Døgnhvileplasser for tungtransporten

VEILEDNING

Høringsutgave

Håndbok 279

Juni 2009
## Innholdsfortegnelse

1. Innledning ........................................................................................................................................... 3
   1.1 Kjøre- og hvileidsbestemmelsene ................................................................................................. 3
   1.2 Anstendige forhold for sjåførene ................................................................................................ 4

2. Brukerfokus ........................................................................................................................................ 5
   2.1 Samarbeid med næringen ............................................................................................................. 5
   2.2 Hvileplass er en del av vegtilbudet ............................................................................................. 5
   2.3 Hvileplassene skal være trafikkisikre ......................................................................................... 5
   2.4 Det skal være trygt og trivelig å bruke plassene ........................................................................ 5
   2.5 Sikre sjåfører ................................................................................................................................... 6

3. Plassering og dimensjonering av døgnhvileplasser ........................................................................... 7
   3.1 Avstand mellom døgnhvileplasser ............................................................................................... 7
   3.2 Tilstrekkelig tilbud nær de store byene ....................................................................................... 7
   3.3 Plassering i forhold til veg og omgivelser ................................................................................. 7
   3.4 Størrelse/dimensjonering av antall oppstillingsplasser ................................................................. 8
   3.5 Metoder for å etablere tilbud for døgnhvil ................................................................................... 8

4. Krav til tilgjengelighet, fasiliteter og service .................................................................................... 11
   4.1 Tilgjengelighet ................................................................................................................................. 11
   4.2 Betaling ............................................................................................................................................ 11
   4.3 Toalett og dusj ................................................................................................................................. 11
   4.4 Strøm ................................................................................................................................................ 11
   4.5 Andre servicetilbud .......................................................................................................................... 11

5. Krav til sikkerhet mot kriminalitet, brann med mer ....................................................................... 13
   5.1 Sikkerhetsnivå .................................................................................................................................. 13
   5.2 Tilsigstilfelle belysning .................................................................................................................. 13
   5.3 Oppstillingsområdet skal være reservert tungbilsjåfører ................................................................. 13
   5.4 Rømningsveier ved brann eller andre hendelser ........................................................................... 13
   5.5 Kontaktinformasjon ......................................................................................................................... 13
   5.6 Forlig gods ...................................................................................................................................... 13
   5.7 Sikkerhet mot kriminalitet, kontrolltak: ....................................................................................... 14
6. Informasjon og trafikkstyring .............................................................................................................. 17
   6.1 Ruteplanleggning .......................................................................................................................... 17
   6.2 Skilting ......................................................................................................................................... 17
   6.3 Registrering i NVDB (Norsk vegdatabank) .............................................................................. 18
   6.4 Utdrettet informasjon om hvileplasser ................................................................................... 18
   6.5 Registrering av bruk ..................................................................................................................... 18
   6.6 Framtidig utvikling av informasjon og trafikkstyring ............................................................. 19
7. Utforming/ organisering av plassen ................................................................................................. 21
   7.1 Adkomst og innkjøring .............................................................................................................. 21
   7.2 Organisering av oppstillingsplasser ......................................................................................... 21
   7.3 Vegdekke/ oppmerking ............................................................................................................. 21
   7.4 Organisering av gang- og oppholdsarealer ........................................................................... 22
   7.5 Eksempler .................................................................................................................................... 22
8. Gjennomføring, juridiske forhold ................................................................................................. 25
   8.1 Krav til en godkjent døgnhvileplass ......................................................................................... 25
   8.2 Forholdet til veglova .................................................................................................................. 25
   8.3 Eksisterende tilbud ...................................................................................................................... 25
   8.4 Statens vegvesen eier arealet og opparbeider området fra grunnen av ................................ 26
   8.5 Statens vegvesen eier arealet til parkeringsplassene, og selger tilstøtende areal til service .... 26
   8.6 Statens vegvesen eier, men setter bort driften av både døgnhvileplass og serveringssted ....... 26
   8.7 Statens vegvesen etablerer parkeringsplass i nærheten av allerede eksisterende serviceanlegg ................................................................................................................................. 27
   8.8 Statens vegvesen betaler private for å drive egen døgnhvileplass .......................................... 28
   8.9 Ekspropriasjon av grunn til døgnhvileplass ............................................................................... 29
1. Innledning

1.1 Kjøre- og hviletidsbestemmelsene

Kjøre- og hviletidsbestemmelsene pålegger sjåførene som kjører tunge biler å ta pauser og hvile tilstrekkelig lenge til å få en normal søvnperiode. Uthvilte sjåfører er viktig for trafikk sikkerheten.

Hovedregelen er 11 timer hvilte hvert døgn (døgnhvilt) samt 45 minutters pause for hver 4,5 timers kjøring. Selv om Statens vegvesen har bygget en del rasteplasser der det er mulig å parkere, er dette ikke tilstrekkelig til å dekke behovet. De fleste plassene har for dårlig standard, og noen er stengt om vinteren. I praksis er rasteplassene best tilpasset personbilssjåfører og turistenes behov. Det er også private tilbud for yrkessjåfører ved bensinstasjonen, veikroer og i industriområder, men dette er ikke på langt nær tilstrekkelig til å dekke behovet, og kvaliteten varierer også her. Informasjon om plassene er mangelfull, og det mangler plasser i områder der lønnsomheten med å drive betjente hvileplasser er for dårlig. Dette er først og fremst i byområder der tomtekostnadene og arealkonfliktene er store, men også i områder der trafikkgrunlaget er for svakt.

