



**Statens vegvesen**

Forslag til  
**strategi for utbygging**  
av  
**døgnhvileplasser**  
langs stamvegene i Region sør

Behandlet i Regionledermøte 06-2008.



**Haslestad kontrollstasjon, tirsdag 22. januar 2008, kl. 02:51: Døgnvil. Vogntog har parkert på kontrollplassarealet.**

Postadresse  
Statens vegvesen  
Region sør  
Serviceboks 723  
4808 Arendal

Telefon: 815 48 000  
Telefaks: 37 01 98 01  
firmapost-sor@vegvesen.no  
  
Org.nr: 971032081

Kontoradresse  
Gjerpensgate 10  
3709 Skien  
  
per.hermansen@vegvesen.no

Fakturaadresse  
Statens vegvesen  
Regnskap  
Båtsfjordveien 18  
9815 VADSØ  
Telefon: 78 94 15 50  
Telefaks: 78 95 33 52

# Innholdsfortegnelse

<b>1</b>	<b>STATENS VEGVESENS VISJON</b> .....	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>FORORD</b> .....	<b>4</b>
2.2	BEHANDLING OG VEDTAK I REGIONLEDERMØTET .....	4
<b>3</b>	<b>SAMMENDRAG</b> .....	<b>5</b>
<b>4</b>	<b>MANDAT</b> .....	<b>6</b>
<b>5</b>	<b>PROSESS</b> .....	<b>6</b>
5.1	KONTAKT INTERNT I REGION SØR .....	6
5.2	KONTAKT MED ANDRE I STATENS VEGVESEN.....	6
5.3	KONTAKT MED EKSTERNE .....	7
<b>6</b>	<b>NASJONAL TRANSPORTPLAN (2010-2019) OG HANDLINGSPROGRAMMET (2010-2013)</b> .....	<b>8</b>
6.1	NTP .....	8
<b>7</b>	<b>STRATEGI OG BAKGRUNNSINFORMASJON</b> .....	<b>10</b>
7.1	ÅDT OG TELLEPUNKT .....	10
7.2	TRAFIKKUTVIKLING .....	10
7.3	KJØRE OG HVILETIDSBESTEMMELSENE .....	11
7.4	RASTEPLASSER.....	12
7.5	KONTROLL- OG DØGNHVILEPLASSER .....	12
<b>8</b>	<b>HVOR TAR SJÅFØRENE DØGNHVILEN SIN I DAG?</b> .....	<b>14</b>
8.1	BEFARING OG REGISTRERING .....	14
8.2	HVA ER DAGENS ”TILBUD” NÅR DET GJELDER DØGNHVILEPLASSER PÅ STAMVEGNETTET I REGION SØR? .....	14
<b>9</b>	<b>DEFINISJON AV DØGNHVILEPLASS</b> .....	<b>16</b>
<b>10</b>	<b>LOKALISERING OG PLASSERING</b> .....	<b>17</b>
10.1	KRITERIER FOR LOKALISERING, OG PLASSERING .....	17
10.2	OM LOKALISERING .....	17
10.3	MIDTDELER OG TRAFIKKSIKKERHET .....	18
10.4	KONKLUSJON ANGÅENDE LOKALISERING.....	18
<b>11</b>	<b>AREAL, UTFORMING OG DIMENSJONERING</b> .....	<b>20</b>
<b>12</b>	<b>SAMARBEID MED KOMMERSIELLE AKTØRER</b> .....	<b>23</b>
12.1	OPS-PROSJEKTET OG DØGNHVILEPLASS .....	24
<b>13</b>	<b>GRUNNERVERV TIL HVILEPLASSER FOR LANGTRANSPORTSJÅFØRER – HVA SIER LOVEN? .....</b>	<b>25</b>
13.1	BAKGRUNN .....	25
13.2	KONKLUSJON: .....	25
<b>14</b>	<b>BEHOV FOR DØGNHVILEPLASSER</b> .....	<b>26</b>
14.1	KONKLUSJON – BEHOV FOR DØGNHVILEPLASSER.....	26
14.2	KAPASITETSANSLAG FOR DE FORESLÅTTE DØGNHVILEPLASSENE .....	26
14.3	HVORFOR PLANLEGGES DET IKKE NOEN DØGNHVILEPLASS I VESTFOLD?.....	29
	OBSERVASJON.....	29
<b>15</b>	<b>KOSTNADER – ETABLERING OG DRIFT</b> .....	<b>30</b>
15.1	GEVINSTER .....	30
15.2	KOSTNADER .....	30
	<b>VEDLEGG</b> .....	<b>31</b>
<b>A</b>	<b>BEHOV FOR DØGNHVILEPLASSER I % AV ÅDT</b> .....	<b>31</b>
<b>B</b>	<b>HVA ER EN KONTROLLSTASJON?</b> .....	<b>33</b>
<b>C</b>	<b>HVA SKJER UNDER EN TUNGBILKONTROLL?</b> .....	<b>34</b>
<b>D</b>	<b>OVERSIKT OVER AREALENE LANGS STAMVEGNETTET I REGION SØR SOM BENYTTES TIL DØGNHVILEPLASS</b> .....	<b>36</b>
<b>E</b>	<b>KART</b> .....	<b>38</b>
<b>F</b>	<b>HØRINGSUTTALELSE FRA NORGES LASTEBILEIER-FORBUND:</b> .....	<b>39</b>

