig skiltet med HC parkeringssymbol på vegg eller stolpe, og tydelig merket med HC parkeringssymbol på underlaget (malt på asfalt, evt. sprayet på grus).

Erfaring tilsier at underlaget må være plant og fast. Eksempelvis kan det være vanskelig å få bilens rullestolheis til å fungere slik at den senkes helt ned, der det er benyttet gressarmering.

Bobiler, biler med campingvogn, henger mv.

Oppstillingsplasser for større biler og biler med hengere utformes slik at man unngår rygging på arealet. Der det merkes opp oppstillingsplasser i doble rader, kan noen oppstillingsplasser merkes opp gjennomgående over to bil-lengder, slik at store kjøretøy og kjøretøy med henger får plass innenfor oppmerkingen.

På enkelte større rasteplasser kan det evt. være egne oppstillingsplasser for bobiler og biler med campingvogn eller henger, som oftest nærmere hovedveien og noe lengre vekk fra servicebygg og piknikareal.

MC/moped

MC, både med og uten henger eller sidevogn, kan benytte oppstillingsplasser for personbiler. MC bør kunne plasseres slik at man ser syklene fra piknikområdet, evt. sittegruppe under tak. Skap for innlåsing av eiendeler kan vurderes ved parkeringen eller i forbindelse med servicebygg (se kap. 5.9).

Sykkelparkering

Sykler bør kunne plasseres slik at man kan se syklene fra piknik-området, evt. benk og bord som er under tak.

Mulighet for å lade batterier, servicestasjon og skap for innlåsing av eiendeler kan vurderes ved parkeringen eller i forbindelse med servicebygg (se kap. 5.9). Utstyr og antall plasser vurderes med utgangspunkt i kunnskap om sykkelruter og sykkeltrafikken.

Dersom det etableres sykkelstativ, bør disse gi god plass og støtte til sykler med stor oppakning og evt. henger. Sykkelparkering er omtalt i N100.



Sykkelparkering på Ureddplassen, fv. 17. Foto: Lars Christensen

4.4 Servicebygg med toaletter

Type plass	Krav iht. definisjoner og strategi
Hovedrasteplass	<p>Helårsåpent: Kjøreareal og tilgang til servicebygg er vinter- og døgnåpent, deler av arealet belyst.</p> <p>Tilknyttet strøm, vann og avløp: Plassen har vannklosett og stellemuligheter med god standard og drift.</p> <p>Økt standard: Det kan gis ulike tilbud, som dusj, wifi, lading for mobiler og sykkelbatterier, skap for bagasje for syklist/MC mv., tilpasset antall besøkende og hva som er hensiktsmessig på stedet.</p>
Øvrig rasteplass	<p>Helårs- eller sesongåpne: Det er ikke krav om toalett.</p> <p>Alternativer til vannklosett: Dersom plassen skal ha toalett kan det være aktuelt å vurdere alternativer til vannklosett.</p> <p>Energikilder: På noen rasteplasser er det aktuelt å vurdere alternative energikilder, som solceller.</p>

Tabell 3: Krav til servicebygg med toaletter iht. definisjoner og strategi.

Toaletter er et krav på hovedrasteplasser, og de skal være åpne hele året og døgnet.

Det er ikke et krav til toalett på øvrige rasteplasser, og der det er toalett kan disse være sesongåpne.

Driftskjøretøyer må kunne parkere i umiddelbar nærhet i servicebygget. Bygget plasseres vanligvis i tilknytning til oppstillingssteder for personbiler. Det anbefales ett toalett per 100 ÅDT besøkende på rasteplassen. Der det er stort besøk av turistbusser vil behovet være større.

Av hensyn til å holde takrenner og taknedløp åpne, bør løvfellende trær ikke plasseres i direkte tilknytning til bygget.

Servicebygg

På hovedrasteplasser skal servicebygget ha toaletter, stellerom, teknisk rom og utebelysning. Det kan også legges til rette for å lade mobiltelefoner, rullestoler, sykler mv. På hovedrasteplasser skal servicebygget være tilkoblet strøm, vann og avløp. Her vil det kun være aktuelt med vannklosett tilkoblet kommunalt avløpsnett eller til septiktank. Lokale forhold og lokalisering vil være avgjørende for valgt tilkobling.

I spesielle tilfeller kan det vurderes å tilby dusjmuligheter i servicebygget, som et tilbud til syklist, førere av tunge kjøretøy og andre. Det kan være mulig å innføre betalingsløsninger for dette.

Taket på servicebygget kan forlenges over en sittegruppe og informasjonstavle mv., som holdes tilgjengelig hele året. Dette er et alternativ til frittstående gapahuk eller leskur.

Det kan være aktuelt med utendørs vannkran, bl.a. for tilgang til drikkevann for personer og kjæledyr.



Kvithammar, E6. Foto: Guri Pedersen Skei



Mellomsdokka, E6. Foto: Knut Opeide



Eksempler på servicebygg. Trofors, E6. Foto: Guri Pedersen Skei

Generelle krav til servicebygg med toalett

Ta hensyn til dominerende vindretning ved plassering av toalettbygg. Påse at snø ikke fokker seg foran inngangsdører og at dørene ikke kan blåse opp. Det kan være behov for automatisk dørlukking og sensor som varsler hvis ytterdør blir stående åpen.

Toaletter bør utformes slik at følgende forhold er ivaretatt, se også vedlegg 5:

- Interiøret inkludert speil utformes motstandsdyktig for hærverk med slagfaste og materialer som er enkle å holde rene, der tagging kan fjernes.
- Toalettet må tåle rengjøring med høytrykkspyler.
- Lukt setter seg i treverk, som derfor bør unngås inne i toalettbygget. Betong og evt. treverk må behandles slik at det er fuktavvisende.
- Håndvask og holdere for toalettpapir, papirhåndklær og såpe bør være integrert eller innfelt i veggen.
- Toalettartikler bør kunne etterfylles fra baksiden av veggen, fra teknisk rom.
- Alle rør og ledninger bør ligge skjult i veggen, bare lyspunkt skal være i toalettrommet. Strømbryter og sikringskap plasseres i teknisk rom.

Der det er toalett på rasteplassen skal minst ett av toalettene være universelt utformet, se krav i TEK17 og evt. supplerende veiledere. Toalettet skal være tilgjengelig både for synshemmede og bevegelseshemmede. Det er aktuelt med større innvendige mål for toalettrommet enn minstekrav i forskriften (TEK17), spesielt dersom rasteplassen ligger i tilknytning til et friluftsområde eller har flere funksjoner (stellerom). De største elektriske rullestolene som gjerne brukes ute og i friluftsområder har en snusirkel på inntil 250 cm.

Løsninger som reduserer forbruk av strøm og vann kan vurderes. Eksempler er sensorstyrt belysning inne og ute, sensor på vannkran for håndvask, evt. spyling med lavt vannforbruk, oppsamling av regnvann for toalettsskyl mv., se vedlegg 5.



Innredning av toalettrom. Trofors, E6. Foto: G. Pedersen Strandlykkja, E6. Foto: Knut Opeide

Alternativer til vann- og strømtilknytning på øvrige rasteplasser

Øvrige rasteplasser har ikke krav om toaletter. Ved lokalisering av øvrige rasteplasser med toalett må muligheter for tilkobling til vann og strøm kartlegges. Noen øvrige rasteplasser er plassert slik at det er vanskelig, kostnadskrevenende eller ikke ønskelig å koble seg til vann-, avløps- eller strømmettet.

På noen øvrige rasteplasser er det aktuelt å vurdere andre energikilder. Solceller er en aktuell alternativ energikilde.

Det er utfordringer knyttet til lukt fra tørrklosett, derfor anbefales vannklosett der forholdene ligger til rette for det. Det finnes modulløsninger for toaletter/sanitæranlegg for alle ulike situasjoner mht. tilknytning for avløp, vann og strøm.

Toalett med septiktank eller tørrklosett må tømmes. Slike toalett må sikres tilgang for driftskjøretøy som skal tømme toalettene. Tanken må dimensjoneres slik at den ikke må tømmes unødvendig ofte. Der det ikke er mulig å knytte seg til avløpsnett, vil spyling med lavt vannforbruk forhindre at septiktankene fylles unødvendig raskt. Det bør også tilstrebes en løsning der gråvann ikke må i tank. Fotocelle for vannkran i håndvasken er en fordel, slik at vannet skrur på og av automatisk.

4.5 Oppholds- og aktivitetsarealer

På rasteplassen skal det være et tilstrekkelig tilbud for pause og avveksling for ulike trafikanter, se temaliste for nærmere beskrivelser av møblering, utstyr og elementer (kap. 5). Nedenfor presenteres krav til oppholdsareal for alle rasteplasser, deretter kravene for hovedrasteplasser, og deretter andre muligheter tilpasset besøkstall og forutsetningene på stedet.

Type plass	Krav iht. definisjoner og strategi
Alle	Plassen har utemøbler tilpasset besøkstall. Opparbeidet areal er universelt utformet. Opplegg for avfallshåndtering tilpasses behov og lokale bestemmelser.
Hovedrasteplass	<p>Helårsåpent: Tilstrekkelig kapasitet for rast og pause med gitt standard. Deler av arealet belyst.</p> <p>Plassen har informasjonstavle med informasjon og navn på rasteplassen.</p> <p>Evt. grøntarealer skal være lettstelte og naturlige arealer for bruk til lek og bevegelse.</p> <p>Det kan gis ulike tilbud (lek, aktivitet, severdigheter, dusj, wifi, div. utstyr) avpasset til brukergrunnet og hva som er hensiktsmessig på stedet.</p>
Øvrig rasteplass	<p>Helårs- eller sesongåpne: Øvrige rasteplasser er tilrettelagt for rast og pause. De kan ha varierende tilbud til ulike trafikanter og kjøretøygrupper.</p> <p>Det kan legges til rette for rekreasjons-, aktivitets- og leketilbud med utgangspunkt i mulighetene på stedet.</p>

Tabell 4: Krav til oppholds- og aktivitetsarealer iht. definisjoner og strategi

Minimumskrav til oppholds- og aktivitetsareal på alle rasteplasser

Alle rasteplasser har krav til at opparbeidet areal skal være universelt utformet med utemøbler tilpasset publikumsbesøket på stedet. Utemøbler er beskrevet i kap. 5.

Sittegrupper plasseres med gode solforhold lett tilgjengelig fra biloppstilling, men skjermes for veitrafikkstøy, vind og støv, og har avstand fra toalettbygg og større avfallsbeholdere med hensyn til lukt. Personer som kommer på mc eller sykkel setter ofte pris på at det finnes sittegruppe med benk under tak og foretrekker å kunne se oppstillingsplassen for sykkel/mc fra sitteplassen.

Opparbeidet uteareal skal være universelt utformet

Krav til universell utforming er gitt i byggt teknisk forskrift (TEK17) [1, 5] og veiledning er gitt i veileder V129 *Universell utforming av veger og gater* [21], se evt. andre veiledere om universell utforming for utearealer og bygninger.

En rasteplass er et tilbud til publikum og opparbeidet uteareal skal tilfredsstillende universell utforming (TEK17 §8). Rasteplasser skal utformes slik at alle har tilgang til hovedfunksjoner som toalett og møbler, og gangforbindelser skal kunne brukes av flest mulig. Man må kunne ferdes med eksempelvis rullestol og vogn på gangforbindelser, og det skal være lett å orientere seg og få informasjon (V129). For øvrig skal området være tilgjengelig for flest mulig.

Terranget kan gjøre det krevende å oppnå tilgjengelighet på hele området. I veiledning til TEK17 er den skjønnsmessige vurderingen av egnethet beskrevet slik: Bratt terrenget er i seg selv ikke uegnet for personer med funksjonsnedsettelse, men i vurderingen om egnethet må kvalitet på endelig resultat tas med. At et uteareal etter sin funksjon er uegnet for rullestolbrukere innebærer ikke at det for eksempel er uegnet for blinde eller personer med nedsatt hørsel. Unntak må grunngis og dokumenteres i prosjekteringen (TEK17 §8-2). Det må redegjøres for hvilke av kravene som ikke er gjennomførbare og hvorfor, og det må redegjøres for konsekvensene av at tiltaket ikke utformes universelt.

Oversikt og lesbarhet

Det skal være lett å finne sitteplasser, parkering og tilbud som toalett og informasjonstavle. Store flater uten avgrensing og oppmerking bør unngås. Det bør vektlegges å benytte naturlige ledelinjer som overgang mellom asfalt og andre overflater som gress og grus, fasader, kantstein og rekkverk. Det kan legges elementer som letter orienteringen, som rennende vann, kantstein, beplantning osv.

Det skal være kontrastfarge på stolper, pullerter og håndlister. Høydeforskjeller på 50 cm eller mer skal markeres taktilt (kjennbart) og visuelt (TEK17 §8-3).

Gangforbindelser, trapper og ramper

Det etableres ordnede gangforbindelser mellom viktige funksjoner som parkering, servicebygg og utemøblering. Gangforbindelser kan inkludere trapper og ramper, se kap. 5.5. I tillegg kan det være turveier og stier, og gangbaner i terrenget. Med gangbaner menes her tilrettelagte gangforbindelser i terrenget.

Krav til gangveier er gitt i N100. Byggteknisk forskrift (TEK17) setter krav til gangatkomster og utendørs trapper og ramper. Med gangatkomst menes i TEK17 gangveier mellom byggverk og uteoppholdsareal, og mellom disse og parkering og kjørbare vei. Se evt. veiledning i V129.

Gangatkomster skal tilfredsstillende følgende (TEK17, NS 11005:2011):

Gangatkomst	Krav	Fravik
Stigning	maks 1:15	På korte avstander kan brattere stigning aksepteres (1:12 evt. 1:10) med hvileplan 160 x160 cm hver 1 m høydeforskjell
Bredde	min. 1,8 m	For kortere strekning kan fri bredde være 1,4 m, evt. 1,2 m ved spesielle forhold.

Gangforbindelser skal ha fast og jevnt dekke, god friksjon og tverrfall maks 2%. Åpne fugebredder i belegget skal ikke være mer enn 1 cm.

Gangatkomster skal være tydelig følbart og synlig avgrenset, eksempelvis med avvikende overflate mot omgivelsene.

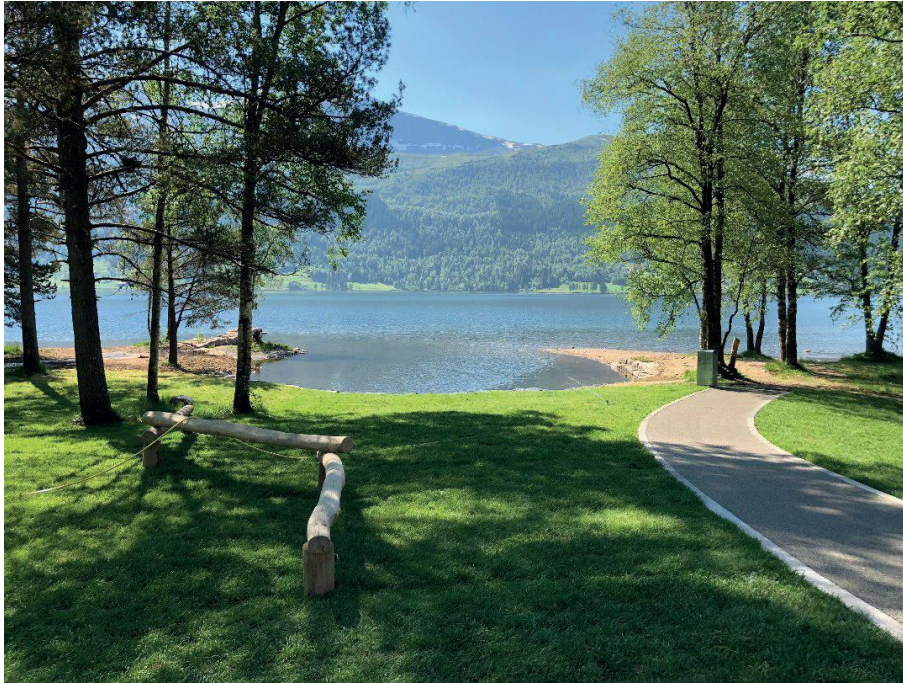


Gangforbindelser Andelva, E6. Foto: Knut Opeide

Der det er behov kan en føringskant på 10 cm forbygge at hjul kommer utenfor gangatkomsten, f.eks. ved sluk eller dyp grøft. Behov for håndlist og rekkverk skal vurderes og anlegges der det er risiko for alvorlig skade ved fall fra gangatkomsten.

Trapper og ramper skal bygges i henhold til forskrifter (TEK17, N100), se mer om utendørs trapper og ramper i kap. 5. Trapp kan være et supplement når rampeløsninger gir lange avstander. Det bør unngås å etablere trapper på arealer som skal være vinteråpne.

Gangbaner i terrenget er en god løsning i sårbare områder. Det kan være reversible løsninger, som ikke forårsaker sår i naturen, og som samtidig sparer naturen i områder med stor belastning.



Svidalsneset. Foto: Statens vegvesen

Krav til oppholdsareal på hovedrasteplasser

Deler av uteområdet skal være belyst for å sikre orientering og bidra til økt sikkerhet på plassen. Hovedrasteplasser skal ha utendørs belysning (evt. styrt med bevegelsessensor eller annen sensor) for å lette manøvrering av kjøretøy og gange mellom parkering og serviceanlegg.

Oppholdsarealet planlegges med sittegrupper med bord tilpasset behovet på plassen. Opplegg for avfallshåndtering tilpasset behovet på plassen og lokale bestemmelser.

Området skal ha skilt med navn på rasteplassen. Det skal være et oppslag om rasteplassen i tilknytning til servicebygget, på flere språk, med navn på stedet, koordinater, kontaktinformasjon til den som har ansvar for plassen, og nødnumrene til politi, brann og akuttberedskap, se Informasjonstavle (kap. 5.7).

Elektroanlegg og evt. tømmeanlegg for bobiler mv. plasseres i tilknytning til servicebygg.



Sittegrupper Vinstra vegpark, E6. Foto: Silje Amundsen



Strandlykkja, E6. Foto: Knut Opeide

Stedstilpassede tilbud, aktivitetsarealer og tilgang til naturområder

Rasteplassen kan gi tilbud om varierte muligheter for fysisk aktivitet og lek, sosial kontakt og rekreasjon, tilpasset ulike ferdigheter og aldersgrupper (TEK17 8-2). Topografi, sol og vindforhold utnyttes på best mulig måte.