Transportbrukere og transportnæringen har et lovfestet ansvar for å legge til rette for at kjøre- og hviletidsbestemmelsene kan bli ivaretatt.

Statens vegvesen har et overordnet ansvar for å ivareta og utvikle et vegnett som er trafikkssikert og effektivt for alle trafikantgrupper. I den forbindelse bør etaten legge til rette for å etablere egnede døgnhvileplasser og informere om dem, slik at næringstrafikken kan ivareta bestemmelsene om kjøre- og hviletid på en måte som både samfunnet og næringen selv er tjent med.

Kommunene er viktige samarbeidspartner for å legge til rette arealer for hvileplasser.

Det er viktig at Statens vegvesen, næringen og kommunen samarbeider om et tilfredsstillende tilbud.

### Kjøre- og hviletidsbestemmelsene:


Kjøre- og hviletidsbestemmelsene har en rekke detaljerte krav og en del unntaksbestemmelser til kjøretid, pauser, døgnhvile, og ukehvile. De viktigste reglene som har betydning for døgnhvileplasser er:

- Den totale kjøretiden mellom to døgnhvilere skal ikke overstige 9 timer (kan utvides til 10 timer til ganger pr. uke)
- I løpet av hver 24-timers-perioder skal føreren ha en døgnhvil på minst 11 sammenhengende timer (kan reduseres til 9 timer tre ganger i løpet av en uke på visse vilkår)
1.2 Anstendige forhold for sjåførene

**Fiere raste- og hvileplasser**

I tillegg til de positive virkningene av bedre framkommelighet, bedre vedlikehold, vinterdrift og trafikkssikkerhetsstiltak, er det også behov for bedre arbeidsforhold for sjåførene når de ikke er på selve vegen. Det har derfor blitt gjennomført en systematisk kartlegging av behovet for nye raste- og hvileplasser for tungtransporten, med sikte på en prioritering i handleprogrammet for perioden 2010-2013. Kartleggingene viste at det største problemet er mangelen på tilrettelagte døgnhvilipleasser (egnet for pålagt 11 timers hvile). I Osloområdet og til dels i andre storbyer er det særlig vanskelig å skaffe areal til hvileplasser.

Samferdselsdepartementet legger opp til en ordning der Statens vegvesen kan ytte støtte til private aktører som vil bygge ut og drifte denne typen anlegg. Departementet ser for seg en systematisk utbygging langs alle de viktigste transportkorridorene i årene framover.

Statens vegvesen har i 2008 satt i gang et arbeid med å skilte og registrere eksisterende plasser slik at sjåfører som ikke er kjent i området kan finne plassene i kartoversikter og på GPS. I planperioden vil ordningen bli videreført og utvidet, slik at eksisterende plasser får utvidet kapasitet og bedre fasiliteter. I tillegg vil det bli etablert nye plasser som private kan bygge og drive. Nære nye plasser vil også bli bygget av Statens vegvesen. Departementet ser for seg en systematisk utbygging langs alle de viktigste transportkorridorene i årene framover.


Den viktigste mangelen er anstendige forhold ved avviklingen av døgnhvil. Samferdselsdepartementet har derfor bedt Statens vegvesen prioritere arbeidet med å få til systemer som fungerer bra for sjåførene. Alle regionene har utarbeidet planer for å utvikle plasser for pauser og døgnhvil. Denne veilederen er utviklet for å bidra til et enhetlig tilbud over hele landet i form av krav til standarder, felles symbolbruk og råd i forbindelse med avtaler med private tilbydere.

**Definisjon på en døgnhviliplass:** En døgnhviliplass er et område som er tilrettelagt for hensetning av vogntog i langtransport slik at sjåførene kan innrømme normal døgnhvilet (11 timer).

Døgnhvilipleasser kan også brukes til pauser.

---

**Figur 1** Fra St‐meld 16 (2008‐2009) Nasjonal transportplan
2. Brukerfokus

2.1 Samarbeid med næringen

Hvileplassene er viktige både for trafikkssikkerhet og HMS for yrkessjåførene. Arbeidet med å utvikle døgnhvileplassene må derfor ha fokus på sjåførenes behov. Det er vesentlig å ha et brukerperspektiv i arbeidet med hvileplasser. Næringens organisasjoner (både transportsektorens næringsorganisasjoner og arbeidstakerorganisasjoner) bør derfor inviteres med i prosessene for å utvikle strategier for hvileplasser og ved planlegging av større plasser.

2.2 Hvileplass er en del av vegtilbudet


2.3 Hvileplassene skal være trafikkssikre

Plassene skal være tilrettelagt for tunge kjøretøy med ordnede forhold for manøvrering og parkering.


2.4 Det skal være trygt og trivelig å bruke plassene


Med pålagt hviletid på 11 timer, vil mange sjåfører være interessert i andre gjøremål enn bare å sove. For sjåfører som kjører langtransport, vil det til sammen bli mange timer på ulike hvileplasser i løpet av året. Tilgang til mat, drikke, avis, trådløs internett, oppholdsrom der en kan prate med andre sjåfører, muligheter til å gå en liten tur m.m. vil være attraktive tilbud for mange. Andre foretrekker medbrakt mat og ønsker ikke å bruke servicetilbud. Mange parkerer på faste steder de treffer kjente. Samlet sett bør et flertall av døgnhvileplassene ligge i tilknytning til tettsteder med servicetilbud eller til vegkro, kiosk og/eller bensinstasjon.