# 1 Statens vegvesens visjon

- På veg for et bedre samfunn

## Formål

- Vi utvikler og tar vare på et sikkert, miljøriktig og effektivt transportsystem. Dette skjer på godt faglig grunnlag og i samspill med politikere, brukere og andre interessenter.

## Verdier

### Vi vil

- ta ansvar og vise tillit
- være åpne og kundesvennlige
- være romslige og skape arbeids glede



## 2 Forord

I forbindelse med Statens vegvesen Region sørs arbeid med NTP 2010-2019 skal det foretas en rekke utredninger. Denne prosjektrapporten omhandler behovet som førere av vogntog<sup>1</sup> har for døgnhvileplasser<sup>2</sup>, ut fra det gjeldende reglementet for kjøre- og hviletid.

Arbeidet med rapporten har vært organisert som et prosjekt, ledet av strategistaben, med en prosjektgruppe og en referansegruppe. Prosjektgruppen (arbeidsgruppen), som har gjort det praktiske arbeidet, har vært sammensatt slik: Eli Sæterdal (leder) og Karl Sandsmark fra Strategistaben, Stian Langeland fra Tungbilgruppen i Region sør og Per Harald Hermansen (sekretær) fra Veg- og trafikkavdelingen<sup>3</sup>.

Prosjektet har vært forankret i regionsledelsen. Prosjektgruppen for NTP 2010-2019, ledet av Hans Seland, har vært referansegruppe. Etter avsluttende behandling av rapportens prinsipper og kriterier i RLM (regionledermøtet), skal rapporten brukes i Statens vegvesens arbeid med NTP 2010-2019.

### 2.1.1 Organisering av arbeidet

Prosjektgruppen har i løpet av prosessen, etter behov, hatt kontakt med øvrige fagmiljøer i Statens vegvesen, både i egen region og ellers. I tillegg har vi hatt kontakt med eksterne samarbeidspartnere. Nedenfor er dette nærmere omtalt.

Etter første ferdigstilling ble en høringsutgave av rapporten sendt på høring internt og eksternt. Norges Lastebileier-Forbund og Øvre Telemark distrikt svarte. Prosjektgruppen hadde i tillegg et møte med Norges Lastebileier-Forbund i forbindelse med høringen.

På grunnlag av de innspillene man mottok i høringsrunden ble detaljer i rapporten endret før den skulle legges frem for regionledermøtet.

## 2.2 Behandling og vedtak i Regionledermøtet

I henhold til todelingen i mandatet skulle prosjektgruppen opprinnelig ta for seg døgnhvileplasser og vinterfremkommelighetsproblematikk i samme rapport. Dette ble også gjort. Den ferdige rapporten ble, som nevnt ovenfor, lagt frem som forslag til Regionledermøte 06-2008, 11. – 12. juni.

Her tok man rapporten til etterretning, med enkelte kommentarer. Blant annet sluttet man seg til forslaget fra Norges Lastebileier-Forbund om en deling av den opprinnelige rapporten.

### 2.2.1 Etter Regionledermøtet

Statens vegvesen Region sør sender derfor nå ut to separate rapporter, bygget på den første.