Eksempler på tiltak kan være:

- Utsiktspunkt
- Fiskebrygge
- Tilrettelegging for aktivitet og lek. Eksempler på enkle tiltak er balansebom og oppmerking for paradiset, labyrint, enkle ballspill, basse eller lignende.
-
- Turstier, kulturstier o.l.
- Rampe der det er bademulighet
- For hundeeiere: Tilgang til drikkevann, avfallsposer og avfallsbeholder, tursti, luftegård for hunder



Strandlykkja, E6. Foto: Knut Opeide



Andelva, E6. Foto: Knut Opeide

Utforming av uteområder med ulike funksjoner er beskrevet i NS 11005:2011.

Det er nyttig å tenke flerbruk av ulike elementer og over ulike årstider. Trinn kan være en del av en gangforbindelse, men kan for eksempel også benyttes som sittemøbel eller gi mulighet for trim og lek. Mange av tilbudene kan gjøres tilgjengelig for alle.

Det er hensiktsmessig å velge aktiviteter og utstyr som ikke krever mye vedlikehold, og der manglende vedlikehold i liten grad utgjør fare (f.eks. oppmerking av paradiset).

Opparbeidet areal avsatt til lek og rekreasjon skal ha et horisontalt felt med fast dekke på minimum 1,6 m x 1,6 m som muliggjør alle kan komme inntil, likestilt bruk eller å delta i samværet (TEK17 §8-3, NS 11005:2011).



Aktivitetsareal Andelva, E6. Foto: Knut Opeide

Sittegrupper og benker i nærheten av aktivitetsområdene gir muligheter for å være observerende deltager til ulike aktiviteter.

Kunstnerisk utsmykning

På enkelte rasteplasser vil det være ønskelig med en kunstnerisk utsmykning som kan bidra til å gjøre rasteplassen mere attraktiv.



Denne sjøormskulpturen kan ses på den nye rasteplassen på rv. 36 mellom Bø og Seljord. Foto: Jorun Sætre



Elgskulptur på Bjøråa, rv. 3 Foto: Svein Arne Wright Hagen

En skulptur kan inngå i et samspill med naturskapte elementer i landskapet og forsterke opplevelsen.

Utstyr som normalt finnes på en rasteplass, som for eksempel et toalettbygg eller en møbelgruppe, kan gis en kunstnerisk utforming.

Kunstnerisk utsmykking må være av materialer som tåler «bruk» og drift av rasteplassen. Utsmykningen kan gjerne bidra til aktivitet.

Instruks for drift og vedlikehold for utsmykningen må være klar når rasteplassen tas i bruk (R610).

4.6 Grøntarealer, parklike og naturlike områder

Vegetasjonens hensikt og bruksområder

Vegetasjon er en viktig del av omgivelsene og spesielt på rasteplassene. Det å se og være nær vegetasjon er viktig for menneskenes mentale helse og trivsel. Håndtering og valg av vegetasjon har også innvirkning på blant annet trafiksikkerhet, erosjonssikring, naturmangfold og landskapsforming. Vegetasjon er derfor en komponent i mange tverrfaglige utfordringer og løsninger. Dette stiller krav til kompetanse (landskapsarkitekt, grøntmiljørådgiver) ved planlegging, og til å sikre tilstrekkelig areal til grøntareal i tidlig i planfase.

Det er avgjørende at vegetasjonen på og nære rasteplassen er frisk og stedstilpasset, samt bidrar til at rasteplassen oppleves som hyggelig og velholdt. Det er viktig å stille krav til kompetanse (anleggsgartner/-mester/arborist) både ved etableringsskjøtsel og i driftskontraktene.

Vegetasjonen kan brukes til å:

- skape sammenheng mellom rasteplassen og omgivelsene
- danne visuell skjerm mellom vegen og rasteplassen
- bryte opp store flater
- skille trafikk og oppholdsarealer
- lage rom
- skjerme sittegrupper mot innsyn
- skjerme mot vind
- kaste skygge der det er ønskelig.

Grøntanlegg, parklik, naturlig og vegetasjon

Grøntanlegget kan bestå av en eller flere av følgende vegetasjonstyper (ref. datakatalogen i NVDB); grasdekke, trær, busker, blomsterbeplanting (stauder) og/eller naturområde. Eksisterende vegetasjon med blant annet gress og trær er naturlig å ta vare på og inngår i grøntanlegget til rasteplassen. Å ta vare på eksisterende vegetasjon vil også redusere anleggskostnader og driftskostnader, hvis det gjøres på rett måte og på vegetasjonens premisser.

Rasteplassens omgivelser og funksjon, samt skjøtelsnivå bestemmer grøntanleggets innhold. Grøntanlegget kan ut ifra skjøtelsnivå deles inn i om det er naturlikt eller parklikt. Parklike grøntanlegg krever mer skjøtsel enn de naturlike og kan være aktuelle på rasteplasser i tettsteder, ved servicetilbud, ferjeleier o.l.

Planting med nye planter må skje med norske arter tilpasset stedet de skal vokse på. Det vil si at plantene skal tåle klimaet med temperatur, vær, vind og daglengde, tåler påkjenninger av snø og veiforurensing, være allergivennlige og være enkle å skjøtte. Planter som gir en tett og frodig vekst bidrar til å hindre ugress.

Se veileder V271 *Vegetasjon i veg og gatemiljø* [26] for mer informasjon om planlegging, bygging og etableringsskjøtsel av grøntanlegg.

Se også om grøntarealer og skråninger i retningslinje R761 *Prosesskode 1. Standard beskrivelsestekster for vegkontrakter. Hovedprosess 1-7* [16] for hva som inngår i jordarbeider,

vekstjord, etablering av grasdekke, plantearbeider med planting av trær, busker og stauder inkl. flytting av eksisterende vegetasjon, dekkematerialer, samt skjøtsel før overtakelse.

Tilgjengelige grøntområder er beskrevet i NS 11005:2011. Aktuell litteratur er presentert i vedlegg 3.



Et frodig velholdt grøntanlegg bidrar til en hyggelig rasteplass. Et godt eksempel på et parklikt grøntanlegg Foto: Hanne Mørch



Eksempel på grøntanlegg som skal ha naturlig skjøtsel. Foto: Kristin Døhl Aamot

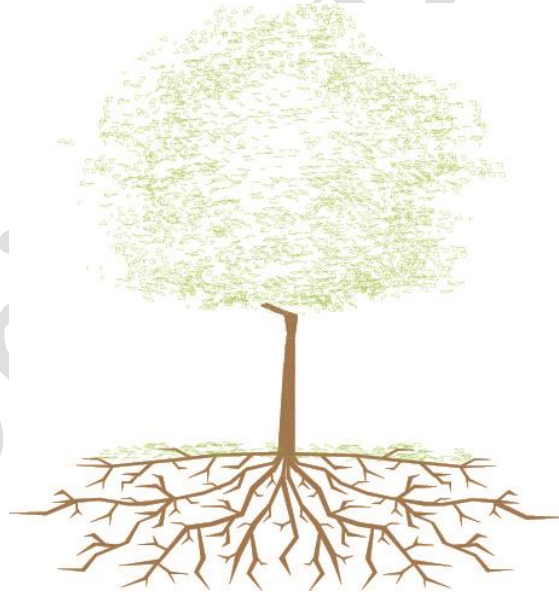
Her er det eksisterende bjørketrær som krever minimalt med skjøtsel og gressbakke som klippes en til to ganger i sesongen. Intensjonen for rasteplassen er at den skal være en del av landskapet og omgivelsene omkring og ikke skille seg ut. Med tanke på allergi er ikke dette gunstig, men plassen ligger i et blandingskogsområde der bjørk er blant hoved-treslagene og trærne vokser der naturlig.



Det skal lite til for å lyse opp en grå dag på våren. Plant krokus i gressarealet på høsten. De er ferdigblomstret når gresset klippes første gang og bidrar dermed til ingen ekstra skjøtsel eller driftsutgifter. Foto: Hanne Mørch

Unngå skader på eksisterende vegetasjon

Når en rasteplass skal etableres kan det oppstå skader på eksisterende vegetasjon. Dette kan være tråkkslitasje i sårbare plantesamfunn, greinbrekkasje fra store maskiner eller komprimering som følge av kjøring, masselagring eller tråkk. Dette kan hindres eller reduseres gjennom sikringstiltak og skjøtselstiltak. Slik tiltak må iverksette i god tid før byggestart, for eksempel med midlertidig avstenging av arealer, jordforbedring, planting, tilsåing og beskjæring.



Figur 3: Ved bevaring av eksisterende vegetasjon er det viktig å huske på at rotsystemet på trær strekker seg langt ut, lenger enn krona når det er plass til det. Det er normalt flest røtter i de øverste 30 cm. Dypere ned kan det også finnes mye røtter, spesielt i bymiljø der det er mange hindringer for rotvekst. Røttene finner vei der det er vekstforhold.

Illustrasjon: Kristin Forsnes, Statens vegvesen

5 Temaliste for skilt, utstyr og lignende

Det har stor betydning for trafikantenes opplevelse av rasteplassen om den framstår som ren og vedlikeholdt og at de enkelte element framstår som anvendelig og i brukbar stand.

Samordning og standardisering bidrar til mer fleksible kontrakter og forenkler drift og vedlikehold,, se kap.3.2. Rasteplasser bør ha standardiserte løsninger, dersom man likevel velger arealer eller objekter som har behov for tilpasset drift og vedlikehold må konsekvenser for driftsfasen avklares før valg av løsning besluttes.

5.1 Trafikkskilt til og på rasteplasser

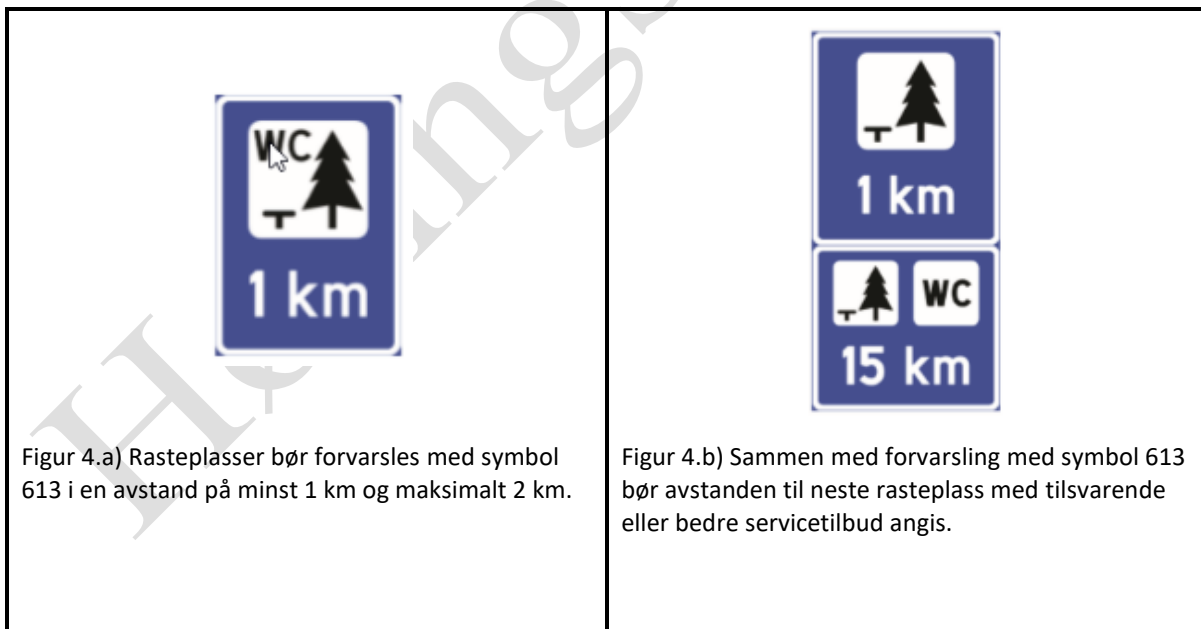
Vegtrafikkloven, skiltforskriftene og normal *N300 Trafikkskilt* (skiltnormalen) gir premisser for bruk av trafikkskilt. *N302 Vegoppmerking* gir retningslinjer for oppmerking av plasser.

Forvarsling og veivisning til rasteplass

Skiltsymbol 613 *Rasteplass* skal benyttes for å varsle rasteplass. Det er viktig at rasteplassen blir varslet i god tid, så trafikantene får tid til å avgjøre om de ønsker å stanse. Sammen med forvarslingen bør avstanden til neste rasteplass med tilsvarende eller bedre servicetilbud angis.

Skiltnormalen krever at rasteplasser som skal kunne skiltes med dette symbolet (613) skal:

- Ligge i tilknytning til veien
- Være fysisk adskilt fra kjørebanelen med rekkverk eller grøntareal
- Minst være utstyrt med flere bord og benker samt avfallsbeholder



Skiltnormalen gir anledning til å kombinere skiltsymbol 613 *Rasteplass* med andre typer skilt. Dersom rasteplassen har andre servicetilbud som f.eks. bensinstasjon eller ladestasjon på eller i tilknytning til rasteplassen, kan dette angis eksempelvis med skiltsymbol 610.1 *Drivstoff* eller skiltsymbol 609 *Hurtiglading av motorvogn*. For hovedrasteplasser er det også anledning til å angi rasteplassens navn over symbolene på skiltet.



Figur 5: Eksempel på forvarsling av rasteplass og ulike servicetilbud med flere skiltsymboler

Avstand til neste etterfølgende rasteplass med WC, tømmeanlegg, bensinstasjon, hurtigladestasjon eller døgnavileplass kan angis på tilleggsskilt med servicesymboler og avstand. Avstanden angis i hele km. Tilleggs-skiltet skal ha redusert størrelse, men samme bredde og farge som hovedskiltet

Navn på større rasteanlegg eller steder som er godt kjent i turistsammenheng, kan angis over symbolene. Avstand skal da angis. Stedsnavn som brukes på offentlige trafikkskilt skal være godkjent som stedsnavn. Alle godkjente stedsnavn finnes på norgeskart.no.



Figur 6: Skiltsymbol 635 Informasjon

Skiltsymbol 635 *Informasjon* kan brukes på serviceskilt og veivisningsskilt for å vise til informasjonsskilt og andre informasjonstavler av særlig interesse for turister og andre trafikanter, og kan kombineres med forvarsling av rasteplass.



Figur 7: Skiltsymbol 611 Toalettømmeanlegg

Skiltsymbol kan brukes på serviceskilt og veivisningsskilt for å informere om og skilte fram til mottaksanlegg for toalettavfall for campingvogner, bobiler og busser. Alternativt kan det opplyses om avstand til nærmeste tømmeanlegg.

Øvrige rasteplasser er ikke nødvendigvis tilpasset alle kjøretøytyper. Ved behov kan det skiltes med skilt 306.5 *Forbudt for lastebil og trekkbil* ved innkjøring til rasteplassen.

Informasjon om parkeringsregulering

Det bør velges så enkel og oversiktlig skilting som mulig, slik at det er lett for trafikantene å forstå og følge skiltingen.



Figur 8: 376 Parkeringssone

Regulering med soneskilt (376/378): Det kan skiltes parkeringszone for hele rasteplassen med felles bestemmelser for parkeringstid. Hvis det er behov for det, så kan tillatt parkeringstid differensieres for ulike kjøretøygrupper med symboler og tekst. De gitte bestemmelsene opphører ved skiltet 378 *Slutt på parkeringszone*.



Figur 9: Skilt 552 *Parkering* kan kombineres med underskilt som angir (strekninger) hvor ulike kjøretøygrupper kan parkere.

Regulering med strekningskilt (370, 372 og 552): Der det er separate områder for ulike kjøretøytyper kan hvert område skiltes spesifikt med parkeringsskilt som gjelder fra start til slutt på det enkelte området. Symbolene 807.1-807.9 på underskilt til skilt 552 *Parkering* betyr at parkeringen er reservert vedkommende kjøretøy- eller trafikantgruppe. Parkeringsreguleringen kan angis på underskilt ved kombinasjon av tekst, tall, symbol, som avstand, utstrekning, oppstilling, tidsbegrensinger mv.

For å sikre at rasteplassene fungerer etter hensikten kan det være behov for å regulere tillatt parkeringstid for å unngå langtidsparkering og camping. Generelt kan det være aktuelt med begrensning på 25 timer som gir mulighet for en overnatting og døgnhvile for tungtransporten. Der det er spesifikke utfordringer kan det skiltes kortere parkeringstid. Enkelte rasteplasser er skiltet med tillatt parkeringstid inntil 2 timer. Dette kan suppleres med skilt med camping forbudt og/eller informasjon om nærmeste campingmuligheter og tømmeanlegg.

På større anlegg kan det være behov for dynamisk parkeringshenvisning til forskjellige trafikantgrupper, slik at de kan orientere seg om parkeringsmulighetene før de kjører inn på plassen. Dette er mest aktuelt for tungbilførere som skal overholde kjøre- og hviletider.

5.2 Ladestasjoner og tilgang til strøm ved parkering

Tilrettelegging for lademuligheter for ulike elkjøretøy skal vurderes.

Etablering av ladestasjoner er regulert av DSBs *forskrift om elektriske lavspenningsanlegg* [2]. Se også [Normal N601 Sikkerhetskrav for elektriske anlegg i og langs offentlig veg](#).

Ladestasjoner skal som hovedregel tilfredsstillende krav til universell utforming for selvbetjente automater [30].

Oppstillingsplassene for bruk av ladestasjonen skiltes med skilt 552/1P og underskilt *Ladbar motorvogn under lading*.

På plasser avsatt for tunge kjøretøy er det aktuelt med stikkontakter for strømtilkobling for å redusere støy fra kjøle- og frysevogner.



Trengereid Foto: Silje Christine Alvsaker

5.3 Pullerter, rekkverk og gjerder

Behov for sikringstiltak i form av pullerter, rekkverk eller gjerde i tilknytning til rasteplasser, må avklares i planprosessen. Pullerter bør plasseres slik at muligheten for sammenstøt ved ferdsel til fots på anlegget minimeres.

Pullerter⁴, stolper, rekkverk og lignende skal ha synlig kontrast til omgivelsene (TEK17 §8.3-5c). For krav se normalene N200 *Vegbygging* og N101 *Rekkverk og vegens sideområder*.