Hvis det er noe som ikke fungerer, skal det være enkelt å få kontakt med ansvarlige personer for plassene.

HØRINGSUTGAVE Håndbok 279 Døgnhvileplasser for tungtransporten
2.5 Sikre sjåfører

Sjåførene bør kunne sove normalt, uten å plages av forstyrrelser og høye støynivåer. Dette gjelder både støy fra andre personer og kjøretøy på hvileplassen, og støy som kommer utenfra som for eksempel vegtrafikkstøy. Søvnkvalitet er viktig for sikkerhetsnivået.

Sjåførene bør kunne skaffe seg sunn mat. Matkvalitet har betydning for sikkerhetsnivået.
3. Plassering og dimensjonering av døgnhvileplasser

3.1 Avstand mellom døgnhvileplasser

Plassering av døgnhvileplasser bør bygge på en strategisk analyse for vegruten. Avstanden mellom døgnhvileplasser bør ikke være over 2 ½ times kjøretid. Dette er i utgangspunktet en maksimumsavstand for å ivareta nødvendig fleksibilitet for næringen slik at de kan tilfredsstille kravene i kjøre- og hviletidsbestemmelsene.

I områder med lite trafikkgrunnlag og der det i praksis finnes muligheter å ta pauser, kan det aksepterer avstander opp mot 3-3,5 timers kjøring mellom organiserte døgnhvileplasser.

I områder med stor trafikk og fare for kapasitetsproblemer på hvileplassene, kan det være en fornuftig strategi å senke avstanden ned mot 1 time mellom plassene framfor å øke størrelsen, både for å få mer fleksibilitet i tilbudet, men også fordi det kan være vanskelig å skaffe nok areal til store nok plasser.

3.2 Tilstrekkelig tilbud nær de store byene

Næringen har ofte ønske om å foreta døghvilen i nærheten av terminaler og bedrifter hvor man skal laste eller losse. Havner, jernbaneterminaler og næringsområder forøvrig er som regel plassert i eller ved byer og tettsteder. Det er derfor behov for å fokusere spesielt på disse områdene. Samtidig er det her man har de mest kostbare arealene og de største konfliktene i forhold til annen aktivitet.

Statens vegvesen tar ikke ansvar for å etablere døgnhvileplasser i/ved storbyer innenfor en times kjøretid. I disse byene må behovet for hvileplasser dekkes gjennom et samarbeid mellom vareeiere, logistikk- og transportnæringen og kommunene (storbykommunen og omegnskommunene i storbyområdet). Det understrekes at bedriftene etter kjøre- og hviletidsbestemmelsene er pliktig til å gjennomføre tiltak og legge til rette for at kjøre- og hviletidene blir opprettholdt.

Statens vegvesen bidrag i disse byene bør være å ta initiativ til å få samarbeidet i gang. Statens vegvesen kan bidra med tilsvarende delfinansieringsordninger som for andre hvileplasser i den grad løsninger i terminal- og industriområder eller andre egnede steder i storbyene vil redusere behovet for hvileplasser ved riksvegnettet utenfor byområdene. I disse konkrete vurderingene bør Statens vegvesen legge samfunnsøkonomi til grunn, herunder CO2 utslipp ved de ulike løsninger.

3.3 Plassering i forhold til veg og omgivelser

Døgnhvileplassen bør i utgangspunktet plasseres i umiddelbar tilknytning til riksvegen. Den naturlige løsningen vil ofte være å legge døghvileplassen i tilknytning til et vegsideanlegg som bensinstasjon, vegkro og/eller rastepllass, kjettingplass, fergeleie e.l.

Der arealtilgangen er begrenset, slik som rundt de store byene, er ikke det alltid mulig å finne lokalitet nær veien. Det er da viktig å finne en lokalitet som minimaliserer kjøring fra riksveg og
samtidig minimaliserer konfliktene med omgivelsene. I slike tilfeller vil ofte en plassering i industri- og lagerområder være naturlig, fordi det ofte allerede på forhånd ligger til rette for tungtransport.

3.4 Størrelse /dimensjonering av antall oppstillingsplasser

Nødvendig behov for oppstillingsplasser vil være en funksjon av

- Trafikkmengden uttrykt ved antall vogntog (ÅDT >16 meter)
- hvor langt det er til og fra neste døgnhvileplass
- om det finnes konkurrerende tilbud i nærheten
- om plassen ligger strategisk riktig i forhold til kjøreavstander fra store byer, ligger i nærheten av viktige målpunkter som terminaler, engrosbedrifter m.m. F.eks vil det kunne være et spesielt behov 4-4,5 timer fra større byer/terminalområder.

For å gi et tilfredsstillende tilbud til sjåførene, er det oftest nødvendig med en viss overkapasitet. Dersom en plass relativt ofte er full, blir det et uforutsigbart og dårlig tilbud til næringen. Man kan på sikt tenke seg et system for registrering av ledige plasser, reservering og bestilling av plass, men foreløpig finnes ikke noe veletablert system som er hensiktsmessig. Innenfor dette området pågår imidlertid en utvikling som etter hvert kan komme til anvendelse i Norge (se kap 6).

Det vil som regel være behov for et minimum antall oppstillingsplasser for å kunne forsvare finansiering av infrastruktur, drift og vedlikehold, sanitærforhold, skilting m.m. Normalt bør det være minimum 10 oppstillingsplasser på en godkjent døgnhvileplass. For deler av det lavtrafikkerte riksvegnettet kan det være tilstrekkelig med 5 plasser dersom det ikke er lenger enn 2-3 timer mellom dem.