1. Denne rapporten, Forslag til strategi for utbygging av døgnhvileplasser langs stamvegene i Region sør, omhandler døgnhvileplasser, nå-situasjonen, sjåførenes behov, forslag til utforming og utbygging, m.v. (mandatets første del).
2. En annen rapport, Fremkommelighetsproblemer for tungtrafikken vinterstid, gir en beskrivelse av situasjonen langs stamvegene vinterstid, samt noen innspill til diskusjon (mandatets annen del).

<sup>1</sup> Vogntog defineres i denne rapporten som kjøretøy med lengde større enn eller lik 15,9 m.

<sup>2</sup> Begrepet "døgnhvileplass" brukes i denne rapporten om hvileplasser som er egnet for lengre, pålagte pauser, det vil si døgnhvil (11 timer) og ukehvil (45 timer). For videre omtale, se punkt 7.3 Kjøre og hviletidsbestemmelsene (s.11)

<sup>3</sup> Rapporten skulle opprinnelig ha vært ferdig til 31. desember 2007. Arbeidet viste seg imidlertid å være mer omfattende enn først antatt. Ferdigstillingen ble derfor utsatt til våren 2008.

### 3 Sammendrag

I forbindelse med Statens vegvesen region sørs arbeid med NTP 2010-2019 skal det foretas en rekke utredninger. Denne prosjektrapporten omhandler behovet som førere av vogntog har for døgnhvileplasser ut fra gjeldende bestemmelser om kjøre- og hviletid.

Ett av fundamentene for denne rapporten er kjøre- og hviletidsreglene, gitt gjennom EU-direktiver. Her pålegges sjåfører av tungbiler hvilepauser. Disse kan være på opptil 45 timer (ukehvil).

Rasteplasser har til nå primært vært utformet med tanke på personbilister på gjennomreise, selv om yrkessjåfører nevnes i Statens vegvesens håndbok om rasteplasser. I dag tar yrkessjåførene sine lengre hvilepauser på mer eller mindre tilfeldige, ofte ikke-tilrettelagte steder langs stamvegnettet, i byer, m.m.

#### Sentrale kriterier for etablering av døgnhvileplasser:

- Lokalisering:
  - × Langs stamvegnettet
    - Kjøreavstand 2 - 2,5 timer
  - × Ved fergeterminaler og utenfor byområder.
    - Slike hvileplasser kan også være egnet for hensetting av tilhengere, omlasting m.m.
    - På slike steder må det være havnemyndigheter, ferjeselskaper og / eller kommuner som har primært ansvar for tilrettelegging
- Oppstillingskapasiteten på døgnhvileplassene må være tilpasset trafikkmengdene på stamvegen

- Trafikksikkerhet, sikkerhet og miljø:
  - × Logistikk: Av- og påkjøringsforhold, sikkerhet for gående
  - × Trygghet for førere, sikkerhet for verdier
  - × Avskjerming fra støy
- Infrastruktur og fasiliteter for sjåførene:
  - × Ordnete sanitærforhold
  - × Renovasjon
  - × Sanddepot for etterfylling av strøpparat for drivhjul
  - × Tilgang til 220 V strømforsyning for elektrisk drift av kjøleaggregat
- Samlokalisering med Statens vegvesens kontrollstasjoner gir driftsfordeler, blant annet utnyttelse av felles infrastruktur

#### Kommersielle?

Region sør ser at det finnes en mulighet for at Statens vegvesen anlegger døgnhvileplasser i tilknytning til kommersiell virksomhet ut fra samdriftsfordeler. Statens vegvesen bør uansett eie parkeringsarealene og tilhørende fasiliteter, ettersom døgnhvileplassene ikke kan være avhengig av kommersielt lønnsom drift eller kommunale reguleringer.

Det finnes kommersielle aktører som på eget initiativ og for egen kostnad har opparbeidet vegserviceanlegg med hvileplasser for langtransporten. Region vest er nå inne i en prosess der de søker samarbeid med kommersielle aktører, og hvor det ikke kreves statlige investeringer. Det er viktig å se hvilke erfaringer Region vest gjør, for å kunne dra nytte av dem.