5.4 Belysning ute

Dimensjonering av belysning på trafikkarealer er beskrevet i N100 *Veg- og gateutforming*, [N601 Sikkerhetskrav for elektriske anlegg i og langs offentlig veg](#), R310 *Trafikksikkerhetsutstyr, tekniske krav* og V124 *Teknisk planlegging av veg- og tunnelbelysning*.

Det kan være ulike typer armatur på trafikkareal og på øvrige areal. Tiltak for å redusere energiforbruket kan vurderes (sensorer, solceller mv.).

Belysning er et viktig virkemiddel for å få folk til å føle seg trygge. Lys kan brukes som orienteringspunkter ved å fremheve spesielle eller viktige elementer som inngang til toaletter og informasjonstavle, og belysning og armaturer kan fungere som visuell ledelinje. Effektbelysning kan bidra til å framheve kunst, utsmykning og arkitektoniske virkemidler.



«Barnnålene» i rusttregt stål effektbelyses etter mørketsfrembrudd Vinstra vegpark E6. Foto: Erik Selmer

⁴ Se evt. [veiledning](#) for stolper, søyler og pullerter fra Norges blindforbund.



Effektbelysning av den "blå linje" og rasteplassen, Mellomsdokka rasteplass E6. Foto: Erik Selmer

Hovedrasteplasser skal ha utendørs belysning (evt. styrt med bevegelsessensor eller annen sensor) for å lette manøvrering av kjøretøy og gange mellom parkering og serviceanlegg.

Tilstrekkelig belysning av utstyr som avfallscontainer (molok) og tømmeanlegg kan redusere risikoen for påkjørsel av dette utstyret.

5.5 Utendørs trapper og ramper i gangforbindelser

Om gangforbindelser og gangbaner, se kap. 4.5. Her beskrives utendørs trapper og ramper i gangforbindelser.

Utendørs trapper

Trapper og ramper skal bygges i henhold til forskrifter (TEK17, N100). Trapp kan være et supplement når rampeløsninger gir lange avstander.

Det bør unngås å etablere trapper på arealer som skal være vinteråpne.

Trapper utendørs utformes slik (TEK17 § 8, NS 11005:2011, V129):

- Trapp ute skal være lett og sikker å gå i, med jevn stigning og samme høyde på opptrinn og bredde minimum 90 cm. Hvert trappetrinn markeres visuelt (kontrastfarge) og taktilt ytterst langs hele trappetrinnet (maks. 4 cm bredde).
- Rekkverk skal være i kontrast til omgivelsene på begge sider og avsluttes øverst og nederst med avrundet kant 30 cm forbi trappa.
- Før 1. trinn øverst på trappa skal det være visuelt (luminanskontrast 0,8) og taktilt varselfelt (knotter). Dybde på varselfelt skal være minimum 60 cm som slutter i ett trinns dybde før første trappetrinn.
- Før 1. trinn nederst i trappen legges oppmerksomhetsfelt (riller på tvers) i 60 cm dybde i hele trappens bredde.
- Belysning med minimum 50 lux.

Utendørs ramper

Ramper utendørs utføres slik (V129, NS 11005:2011)

- Bredden på rampa skal være tilpasset forventet trafikk, med bredde minst 90 cm. Ved stor trafikk bør bredden være 2 m (V129). N100 oppgir dimensjonerende bredde for ulike trafikantgrupper.
- Rampe skal ha stigning 1:15 eller mindre. Rampe som er kortere enn 3 meter kan ha stigning 1:12. Rampe som er lengre enn 3 meter med stigning 1:12 skal ha hvilerepos 160 x 160 cm for hver 1 m høydeforskjell.
- Fast sklisikkert dekke med nivåforskjeller maks. 2 cm.
- Horisontalt fritt areal før og etter rampen skal være 160 x 160 cm
- Rampa skal ha sidekant (føringskant, hjulvern) på 10 cm.
- Ramper skal ha håndløper på begge sider i én høyde med overkant 0,8 m over dekket, eller i to høyder med overkant henholdsvis 0,9 m og 0,7 m over dekket. Håndløperen skal ha luminanskontrast (lyshetskontrast) til rekkverket og omgivelser. Håndløperen skal være utformet slik at den gir godt grep.
- I byggverk og uteområder med krav om universell utforming skal rampens begynnelse være markert i hele rampens bredde med luminanskontrast på minimum 0,8 mellom markering og bakgrunn. Markeringen må være på min. 4 cm

5.6 Utemøbler

Kapasiteten tilpasses behovet på stedet. Som et utgangspunkt anbefaler en dansk veileder [42] 2-4 sittegrupper på rasteplasser uten toalett og 4-6 sittegrupper på rasteplasser med toalett.

Sittegrupper plasseres med atkomst uten terskler og rullevennlig dekke. Utemøblene festes til bakken slik at de ikke kan veltes eller fjernes. Bord og benker som står ute hele året festes på områder med fast belegning, mens de som tas inn vinterstid bør være enkle å demontere.

Velg møbler med robuste materialdimensjoner som tåler rengjøring med høytrykksspyler. De kan utformes med et svakt fall, slik at vann ledes bort fra større flater. Det anbefales seter som ikke er for kalde å sitte på og tak over minst ett av bordene.

Av hensyn til drift kan det være en fordel å velge et begrenset antall ulike leverandører og produkter, og evt. begrense antall ulike overflatebehandlinger som kreves. Det vil som regel være en fordel å kjøpe standard møbler og utstyr, slik at det er lett å supplere når noe må skiftes ut.

Det skal være plass ved sittegrupper slik at rullestol, vogn etc. kan plassere seg som en del av gruppa (TEK17 §8-3). Utemøblene plasseres slik at bruken former en naturlig sittegruppe, der personer i rullestol kan delta likestilt. Ved benker kan det frie areal plasseres ved siden av eller overfor benk, men ikke slik at veibanen inngår i fritt areal.

Mange trenger en sittehøyde på om lag 0,45 m, med armlene og ryggstøtte, og rom under benken for å kunne plassere beina for å sparke ifra når en skal reise seg (V129). Det bør være mulig å sette seg ved en av sittegruppene uten å måtte løfte føtter høyt eller ha god balanse. I tillegg kan det være supplerende sitteplasser med varierte sittehøyder for ulike behov. For å imøtekomme personer med ulike behov anbefales det å bruke utemøbler med både armlener og ryggstøtte, med bare ryggstøtte, og lang benk uten ryggstøtte og armlener. Dette blant annet for å ivareta behov hos mennesker med sitteproblemer og ryggskader. Er benken under tak ivaretar det også mulighet for å hvile, etterspurt av syklister og andre.

Bord bør ha fri høyde 0,67 m (gjærne 0,70 m), og med minst 0,50 m utstikk på endene slik at man kan komme inntil med rullestol og vogn (NS 11005:2011).

Der det ligger til rette for det, kan det etableres grillplass eller lignede. Det kan også være tilbud om wifi i forbindelse med sitteplasser.



Vinstra vegpark, E6. Foto: Silje M. Amundsen



Vinstra vegpark, E6. Foto: Silje M. Amundsen



Sitteplasser, Mellomsdokka, E6. Foto: Silje M. Amundsen



Strandlykkja, E6. Foto: Knut Opeide

5.7 Skilttavler og informasjon

Skilt som viser stedsnavn på rasteplassen kan settes opp som bygningskilt på servicebygget (se bygningskilt iht. *retningslinje R902 Designhåndbok. Statens vegvesens visuelle identitet* [18]), eller som separat skilt.

Mengden informasjon på hver skilttavle bør begrenses. Ved ønske om mer informasjon på plassen kan det benyttes QR-kode eller settes opp flere informasjonstavler, gjerne med samme formgivning.

Det skal være informasjonstavle med kontaktinformasjon

På rasteplassen skal det være et oppslag om rasteplassen med navn på stedet, koordinater, kontaktinformasjon til den som har ansvar for plassen, og telefonnumre til nødetatene. Dette bør stå på flere språk, minst norsk og engelsk.

Infotavlene kan informere kort om hvordan Statens vegvesen ønsker at rasteplassene skal brukes, og om evt. parkeringsbestemmelser, betaling, avstand til andre tilbud (som campingplass, tømmeanlegg for toalettavfall) mv.

Det anbefales å benytte positiv omtale av ønsket atferd og unngå forbud som ikke kan følges opp. Rasteplasser er av trafiksikkerhetshensyn tilrettelagt for kortvarig rast og lengre hvile. En del yrkesgrupper er pålagt å hvile. Overnatting kan derfor være tillatt. Parkeringsregulerende skilt regulerer kun parkering, og vi har ikke offentlige trafikkskilt/underskilt som kan regulere camping. Der det er behov for å begrense overnatting kan det oppfordres til å ikke campe og samtidig vise til nærliggende campingplasser. Kommunen kan regulere camping i områder utenfor vei etter friluftsløven eller plan- og bygningsloven, og det kan informeres om slik regulering inne på rasteplassen for de som har stoppet der.

Det er utarbeidet grafisk mal for utforming av [infotavler på rasteplass](#) tilgjengelig på Statens vegvesens interne nettsider (se også R902). God praksis med hensyn til universell utforming skal følges, både for utforming og plassering.

Infotavler utføres i værbestandig materiale og plasseres sentralt på eller ved servicebygg eller ganglinjer. Det må være fritt og flatt areal med fast dekke foran informasjonstavler og lett å komme inntil.

Det kan være informasjon om «betaling»

Selve rasteplassen og toalett skal være gratis i bruk. Men det er anledning til å ta gebyr for ulike tilbud som bruk av strøm, eventuelt dusj og andre fasiliteter, med betalingsløsninger som kan benyttes av alle.

Det kan være informasjon om andre tilbud i nærheten – aktivitets- og turistinformasjon

Sammen med infotavle kan det settes opp aktivitetstavler som gir informasjon om tilbud tilknyttet rasteplassen og aktiviteter som har rasteplassen som startpunkt (se [infotavler på rasteplass](#) på Statens vegvesens interne nettsider og R902, evt. temasider i veileder V133 *Vegen og reiseliv* [23]).

Dersom det allerede er ulike typer skilt og informasjon på plassen, kan det være behov for å sjekke om ulike skilt kan samles og gis helhetlig utforming, og å fjerne eller skifte ut utdatert informasjon, der de ulike aktørene følger opp informasjonen de har ansvar for.

Det vil ofte være hensiktsmessig med god informasjon om veiruter for syklistene, eksempelvis alternative ruter til sterkt trafikkerte veier og alternativer til tunneler.

På noen rasteplasser kan det være aktuelt med informasjon og kart over nærområdet, der det er utsiktpunkt, badeplass, fiskemuligheter, turstier eller lignende. Slike tavler kan ofte settes opp i samarbeid med kommunen eller frivillige organisasjoner.

Noe informasjon om stedet og turistinformasjon kan utformes som skilt med QR-kode som viser til nettsider, for å redusere behovet for å oppdatere fysiske skilt.

Skiltnormalen (N300) angir at det kan settes opp informasjonstavler som gjør det lettere for ukjente trafikanter å finne frem til servicetilbud nærheten.

Skiltsymbol 635 *Informasjon* angir informasjonskart og andre informasjonstavler av særlig interesse for turister og andre trafikanter.



Figur 10: Eksempelskisse for to aktivitetstavler plassert sammen (kilde: R902).

5.8 Avfallsbeholdere

Avfallsbeholdere plasseres synlig og lett tilgjengelig i nærheten av parkeringsplasser og sitteplasser eller langs naturlige ganglinjer, med tilstrekkelig avstand for å unngå lukt. Det skal være enkel tilgang fra rullestol, men de skal ikke plasseres i gangsonen eller hindre informasjon og fremkommelighet. Vegetasjon rundt avfallsbeholdere gir visuell skjerming og le for vind, og kan bidra til at søppel ikke blåser utover rasteplassen.

Størrelse, type og plassering av avfallsbeholdere bør ta hensyn til tilgjengelighet ved tømning, både sommer og vinter, for driftspersonell og aktuelle driftskjøretøy på stedet.

Avfallsbeholdere vurderes i forhold til avfallsordning og kildesortering på strekningen.

Avfallsbeholder kan være avfallskurv, avfallsdunk, avfallscontainer eller nedgravd avfallsbeholder (f.eks. molok). Det kan være aktuelt å benytte sensorer som varsler når beholdere bør tømmes.

Avfallsbeholderen skal ha lokk eller tak, slik at den ikke fylles med nedbør. Lokk på avfallsbeholdere skal ha maks tyngde 30N (3 kg) med betjeningshøyde mellom 0,8 m og 1,1 m. Barn må ikke kunne klatre inn i avfallsbeholdere/søppelkasser eller søppelcontainere.

Avfallsbeholdere må være stabile og festet til bakken slik at de hverken kan veltes eller fjernes. Avfallsbeholdere må tåle å bli høytrykkspylt. Utforming av avfallsbeholderne bør være slik at vann ikke kan komme inn, og at vann som eventuelt kommer inn må ha mulighet til å renne ut (drenering i bunn). Åpninger og lokk bør utformes på en slik måte at man unngår flyveavfall, og at dyr og fugler drar søppelet utover. Søppelpose eller sekk bør kunne festes på en enkel måte.

Det kan være behov for å låse avfallsbeholderen, slik at sekken med innhold ikke blir dratt utover.

Små avfallsbeholdere ser triveligere ut, men krever hyppig tømning. Det er et problem at søppelet kastes ved siden av beholderne når de blir fulle.

Et sekkestativ må kunne åpnes i siden slik at sekkene ikke må løftes opp av stativet når avfallsbeholderen skal tømmes. En ulempe med sekkestativ er at sekkene er tunge å løfte, og glass og sprøytespisser kan skade renovasjonsarbeidere. Sekkestativ på 100 liter blir fort fulle der det er stor trafikk. Det skaper et behov for mange sekkestativ på hver rasteplass eller hyppig tømning. Det

kan være en løsning å kombinere mindre avfallsbeholdere eller sekkestativ med en nedsenket container, slik at søppelet kan mellomlagres på plassen.

Store avfallscontainere kan være skjjemmende og fylles erfaringsvis ofte med privat avfall som avlagte møbler og husholdningsavfall. Det er et problem at søppel legges oppå og rundt containere. Avfallscontainere som er nedsenket i bakken, øker kapasiteten samtidig som man unngår mange av problemene knyttet til en tradisjonell container. Delen oppå bakken blir mindre og lettere å innpasse i omgivelsene og finnes i ulike utforminger. En annen fordel er at temperaturen i bakken er lav, slik at luktproblemer unngås. Avfallscontainer plasseres slik at de er tilgjengelig for stor bil, med manøvreringsplass og tilstrekkelig fri høyde. Samtidig bør de sikres mot påkjørsel.



Avfallscontainer Strandlykkja, E6. Foto: Knut Opeide

5.9 For syklister: Sykkelstativ, låsbare skap, mm.

Sykkelparkering er omtalt i veileder V122 Sykkelhåndboka, og veiledning er gitt i Statens vegvesens rapporter nr. 408 *Sykkelparkering* [39].

Sykkelstativ kan etableres der man forventer sykkeltrafikk eller ønsker å fremme økt bruk av sykkel. Antallet tilpasses forventet behov, for å unngå at sykler parkeres slik at de er i veien for andre. Syklister kan ha behov for sykkelstativ med god plass for oppakning. Det kan legges til rette for ulike sykler og hengere. Sykkelstativ er vanligvis kun tilgjengelige i sommersesongen.

Få festepunkter til bakken og tilstrekkelig avstand mellom stativene gir tilgjengelighet til å rengjøre mellom stativene. Solide materialer, robust overflatebehandling og få deler gir enklere vedlikehold. Bevegelige deler kan gi behov for hyppigere vedlikehold.

Sykkelparkering med tak bør ha tilstrekkelig takutspring til å beskytte syklene for nedbør.

Låsbare oppbevaringsbokser for bagasje er et godt tilbud for syklister og MC. Dette er et tilbud som kan etableres, særlig der det kan oppfylles med enkle grep.

Andre aktuelle tilbud for syklister er tilgang til drikkevann, servicestasjon med pumpe, leskur eller benk under tak, og informasjon om reiseruter og servicetilbud, spesielt der rasteplassen ligger på merket sykkelrute. Skilt kan utformes som digitale skilt, med QR-kode som viser til nettsider, for å begrense behovet for å oppdatere fysiske skilt.



Eksempel på sykkelservicestasjon, Sykkelbyen Moss. Foto: Liv Øvstedal

5.10 Utstyr for aktivitet og lek

Eventuelt lekeutstyr skal tilfredsstillende standardene:

- NS-EN 1176 Del 1 – Del 7 Lekeplassutstyr og underlag
- NS-EN 1177 Støtdempende lekeplassunderlag. Bestemmelse av kritisk fallhøyde

Utplassering av lekeutstyr på rasteplasser bør begrenses på grunn av sikkerhetskrav og behov for vedlikehold.

Det er hensiktsmessig å velge aktiviteter og utstyr som ikke krever mye vedlikehold, og der manglende vedlikehold i liten grad utgjør fare (f.eks. oppmerking av paradis).



Lekeskulpturer er nennsomt plassert i skogsbunn og landskap, samtidig som de har lyshetskontrast. Skulpturene innbyr til bevegelse og lek for både små og store, også for personer med nedsatt funksjonsevne. Lekeskulpturer i granitt, Bjøråa, rv. 3. Foto: Mari Gotteberg

I valg av elementer og utstyr bør disse gi stimulans til alle sansene (motorikk, syn, hørsel, lukt, taktil). Selv om ikke utstyret kan brukes av alle, skal alle barn kunne komme inntil, bruke noe av utstyret, og delta i samværet med andre barn (NS 11005:2011). Opparbeidet areal avsatt til lek og rekreasjon skal ha et horisontalt felt med fast dekke på minimum 1,6 m x 1,6 m som muliggjør deltakelse og likestilt bruk (TEK17 §8-3).

Fugleredehuske er eksempel på utstyr som ikke krever sittebalanse, men gir god bevegelsesopplevelse.

Det er et utvalg i robuste treningsapparater for utendørs tilpasset bruk av personer med ulike størrelser og forutsetninger, som er utviklet for å stimulere til fysisk aktivitet og egentrening.



Lekeområdet i Svidalsneset. Foto: Statens vegvesen

5.11 Leskur/gapahuk

Et overbygg eller leskur gir mulighet for pause under tak, f.eks. når det regner. For syklister som tar pause er benk som er lang nok til å ligge på og som er under tak (leskur, gapahuk, takutbygg på servicebygget) et godt tilbud.