I høytrafikkerte områder er det ofte behov for flere oppstillingsplasser, og et minimumsantall langs motorvæger bør være 25. For områder med svært høye trafikkmengder, kan behovet være enda større.

Ved høye trafikkmengder kan det være riktig å redusere avstanden mellom plassene framfor å øke størrelsen.

3.5 Metoder for å etablere tilbud for døgnhvil

Tilbudet når det gjelder døgnhvil er lite utviklet i Norge. Det finnes noen få fullgode døgnhvileplasser, pluss en del andre mer eller mindre egnede plasser man kan foreta døgnhvil, men langs store deler av vegnettet finnes ikke noe tilbud i det hele tatt. For å nærme seg målet om et fullgodt tilbud langs riksvegnettet i Norge, finnes det ulike metoder. De viktigste er:

- Ny døgnhvileplass bygges ut som en integrert del av et nyanlegg for veg.

I de tilfellene nye veganlegg bygges ut i et område hvor det er definert et behov for døgnhvileplass, er det viktig å tenke gjennom mulighetene og få dette inn i premissene på et tidlig tidspunkt. Særlig er dette viktig ved planlegging av sidanlegg for motorvegutbygging, hvor det er vanskelig å komme tilbake i ettertid.

HØRINGSUTGAVE Håndbok 279 Døgnhvileplasser for tungtransporten
Døgnhvileplasser bygges ut og drives av Statens vegvesen som eget anlegg eller i tilknytning til rasteplasser eller annet vegsideareal, fergeleier e.l, enten ved oppgradering av eksisterende anlegg der disse er hensiktsmessig plassert, eller ved nyebildeing.

Eksisterende private vegserviceanlegg utvides eller oppgraderes til å tilfredsstille krav til en fullgod døgnhvileplass.

Vi vil foreslå følgende fremgangsmåte for å velge metode:

1. Overordnet analyse som definerer i hvilket område Statens vegvesen mener det er riktig med døgnhvileplass (f.eks definert som en idealplassering +/- om lag 50 km).

2. Er det vegprosjekter i overskuelig framtid der det er aktuelt å ta med bygging av en døgnhvileplass i prosjektet?

3. Markedet sonderes gjennom kartlegging av dagens tilbud. Hvilke kroer, bensinstasjoner, rasteplasser eller annet vegsideareal finnes i området? Er det terminalområder som kan være aktuelle?

4. Ta kontakt med aktuelle kommuner og samarbeidspartnere innenfor transport- og logistikkknæringen.


Se videre kapittel 8 – Gjennomføring, juridiske forhold

Figur 2 Eksempel fra "Rammeplan for kvileplassar" i Region vest
HØRINGSUTGAVE Håndbok 279 Døgnhvileplasser for tungtransporten
4. Krav til tilgjengelighet, fasiliteter og service

4.1 Tilgjengelighet
Døgnhvileplassene skal være åpne og tilgjengelige 24 timer i døgnet hele året. De skal være tilgjengelige for alle yrkessjåfører som har behov for døgnhvile uavhengig av kundeforhold, organisasjonstilhørighet eller nasjonalitet.

4.2 Betaling
Selve oppstillingsplassen bør være gratis i bruk, men det er anledning til å ta et gebyr for bruk av strøm, dusj og andre fasiliteter, inklusive sikkerhetstiltak. Prisnivået for service skal ikke være høyere enn det som er gjengs prisnivå. Bruk av toalett skal være gratis.

4.3 Toalett og dusj
Det skal tilbys dusj, vannklosett og vask i oppvarmet rom. Det er viktig med jevnlig tilsyn og renhold av lokalene, minimum daglig. For plasser som har en del trafikk bør toaletter og dusjanlegg holdes på et høyt hygienisk nivå. I praksis betyr det som regel at det må rengjøres minst to ganger pr døgn. For de største plastene enda oftere. For de store anleggene bør serviceanleggene i utgangspunktet være forbeholdt yrkessjåfører. For mindre plasser, kan det være aktuelt å dele med andre brukere.

4.4 Strøm
Det bør være tilgang på strøm ved minst 25% av oppstillingsplasene til aggregater og andre formål. Dersom det ikke er strømmuttak til å dekke etterspørselen, skal kjøle- og frysevogner prioriteres.

4.5 Andre servicetilbud
Det settes ikke sentrale krav til bevertning og andre tilbud for den enkelte plass. Samlet sett bør imidlertid et flertall av plastene ha tilgang til mat (minimum kiosk) og sosiale møteplasser.

Mange plasser bør derfor ha servicetilbud utover dusj og toalett, for eksempel i tilknytning til bensinstasjon, kiosk og/eller vegkro.

Oppholdsrom, tekjøkken, tilgang til lesestoff, trådløst nettverk, turstier og andre tilbud for timene da sjåførene ikke sover vil øke attraktiviteten til en døgnhvileplass.

Annen aktuell service er dieselfyllingsanlegg, vaskeplass for trailere og andre servicetilbud knyttet til bilene.

Ved by- og tettstedsnære hvileplasser der sjåførene lett kan gå eller har et godt kollektivtilbud til et sentrum med kafeer, restauranter og kulturtilbud som er åpen på kveldstid, er det ikke behov for bevertning og service i tilknytning til plastene.
5. Krav til sikkerhet mot kriminalitet, brann med mer

5.1 Sikkerhetsnivå
En døgnhvileplass skal føles trygg og sikker for de som bruker den. Sikkerhetsnivået planlegges ut fra risiko for kriminalitet og for å unngå alvorlige skader ved brann, eksplosjoner med mer.