## 4 Mandat

Prosjektrapporten omhandler to forhold:

1. Å finne kriterier og prinsipper for lokalisering av tilrettelagte døgnhvileplasser langs stamvegnettet der yrkessjåfører kan ta sin lovpålagte døgnhvile / ukehvile.
2. Å kartlegge hvilke fremkommelighetsproblemer tungtransporten har vinterstid, og hvor disse problemene erfaringsmessig oppstår. Av og til kan det under slike forhold være behov for å hensette tunge kjøretøy for en periode. Prosjektet skal kartlegge når slike situasjoner kan oppstå, og hvilke steder / arealer man kan bruke til hensetting av kjøretøy.



Punkt 1 er viet størst oppmerksomhet i denne rapporten. Punkt 2 kom som et tillegg i prosjektbeskrivelsen, som en følge av de massive fremkommelighetsproblemer som oppsto i vår region i slutten av februar 2007. Som nevnt i forordet, redegjøres det for punkt 2 i mandatet i rapporten Fremkommelighetsproblemer for tungtrafikken vinterstid.

Arbeidsgruppen mener at døgnhvileplassene, slik de foreslås lokalisert i denne rapporten, også vil ivareta yrkessjåførenes behov for kortere, pålagte pauser (inntil 45 minutter etter en kjøretid på 4,5 t). Prosjektet tar ikke for seg rasteplasser for personbiler på gjennomreise. Dette er en annen skål, noe vi begrunner lenger nede.

## 5 Prosess

### 5.1 Kontakt internt i Region sør

Det praktiske arbeidet med rapporten – innhenting og sammenstilling av data, m.v. – er utført av arbeidsgruppen. Kontakten med referansegruppen (det regionale NTP-sekretariatet) har i hovedsak bestått i at referansegruppens leder har fått oversendt referater.

Representanter for arbeidsgruppa har også hatt møter med flere fagmiljøer internt i Statens vegvesen. Dette gjelder plan- og forvaltningslederne, Faggruppe for funksjonskontrakter og byggherrelederne. I tillegg har ledelsen i hvert distrikt blitt orientert, som regel i forbindelse med distriktsledermøte.

Kontakten inn mot trafikant- og kjøretøymiljøene (primært tungbilmiljøet) har vært ivaretatt gjennom at ett av arbeidsgruppens medlemmer tilhører dette miljøet. I tillegg har det vært kontakt med distriktsledelsen i alle syv distrikter i Region sør (til møtet med Vestfold distrikt var også Norges Lastebileier-Forbund Vestfold invitert).

### 5.2 Kontakt med andre i Statens vegvesen

Statens vegvesen Region vest har vært i aktivitet med et tilsvarende arbeid vedrørende hvileplasser i fylkene Rogaland, Hordaland og Sogn og Fjordane. Det har også vært avholdt et felles møte mellom prosjektgruppene i Region vest og Region sør.

De øvrige regionene holder for tiden på med å kartlegge behovet for døgnhvileplasser i sin region. Det er naturligvis ønskelig at alle regionene i Statens vegvesen har en felles oppfatning av problematikken rundt døgnhvileplasser, slik at alt arbeidet etter hvert kan sammenstilles i en "Nasjonal plan for døgnhvileplasser".

Vegdirektoratet arrangerte et felles møte angående hvileplassproblematikken mellom regionene på Gardermoen 7. mars i år. Senere har Vegdirektoratet sendt ut et utkast til definisjon og kriterier angående hvileplasser. Utkastet bygger for en stor del på Region sørs forslag, slik dette nå foreligger i denne rapporten.

### 5.3 Kontakt med eksterne

Det ligger i arbeidsgruppens mandat at den i løpet av prosessen skal ha kontakt med eksterne samarbeidspartnere. Av praktiske grunner inviterte vi derfor de instanser vi mente det var naturlig å samarbeide med til et møte 15. oktober 2007. Her la vi frem vårt til da utarbeidede forslag, og inviterte til diskusjon og innspill.

Det var i alt 15 deltakere i møtet. De representerte følgende instanser

- Norges Lastebileier-Forbund (alle distriktene i region sør samt NLF sentralt)
- Utrykningspolitiet
- Agder transportarbeiderforening
- Telemark Vestfold transportarbeiderforening
- Arbeidstilsynet
- Direktoratet for beredskap og samfunnsikkerhet
- Statens vegvesen

På konferansen ble det holdt innlegg av medlemmer av arbeidsgruppen, samt fra NLF.

Det er arbeidsgruppens oppfatning at deltakerne på konferansen i store trekk deler Statens vegvesens syn når det gjelder døgnhvileplasser, avstanden mellom dem, utforming m.v.