Det skal tas hensyn til påregnelige, lokale værforhold slik at leskurene i utforming og plassering gir tilstrekkelig ly for vind og nedbør. Leskurene utformes ikke for å gi ly under ekstreme værforhold, men de bør fundamenteres og ha tilstrekkelig styrke slik at de tåler alle værforhold. Leskur skal ha en god estetisk utforming som forholder seg til omgivelsene.

Utforming av leskur beskrives i NS 11005:2011.

5.12 For hundeeiere

For hundeeiere er det aktuelt med tilgang til drikkevann. Det kan etableres avfallsbeholder og dispenser for hundeposer, spesielt aktuelt der det går turstier ut fra rasteplassen. På enkelte steder finnes inngjerdet luftegård for hunder. Dette kan være aktuelt på enkelte større anlegg, evt. ved samlokalisering med private aktør



Luftegård for hunder

Foto: Ellen Anita Nilsen

5.13 Tømmeanlegg for toalettavfall

Det kan vurderes å tilby tømmeanlegg på rasteplassen for campingvogner, bobiler og busser. Etablering vurderes sett opp mot risikoen for tilgrising på grunn av tømning, når det ikke er tilrettelagt for det. Avstand til slike tilbud andre steder på strekningen inngår i vurderingen.

Anlegget må være godkjent av kommunen som mottak for alle aktuelle typer toalettavfall. Tilbudet kan etableres som tømmeanlegg eller tømmeautomat. Anlegget kobles til offentlig avløpsledning eller det etableres septiktank. Det vil være mindre krevende å tilby tømmeanlegg der man er tilknyttet offentlig avløpsledning. Der det må etableres tett tank, dvs. at man ikke oppnår utslippstillatelse, vil tilbudet medføre merarbeid og kostnader med tømning av tank. Kapasitet på tanken vil da ha betydning.

Anlegget skal være allment tilgjengelig, med tilfredsstillende avkjørselsforhold og manøvreringsplass for campingvogner, bobiler og busser på området.

Symbol 611 kan brukes for å vise til tømmeanlegg og for å markere hvor selve mottaksanlegget er plassert inne på rasteplassen. Anlegget skiltes tydelig, slik at plassen ikke benyttes til parkering.

Anlegg tilkoblet vann plasseres vanligvis i tilknytning til servicebygget, mens lukket anlegg kan plasseres i utkanten av plassen. På større plasser kan tømmeanlegg plasseres slik at bussfører kan slippe av passasjerer først, deretter tømme og parkere. Tømmeanlegget plasseres med avstand til sittegrupper, og kan avskjermes med beplantning.

Alternativt kan det skiltes avstand til neste tømmeanlegg inne på rasteplassen.



Tømmeanlegg i Kvithammar, E6. Foto: Guri Pedersen Skei

5.14 Elektrotekniske anlegg inklusive skap

Elektrotekniske anlegg/skap kan plasseres i tilknytning til servicebygg og plasseres slik at det er atkomst hele året, med mulighet for å sette fra seg bil utenfor kjørebane. Ved plassering og høyde tas det hensyn til sikt og praktiske og estetiske forhold.

5.14 Registrerings- og overvåkningssystemer

Utstyr for registrering og overvåking er omtalt i V714 *Veileder i trafikkdata* [28], R310 *Trafikksikkerhetsutstyr, tekniske krav* og N200 *Vegbygging*.

Utstyr for å registrere trafikk

Trafikkregistreringsutstyr kan etableres ved inn-/utkjøring eller annen plassering på plassen, se V714. Dette er spesielt aktuelt for hovedrasteplasser og skal vurderes ved oppgradering og nybygging. Dette kan være tellesløyfer, sensorer, kamera eller lignende. Registreringer kan være kontinuerlige tellinger, utvalgstillinger eller korttidstillinger. Hensikten vil være å innhente data om belegg og bruken av plassen over døgnet og året som statistikk for planlegging og drift.

Registreringer kan hentes inn i sanntid som informasjon for variable skilt, nett-portaler og apper. På spesielt populære plasser kan det være aktuelt med variable skilt som viser om rasteplassen er full eller har ledig kapasitet, se R310 som gir informasjon om variable skilt. Evt. kan dette tilbys kun for tungbiltransporten, eksempelvis som app.

Overvåking

For rasteplasser som er utsatt for hærverk, misbruk og uønsket atferd kan det etableres kameraovervåking eller andre tiltak. Dette må gjennomføres og skiltes iht. forskrifter⁵.

I noen anlegg er det god erfaring med å benytte døråpnere som krever bruk av magnetstripekort, men uten å lagre data om kortbruken, noe som har bidratt til mindre hærverk og griseri. Alternativer til bruk av magnetstripekort er for eksempel tjenester med bruk av app/sms og kode. Det er viktig at valgte løsning ikke ekskluderer noen trafikanter.

⁵ <https://www.datatilsynet.no/personvern-pa-ulike-omrader/overvaking-og-sporing/kameraovervaking/>

6 Drift og vedlikehold

For at rasteplassen skal framstå som et attraktivt sted for trafikantene for å stoppe og dekke behovet for pause, må drift og vedlikehold gjennomføres slik at ønsket tilstand og servicenivå kan opprettholdes. Drift og vedlikehold er også viktig for å ta vare på veikapitalen gjennom levetiden til anlegget.

N100 beskriver som planforutsetning at forhold knyttet til drift og vedlikehold skal avklares før prosjekteringen starter. Rasteplasser, som andre veg- og gateanlegg, skal utformes slik at drift og vedlikehold kan utføres effektivt og sikkert. Rasteplasser bør ha standardiserte løsninger, dersom man likevel velger arealer eller objekter som har behov for tilpasset drift og vedlikehold må konsekvenser for driftsfasen avklares før valg av løsning besluttes.

Vegnormalen vektlegger at driftsopplegg for både sommer- og vinterdrift må vurderes, slik at det settes av nødvendige arealer (for snøopplag, tilgjengelighet for tømming av septiktank o.l.).

6.1 Drifts- og vedlikeholdsoppgaver

Drift og vedlikehold av rasteplasser er omfattende, spesielt med tanke på at de skal være åpne og tilgjengelige og samtidig rene og tiltalende for trafikantene «24/7».

Det kan være krevende å opprettholde fastlagte krav til servicenivå i perioder med stor trafikk og mange trafikanter som stopper på rasteplassene, og dette må vurderes og tas hensyn til når løsninger planlegges og prosjekteres i planprosessen.

Utstyret på rasteplasser må tåle de påkjenninger som de utsettes for i det miljøet de skal være i. Dette omfatter både klimatiske forhold (snølast, vind og fuktighet mm.) samt røff brukerbehandling.

Det stilles derfor krav om at utstyret må være solid, bestandig, funksjonelt og lite vedlikeholds-krevende. God utforming og høy materialkvalitet gjør trolig utstyret mindre utsatt for hærverk.

Rasteplasser er sammensatt av mange ulike typer arealer og utstyr, og det forutsettes at det gjennomføres mange forskjellige oppgaver for å ta vare på rasteplassen i driftsfasen. De mest arbeidskrevende oppgavene er knyttet til:

- Tilsyn og kontroll av bygninger, utstyr og installasjoner
- Renhold av servicebygg og toaletter samt påfyll av sanitærustyr
- Renhold av utstyr som bord, benker, stoler, aktivitetsapparater, opplysningstavler mm.
- Renovasjon med tømming av avfallsbeholdere, avfallshåndtering samt fjerning av søppel
- Vegetasjonsskjøtsel av evt. parklike arealer
- Vinterdrift med brøyting, snørydding og strøing av trafikkerte arealer, parkeringsarealer og atkomstveier til servicebygg/toalett og andre arealer som skal være tilgjengelige på rasteplassen

Andre vanlige drifts- og vedlikeholdsoppgaver på rasteplasser er:

- Vedlikehold av servicebygg og utstyr (overflatebehandling, smøring, mm)
- Renhold av trafikkerte arealer og oppholds-/aktivitetsarealer
- Vegetasjonsskjøtsel av naturlige arealer
- Tømming av tanker for toaletter og tømmeanlegg for toalettavfall
- Oppsetting/nedtaking og vinterlagring av utstyr
- Vedlikehold av faste dekker, steinsatte arealer og grusdekker

Rasteplasser som planlegges med løsninger som kan innebære behov for tilpasset drift og vedlikehold må vurderes spesielt i planprosessen. Dette kan være arealer eller objekter som krever spesielle metoder, utstyr eller kompetanse for å drifte og vedlikeholde, eller det kan være

materialbruk, kunstobjekter, spesielle konstruksjoner eller installasjoner osv. Konsekvenser for driftsfasen må avklares og vektlegges før valg av løsning besluttes.

6.2 Fastlegging av standard for drift og vedlikehold – lokale tilpasninger

Retningslinje R610 Standard for drift og vedlikehold

R610 beskriver spesifikke krav til rasteplasser. Kravene gjelder når rasteplassen er åpen for trafikantene.

R610 angir standard for driften for:

- vegdekke på trafikkareal for både renhold og vinterdrift. Trafikkareal på sideanlegg omfatter kjøreareal, parkeringsareal, skulder, samt ferdselsareal for gående og syklende.
- toalett med tilhørende servicerom og fellesrom
- utstyr som bord, benker og stoler
- sandkasser, lekeapparater med underlag av støtabsorberende sand eller matter
- vegetasjonsskjøtsel i parklike og naturlike arealer
- andre typer objekter på sideanlegg, som f.eks. avfallsbeholdere, gjerde, rekkverk eller kantstein
- vinterdrift

Lokale tilpasninger og instruksjoner for drift og vedlikehold

R610 gir anledning til å sette krav tilpasset den sesongmessige bruken av plassen og lokale forhold.

R610 setter minimumsstandard for renhold og inspeksjon av rasteplassen, som kan være forskjellig for sommersesongen og resten av året. Behovene for den enkelte rasteplassen må vurderes og fastlegges i tråd med de lokale forholdene på stedet. Anlegget skal være ryddig og driftes i henhold til R610 eller egen instruks for anlegget. Dersom rasteplassen inneholder objekter eller arealer som ikke er håndtert i retningslinje R610, må det fastlegges hvilken standard som gjelder og hvilke drifts- og vedlikeholdsoppgaver som må utføres i driftsfasen. Dersom det f.eks. planlegges en kunstnerisk utsmykning som del av rasteplassen, må man i planprosessen sammen med kunstner avklare hvordan kunstverket og evt. arealet rundt skal tas vare på gjennom drift og vedlikehold. Det bør utarbeides en instruks som angir hva som skal gjøres, når det skal gjøres (tidspunkt/frekvens) og av hvem (evt. krav til kompetanse m.m.).

R610 krever spesielt at det skal foreligge instruksjoner for drift og vedlikehold av:

- servicebygg og toalett
- bord, benker og stoler (renhold, ut-/innsetting/vinterlagring, overflatebehandling)
- aktivitetsapparater, lekeapparater og lekeplasser (renhold, ut-/innsetting/vinterlagring, overflatebehandling, utskifting av sand/underlag)
- avfallsbeholder inkludert tømming og renhold
- overvåkningsanlegg
- belysning
- evt. andre objekter på rasteplassen som det foreligger krav til i R610

Erfaringsmessig bør viktige fagtema og fag der det er knapphet på personer med kompetanse, ha en faglig veileder for hver enkelt driftskontrakt. Dette er viktig for å utforme kontrakten og for å beskrive hva som skal gjøres i detalj og prissette dette riktig.

Instruksene bør utarbeides som del av planprosessen, i et nært samarbeid med ansvarlige for oppfølging av drift og vedlikehold av rasteplassen. Dokumentasjon og spesielle krav fra leverandører til forvaltning, drift og vedlikehold (FDV-dokumentasjon) bør også vedlegges/inkluderes i instruksene.

6.3 Renhold og renovasjon av utearealer på rasteplass

Rasteplassen skal være ryddig. Uønskede materialer og gjenstander skal fjernes. For å oppnå dette skal det foreligge instruksjoner for drift og vedlikehold for de ulike oppgavene.

Miljøkrav og krav til kildesortering av avfall

I planprosessen må det avklares om det stilles (lokale kommunale) miljøkrav eller krav om kildesortering av avfall, og om det skal legges til rette for å håndtere dette på rasteplassen.

Opplegg for renovasjon

Utforming og plassering av avfallsbeholdere er omtalt i kap. 5.8.

Avfallsbeholdere skal til enhver tid kunne benyttes, og det innebærer at man må balansere antall og størrelse på avfallsbeholdere med frekvens på tømming av dem. Det kan være en løsning å kombinere mindre avfallsbeholdere eller sekkestativ med nedsenket container, slik at søppelet kan mellomlagres på plassen. Dersom det er et problem at søppelet kastes ved siden av søppelkassene når de blir fulle, kan det være behov for å vurdere antall og type avfallsbeholdere og tømmefrekvens. Det kan være aktuelt å benytte sensorer som varsler når beholdere bør tømmes.

Plassering av avfallsbeholdere må ta hensyn til tilgjengelighet for driftspersonell og driftskjøretøy ved tømming, både sommer og vinter.

6.4 Servicebygg og toaletter - drift og vedlikehold

Servicebygg og toaletter skal gi tilgang til alle trafikanter og være i så god stand at trafikantene naturlig velger å bruke det. Krav til utforming er omtalt i kap. 4.4.

Det er ofte store problemer med hærverk og tilgrising av toalettene.

Tømmeintervallet for toalett med septiktank eller tørrklosett dimensjoneres slik at beholderne ikke blir overfylte, avgir sjenerende lukt eller er skjemmende. Det må sikres tilgang for driftskjøretøy som skal tømme toalettene. Dette gjelder også for tømmeanlegg for toalettavfall tilknyttet septiktank.

6.5 Utemøbler og annet utstyr - drift og vedlikehold

Bord, benker og stoler

Bord, benker og stoler skal være rene, trygge og tilgjengelige for alle trafikanter.

Bord og benker bør være festet til bakken slik at de ikke kan veltes eller fjernes. Møblene bør ha robuste materialdimensjoner og tåle rengjøring med høytrykkspyler. Behovet for rengjøring er avhengig av hvor mange som bruker rasteplassen og lokale forhold, og må fastlegges lokalt.

Det må avklares i planfasen om møbler skal stå ute hele året eller kun i sommersesongen. For møbler som ikke skal være i bruk om vinteren, blir vedlikeholdet enklere hvis møblene kan demonteres for vedlikehold, reparasjon og lagring om vinteren. Det må også utarbeides beskrivelser for hvordan oppsetting, nedtaking og lagring av utstyr skal gjennomføres.

Seter av tre er varme å sitte på. Valg av treslag, dimensjonering og behandling av treverket avgjør vedlikeholdsbehovet. Ask og lerk er motstandsdyktig mot råte. Møbler av ask vil over tid få en grå farge.

Det bør vurderes om en eller to sittegrupper plasseres under tak, som beskyttelse mot vær og vind samt for å øke attraktiviteten for trafikantene. Møbler plassert under tak vil bidra til at utstyret i større grad kan brukes hele året.



Sittegruppe under tak. Frøset, E6. Foto: Guri Pedersen Skei

Aktivitetsutstyr og lekeapparat

Aktivitetsapparater skal ha tilfredsstillende fallhøyde og fallunderlag som beskrevet for produktet.

Lekeapparat og lekeareal skal være rene, trygge og tilgjengelige for barn. Det skal gjennomføres sikkerhetskontroll og drift i henhold til krav i NS-EN1176 og NS-EN1177 [35, 36]. Lekeapparat skal ikke ha skader som kan medføre fare, da skal apparatet stenges og sikres på forsvarlig måte. Dette gjelder også lekeapparater som ikke er i bruk. Sandkasser skal ikke ha forurenset innhold, og sand i sandkasser skal byttes ut med jevne mellomrom.

Sykkelstativ

Sykkelstativ er beskrevet i kap. 5.9. De skal være rene, uten skade og stå stødig på sin plass. Sykkeldeler og -vrak skal fjernes. Overbygg over sykkelparkering skal holdes rent og ha åpne takrenner og nedløp (fritt vannløp).

Sykkelstativ med evt. overbygg må tåle høytrykksspyling.

6.6 Skjøtsel av vegetasjon

Etableringsskjøtsel: Det første 3 årene etter planting skal grøntanlegget følges opp og skjøttes av samme entreprenør som plantet plantene. Dette kalles garantiskjøtsel eller etableringsskjøtsel, se R761 for hva som inngår i denne skjøtselen. Hensikten med denne skjøtselen er sørge for at plantene etablerer seg godt. Dette bidrar til reduserte driftskostnader og økt kvalitet i grøntanlegget og på rasteplassen.

Skjøtsel i driftsfasen: Etter garantiskjøtselen skal grøntanlegget på rasteplassen skjøttes i driftsfasen. Det skal utarbeides skjøtselsplaner for alle parklike arealer. Mål, krav og beskrivelser finnes i R610. Krav for tidspunkt og metode konkretiseres i den enkelte driftskontrakt og vil gjelde for grasbakke, grasplen, blomsterplantinger, busker og trær.

Det vil si at i når driftsfasen starter skal:

- resultat av skjøtselen være at vegetasjonen vokser naturlig for stedet og framstår som frisk og frodig, og rasteplassen framstår som hyggelig og velholdt.
- de plantede plantene være etablerte slik at:

- plantene er friske og frodige og fyller plassen sin godt
- det er ugressfritt/ minimalt med ugress
- oppbinding på trær kan fjernes fordi treet er forankret i jorda
- gressdekkene er jevne og frodige og ettersådd der det var dårlig vekst etter tilsåing
- arealer med eksisterende vegetasjon være revevegetert der det er gjort tiltak ved skader på eksisterende vegetasjon
- grøntanlegget ha skjøtsel tilpasset vegetasjonen på plassen. Dette består av inspeksjoner, klipping av gressarealer (f.eks. kantslått, grasbakke, eng eller plen), gjødsling av busker, trær og stauder, ugressbekjempelse, beskjæring av trær og busker ved behov, supplering/ tynning i plantefelt, rydding og renhold, håndtering av fremmede skadelige arter. Fremmede skadelige arter kan være et problem der det er mulig å tømme hageavfall. Problemet kan reduseres ved å skilte forbud mot å tømme hageavfall på rasteplassen.

Se omtale av vegetasjonsskjøtsel i R610 og R763 *Driftskontrakter veg* [17] for hva som inngår i skjøtelsen i driftsfase.