5.2 Tilfredsstillende belysning
Plassene skal være belyst. Belysningen bør legges opp slik at den er hensiktsmessig både for manøvrering av bilen, for å gå mellom bilen og serviceanlegg, utgang fra plassen eller andre naturlige målpunkt.

Belysningen bør være slik at det er mulig å se personer og om det er uvedkommende som kommer inn på plassen og nær bilene.

Blendende armaturer bør unngås. Blendingsklasse D6 anbefales, se også håndbok 264 Teknisk planlegging av veg- og gatebelysning.

5.3 Oppstillingsområdet skal være reservert tungbilsjåfører
Plassene skal reserveres for sjåfører som avholder døgnhvil, ukehvil eller pauser i henhold til bestemmelsene om kjøre- og hviletid. Personbiler, bobiler eller andre skal ikke ha adgang til oppstillingsplassene. Plassene skal heller ikke brukes til å parkere trekkvogner eller hensette lastebiler eller tilhengere for bileiere som holder til i området, eller for sjåfører som venter på oppdrag.

Det bør ikke oppholde seg uvedkommende personer på området.

Driverne av plassen må påse at dette overholdes. Graden av kontroll må avhenge av omfanget av kriminalitet ved hvileplassen, om det erfaringsmessig er problemer med misbruk av plassene i området og det generelle kriminalitetsnivået i området. Se 5.5

5.4 Rømningsveier ved brann eller andre hendelser
Plasser som er inngjerdet eller innstengt av andre grunner skal ha merket/merkede nødutgang(er).

5.5 Kontaktinformasjon
Plasser som ikke er døgnbemannet skal ha et opplysningsskilt som opplyser om hvem som har ansvar for plassen og telefonnummer brukerne kan henvende seg hvis ting ikke fungerer som det skal. Dette bør stå på flere språk, minst norsk og engelsk. Det skal også opplyses om nødnumrene til politi, brann og akuttberedskap. (110, 112, 113). Dersom plasser drives i Statens vegvesens regi, bør det være nødtelefon med kontakt til VTS.

5.6 Farlig gods
Plasser for farlig gods skal skilles fra andre biler og publikum/bebyggelse. Forslag til ny forskrift om landstransport av farlig gods fra Direktoratet for sikkerhet og beredskap angir følgende om opphold under transport:

HØRINGSUTGAVE Håndbok 279 Døgnhvileplasser for tungtransporten
Det antas at behovet for døgnhvil for transportører av farlig gods er begrenset. Transporter med farlig gods har imidlertid større problemer enn andre tungtransporter til å finne plass for å få tiden til de lovpålagte pausene.

På dagtid vil det ofte være tilstrekkelig ledig areal på en døgnhvileplass til at en bil med farlig gods kan ta pause. Det kan også tilrettelegges for dette med henvisning til den best egnede del av plassen.

Det kan også være behov for å tilrettelegge for døgnhvile enkelte steder. På bakgrunn av forskriftene ovenfor, kan det bety at oppstillingsplasser for døgnhvil for farlig gods bør tilrettelegges på avskjermet område eller i god avstand fra øvrige oppstillingsplasser.

5.7 Sikkerhet mot kriminalitet, kontrolltiltak:

Som et minimum, skal det på alle plasser være oppslag på flere språk med kontaktinformasjon til den som har ansvaret for plassen, samt nødnumrene 110, 112 og 113. For vegvesenets egne plasser kan dette være Vegtrafikkcentralen.

Belysning er også et trygghetstiltak, jf pkt 5.1.

Der det er døgnbemanning av serviceanlegg, vil det i det meste av landet gi et godt sikkerhetsnivå.
Der det ikke er døgnbemanning, eller der plassen er stor og uoversiktlig, kan det vurderes økning av sikkerheten ved hjelp av f.eks:

- Kamerovervåking over området og/eller ved inn- og utkjørsel og serviceanlegg
- Stengt inn- og utkjørsel. Bommer kan f.eks betjenes automatisk ved at de som skal inn får utlevert en kode ved henvendelse til angitt telefon/automatisk registreringsordning ved ankomst. Sjåfører som bruker plassen ofte kan ha en fast ordning
- Vektetjente

6. Informasjon og trafikkstyring

6.1 Ruteplanlegging
Sjåførene skal kunne planlegge turen og legge inn aktuelle hvileplasser. Dette gjelder også sjåfører som ikke er kjent på ruten.

6.2 Skilting
Skilting av døgnhvileplass gjøres ved hjelp av symbol 807.4 Vogntog sammen med symbol 767 Parkering. Kombinasjonen forbeholder døgnhvileplasser som tilfredsstiller Statens vegvesen sine krav til en døgnhvileplass.

Skilt til døgnhvileplasser skal utformes etter prinsippene for virksomhetsvisning. Se håndbok 050 del 5, kap. 5.1.4B og del 4a. Det skal ikke kreves egenandel for skiltene.
6.3 Registrering i NVDB (Norsk vegdatabank)
Alle plasser som er skiltet døgnhvileplass skal registreres i NVDB med kilometrerings og koordinater for avkjørsel. Det må registreres om det er Statens vegvesens plass eller privat. Det bør som minimum være adresse, antall oppstillingsplasser, evt telefonnummer og internettadresse til private drivere.

I tillegg til informasjon nevnt over, kan det her være aktuelt å registrere om plassen er tilknyttet serveringssted, drivstoffsalg eller annet.