I tillegg har Statens vegvesen vært i kontakt med representanter for NLF og transportarbeiderforeningene angående informasjon om hvor sjåførene i dag har døgnhvilen sin og hva de ønsker av en døgnhvileplass. Resultater fra dette finnes i Vedlegg D, Oversikt over arealene langs stamvegnettet i Region sør som benyttes til døgnhvileplass, s. 36.

Etter første ferdigstilling ble en høringsutgave av rapporten sendt ut internt og eksternt, slik det er beskrevet i forordet.





## 6 Nasjonal Transportplan (2010-2019) og Handlingsprogrammet (2010-2013)

### 6.1 NTP

Den 17. januar 2008 leverte transportetatene (Jernbaneverket, Kystverket, Statens vegvesen og Avinor) sitt samlede forslag til Nasjonal Transportplan (NTP). Transportetatene er blitt instruert til å la budsjettene for 2007 danne utgangspunktet for den økonomiske planrammen.

Statens vegvesen ønsker for sin del å vri innsatsen inn mot å styrke drift og vedlikehold. Videre ønsker vår etat å bruke en større andel av investeringsmidlene på mindre investeringer (såkalte ”sekkepostiltak”). En konsekvens av dette er at tradisjonelle strekningsvise prosjekter blir kraftig redusert, sammenliknet med hva som har vært tilfelle tidligere.

Forslag til NTP (2010-2019) er sendt på høring, med svarfrist 30. april. Formelt er fylkeskommunene mottakere, og de har ansvar for å samordne uttalelser fra kommunene. Høringen er ellers åpen for alle som føler interesse i saken.

#### Handlingsprogrammet for Statens vegvesen

Statens vegvesen utarbeider sitt handlingsprogram innen utløpet av første kvartal 2009, som et innspill til NTP. Denne døgnhvileplassrapporten er et innspill til dette handlingsprogramarbeidet.

#### Foreslått fordeling av midler

På bakgrunn av forslag til NTP (2010-2019) antydes det følgende bevilgninger til mindre investeringer<sup>4</sup> på stamvegnettet<sup>5</sup>. Da NTP ble lagt frem 17. januar, var de økonomiske rammene for Region sør slik:

	2010-2013	2014-2019	2010-2019
Rute 2b: Rv35	58 mill. kr	92 mill. kr	150 mill. kr
Rute 3: E18, E39 og Rv23	370 mill. kr	555 mill. kr	925 mill. kr
Rute 4c: Rv9	80 mill. kr	120 mill. kr	200 mill. kr
Rute 5a: E134, Rv36	258 mill. kr	387 mill. kr	645 mill. kr
Rute 5b: Rv7 / Rv52	154 mill. kr	231 mill. kr	385 mill. kr
Rute 5c: E16	53 mill. kr	69 mill. kr	122 mill. kr

<sup>4</sup> Med ”mindre investeringer” menes i utgangspunktet prosjekter og tiltak som koster under 50 mill. kr.

<sup>5</sup> **Stamvegar** er hovudvegar innanfor eit distrikt eller mellom distrikt. Dei er skilta med kvite tal på grøn bakgrunn. Alle europavegar er stamvegar, og i tillegg er fleire riksvegar heilt eller delvis klassifiserte som dette av samferdselsdepartementet etter godkjenning i Stortinget.

Stamvegar har generelt høgare vegstandard enn andre riksvegar, sjølv om dei kan ha mindre trafikk. Den minste vegbreidda på ein stamveg utanfor tettbygd strøk er i følgje vegnormalen 8,5 meter. Stamvegar har eigne budsjettmiddele, og vegforkjemparar ønskjer derfor gjerne at «deira» veg skal bli klassifisert som stamveg slik at han kan få betre finansiering og standard.

#### Kriterium for stamvegar

For å bli kalla stamveg må vegen passa til minst eitt av desse punkta:

1. Europaveg.
2. Hovudtransportrute til og frå utlandet, fortrinnsvis tilknytta eit stamvegnett i nabolandet.
3. Gjennomgåande rute med stor tyding for transport mellom landsdelar.

#### Historikk

Stamvegnettet har utvikla seg gradvis frå 1984. Seinare er nettet blitt utvida fleire gonger, mellom anna ved at alle europavegane blei tekne opp som stamvegar.