Fast dekke under sittegruppe. Bilde 1. Foto: Hanne Mørch



Bilde 2. Foto: Hanne Mørch

Begge bilder viser fast dekke under sittegruppene og en plen rundt disse. De har likt krav til skjøtelsnivå (parklik) med blant annet klipping av gress som plen. Grøntanlegget på bilde 1 er enklere å skjøtte og kan driftes mer effektivt enn grøntanlegget på bilde 2 fordi den som klipper plenene på bilde 2 må opp og ned av kantsteinen for å komme til på de små opphøyete plenarelene, samt risikere å kjøre utenfor kantene. Mens på bilde 1 kan den som klipper kjøre gressklipperen sammenhengende på jevnt underlag uten hindringer.



Med enkle tiltak kan denne sittegruppe bli mer innbydende. For eksempel ved å fjerne de to store steinene som er nedgrodd i gress og reparere ved tilsåing med gress i stedet. Ved å fjerne steinene slipper man arbeid med å fjerne det høyde gresset som vokse inntil kanten av steinene. Dette er ekstraarbeid for den som utfører skjøtsel. I tillegg kan gresset klippes lenger ut, slik at plassen blir mer innbydende og man ikke føler at man sitter i kanten av et kratt. Foto: Kristin Døhl Aamot



Unngå høye kanter mellom kummer og andre objekter i gressarealet. Det bidrar til risiko for uhell, vanskeliggjør skjøtselen og gir dyrere drift. Foto: Hanne Mørch

6.7 Vinterdrift og plan for vinterdrift - tilrettelegging

Trafikkarealer

Det fastsettes hvilke deler av arealet som skal vinterdriftes. Trafikkarealer inkl. inn-/utkjøringsramper og parkeringsarealer bør tilrettelegges og utformes på en slik måte at arealene kan vinterdriftes med det samme utstyret som brøyter tilliggende vei. Det er lite effektivt å måtte bruke utstyr som kun kan brukes på steder med store avstander imellom.

For rasteplasser som ligger langs motorveger med høy fartsgrense kan det være restriksjoner på bruk av traktor og andre saktegående kjøretøyer, som kan gjøre det problematisk å komme til med annet, tilpasset utstyr.

Oppholds- og aktivitetsarealer samt arealer med krav til universell utforming

Vinterdrift av oppholds- og aktivitetsarealer krever ofte eget tilpasset mindre utstyr (snøfres, o.l.) og i noen tilfeller manuelt arbeid. Omfang av manuelt arbeid bør minimeres.

Arealer som skal være åpne og tilgjengelige hele året, må derfor utformes også med hensyn til hvordan de skal vinterdriftes (brøyting og strøing). Dette gjelder spesielt arealer rundt servicebygg med toalett. Det kan vurderes om atkomst til og areal for en til to sittegrupper med bord, eksempelvis under tak, kan holdes vinteråpent.

Arealer med universell utforming som skal være tilgjengelig hele året må avklares og krav til vinterdrift presiseres.

Veileder V129 *Universell utforming av veger og gater* (2011) angir noen prinsipper for å sikre universell utforming ved drift og vedlikehold. Brøytekanter og mangelfull fjerning av snø som hindrer fremkommelighet og reduserer muligheten til å orientere seg, må unngås.

Vinterdriftsplan for rasteplassen

Som del av planprosessen bør det etableres en vinterdriftsplan for rasteplassen.

Vinterdriftsplanen bør vise hvilke arealer som skal brøytes med ulike typer utstyr og metoder (maskinelt og evt. manuelt) og hvor det er satt av arealer for deponering av snø, samt angi evt. spesielle tiltak på arealer som skal ha universell utforming hele året.

Vinterstengte rasteplasser

Alle hovedrasteplasser skal være åpne hele året. Øvrige rasteplasser kan enten være åpne hele året, ha kun kjørearealene åpne hele året eller være vinterstengte.

Dersom det planlegges at rasteplassen ikke skal være åpen om vinteren, må det avklares hvilke tiltak som må gjennomføres i forbindelse med stengning/åpning av rasteplassen. Dersom rasteplassen ikke holdes åpen om vinteren, må skiltene tildekkes eller fjernes.

6.8 Samarbeidsavtaler

Ansvars- og kostnadsfordeling må avklares på forhånd

Samarbeidsavtaler om drift og vedlikehold av rasteplasser kan inngås der rasteplassen samlokaliseres med servicebedrift, friluftsområder eller lignende. Tilstedeværelse kan bidra til trygghet og mindre hærverk, og det kan være aktuelt å inngå avtale om f.eks. tilsyn og vask mot motytelser. I alle tilfeller er det viktig å tenke igjennom hvem som skal drive anlegget når rasteplassen står ferdig, og gjøre detaljerte avtaler om kostnads- og ansvarsfordeling.

Det kan være ulike situasjoner:

- Statens vegvesen kan eie eller ha ansvar for rasteplass og trafikkareal som ligger ved en servicebedrift, der det er inngås leieavtale for tilgang til toalett (se V133).
- For mindre bygninger som kiosk eller ved sesongpreget aktivitet, anbefales det at Statens vegvesen eier hele rasteplassen med trafikkareal og leier ut til næringsvirksomhet.
- Det kan etableres samarbeidsavtaler om drift og vedlikehold der rasteplass er samlokalisert med næraktivitetspark, parkering for badeplass, turområde eller lignende.

Det kan inngås avtale om:

- Åpningstid, tilsyn, vask og drift av toaletter.
- Tømming av avfallsbeholdere og evt. avfallscontainere
- Plenklipping og stell av beplantning
- Snørydding
- Renhold av rasteplassen
- Tømming av evt. avløpstank
- Bygningsmessig og teknisk vedlikehold/reparasjon av toalettanlegg
- Vedlikehold/reparasjon av utstyr på rasteplassen

På hovedrasteplasser skal toalettene være døgnåpne.

Der det er inngås leieavtale for toalett på øvrige rasteplasser, er det hensiktsmessig å undersøke hvordan prisen endres med åpningstidens lengde på det enkelte stedet, og hva det vil koste å ha toalettet døgnåpent. Det kan være en fordel om minst ett toalett har inngang utenfra.

6.9 Forvaltning av rasteplasser

Det skal foreligge plan for inspeksjon. Inspeksjon danner grunnlag for å fastlegge behov for driftstiltak og vedlikeholdstiltak eller behov for utskiftning, ombygging eller modernisering.

Rutiner for å holde data om plassene i NVDB oppdatert må være på plass.

Det må etableres rutiner ved mistanke om misbruk av plassen o.l. situasjoner.

Det må etableres rutiner for behandling av forespørslers om sesongsalg, mobile utsalg o.l. på rasteanleggene. Avtaler om drift og evt. krav til skilt, plassering, utseende og plakater knyttet til slik tillatelse er omtalt i kap. 3.2.

Plassen må følges opp mht. om den fungerer etter hensikten. Ved behov for endringer skal oppgradering for økt grad av universell utforming vurderes. Er dimensjonering tilpasset aktuelle besøkstall, fungerer skilting og parkeringsbestemmelser?

Terminologi og ordforklaringer

Se også definisjonsliste for Statens vegvesens håndbøker:

<https://www.vegvesen.no/fag/publikasjoner/handboker/om-handbokene/vegnormalene/definisjoner>

HC-parkering: Med HC-parkering menes parkeringsplasser tilrettelagt for forflytningshemmede utformet iht. Parkeringsforskriften § 63.

Luminanskontrast: Luminans er lysstyrken ut av flaten per m², dvs. en fysisk målbar størrelse). Luminanskontrasten er differansen mellom to flater, målt i forhold til bakgrunsluminansen.

Oppmerksomhetsfelt: Standardisert taktil flate (med parallelle ribber) som legges for å gjøre oppmerksom på noe av interesse (lede til trapp eller gangfelt, gjøre oppmerksom på retningsendring etc.).

PBL: Forkortelse for lov om planlegging og byggesaksbehandling (plan- og bygningsloven).

Taktilt: Adjektiv som beskriver sanseinntrykk gjennom huden, det vil si stimulering av berøringssansen (kilde: Store Norske Leksikon, 2020. <https://snl.no/taktil>, hentet 2020-07-07).

TEK17: Forkortelse for forskrift om tekniske krav til byggverk (byggteknisk forskrift), utgave fra 2017.

Universell utforming: Med universell utforming menes fysisk utforming eller tilrettelegging av de ulike delene i transportsystemet slik at hovedløsningene i anlegget kan benyttes av flest mulig.

Vannhusholdning: Vannhusholdning omfatter vannets kretsløp i en bestemt sammenheng; tilførsel, tilstedeværelse/oppbevaring, avrenning/fordamping mv.

Varselfelt er en standardisert taktil flate (med flattoppedede kuler) som varsler en fare, som at man er på vei ut i en trapp, et gangfelt e.l.

Litteraturliste

Konvensjoner, lover og forskrifter

1. Direktoratet for byggkvalitet (2017): [Byggteknisk forskrift \(TEK17\) med veiledning](#)
2. Justis- og beredskapsdepartementet (1998): [Forskrift om elektriske lavspenningsanlegg](#). Lovdata.no.
3. Klima og miljødepartementet: [Lov om kulturminner](#). Lov 1978 06 09 50. Lovdata.no.
4. Kommunal- og moderniseringsdepartementet (2008): [Lov om planlegging og byggesaksbehandling](#) (plan- og bygningsloven, PBL). LOV 2008 06 27 71. Lovdata.no.
5. Kommunal- og moderniseringsdepartementet (2017): [Forskrift om tekniske krav til byggverk \(Byggteknisk forskrift\)](#). Lovdata.no.
6. Kulturdepartementet (2017): [Lov om likestilling og forbud mot diskriminering](#) (Likestillings- og diskrimineringsloven). Lovdata.no.
7. Samferdselsdepartementet (2016): [Parkeringsforskriften](#). Lovdata.no.

Statens vegvesens normaler og retningslinjer

Normaler er kravdokumenter hjemlet i lovverk og gjelder all offentlig vei og gate og alle veieiere. Retningslinjene gjelder for Statens vegvesen for riksvei.

8. Statens vegvesen (2019): [Normal N100 Veg- og gateutforming](#)
9. Statens vegvesen (2013): [Normal N101 Rekkverk og vegens sideområder / Normal N101 Trafikksikkert sideterreng og vegsikringsutstyr \(høringsutgave 2020\)](#)
10. Statens vegvesen (2018): [Normal N200 Vegbygging](#)
11. Statens vegvesen (2015): [Normal N300 Trafikkskilt, del 5 Serviceskilt og virksomhetsvisning](#)
12. Statens vegvesen (2021): [Normal N302 Vegoppmerking](#)
13. Statens vegvesen (2021): [Normal N601 Sikkerhetskrav for elektriske anlegg i og langs offentlig veg.](#)
14. Statens vegvesen (2011): [Retningslinje R310 Trafikksikkerhetsutstyr, tekniske krav](#)
15. Statens vegvesen (2012): [Retningslinje R610 Standard for drift og vedlikehold av riksveger](#)
16. Statens vegvesen (2015): [Retningslinje R761 Prosesskode 1 Standard beskrivelse for vegkontrakter. Hovedprosess 1-7](#)
17. Statens vegvesen (2021): [Retningslinje R763 Driftskontrakter veg.](#)
18. Statens vegvesen (2020): [Retningslinje R902 Designhåndbok. Statens vegvesens visuelle identitet](#). Vegdirektoratet.

Statens vegvesens veiledere

19. Statens vegvesen (2013): [Veileder V121 Geometrisk utforming av veg- og gatekryss.](#)
20. Statens vegvesen (2013): [Veileder V124 Teknisk planlegging av veg- og tunnelbelysning.](#)
21. Statens vegvesen (2011): [Veileder V129 Universell utforming av veier og gater.](#)
22. Statens vegvesen (1997): [Veileder V132 Veg og kulturmiljø](#)
23. Statens vegvesen (1998): [Veileder V133 Veg og reiseliv](#)
24. Statens vegvesen (2010): [Veileder V136 Døgnhvileplasser for tungtransporten](#)
25. Statens vegvesen (1997): [Håndbok 204 Rasteplasser - utgått Håndbok.](#)

26. Statens vegvesen (2016): [Veileder V271 Vegetasjon i veg- og gatemiljø](#)
27. Statens vegvesen (2011): [Veileder V323 Reklame og trafikkfare](#)
28. Statens vegvesen (2011): [V714 Veileder i trafikkdata](#)

Øvrig litteratur

29. Kultur- og kirkedepartementet (2009): [arkitektur.nå Norsk arkitekturpolitikk](#)
30. DIFI (2018): *Ladestasjoner for elbil – Automat*. Notat datert 27.6.2018
31. Kommunal- og moderniseringsdepartementet (2020): [Rundskriv H-6/20 Etablering av ladepunkter og ladestasjoner for elbiler – forholdet til plan- og bygningsloven mv.](#)
32. Kultur- og kirkedepartementet (2008): [Veileder. Tilrettelegging av turveier, løyper og stier.](#)
33. Norges Handikapforbund (2011): *Tilgjengelige bygg og uteområder*
<http://biblioteket.husbanken.no/arkiv/dok/3689/Uu%20og%20likestilling.pdf>
34. Standard Norge (2011): NS 11005:2011 *Norsk standard Universell utforming av opparbeidete uteområder. Krav og anbefalinger.*
35. Standard Norge (2018): NS-EN 1176-1:2017 *Lekeplassutstyr og underlag - Del 1: Generelle sikkerhetskrav og prøvingsmetoder.*
36. Standard Norge (2018): NS-EN 1177:2018+AC:2019 *Støtdempende lekeplassunderlag - Prøvingsmetoder for bestemmelse av støtdemping.*
37. Statens vegvesen (2019): [Universell utforming av rasteplasser/ utsiktspunkt](#). Hefte. Statens vegvesen region øst.
38. Statens vegvesen (2020): [Strategidokument: Ny rasteplassstrategi på riksveg](#). Datert 15.12.2020.
39. Statens vegvesen (2020): [Sykkelparkering](#). Statens vegvesens rapporter nr. 408. Statens vegvesen, myndighet og regelverk.
40. Statens vegvesen, Vegdirektoratet (2017): [Nasjonal plan for døgnhvileplasser for riksveg](#)
41. Statens vegvesen (2012): [Statens vegvesens strategi for å fremme god arkitektonisk kvalitet](#)
42. Vejregler (2015): [Sideanlæg i åbent land](#)

Nettsider

43. <https://koro.no/> (hentet 2021-01-20)
44. <https://kulturminnesok.no/>(hentet 2021-01-20)
45. <https://www.datatilsynet.no/personvern-pa-ulike-omrader/overvaking-og-sporing/kameraovervaking> (hentet 2020-07-07)
46. <https://www.nasjonaleturistveger.no/> (hentet 2020-07-07)
47. <https://www.riksantikvaren.no/vare-digitale-tjenester> (hentet 2021.01.19).
48. <https://www.vegvesen.no/kjoretoy/yrkestransport/kjore-og-hviletid/hvileplasser> (hentet 2020-07-07)
49. [Regelverk for parkering | Statens vegvesen](#) (hentet 2020-02-16)
50. [Krav om lademuligheter | Statens vegvesen](#) (hentet 2020-02-16)
51. <https://www.vejdirektoratet.dk/tema/rasteplasser-din-pause-pa-turen> (hentet 2021-01-11)
- 52.** [Norges Blindforbunds krav til publikumsbygninger — Blindforbundet](#) (hentet 2021-01-11)

Vedlegg 1 Nasjonal rasteplassstrategi (2020)

Høringsutgave



Statens vegvesen

Strategidokument: Ny rasteplassstrategi på riksvei

Innholdsfortegnelse

Innhold

1. Innledning.....	2
2. Mål.....	2
3. Definisjon av rasteplass.....	2
4. Strategi for rasteplasser	3
Hovedrasteplasser	3
Øvrige rasteplasser og andre sideanlegg	4
Samarbeid med andre aktører - samarbeidsformer	4
5. Valg av standard og kostnadmessige konsekvenser.....	4
Vedlegg.....	7
A Forankring av arbeidet	7
Prop 1 S 2017-2018	7
Prop 1 S 2018-2019	7
Prop 1 S 2019-2020	8
B Anslag kostnader for utvikling av rasteplasser.....	9
C Krav til rasteplasser	11
D Innkjøpsstrategier for utvikling av hovedrasteplasser.....	12

Ny rasteplassstrategi for riksvei

1. Innledning

Rasteplasser langs veinettet er et viktig miljø- og trafikksikkerhetstiltak.

Samferdselsdepartementet har bedt Statens vegvesen utarbeide forslag til ny strategi for rasteplasser. De har gitt føringer for dette arbeidet bl.a. gjennom Statsbudsjettet, se Vedlegg A.

Ny rasteplassstrategi skal gjelde for hele riksveinettet. Iht. oppdraget fra Samferdselsdepartementet skal dette inkludere Statens vegvesens ansvarsområder og det som ligger innenfor Nye Veier AS' prosjektportefølje. Strategien skal ikke gjelde for fylkeskommunal vei. Dette er ikke til hinder for samarbeid med fylkeskommuner for fremtidige prosjekter. Det vil imidlertid være opp til den enkelte fylkeskommune å legge ny rasteplassstrategi for riksvei til grunn for sine framtidige rasteplasser.

Det er i dag et stort antall rasteplasser langs riksveinettet. Ved utgangen av 2019 var det om lag 700 rasteplasser i stort og smått langs dette veinettet, med store variasjoner i standard, kvalitet, utstyrsnivå og avstand mellom rasteplassene.

Ny strategi innebærer en betydelig og styrt omstrukturering av dagens tilbud av rasteplasser langs riksveinettet. Antall hovedrasteplasser vil bli om lag 150 stk. Det er aktuelt å vurdere ulike samarbeidsformer med kommersielle aktører når det gjelder tilgang til toalett, lademuligheter og andre servicetjenester.

2. Mål

Det overordnede målet er å utvikle en strategi for hovedrasteplasser for riksveinettet som gir trafikantene et forutsigbart tilbud med riktig kvalitet og frekvens. Den nye rasteplassstrukturen skal sikre effektiv forvaltning, drift og vedlikehold av rasteplassene. Målet er bedre rasteplasser langs riksvei. Dette skal være attraktive rasteplasser som vil motivere til rast og pause og gjennom dette bidra til økt trafikksikkerhet på riksveinettet.

Nasjonale strategiske mål for rasteplasser skal ta utgangspunkt i *trafikanteres behov* for å kunne ta rast og pause langs en veirute.