I tillegg til Statens vegvesens egen bruk og informasjon om hvileplassene, skal opplysningene være tilgjengelige for kartprodusenter og nasjonale og internasjonale nettsider som gir informasjon til brukerne.

Registreringen i NVDB brukes også til å følge opp måleindikatoren ”Antall skilte døgnhvileplasser”.

6.4 Utadrettet informasjon om hvileplasser
Oversikt over døgnhvileplassene i Norge bør være tilgjenglig på vegvesen.no, under ”yrkessjåfør” og på engelske sider. Oversikten over døgnhvileplasser bør trykkes i Donna Diesel.

Informasjonen bør gis til internasjonale informasjonsbaser og reiseplanleggere for tungtransporten.

![Figur 9 Eksempel ANIA: website GEOSOSTA](image)

6.5 Registrering av bruk
Omfanget av bruken av plassene bør registreres. Gjennom registrering av bruk kan vi få tall for bruken av plassene, gjennomsnittsbelegget ved ulike årstider, ukedager og belastning over døgnet. Dette vil være nyttig som grunnlag for planlegging av nye hvileplasser og omfanget av hvileplasser. Videre kan gjennomsnittsbelegget gis som informasjon på nettsider og i Donna Diesel for å vise sannsynligheten for å finne ledige plasser.

HØRINGSUTGAVE Håndbok 279 Døgnhvileplasser for tungtransporten

6.6 Framtida utvikling av informasjon og trafikksyning

Gjennom Easywayprosjektet utvikler EU veiledning for informasjon, kapasitetsutnyttelse og organisering av biloppostilling ved bruk av ITS. Dette kan etter hvert også bli tatt i bruk i Norge.

Videre er det i økende grad tatt i bruk tellesystemer med variable skilt, slik at sjåføren kan se før han svinger av til plassen om det er ledige oppstillsplasser – og eventuelt med henvisning til hvor han kan kjøre for å finne plass i nærheten. Dette kan også gis som informasjon til sjåførene mobiltelefon, GPS eller annen ”on board unit”. Det er også utviklet booking-systemer.

Figur 10 Eksempel på hvordan et opplysningsskilt foreslås bygget opp i EU (fra prosjektet ”SETPOS”)
7. Utforming/ organisering av plassen

7.1 Adkomst og innkjøring
Avkjøring fra og påkjøring på riksveg skal være i tråd med krav i vegnormalene. I de fleste tilfeller vil avkjøring og påkjøring fra hovedveg være felles med annen aktivitet.

Organisering av adkomstveger etter at det er tatt av fra riksveg er viktig. Det skal være tydelig veivisning og tydelig skille mellom lette og tunge kjøretøyer. Det er også viktig at fletting av trafikk fra døgnhvileplass og annen aktivitet skjer i god tid før påkjøring til hovedveg.

7.2 Organisering av oppstillingsplasser
Ofte vil en døgnhvileplass være lokalisert i tilknytning til et kommersielt anlegg som bensinstasjon, kro el. Hensikten med døgnhvileplass er å få ro til å sove. Det er derfor viktig at plassen blir utformet slik at døgnhvil er plassert et stykke unna aktivitet som bensinfylling, handel, motordur og lukking av bildører.

For å oppnå best mulig trafikksikkerhet, bør området for tungtrafikk skilles fra områder som er tilrettelagt for familier / rasting m.m. for å unngå sammenblanding av trafikk og trafikanttyper. Ideelt sett bør det være egen innkjørsel inn til et område som er reservert til døgnhvil.

Oppstillingsplassene bør organiseres slik at det er innkjøring i den ene enden og utkjøring i den andre, slik at rygging unngås, men i spesielle tilfeller kan plassen være tilrettelegget for rygging f.eks inn mot et gjerde, dersom området er sikret mot fotgjengertrafikk.


7.3 Vegdekke/ oppmerking
7.4 Organisering av gang- og oppholdsarealer

Plassen skal være organisert på en måte som gjør at gange mellom bil og servicetilbud kan foregå på en sikker måte med minimalt med konflikter.

Døgnhvileplassen skal være et ønsket sted for opphold. Det vil si at området med fordel bør opparbeides med rabatter, grønt, beplantning og møblering for å ivareta trivsel. Beplantning må imidlertid ikke føre til begrensning av sikt og innsyn slik at det går ut over trafikksikkerhet eller trygghet.

7.5 Eksempler

Eksemplene er skisser. Alle plasser må tegnes tilpasset de aktuelle forhold.

Figur 12 Eksempel på minimumløsning (for mer trafikksvake områder). 10 oppstillingsplasser i tilknytning til rasteplass/vegkro. Tungbilplassene fysisk atskilt fra personbiler.