Kilde: Wikipedia (<http://nn.wikipedia.org/wiki/Stamveg>)



Disse midlene skal fordeles på følgende underposter:

- Mindre investeringstiltak (deriblant ettersleppsprosjekter for å delvis ta igjen tidligere forsømt vedlikehold)
- Trafikksikkerhetstiltak (som for eksempel midtdelere på det høytrafikkerte stamvegnettet)
- Tiltak for gående og syklende
- Kollektivtiltak
- Miljø- og servicetiltak (som for eksempel kontrollstasjoner, hvileplasser for tungtrafikken, rasteplasser for persontrafikken og lovpålagte miljøtiltak).
- Planlegging og grunnnerv

### **Videre gang**

Arbeidet med handlingsprogrammet for stamveger skal ferdigstilles fra Statens vegvesens side innen utløpet av 1. kvartal 2009, og sendes ut til fylkeskommunene sammen med forslag til budsjett for det som per i dag kalles "øvrige riksveger" for 2010. Ved utgangen av 2009 vil det foreligge et felles Handlingsprogram for Statens vegvesen for stamveger.



## 7 Strategi og bakgrunnsinformasjon

### 7.1 ÅDT og tellepunkt

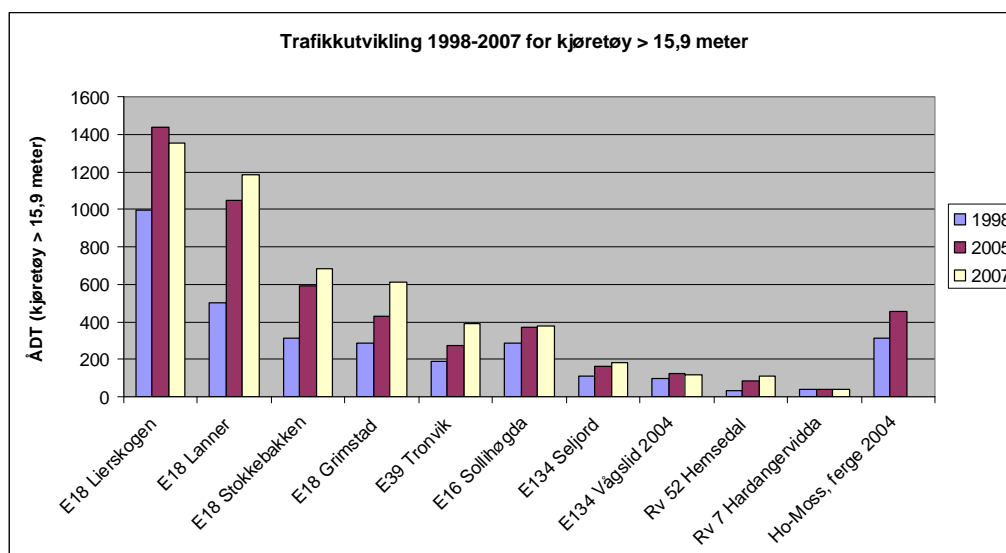
ÅDT (ÅrsDøgnTrafikk) er den gjennomsnittlige døgntrafikk i året<sup>6</sup>.

*”Årsdøgntrafikk (ÅDT) registreres elektronisk og sendes kontinuerlig fra faste tellepunkt langs vegnettet (nivå 1-tellepunkt). De gir derfor eksakte passeringstall. ÅDT-tallene er imidlertid ikke registrert ut fra kjøretøyvekt, men etter kjøretøylengde.*

*ÅDT 150 eller mer for kjøretøy med lengde større enn eller lik 15,9 m (heretter kalt vogntog) er derfor tatt inn som et viktig kriterium for våre forslag for lokalisering av fremtidens kontrollstasjoner i Region sør.”<sup>7</sup>*

### 7.2 Trafikkutvikling

Tungbiltrafikken har økt betydelig de siste årene. Tabellen nedenfor viser utviklingen i årene 1998, 2005 og 2007 når det gjelder ÅDT for vogntog på utvalgte tellepunkt.



Vi ser av tabellen at det har vært en trafikkvekst ved alle tellepunkt, med unntak av E18 Lierskogen.