Arbeidet skal bidra til at «Nullvisjonen» ingen drepte eller hardt skadde i trafikken, oppnås ved at alle trafikantgrupper vil oppleve et gjenkjennbart, forutsigbart, trygt og sikkert tilbud for rast og pause.

Arbeidet skal bidra til å *reducere klimautslipp* fra veitrafikken, ved å legge til rette for lademuligheter for elkjøretøy på hovedrasteplasser, der dette er hensiktsmessig.

Arbeidet skal bidra til *kostnadseffektivitet* gjennom å redusere kostnader og effektivisere arbeider knyttet til planlegging, bygging, forvaltning, drift og vedlikehold av rasteplasser.

3. Definisjon av rasteplass

Rasteplasser differensieres i to hovedtyper:

Hovedrasteplasser

Hovedrasteplasser er sideanlegg som er tilrettelagt for rast og pause. De skal ha en gitt standard og tilstrekkelig kapasitet. De har toalett og er døgnåpne hele året for alle trafikanter og kjøretøygrupper.

Øvrige rasteplasser

Øvrige rasteplasser er andre sideanlegg som er tilrettelagt for rast og pause. De kan være sesongåpne og ha varierende tilbud til ulike trafikanter og kjøretøygrupper.

4. Strategi for rasteplasser

Plassering av rasteplasser skal ses i sammenheng med det totale tilbudet for rast og hvile på veiruten, inkl. tilbud fra kommersielle aktører. Det skal ses sammen med det tilbud som finnes i regi av Nasjonale turistveier. Tilbudet til tungtransportførere på rasteplasser og døgnhvileplasser sees i sammenheng.

Hovedrasteplasser

Hovedrasteplasser skal gi alle trafikanter på riksveinettet et tilbud om stopp, rast og hvile om lag hver time¹. De skal være åpne hele året, ha god standard på utforming og drift av toalettanlegg, være universelt utformet på opparbeidet areal, være tilgjengelig for alle kjøretøytyper og ha tilstrekkelig kapasitet tilpasset de lokale behovene.

Hensyn til trafiksikkerhet skal sikres.

Skilt skal informere om avstand til neste rasteplass iht. skiltbestemmelsene. God skilting sikrer forutsigbarhet for trafikantene og er viktig for trafiksikkerheten.

Parkeringsbestemmelser skiltes på hver hovedrasteplass.

Det kan være aktuelt å tilrettelegge for servicefunksjoner som for eksempel kiosk på rasteplassene der kundegrunnet er stort nok og det ikke er tilsvarende tilbud i nærheten. Der det er hensiktsmessig kan det legges til rette for opplevelser og friluftsliv.

Ved vesentlig oppgradering og planlegging av nye hovedrasteplasser skal tilrettelegging for ladestasjoner vurderes. Veieier sin rolle kan være å legge til rette for hensiktsmessig og tilstrekkelig areal for ladestasjoner, vurderinger av muligheter for framføring av tilstrekkelig strøm, samt å trekke rør og ivareta andre praktiske hensyn som kan være til nytte ved en eventuell etablering av ladestasjoner.

Etablering og drift av ladestasjoner settes i all hovedsak ut til ladeoperatører basert på ikke-diskriminerende konkurransevilkår, med krav bl.a. til at ladestasjonene skal kunne benyttes av alle. (For døgnhvileplasser vil dette avgrenses til tunge kjøretøy, dvs. alle som har tilgang til plassen). Lademulighet kan settes som kriterium eller krav ved avtale med private drivere av rasteplasser og døgnhvileplasser.

Tilrettelegging vurderes for hvert sted, der behovet for å tilrettelegge for lading på den enkelte rasteplass, vurderes mot det eksisterende ladetilbudet på strekningen for ulike kjøretøygrupper og kostnadene ved gjennomføring. Kostnader ved strømframføring mv. kan påvirke eksakt lokalisering av enkelte nye rasteplasser.

¹ Begrunnelse er gitt i kapittel 5

Der det ikke er kommersielt grunnlag for ladestasjoner, vurderes det å etablere lademuligheter der lokale forhold tilsier at det er et behov eller trafikksikkerhet tilsier at det bør være et slikt tilbud på den aktuelle rasteplassen. Dette kan gjelde for eksempel der hovedrasteplass er samlokalisert med kolonneoppstillingsplasser på fjelloverganger.

Sambruk med andre sideanlegg kan være hensiktsmessig ut fra klima-, miljø- og effektiviseringshensyn. Eventuelt sambruk skal vurderes ved etablering av nye hovedrasteplasser. Dersom sambruk er hensiktsmessig, må trafikksikkerheten ivaretas i planleggingen.

Krav til hovedrasteplasser for øvrig er beskrevet i Vedlegg C.

Øvrige rasteplasser og andre sideanlegg

Det totale tilbudet for rast, stopp og hvile må ses i sammenheng for å sikre et optimalt tilbud til alle trafikantergrupper. Utvalgte «øvrige rasteplasser» beholdes fordi rasteplassstilbudet på strekningen ellers vil bli uhensiktsmessig ut fra økonomiske vurderinger og brukerbehov. Disse rasteplassene vil ikke nødvendigvis være åpne hele året, og det vil ikke være krav om toaletter på alle disse plassene.

Krav til øvrige rasteplasser er beskrevet i Vedlegg C.

Samarbeid med andre aktører - samarbeidsformer

Der forholdene ligger til rette for det kan det være gunstig å samarbeide med andre aktører, for eksempel:

- Rasteplassen kan plasseres inntil en energistasjon²/bensinstasjon, veikro o.l. Kommersiell aktør får et tilskudd for at trafikantene benytter toaletter gratis. Rasteplassen vil i dette tilfelle være uten toaletter, men ha resten av tilbudet som ellers. Dette kan være aktuelt der det finnes et servicetilbud som mangler utearealer til lek og spising av medbrakt mat.
- Det kan inngås avtale med private som har et rasteplasslignende anlegg, f.eks. i forbindelse med et serveringstilbud eller energistasjon. For at dette skal være aktuelt må anlegget ha områder som egner seg til lek og ellers oppfylle samme krav som hovedrasteplassene. En vil da slippe å bygge rasteplass i det aktuelle området. Avtalen må innebære at trafikantene kan benytte toalettene og spise medbrakt mat på området uten å måtte betale.
- Plassering av rasteplass kan samordnes med ulike veieiere (staten, fylkeskommuner, kommuner), gjerne i kryssområder.
- Der det inngås samarbeid bør utgangspunktet være langsiktige avtaler.

Det vil være et fortsatt arbeid med å etablere tydelige, ikke-diskriminerende og forutsigbare konkurransevilkår og samarbeid om etablering av ladestasjoner. Det vil være dialog med Enova om behov og muligheter for støtteordninger ved spesifikke situasjoner der det ikke er tilstrekkelig markedsgrunnlag, og med nettselskaper for om mulig å unngå kostnadskrevede lokaliseringer.

5. Valg av standard og kostnadmessige konsekvenser

I det videre arbeidet vil følgende prinsipper bli lagt til grunn:

- Velge kostnadseffektive løsninger (gode løsninger, god materialkvalitet, lang levetid i tillegg til effektiv drift og vedlikehold, ivareta hensynet til klima og miljø)

² Med energistasjon mener vi her en stasjon som i tillegg til, evt. istedenfor, bensin og diesel tilbyr ulike drivstoff som biodrivstoff, gass, elbillading eller hydrogen.

- Standardisere valg av løsninger for å forenkle og effektivisere forvaltning, drift og vedlikehold
- Standardisere driftskontrakter og avtaleverk hvor det samarbeides med andre aktører
- Effektivisere og gi føringer til planprosesser hvor rasteplasser inngår

Det legges til grunn at det er tilstrekkelig med hovedrasteplasser med ca. én times kjøretid mellom dem. EU har krav om rasteplasser på TEN-T core network hver 100 km på motorvei (dvs. om lag en time mellom hver), og kravene skal innfris innen 2030. Trafikverket i Sverige har krav om rasteplasser langs stamveinettet hvert 40.-80. minutt, noe som innebærer at avstand mellom to rasteplasser ikke overstiger 50-100 km, og i tillegg krav om kortere rast hvert 15. minutt.

Strategien i kapittel 4 samt krav til hovedrasteplasser slik de er gitt i Vedlegg C, gir føringer for ønsket standardnivå og kvalitet på hovedrasteplassene. Utover kravene er det aktuelt å gjøre stedlige tilpasninger. I vedlegg B er det beskrevet og vurdert kostnadmessige konsekvenser av to ulike standardnivå på hovedrasteplassene:

- Minimum standardnivå: I tråd med strategi og krav i Vedlegg C
- Økt standardnivå: I tillegg til minimum standardnivå kan det noen steder også være aktuelt med område tilrettelagt for lek, tømmeanlegg for bobil og buss, severdighet, utkikkspunkt, badeplass, kameraovervåking, ladestasjon for elbil og elsykkel, med mere.

Erfaringsvis vil kostnadene med etablering av ny rasteplass variere mye, fra 5 mill. kr for en enkel plass med lite grunnarbeider, til over 30 mill. kr for en stor plass med omfattende tilbud til alle trafikantergrupper. Her er ikke kostnader til fremføring av strøm, vann og avløp inkludert.

Tilsvarende erfaringer fra oppgradering av eksisterende rasteplasser viser også stor variasjon, fra grovt anslått 2-15 mill. kr avhengig av hva som finnes på plassen fra før og hvilket nivå som ønskes på den ferdige plassen.

Følgende enhetskostnader for investeringer er benyttet (erfaringstall fra Statens vegvesen):

Standardnivå	Ny hovedrasteplass	Oppgradering eksist. hovedrasteplass	Tilleggs kostnader
Minimum standardnivå	15 mill. kr	7 mill. kr	Erverv av grunn Fremføring av strøm Fremføring av vann/avløp
Økt standardnivå	30 mill. kr	10 mill. kr	Erverv av grunn Fremføring av strøm Fremføring av vann/avløp

I tillegg kommer kostnader knyttet til drift og vedlikehold. Disse anslås til 1-1,5 mill. kr per år. Kostnadene vil variere med utstyrsnivå på plassen i tillegg til besøkstallet. En rasteplass med mye besøk vil kreve mye renhold, på de mest besøkte flere ganger hver dag.

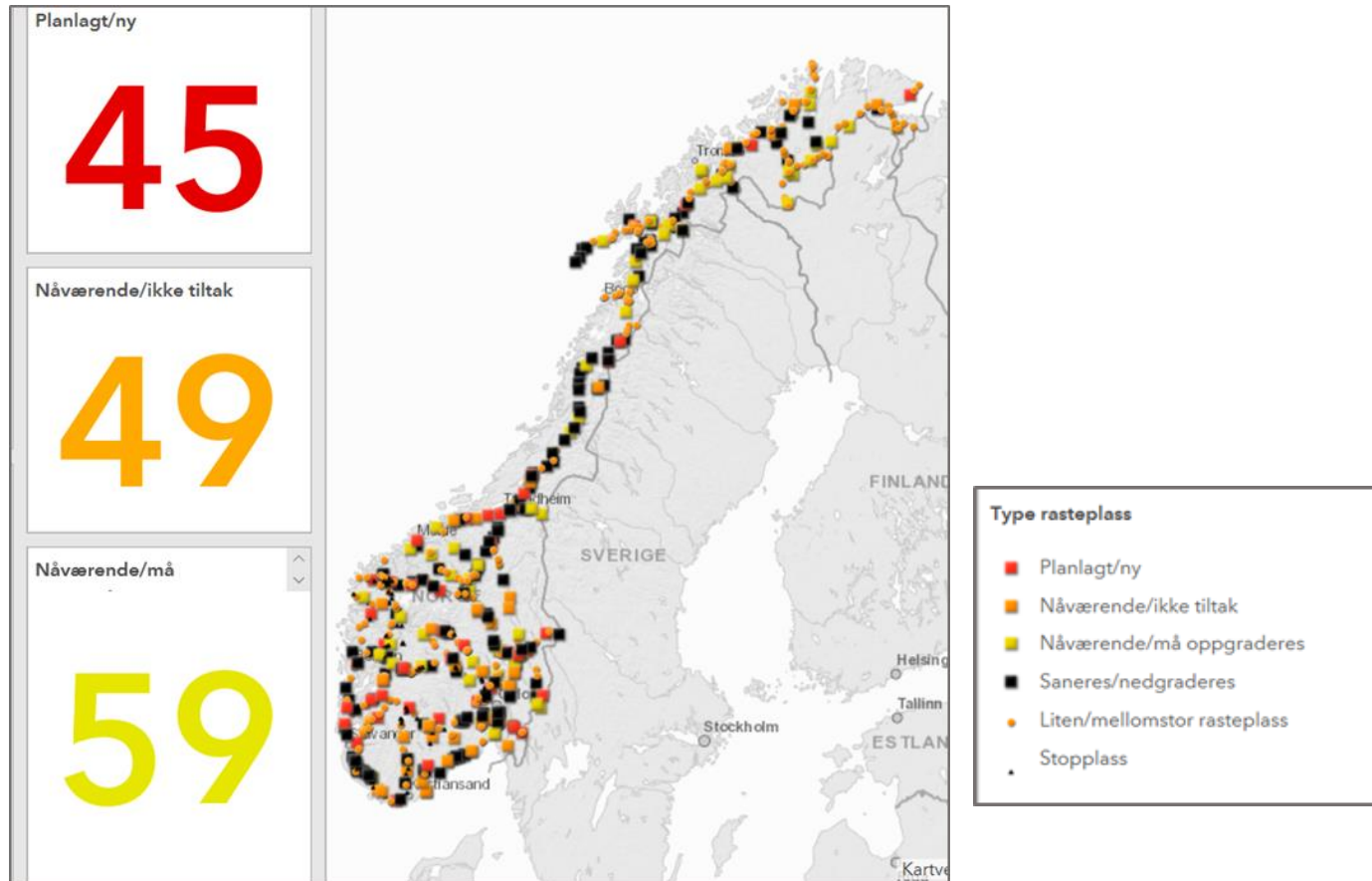
Statens vegvesen har kartlagt og lokalisert behov for hovedrasteplasser. Følgende prinsipper er lagt til grunn:

- Færre, men bedre rasteplasser
- Redusere antall rasteplasser fra dagens nivå på ca. 700 stk.
- Differensiere rasteplasser i *hovedrasteplasser* og *øvrige rasteplasser* med definerte krav til kvalitet, innhold og avstand mellom dem.

Foreløpige resultater anslår et behov på om lag 150 hovedrasteplasser på riksveinettet:

- Ca. 45 stk planlagte/nye hovedrasteplasser
- Ca. 60 stk eksisterende hovedrasteplasser som krever oppgradering
- Ca. 50 stk eksisterende hovedrasteplasser som ikke krever tiltak/oppgradering

Oversikten nedenfor er laget før minimumskravene er endelig vedtatt.



Anbefalinger

Minimum standardnivå vil gi tiltalende toalettforhold forutsatt hyppig renhold. Standardnivået gir akseptabelt tilbud til alle trafikantgrupper og egne parkeringsplasser til MC og sykler. Nivået er en avveining mellom trafikantenes behov og statens kostnader. Dette nivået bør være hovedvalg for hovedrasteplasser.

Økt standardnivå gir et godt tilbud til alle trafikantgrupper. Dette nivået bør være et unntak som velges der det er mye trafikk og der økt standardnivå gir god nytte. Tilbudet på rasteplassen avpasses til brukergrunnet og hva som er hensiktsmessig på stedet.

Arbeidet med hva som skal gjøres med rasteplasser som skal avvikles eller omdefineres er ikke slutført.

Vedlegg

A Forankring av arbeidet

Bakgrunnen for ny rasteplassstrategi er bl.a. omtalt i Statsbudsjettet 2018, 2019 og 2020 og i regjeringsplattformene for 2018 og 2019:

Prop 1 S 2017-2018

Samferdselsdepartementet vil be Statens vegvesen se på mulighetene for standardisering av rasteplasser, herunder toaletter, benker og andre fasiliteter. Målet med en eventuell standardisering er kostnadsreduksjon. Det vises også til omtale av rasteplasser under Andre saker.³

Rasteplasser⁴

Rasteplasser langs veinettet er et viktig miljø- og trafikksikkerhetstiltak.

Det er i dag et stort antall rasteplasser langs riksveinettet med store variasjoner i standard og kvalitet. I brukerundersøkelser om Statens vegvesen får rasteplasser en skåre på rundt 4 av 6 mulige poeng.

Statens vegvesen vurderer tiltak som allerede i 2018 kan gi bedre renhold av toalettanlegg på rasteplasser og ferjeleier, der dette ikke fungerer godt nok i dag. Det vil særlig bli prioritert i områder med mye turisme.

Vegvesenet har startet arbeidet med en strategi som grunnlag for en mer målrettet satsing som skal bidra til at trafikantene på sikt får et bedre tilbud av gode og funksjonelle rasteplasser.

Dette omfatter også rasteplasser ved Nasjonale turistveger. Strategien vil omhandle en rekke forhold som:

- antall og tetthet av rasteplasser
- i hvilken grad behovet kan dekkes av kommersielle tilbud langs veinettet
- samarbeidsformer med kommersielle aktører for etablering
- krav til utforming
- fasiliteter og andre tilbud på rasteplassene
- ev. tilrettelegging for ladepunkter til el-biler
- ulike typer rasteplasser
- samarbeid med lokale myndigheter
- muligheter for standardisering av toalettanlegg/servicebygg
- tekniske løsninger som kan forenkle daglig renhold
- innkjøpsstrategier ved bygging av toalettanlegg
- kontraktstrategier for drift og vedlikehold m.m.

Gjeldende veileder for rasteplasser vil også bli revidert/oppdatert. Strategien vil dekke det langsiktige arbeidet, men det vil også bli vurdert hvordan en kan få til raske løsninger for å oppgradere og skifte ut toalettanlegg som enten har for liten kapasitet eller for dårlig standard.