Figur 14 Døgnhvileplass i tilknytning til bensinstasjon.
8. Gjennomføring, juridiske forhold

8.1 Krav til en godkjent døgnhvileplass

Her er det oppsummet hva som må være på plass for at en hvileplass kan få godkjenning som døgnhvileplass med skilt og oppføring i NVDB. For nærmere utdyping se kapitlene 2, 4, 5 og 7:

- Plassen skal være åpen for alle yrkessjåfører, og tilgjengelig 24 timer i døgnet
- Bredder, lengder, svingradier m.m skal være i henhold til dimensjonerende kjøretøy. Avkjøring og påkjøring fra offentlig veg skal være i henhold til vegnormalene
- Antall oppstillingsplasser bør være:
  - Minst 25 på motorveier
  - Minst 10 på andre riksveger
  - Ned mot 5 kan vurderes i trafikksvake områder
- Plassen bør ha fast dekke med oppmerkkede plasser for hver enkelt oppstillingsplass. Det kan vurderes grusdekke hvis plassen er ordnet på annen måte slik at det er lett forståelig hvordan bilene skal manøvrere og parkere
- Oppstillingsplasser og manøvreringsareal bør være fysisk atskilt fra andre trafikantgrupper og aktiviteter
- Det skal være toaletter, vask og dusj med moderne standard og godt renhold
- Plassen skal være belyst og det bør være tilgang til strøm for fryse- og kjølebiler
- Det skal være en tavle som viser kontakttelefon og nødnumre

8.2 Forholdet til veglova

Etter veglova vil hvileplasser være å anse som del av offentlig veg, mens serviceareal som kroer, bensinstasjon, kiosk osv ikke er det. Om hvileplassen regnes som offentlig eller privat, beror på hvem som vedlikeholder den.

8.3 Eksisterende tilbud

Der det allerede finnes tilbud som tilfredsstiller, eller nesten tilfredsstiller, Statens vegvesens krav til en døgnhvileplass, bør en forøke å få til et samarbeid med virksomhetene uten å bidra med midler. I slike tilfeller kan Statens vegvesen finansiere skilting til anlegget og registrerer virksomheten i NVDB.

I tillegg må det skrives en avtale som regulerer virksomhetens rettigheter og plikter.

Dersom flere aktører i området tilfredsstiller kravene, bør alle få tilbud om skilt.
8.4 Statens vegvesen eier arealet og opparbeider området fra grunnen av

Statens vegvesen kan bygge en hvileplass i henhold til kravene med dusj og toalettanlegg.

Driften av plasser er en tjenesteanskaffelse som må anskaffes i henhold til lov om offentlig anskaffelser (loa.) og forskrift om offentlig anskaffelser (foa.).

Driften av selve området kan inngå helt eller delvis i drift- og vedlikeholdskontrakter i området, eller det kan utlyses en egen kontrakt for en eller flere plasser. Det er viktig at kontraktene blir slik utformet at krav til rengjøring, vedlikehold og reparasjoner av sanitæranlegg, lys, strøm og vinterdrift blir ivaretatt med tilstrekkelig kvalitet. Det er videre viktig at det er en kontaktperson som kan følge opp dersom forholdene ikke er i henhold til kravene.

8.5 Statens vegvesen eier arealet til parkeringsplassene, og selger tilstøtende areal til service

Dersom arealene er større enn det som behøves til døgnhvileplassen med servicebygning, kan restarealet selges slik at det kan drives servicevirksomhet der. Kafe, bensinstasjon og/eller service rettet mot sjåførene kan være gunstig samlokalisering med hvileplass.

Slikt areal bør da selges med klausul om at det skal drives servicevirksomhet rettet mot hvileplassen på dette området. Slike klausuler må tinglyses på eiendommen som skal selges, slik at de følger med eiendommen ved et eventuelt videresalg.

Kjøperne kan om ønskelig pålegges å tilby sjåførene dusj og toalettanlegg. Dersom det skal betaes årlige tilskudd for dette, må det vurderes om en står overfor en anskaffelse som i så fall må følge loa. og foa., eller statlig støtte til virksomheter.

For det tilfellet at det anses som en anskaffelse, er det ikke kurant å ta inn i klausulen eller salgsavtalen at det skal betaes årlige tilskudd for dette. Ettersom regelverket for offentlige anskaffelser har krav til konkurranse, kan Vegvesenet i utgangspunktet heller ikke binde seg til en fremtidig avtaleinngåelse med kjøperne. Det er likevel mulig stille krav om at bygningen må ha et slikt anlegg, og så får kjøperne selv priste den eventuelle risikoen for ikke å få oppdraget ved inngivelsen av tilbud i den etterfølgende konkurransen.

Statsstøtte til private virksomheter er i utgangspunktet ulovlig. Det kan imidlertid være anledning til å yte støtte dersom denne anses som kompensasjon for en tjeneste av allmenn økonomisk betydning. Da blir spørsmalet om virksomheten har konkurrerer om å tilby tjenesten, og om det er mulig å beregne støttebeløpet på en lovlig måte uten å gjennomføre anbudskonkurranse. Dette må vurderes konkret.

8.6 Statens vegvesen eier, men setter bort driften av både døgnhvileplass og serveringssted

Statens vegvesen kan også eie arealet til døgnhvileplass, servicebygg/serveringsbygg selv, og sette bort driften til private. Det må da avholdes anbudskonkurranse om oppføringen av bygningen(e), og konkurranse om driften av stedet. Inntjeningsmulighetene vil ligge i driften av serveringsstedet, mens driften av døgnhvileplassen vil være en del av virksomhetens forpliktelser/ytelse i kontraktsforholdet.
En kan i disse tilfellene stå overfor en tjenestekonsesjonskontrakt. Slike kontrakter er unntatt fra forskrift om offentlige anskaffelser, jfr. loa. § 1-3 (2) bokstav j. Tjenestekonsesjonskontrakter er definert i foa. § 4-1 (1) bokstav e, til å være en tjenestekontrakt "med det unntak at vederlaget for tjenesten som skal utføres enten utelukkende består av retten til å utnytte tjenesten eller i en slik rett sammen med betaling".

Det forhold at betalingsstrømmen går fra tredjemenn til den private aktøren i stedet for via den offentlige oppdragsgiver, er ikke alene tilstrekkelig til å gjøre tjenestekontrakten til en tjenestekonvensjon. Det sentrale er om ansvaret og den økonomiske risikoen for driften av den tjeneste vilbyder leverer, overføres fra oppdragsgiver til leverandør. Leverandøren anses i disse tilfellene for å få betaling gjennom retten til å utnytte sin egen tjeneste kommersielt.

Den økonomiske risikoen vil som hovedregel alltid være hos den private aktøren der de skal drive et serveringssted eller en kiosk i tilknytning til hvileplassen, da inntjeningen vil bero på kundetilfanget. Om en står overfor en tjenestekonsesjonskontrakt må imidlertid vurderes konkret i hvert enkelt tilfelle.

Selv om en står overfor en tjenestekonvensjon slik at foa. ikke kommer til anvendelse, vil det i henhold til loa. være legg om konkurranse om oppdraget, noe som uansett vil være gunstig for å oppnå best mulig pris. Der det er drift av større servicevirksomheter som skal konkurranseutsettes, bør dette kunngjøres i hele EØS-området.

De grunnleggende kravene til offentlige anskaffelser, jfr. loa. §§ 1 og 5 og foa. § 3-1, setter begrensninger i forhold til hvor langvarige kontrakten kan være. Dersom en står overfor en tjenestekonsesjonkontrakt vil det normalt aksepteres mer langvarige kontrakter enn ved alminnelige anskaffelser, selv om EØS-avtalens grunnleggende prinsipper vil sette noen skranker.

Det må vurderes om det er hensiktsmessig å knytte driften av serveringsstedet og driften av døgnhvileplassen sammen i én kontrakt.

Ettersom virksomheten ikke eier bygget/bygningene selv, vil de ikke i utgangspunktet ha noen oppfordring til å vedlikeholde disse, men en slik plikt kan eventuelt tas inn i kontrakten.

8.7 Statens vegvesen etablerer parkeringsplass i nærheten av allerede eksisterende serviceanlegg

Det kan være gunstig å legge en døgnhvileplass i nærheten av allerede eksisterende kro, kiosk eller bensinstasjon, og inngå avtale og betale virksomheten for å drive dusj og toalettanlegg for sjåførene. Dersom Statens vegvesen betaler servicevirksomheten for dette, vil avtalen med dem være en tjenesteanskaffelse det må være konkurranse om. I praksis vil imidlertid virksomheten ofte være alene om å tilby tjenesten. Dersom det er flere steder som kan være aktuelle for døgnhvileplassen, vil de grunnleggende kravene i anskaffelsesregelverket medføre at det bør være konkurranse om hvor Vegvesenet skal etablere plassen. Om det må være konkurranse om dette, vil avhenge av reguleringen av arealen i området, og om det er flere servicebedrifter det er aktuelt å etablere en plass i nærheten av. Dersom det er bare ett sted kommunen vil regulere til hvileplass, gjelder bare del 1 i foa., slik at det ikke er nødvendig å kunngjøre anbudskonkurransten, jfr. foa. § 2-1(2) bokstav a., men at det avholdes konkurranse mellom eventuelle aktører på stedet.
8.8 Statens vegvesen betaler private for å drive egen døgnhvileplass


Før det avholdes anbudskonkurranse om å etablere og drive døgnhvileplass, må situasjonen i området kartlegges, slik at dette ikke gjøres der eksisterende virksomheter allerede tilfredsstiller Vegvesenets krav.


Gjennomføring av konkurranse vil i noen tilfeller være vanskelig i praksis, da etableringen av plassene vil måtte være i tråd med reguleringsplanen for området. Dersom vi får inn tilbud med forbehold om endringer i reguleringsplanen, vil vi antagelig måtte avvise tilbudet. Det kan derfor - i forkant av konkurranse - vurderes å be interesserte ta kontakt med kommunen og be dem om et forhåndstilsagn om at de vil omregulere dersom virksomheten vinner konkurranse. I praksis kan kommunen ha sterke meninger om hvor plassene bør ligge og reguleringsplanen kun åpne for ett alternativ, se pkt 8.4.

8.9 Ekspriasjonsav grunn til døgnhvileplass

Veglova § 50 gir Statens vegvesen adgang til å ekspropriere til formålet offentlig veg. Hjemmelen er meget omfattende, og er avgrenset av vegmyndighetenes faglige skjønn til det som er nødvendig for "bygging, utbedring, vedlikehold og drift av vedkommende vei" innenfor rammen av godkjent plan. Tiltak som angår trafikksikkerhet vil også falle inn under bestemmelsen. Selve parkeringsplassen er innenfor ekspropriasjonsformålet.\(^1\) Der det er hensiktsmessig å bygge toaletter og dusjanlegg selv, kan det eksproprieres også til dette, ettersom det anses som en nødvendig del av døgnhvileplassen. Det er imidlertid ikke adgang til å ekspropriere grunn til servicevirksomhet i tilknytning til oppstillingssplasse dersom driften av denne skal settes bort.

For at vedtak om ekspropriasjon kan fattes, må det foreligge en godkjent reguleringsplan eller utbyggingsplan etter plan og bygningsloven. Disse fattes normalt av kommunen, og det er derfor ønskelig å inngå et samarbeid med kommunene.

For ytterligere opplysninger om ekspropriasjonen vises til Håndbok 086 om eiendomsingrep til offentlig veg.

---

\(^1\) Jf forarbeidene til loven