Prop 1 S 2018-2019

Statens vegvesen har gått gjennom rutinene for drift og renhold av toalettanlegg på rasteplasser og døgnhvileplasser for å sikre gode forhold for trafikantene. I 2018 ble det plassert ut helårstoletter der behovet er størst. Statens vegvesen arbeider for å gjøre rasteplassene bedre, mer funksjonelle og mer kostnadseffektive.⁵

³ Prop 1 S 2017 – 2018, s. 72

⁴ Prop 1 S 2017-2018, s.90-91

⁵ Prop 1 S 2018 – 2019, s. 74

Rasteplasser langs veinettet er et viktig miljø- og trafikksikkerhetstiltak. Det er i dag et stort antall rasteplasser langs riksveinettet med store variasjoner i standard og kvalitet. I Jeløya-plattformen har regjeringen slått fast at det skal legges frem en rasteplassstrategi. Statens vegvesen har startet arbeidet. Strategien vil være grunnlag for at trafikantene på sikt får et bedre tilbud av gode, funksjonelle og kostnadseffektive rasteplasser.⁶

Prop 1 S 2019-2020

Rasteplasser langs veinettet er et viktig miljø- og trafikksikkerhetstiltak. Det er i dag et stort antall rasteplasser langs riksveinettet med store variasjoner i standard og kvalitet. Statens vegvesen legger i løpet av 2019 frem et utkast til strategi som grunnlag for en mer styrt og målrettet bruk av midlene. Målet er å gi trafikantene et tilpasset tilbud av gode, funksjonelle og kostnadseffektive rasteplasser som ivaretar trafikantenes behov for rast og hvile og forventninger til standard og tilgjengelighet.

Statens vegvesen har gjennomført en kartlegging av behov for og plassering av hovedrasteplasser med høy standard langs hele riksveinettet. Etaten har videre kartlagt behov for og plassering av øvrige rasteplasser med lavere standard enn hovedrasteplassene.

Statens vegvesen vil komme med forslag til strategi for rasteplasser langs riksvei.⁷

⁶ Prop 1 S 2018 – 2019, s. 81

⁷ Prop 1 S 2019 – 2020, s. 97

B Anslag kostnader for utvikling av rasteplasser

Det er vanskelig å vurdere kostnader knyttet til både nybygging og rehabilitering av rasteplasser, fordi omfang av arbeider vil variere fra rasteplass til rasteplass ut fra hva som er status på rasteplassen i dag, hvor enkelt det er å anlegge ny rasteplass på aktuelle lokasjoner og ikke minst hvilken kvalitet, utforming, funksjoner og størrelse den aktuelle rasteplassen skal ha.

For vurdering av kostnader for hovedrasteplasser ble det sett på 2 alternative nivåer.

1. Minimum standardnivå:

Rasteplassen skal ha vannklosett, dvs. at vi må ha frem strøm og vann/avløp. For øvrig skal plassen være nøkternt utstyrt med utemøbler, søppelkasser og belysning. Eventuelle grøntarealer skal være lettstelte og naturlige arealer for bruk til lek og bevegelse. Plassen er i hovedsak en stor lomme langs veien med beskjedent internt veinett. Det skal være fysisk skille mellom hovedveien og rasteplassen.

2. Økt standardnivå:

I tillegg til utstyret på plassene med minimum standardnivå kan disse plassene ha varmt og kaldt vann, lekeapparater, dusjer, strøm til lading av f.eks. mobiltelefoner, skap som kan brukes til lagring av utstyr for syklister osv⁸. (Det er ikke gitt at f.eks. dusj og strøm skal være gratis). Det skal være separate parkeringsarealer for store og små biler. Rasteplassene vil ha internt veinett og vanligvis god skjerming fra hovedveien.

Dersom vi legger til grunn én time mellom hver hovedrasteplass er det behov for å bygge om lag 45 nye hovedrasteplasser. Om lag 60 eksisterende rasteplasser vil ha behov for oppgradering. Anslaget på omfang av behov for nye hovedrasteplasser og hovedrasteplasser med behov for oppgradering kommer fra utredning i 2019 (ref. kapittel 5 – foreløpige resultater fra kartleggingen).

Dette gir følgende grove anslag:

Grovt anslag minimum standardnivå:

Behov nye rasteplasser (ca. 45 stk) 700 mill. kr

Behov oppgradering eksisterende plasser (ca. 60 stk) 400 mill. kr

I tillegg påløper kostnader for fremføring av strøm, vann/avløp samt erverv av grunn som vil være avhengig av lokale forhold.

Grovt anslag økt standardnivå:

Behov nye rasteplasser (ca. 45 stk) 1350 mill. kr

Behov oppgradering eksisterende plasser (ca. 60 stk) 600 mill. kr

I tillegg påløper kostnader for fremføring av strøm, vann/avløp samt erverv av grunn som vil være avhengig av lokale forhold.

Kostnader til forvaltning drift og vedlikehold av rasteplassene er ikke medregnet her.

⁸ Av dette inngår nå innlagt varmt og kaldt vann og mobillading i kravene til hovedrasteplass, se vedlegg C.

Drøfting og konklusjon

Minimum standardnivå vil gi tiltalende toalettforhold forutsatt hyppig renhold. Standardnivået gir akseptabelt tilbud til alle trafikantgrupper. Nivået er en avveining mellom trafikantenes behov og offentlige utgifter. Dette nivået bør være hovedvalg.

Økt standardnivå gir et godt tilbud til alle trafikantgrupper. Dette nivået bør være et unntak som velges der det er mye trafikk. Tilbudet på rasteplassen avpasses til brukergrunnlaget.

Kostnadene til etablering av ny rasteplass vil variere svært mye, fra 10 mill. kr for en enkeltplass med lite krevende grunnarbeider, til over 30 mill. kr for en stor plass med omfattende tilbud til alle trafikantgrupper. I tillegg kommer fremføring av strøm, vann og avløp.

En del steder skal vi oppgradere eksisterende rasteplasser. Kostnaden til dette anslås grovt til 7-10 mill. kr avhengig av hva som finnes på plassen fra før og hvilket nivå vi ønsker på den ferdige plassen.

Arbeidet med hva som skal gjøres med rasteplasser som skal avvikles eller omdefineres er ikke slutført.

For minimum standardnivå anslås kostnadene til oppgradering til 7 mill. kr og til etablering av ny til 15 mill. kr + evt. fremføring av strøm, vann og avløp, og erverv av grunn.

Hovedrasteplasser utstyrt etter minimum standardnivå med ca. 1 times mellomrom vil ivareta målet om å bidra til at «Nullvisjonen» med hensyn til trafikkulykker oppnås. Det bidrar også til *kostnadseffektivitet* gjennom å redusere kostnader og effektivisere arbeider knyttet til planlegging, bygging, forvaltning, drift og vedlikehold av rasteplasser.

Dersom det legges til grunn én time mellom hver hovedrasteplass og at rasteplassene skal inneholde det som er definert under minimum standardnivå, er det behov for å bygge om lag 45 nye hovedrasteplasser. Om lag 60 eksisterende rasteplasser vil ha behov for oppgradering.

C Krav til rasteplasser

Det er utviklet forslag til minimumskrav for henholdsvis hovedrasteplasser og øvrige rasteplasser langs riksvei.

Minimumskrav til hovedrasteplasser

Hovedrasteplass skal:

- være tilgjengelig og egnet for alle typer kjøretøyer
- ha døgnkontinuerlig helårsdrift
- være attraktiv og egnet til rast og pause for alle trafikanter
- være universelt utformet på opparbeidet areal
- ha utemøbler
- ha belyst uteområde, tilkoblet strøm (for belysning, servicebygg m.m. samt for lading av mobil o.l.) og innlagt kaldt og varmt vann
- ha toalett inklusive HC-funksjonalitet, stellerom
- ha opplegg for håndtering av avfall
- ha informasjonstavle
- ha egne parkeringsplasser for MC og sykkel
- ha tilfredsstillende plass til snødeponi fra vinterdrift av rasteplass
- skal skiltes fra hovedvei

Minimumskrav til øvrige rasteplasser

Øvrige rasteplasser skal:

- være egnet for rast og pause for lette kjøretøyer
- være universelt utformet på opparbeidet areal
- ha utemøbler
- skiltes fra hovedvei

D Innkjøpsstrategier for utvikling av hovedrasteplasser

Strategien skal bidra til kostnadseffektivitet gjennom å redusere kostnader og effektivisere arbeider knyttet til planlegging, bygging, forvaltning, drift og vedlikehold av rasteplasser.

Det vil derfor være naturlig at man vurderer innkjøpsstrategier for ulike deler av prosessen fra planlegging, til bygging og videre til drift og vedlikehold av hovedrasteplasser.

Det spesielle med hovedrasteplasser er at de ligger med store avstander mellom seg på veinettet. Det vil være få tilfeller av samtidig planlegging og bygging av de nye rasteplassene. Hovedrasteplasser skal være attraktive og vil ofte være tilpasset de lokale forholdene på stedet, noe som ikke alltid vil tilrettelegge for «standardiserte løsninger». Prosjektene vil normalt gjennomføres på ulike tidspunkt og i ulike kontrakter med ulike entreprenører involvert. Prosjektering av nye rasteplasser vil ofte skje som del av større utbyggingsprosjekter, og arbeidet med rasteplassen vil derfor normalt være inkludert i arbeidet med å planlegge og prosjektere veien for øvrig. Noen av disse veiprojektene vil være totalentrepriser, hvor entreprenøren får større mulighet/frihet til å gjøre valg med hensyn til utformingen av anleggene. Når rasteplassene er ferdig bygget, og klare til å tas i bruk, så vil de med dagens kontraktstrategi driftes og følges opp gjennom ulike driftskontrakter som kan ha forskjellige driftsentreprenører.

Alle disse forholdene bidrar til å komplisere en samordning og standardisering av innkjøp knyttet til både planlegging, bygging og drift og vedlikehold av hovedrasteplasser.

Det kan arbeides videre med å standardisere løsninger, f.eks. knyttet til toaletter, lekeapparater, bord og benker osv., og etablere en mal for hvilke løsninger som skal benyttes på hovedrasteplasser.

Endringer mht. antall, avstander, standard, forventninger og evt. samarbeidsformer gir grunnlag for å arbeide med kontraktstrategier for drift og vedlikehold av rasteplassene. For Statens vegvesen sees dette i sammenheng med endringer i kontraktstrategier for drift og vedlikehold generelt. Nye Veier AS har etablert et opplegg for drift og vedlikehold av riksveistrekn timer i et femårs perspektiv, men har varslet revisjon av dette opplegget ved ny kontrakt. Arbeidet med kontraktsformer er ikke slutført.

Vedlegg 2 Relevante håndbøker

Følgende håndbøker vurderes som relevante for rasteplasser (ikke uttømmende liste):

- Normal N100 Veg- og gateutforming (2019)
- Normal N101 Rekkverk og vegens sideområder (2013/2014)
- Veileder V121 Geometrisk utforming av veg- og gatekryss (2014)
- Veileder V129 Universell utforming av veger og gater (2011)
- Veileder V130 Vegen i landskapet (faglig innhold 1979)
- Veileder V132 Veg og kulturmiljø (1997)
- Veileder V133 Veg og reiseliv (faglig innhold 1998)
- Veileder V136 Døgnhvileplasser for tungtransporten (faglig innhold 2010)
- [Veileder V262 Steindekker- Belegningsstein, heller, gatestein og plater \(2018\)](#)
- Veileder V271 Vegetasjon i veg- og gatemiljø (2016)
- Normal N200 Vegbygging
- Normal N300 Trafikkskilt (2012), del 5 Serviceskilt og virksomhetsvisning (2015)
- Normal N302 Vegoppmerking (2021)
- Veileder V323 Reklame og trafikkfare (2011)
- Retningslinje R610 Standard for drift og vedlikehold av riksveger (2012)
- Retningslinje R902 Designhåndbok/visuell profil for Statens vegvesen (2020)

I tabellen under det gitt en kort beskrivelse av relevant innhold i flere håndbøker og veiledning:

Håndbok	Kapittel	Kort beskrivelse
N100 Veg- og gateutforming (2019)	A.1.2 Spesifikke planforutsetninger	Definerer rasteplass som et sideanlegg, må planlegges i sammenheng for lengre strekninger.
	D.8 Sideanlegg	Anlegges for å ivareta trafikantenes behov for stopp, rast og hvile. Andre myndigheter kan bruke sideanleggene til kontroll av trafikanter og kjøretøy. Behov for sideanlegg kartlegges gjennom overordnede planer for lengre vegstrekninger eller vegnett.
	D.8.2 Rasteplasser	Mest aktuelt på hovedveger i spredt bebygde strøk og viktige turistveger. Bør trekkes bort fra vegen.
	D.8.5 Kontrollplasser	Kan samlokaliseres med rasteplass noen steder
N101 Rekkverk og vegens sideområder (2013)		Normalen inneholder generelle retningslinjer for valg og oppsetting av rekkverk på alle offentlige veger inklusive rasteplasser.
V121 Geometrisk utforming av veg- og gatekryss (2013)		Håndboken omhandler utforming av veg- og gatekryss og utdypet kravene til utforming av kryss gitt i håndbok N100 Veg- og gateutforming.

Håndbok	Kapittel	Kort beskrivelse
V129 Universell utforming av vegger og gater (2011)	4 Universell utforming i planlegging, gjennomføring og bygging	Universell utforming skal vurderes grundig og valgte løsninger skal dokumenteres, også for rasteplasser. Medvirkning er sentralt i arbeidet.
	5 Dimensjoneringsgrunnlag	Fysiske krav til utforming Kontraster og belysning i gangarealer Ledelinjer
	6 Drift og vedlikehold	Prinsipper for å sikre universell utforming ved drift og vedlikehold
	7.7 Rasteplass/utsiktspunkt	Anbefalinger om utforming (fysiske mål, ledelinjer, belysning, elementer/utstyr) Problemstillinger og utfordringer
	7.8 Toaletter	Anbefalinger om utforming (størrelse ift krav i byggeforskrift) Problemstillinger og utfordringer
Hefte Universell utforming av rasteplasser/utsiktspunkt (SvRø, 2019)	Anleggelse av rasteplass	Opparbeidet del har krav om UU iht. TEK10 (nå:TEK17)
	Beliggenhet/avgrensning	Avgrensning mot veg, bl.a. ift. støy
	Parkering	Krav andel HC-plasser, størrelse, oppmerking, skilting
	Belysning	Synlig for bilist, ikke blendene, orienterende elementer
	Oversikt og lesbarhet	Skilt, finne arealer/funksjoner, tilrettelegg for orientering
	Utemøbler	Utforming, høyde, tak, underlag, kontraster
	Toalett	UU på minst ett av toalettene, tilgjengelig for alle, størrelse og utforming.
	Lek/aktiviteter	Stimulere alle sanser (NS 11005:2011)
	Beplantning	Unngå allergifremmende planter (bjørk, hassel, mm)
	Søppel	Plassering av søppelbøtter ift allergikere
	Skilting/informasjon	Informasjon som kan forstås av alle
	Gangbane/turvei	UU, men ikke nødvendigvis alle turveier. Men en del krav til opparbeidede områder
	Rampe	Krav til fri bredde

Håndbok	Kapittel	Kort beskrivelse
V130 Vegen i landskapet (1979)	Trapp	<p>Krav til trapper (som supplement til hovedløsning); bredde, stigning, rekkverk i kontrast, indikatorer og belysning.</p> <p>Gir en innføring i landskapsmessige vurderinger i vegprosjekter som bør legges til grunn for planlegging og gjennomføring av nye prosjekter.</p> <p>Veilederen omtaler ikke rasteplass spesielt.</p>
V132 Veg og kulturmiljø (1997)	10 Rasteplasser	Beskrivelse av hensikt med rasteplass (rast og hvile, lokal opplevelse, informasjon om kulturhistorie, lokale hensyn)
V133 Veg og reiseliv (faglig innhold 1998)	1 Innledning	Veiturstenes ønsker, behov og forventninger bl.a. til gode rasteplasser
	4 Tilbud langs vegen	<p>Turister etterspør service og opplevelser, behov på steder med interessant utsikt og turistinformasjon. Samarbeid med private aktører/servicebedrifter</p> <p>Kjøre- og hviletid</p> <p>Bobiler og annen campingturisme</p> <p>Tilrettelegging ved turistattraksjoner</p> <p>Funksjonshemmedes behov</p>
	Spesialtema 3 Drift og vedlikehold av rasteplasser	<p>Behov for drift og vedlikehold (rene, utsikt)</p> <p>Valg av rasteplassutstyr: tåle snølast, vind, fuktighet, røff behandling: solid, funksjonelt og lite vedlikeholdskrevende, høy estetisk standard</p> <p>Krav til møbler, søppel og toalett</p> <p>Utforming og materialbruk: kantstein, dekke, vegetasjon, bygninger</p> <p>Drifts- og vedlikeholdsrutiner: toalett, søppel, møbler, brøyting, grøntarealer</p> <p>Samarbeidsavtaler med næringsvirksomhet (kiosk, veikro, bensinstasjon), kostnadsdeling</p> <p>Øvrig drift og vedlikehold: temahefte til R610 dvs. håndbok 111 (fra 1993)</p>
V136 Døgnhvileplasser for tungtransporten (2010)		<p>Veileder for døgnhvileplasser, omhandler mulig plassering i tilknytning til bl.a. rasteplass.</p> <p>Eie/leie døgnhvileplass</p>

Håndbok	Kapittel	Kort beskrivelse
V271 Vegetasjon i veg- og gatemiljø (2016)		Ikke nevnt rasteplasser spesielt, men omhandler vegetasjon i planlegging og bygging.
N300 Trafikkskilt (2012)		Skiltnormalen
R610 Standard for drift og vedlikehold av riksveger (2012)	6 Sideanlegg (plasser) med utstyr 6.1 Sideanlegg (plasser)	<p>Rasteplass:</p> <p><i>Rasteplass skal være stoppested for trafikanter ved behov for hvile eller andre nødvendige ærend. Rasteplass skal motivere og gi mulighet for hvile, adspredelse, rekreasjon og naturopplevelser for alle trafikanter.</i></p> <p>Døgnhvileplass:</p> <p><i>Døgnhvileplass skal være stoppested for hensetting av vogntog slik at yrkessjåfører kan gjennomføre pålagt døgnhvile. Døgnhvileplass skal motivere og gi mulighet for hvile for yrkessjåfører</i></p> <p>Krav til vegdekke, vegetasjonskjøtsel, inspeksjon/renhold og vinterdrift på sideanlegg</p>
	6.2 Toalett	
	6.3 Bord, benk og stol	
	6.4 Lekeapparat	

Vedlegg 3 Landskapsarbeider – litteratur

Oversikten er utarbeidet oktober 2021 og er ikke utfyllende.

Konvensjoner, lover og forskrifter

Kommunal- og moderniseringsdepartementet (2009): [Plan og bygningsloven](#). Lovdata.no

Plan- og bygningsloven §1: «Prinsippet om universell utforming skal ivaretas i planleggingen og kravene til det enkelte byggetiltak. Det samme gjelder hensynet til barn og unges oppvekstvilkår og estetisk utforming av omgivelsene. For boliger skal prinsippet om universell utforming ivaretas gjennom krav til tilgjengelighet.»

Klima- og miljødepartementet (2016): [Forskrift om fremmede organismer](#). Lovdata.no

Landbruks- og matdepartementet, Klima- og miljødepartementet, Helse- og omsorgsdepartementet (2003): [Forskrift om gjødselvarer mv. av organisk opphav](#). Lovdata.no

Statens vegvesens veiledere

Statens vegvesen (2016): [Veileder V271 Vegetasjon i veg og gatemiljø](#).

Statens vegvesen (2018): [Håndbok V262 Steindekker- Belegningsstein, heller, gatestein og plater](#)

Statens vegvesen (2018): [Retningslinje R761 Prosesskode 1. Standard beskrivelsestekster for vegkontrakter. Hovedprosess 1-7.](#)

Standarder og faglitteratur

Formingsveileder og utstysregister for det aktuelle området

Solfjeld, I. og Solfjeld, E. (2012): [Etablering av trær](#). Statens vegvesens rapporter nr. 89. Statens vegvesen.

Standard Norge (2003): NS 2890:2003 *Dyrkingsmedier, jordforbedringsmidler og jorddekkingsmidler - Varedeklarasjon, pakking og merking*

Standard Norge (2011): NS 11005:2011 *Norsk standard Universell utforming av opparbeidete uteområder. Krav og anbefalinger.*

Standard Norge (2012): NS-EN 1341:2012 *Plater av naturstein til utendørs bruk - Krav og prøvingsmetoder*

Standard Norge (2012): NS-EN 1342:2012 *Gatestein av naturstein til utendørs belegg - Krav og prøvingsmetoder*

Standard Norge (2012): NS-EN 1343:2012 *Kantstein av naturstein til utendørs belegg - Krav og prøvingsmetoder*

Standard Norge (2016): NS 3420-ZK *Skjøtsel og drift av park- og landskapsområder.*

Standard Norge (2018): NS 4400:2018 *Planteskolevarer - Krav til kvalitet, sortering, bunting og merking*

Standard Norge (2019): NS 3420-K:2019 *Beskrivelsestekster for bygg, anlegg og installasjoner - Del K: Anleggsgartnerarbeider*

Vedlegg 4 Stikkordsliste – etablering av ladestasjoner

Etablering av ladestasjoner skal vurderes ved vesentlige oppgraderinger og planlegging av nye hovedrasteplasser, for å bidra til reduksjon av klimautslipp.

Parkeringsforskriften stiller krav om lademuligheter på parkeringsplasser der allmennheten tilbys parkering på vilkår. Tilbudet skal være tilstrekkelig, begrenset opp til 6 % av det totale antall plasser. Det er egne regler for anlegg som er sesongåpne. Ifølge forskriften kan det gis unntak ved urimelig høye investerings- og driftskostnader. Rasteplasser er inntil videre gitt unntak begrunnet med at normallading tar for lang tid til at dette er hensiktsmessig på rasteplass. Eier av anlegget plikter å følge reglene i forskriften og holde seg oppdatert om status.

Tilrettelegging vurderes for hvert sted:

- Ladetilbudet på strekningen og etterspørsel for ulike kjøretøygrupper vurderes mot kostnader ved gjennomføring.
- [Vedtak av 6. desember 2017 om unntak fra ladekrav etter parkeringsforskriften](#)⁶ kan være til støtte ved vurdering av om investerings- eller driftskostnadene anses for å bli urimelig høye, eksempelvis ved etableringskostnader over 100.000 kr (2017) per ladepunkt, og ved utmarksparkering der det vil forutsette ny strømtilførsel.
- Der det ikke er kommersielt grunnlag for ladestasjoner, vurderes det å etablere lademuligheter der lokale forhold tilsier at det er et behov eller trafikksikkerhet tilsier at det bør være et slikt tilbud på den aktuelle rasteplassen. Dette kan gjelde for eksempel der hovedrasteplass er samlokalisert med kolonneoppstillingsplasser på fjelloverganger.
- Kostnader ved strømframføring mv. kan påvirke eksakt lokalisering av enkelte nye rasteplasser.

Tilrettelegging kan innebære å sette av hensiktsmessig og tilstrekkelig areal for ladestasjoner, vurdere muligheter for framføring av tilstrekkelig strøm, samt å trekke rør og ivareta andre praktiske hensyn som kan være til nytte ved en eventuell etablering av ladestasjoner.

Etablering og drift av ladestasjoner settes i all hovedsak ut til ladeoperatører basert på ikke-diskriminerende konkurransevilkår, med krav bl.a. til at ladestasjonene skal kunne benyttes av alle.

For døgnhvileplasser vil dette avgrenses til tunge kjøretøy, dvs. alle som har tilgang til plassen.

Lademulighet kan settes som kriterium eller krav ved avtale med private drivere av raste- og døgnhvileplasser.

⁶ [Krav om lademuligheter | Statens vegvesen](#)

Vedlegg 5 Sjekkliste for servicebygg med toaletter

Funksjon/alternativer	Erfaringer, vurderinger
Bygningen	Servicebygget skal så langt mulig være «hærverkssikkert», vedlikeholdsvennlig, lett å rengjøre og tåle høy besøksfrekvens.
Universell utforming av bygget. Rullestol/rullator skal manøvreres.	Sjekk oppdaterte krav til universell utforming i TEK17 og veiledere (f.eks. SINTEFs byggforskserie), se også eget avsnitt nedenfor. Dette gjelder krav til fysiske størrelser, plassering, kontraster, skilting mv. Svingradius bør økes noe utover minstekravet, siden rullestoler for utebruk kan kreve større svingradius enn de for innebruk.
Utelys	Vandalsikkert utelys som viser og belyser inngang til servicebygget. Fotocelle for styring av utvendig belysning justeres slik at lysanlegget tenner og slukker ved ca. 20 lux, evt. bevegelsessensor.
Atkomst	Området skal være oversiktlig for god trygghetsfølelse ved opphold. Maksimum tverrfall på atkomst er 2 %.
Dører	Dørenes lysåpning skal min. være for HC- toalett: 90 cm, teknisk rom: 70 cm. Alle dører skal slå utover. Dører skal være enkle å åpne og lukke. Det skal være lett å finne dørhåndtak og evt. knapper for døråpner (med logisk plassering, god størrelse og kontrastfarge). Alle dørhåndtak skal være lette å betjene og ha farge som gir god lyshetskontrast mot dør. Taktile dørschild på alle toaletter.
Dør må lukke seg etter bruk.	Alle dører som vender ut (ytterdører) skal ha dørpumpe for automatisk lukking. Det kan være behov for vindfang/takoverbygg over inngangsparti for å sikre optimal dørfunksjon vinterstid, sjekk vindretning og snøforhold. Utfordringer med snø kan løses med varmekabel, rampe og plattform og/eller krav om takoverbygg. Det kan være behov for høydeforskjell fra terreng til dør, med rampe til plattform foran dør. Montering av sensor for å varsle om dør i åpen posisjon vurderes.
Lås	Toalettrommene skal kunne låses fra innsiden av brukere.
Elektromagnetisk/standard låskasse	På toaletter med mye besøk bør elektromagnetiske låser vurderes i tillegg til tradisjonell låskasse. Det bør være batteri-backup på dørlåser/døråpner slik at «kunder» kan komme seg ut hvis strømmen går.
Terskelfritt	Det skal være terskelfritt (maks 2 cm) mellom gangareal og toalett for tilgjengelighet for alle.
Isolasjon	Isolasjon skal tilpasses klima, U-verdier for tak, gulv og yttervegg skal minst tilfredsstillende gjeldende byggeforskrifter.
Smittevern	Det bør være mulig å etablere smittevernstiltak som å ivareta håndhygiene, sette ut antibac og sette opp oppslag for å ivareta smittevern på ulike språk.

Funksjon/alternativer	Erfaringer, vurderinger
Toalettrom	<p>Utforming av toalettrom skal være vandalssikkert, vedlikeholdsvennlig og tåle høy besøksfrekvens (tilsvarende Danfo AB modul). Rustfri innredning.</p> <p>Løsninger for toalett og vask skal være effektive mht. å minimalisere forbruk av vann og energi.</p>
Minimum ett universelt utformet toalett med stellebord.	Sjekk oppdaterte krav i TEK17 og veiledere, se også eget avsnitt nedenfor. Svingradius bør økes noe utover minstekravet, siden rullestoler for utebruk kan kreve større svingradius enn de for innebruk.
Ventilasjon	Mindre toalettbygg bør kunne ha kun naturlig ventilasjon eller mekanisk ventilasjon (bevegelsessensor, etterløpstid). Med mekanisk ventilasjon skal toalettrommene være ventilert når toalett er i bruk og belysning er tent.
Naturlig/mekanisk/balansert	
Toalett	<p>Hovedrasteplasser skal ha WC og innlagt varmt og kaldt vann. Vanntilførselen frostsikres (legge fram strøm).</p> <p>Det skal være lett å finne og forstå hvordan man spylar. Overgang til automatisk spyling vil trolig medføre mindre reparasjoner (også etter hærverk).</p>
WC/Vakuu	<p>Også for øvrige rasteplasser er WC å foretrekke. Dersom det er mulig kobles anlegget til kommunalt VA-anlegg, alternativt kan det legges ned tanker eller etableres infiltrasjonsanlegg. Om mulig bør gråvann ikke gå i tank.</p> <p>Tilkobling til permanent vannforsyning (kommunalt vann eller borevann) er å foretrekke.</p> <p>Der det må benyttes vann fra tank, brukes vannbesparende løsninger.</p> <p>Vakuu medfører mye service, og som et minimum må de mest kraftige pumpene benyttes.</p>
Håndblåser/ tørkepapir	<p>Det skal være tilgang til tørkepapir, som er mest hygienisk.</p> <p>Håndblåsere kan bidra til luft- og kontaktsmitte. De tar mye strøm og bør unngås der det er begrenset kapasitet på strømforsyning.</p>
Avfallsbeholdere	Avfallsbeholdere plasseres slik at man enkelt kan åpne og lukke dører etc. på en hygienisk måte, og deretter kaste papir o.l.
Stellebord	Ja, det skal være stellebord. Stellebordet plasseres slik at man når fram til og kan bruke vasken, samtidig som man holder fast i barnet på stellebordet.
Urinal	På større anlegg bør urinal inngå, disse bør være med vann.
Servant og blandebatteri	<p>Berøringsfritt blandebatteri med sensor og tidsstyring på kran. Det skal være lett å finne og enkelt å forstå hvordan man får vann i kranen. Overgang til automatiske kraner vil trolig medføre mindre reparasjoner (også etter hærverk).</p> <p>Kran bør stå på vasken, og ikke i veggen. Alle servantene skal ha vannlås.</p>
Temp. blandebatteri	
Kaldt / varmt og kaldt vann	Det forutsettes varmt og kaldt vann på hovedrasteplasser, øvrige rasteplasser kan ha kaldt vann.

Speil	Speil utføres i rustfritt stål.
Innetemperatur vinter	Frostfritt (min. + 6 grader)
Vannkvalitet	Helst drikkevann på hovedrasteplass. For kommunalt drikkevann er kvaliteten sikret fra kommunen. Dersom vannet ikke holder drikkevannskvalitet så må det merkes . Det er mye ansvar å ha drikkevann, må vurdere om det er et mål eller ikke.
Gulvbelegg	Viktig at det er et belegg som tåler hard bruk og som det ikke setter seg luft i. Fliser og epoxy er bra.
Sluk i gulv	Det bør være store sluk lett tilgjengelig midt på gulvet inne på alle toalett, slik at det kan spyles. Slukene bør ikke sitte langs vegg.
Vegg	Vegger må tåle spyling. Hærverkssikkert; slagfaste, tungt antenkelige materialer som det ikke setter seg lukt i, der tagging kan fjernes. Ikke gipsplater, rustfrie plater eller prepatinerte sinkplater. Vegger i toalett kan overflatebehandles med voks eller annet egnet middel for å motvirke «tagging» eller annet hærverk.
Belysning	Vandalsikker belysning, styrt av bevegelsessensorer (plassering) slik at lyset går av dersom det ikke er folk der. Viktig at lyskassene ikke er innebygde, slik at de enkelt kan skiftes (hærverkssikret).
Størrelse septiktank	Må vurdere kapasitet i forhold til besøk, sjekk erfaringstall fra drift. Viktig med sensorer for tømmenivå. Tilpasses evt. størrelse på tømmebil.
Bobiltømmeanlegg	Kan vurdere tømmeanlegg dersom man forventer uønsket tømning inne/ute. Fortrinnsvis der man er tilkoblet kommunalt avløpssystem.
Dusj	Dusjrom er aktuelt i noen tilfeller, der det også legges til rette som døgnhvileplass. Det kan være et tilbud til syklister på nasjonal sykkelrute etc. Må ha innlagt varmt og kaldt vann. Det bør gjøres en kritisk vurdering om tilbudet skal etableres, og hvordan hærverk kan forbygges. Det kan benyttes løsninger med magnetlås (uten å registrere personopplysninger). Det kan være betaling for bruk av dusj.

Funksjon/alternativer	Erfaringer, vurderinger
Teknisk rom	Toalett krever teknisk rom som en del av toalettbygget. I det tekniske rommet er alle installasjoner, rørledninger og el-sentral plassert. Rommet skal kunne låses og skal inneholde de funksjoner/materiell som kan være tyveri-/hærverksutsatt. All påfylling av forbruksmateriale, samt regulering av varme- og luft skjer fra teknisk rom.
Plassering, logistikk	Toalettartikler bør kunne etterfylles fra teknisk rom.
Strømbryter	Strømbryter plasseres i teknisk rom.
Sikringsskap	Sikringsskap plasseres i teknisk rom.
Elskap (låsbart)	
Gulv	Sluk i gulvet
Spyleslange	Spyleslange som rekker inn på alle toalett, vurder også om den bør rekke ut til noe uteområde.
Varmtvanns-bereder	Tilpasset behovet (vann til håndvasker, vaskevann, evt. dusj-fasiliteter)
Hyller	
Utslagsvask	
Tørkestativ	
Varme	Elektrisk oppvarming av toalettbygg og teknisk rom for helårsbruk. Anlegg for oppvarming av toalettrom, lagerrom, teknisk rom, vanntank, varmtvann for helårsdrift.
Ventilasjonsanlegg	Vurderes
Rensesystem drikkevann	Vurderes ved behov.
Overvåking og styring	Overvåking og styring av anlegget med tilhørende varsling skal foregå via PLS og SD-anlegg (sentral driftsovervåking) med kommunikasjon via GSM e.a. for følgende parametere, eksempel: <ul style="list-style-type: none"> • Vanntank: Ca. 15 % gjenværende vannmengde • Septiktank: Ca. 80 % fyllingsgrad • Temperatur (rom, vanntank) • Brannvarsling • Varselsystem ved vannlekkasje • Nødvendig overvåking og varsling for annet teknisk utstyr (åpen dør)

Sjekkpunkter for HC-toalett

Sjekkpunktene er hentet fra ulike veiledere i 2020, sjekk gjeldende regelverk og veiledning.

Innvendig skal det være synlig lyshetskontrast mellom gulv og vegg, samt synlig lyshetskontrast mellom fastmontert utstyr og vegg (toalett-lokk, såpedispenser, papirhåndkleholder). For montering av utstyr og møbler er det mange konkrete krav til avstander og høyder.

- *Innvendige mål:* min. 2,20 x 2,50 m (helst større hvis mulig) Snusirkel for rullestol: $\varnothing = 1,60$ m

- *Inngangsparti* skal være trinnfritt: terskel maksimum 2 cm. Det skal være et horisontalt flatt område utenfor døra på 160 x160 cm.
- *Dør* skal være utadslående, min. 90 cm bred, med bøylehåndtak på innsiden av døren for å lukke døren. Døra skal ha kontrast til veggen både ute og inne, eventuelt med kontrast på karm.
- Tyngde på dør skal være maks 30N (3 kg), alternativt monteres dørpumpe med automatisk døråpner. Evt. automatisk døråpner skal monteres utenfor døras slagradius. Den skal være godt synlig og være plassert med en betjeningshøyde mellom 0,8 m og 1,2 m over gulvet. Døråpneren skal plasseres i tilstrekkelig avstand fra innvendig hjørne.
- *Dørskilt* på alle toalettene skal ha piktogram med god kontrast til dørfargen, taktilt (følbart) i høyde 90-140. Dørskilt med symbol for handicaptolett.
- *Dørlås* som er lett å forstå og betjene.
- *God belysning*: Dette innebærer bl.a. punktbelysning ved vask som ikke blender, speil og lys bør installeres på en måte som virker ledende og ikke forvirrer.
- *Gode kontraster*: Alt montert utstyr bør ha kontrast (lyshet, farge) til bakgrunnen.
- *Vegghengt toalett*, rustfritt stål. Høyde toalettsete: 48 - 50 cm. Toalettskålens forkant ca. 85 cm fra bakveggen. Det anbefales spylefunksjon for wc både manuelt og automatisk via dørlås.
- Veggmonterte, nedfellbare armstøtter på begge sider av toalettet. Høyde 80 cm og med 60 cm mellom støttene.
- Tilgjengelig toalettet må ha fritt sideareal på høyre og venstre side av toalett: min. 90 cm. Dersom det er mer enn ett HC-toalett kan de utføres speilvendt med innvendig størrelse 1,8 x 2,5 m (90 cm på ene siden og 20 cm på andre siden av klosettet).
- *Håndvask*: Passasjebredde mellom toalett og vask: 90 cm. Det skal være åpning under håndvask for ben/rullestol: 67 cm. Vaskeservant beregnet for rullestolbrukere må trekkes minst 60 cm ut fra veggen. Det skal være kontaktfritt (fotocelle) eller ettgreps armatur med lang hendel og skåldesperre, selvstengende kraner (tidsstyrt).
- *Speil* (ikke knuselig) plassert over vask ca. 60 x 60 cm med høyde nederste kant 90 cm over gulv. Ekstra speil ca. 600 x 1000 plassert på vegg.
- *Stellebord* av fastmontert plate.
- *Gulvbelegg* skal være sklisikkert.
- Rørføringer inntil vegg.
- (2 stk. kleskroker.)



www.vegvesen.no/fag/publikasjoner/handboker

ISBN xxxx

Tryggere, enklere og grønnere reisehverdag