På E18 / E39 har tungbiltrafikken i tidsrommet 1998 til 2007 økt med fra 3 % til 9 %. På fjellovergangene har tungbiltrafikkveksten variert mellom 1 % og 12 %. Imidlertid er disse vegene langt lavere trafikkert enn E18 / E39. Dermed vil forholdsvis små endringer i tall gi store prosentvise utslag. Den anslåtte trafikkøkningen som har vært lagt til grunn i forbindelse med tidligere arbeid med NTP har vært langt lavere enn den man har hatt i virkeligheten. Det gjenstår å se om denne trenden vil fortsette i de neste 10 årene – som kjent er det vanskelig å spå, spesielt om fremtiden. Vi må, uansett, i planleggingen ta høyde for at økningen kan komme til å fortsette i samme takt.

<sup>6</sup> Definisjon: ÅDT ÅrsDøgnTrafikk er den gjennomsnittlige døgntrafikk i året. (Det vil si summen av alle kjøretøy som passerer et tellepunkt (i begge retninger) i løpet av et år dividert med antall dager i året.)

<sup>7</sup> Fra rapporten Forslag til strategi for utbygging av kontrollstasjoner i Region sør, kapittel 3: Trafikkgrunnlag og prognoser (s. 11)

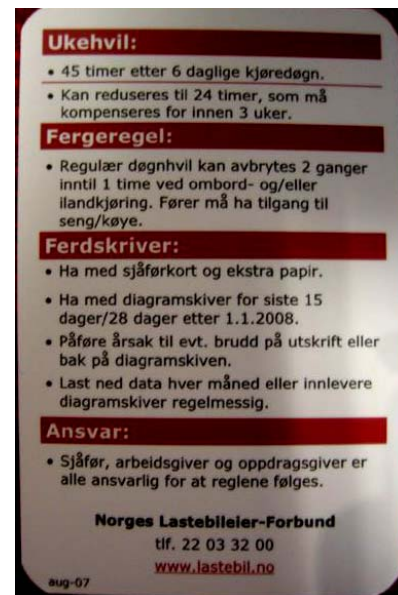
### 7.3 Kjøre og hviletidsbestemmelsene

Reglementet for kjøre- og hviletider er hjemlet i forskrift til vegtrafikkloven. I tillegg har man gjennom EØS-avtalen også forpliktet seg til å harmonisere regelverket med EU-landene og de øvrige landene som har underskrevet avtalen. Reglementet rundt kjøre- og hviletidsbestemmelsene er komplisert, og det gjennomgås ikke i detalj her. Men vi kommer ikke unna å nevne noe:



FOR 1993-09-28 nr 910: Forskrift om kjøre- og hviletid m.v. ved innenlandsk transport og transport innen EØS-området<sup>8</sup> trådte i kraft samtidig med EØS-avtalen 1. januar 1994. Vedlegg til denne forskriften gjelder i utgangspunkt som norsk forskrift.

Vedlegg 1 til denne forskriften er: Rådsforordning (EF) nr. 561/2006 av 15. mars 2006 om harmonisering av visse bestemmelser på det sosiale området innen veitransport og om endring av rådsforordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt om oppheving av rådsforordning (EØF) nr 3820/85.



I henhold til artikkel 7 skal føreren etter fire og en halv times kjøretid ha en pause på minst 45 minutter, med mindre hun / han gjennomfører en hvileperiode. Denne pausen kan erstattes av to mindre pauser på minst 15 minutter og 30 minutter.

I henhold til artikkel 8 skal føreren ta døgn- og ukehvilt. Artikkel 4 definerer "døgnhvilt" som "normal døgnhvilt" eller "redusert døgnhvilt".

- "Normal døgnhvilt" er en hvileperiode på minst 11 timer (som alternativt kan tas i to omganger; den første skal uansett være minst 3 timer, og den andre skal være minst 9 timer).
- "Redusert døgnhvilt" er en hvileperiode på mellom 9 og 11 timer.
- Artikkel 4 definerer "ukehvilt" som "normal ukehvilt" eller "redusert ukehvilt".



Digital fartsskriver



Analog fartsskriver

- "Normal ukehvilt" er en hvileperiode på minst 45 timer.
- "Redusert ukehvilt" er en hvileperiode på mellom 24 og 45 timer. Artikkel 8 gir nærmere bestemmelser om disse fire hviletypene som ikke gjentas her.

Det vesentligste er at sjåførene må ha steder for å avvikle lovbestemt hviletid. De trenger dermed et sted der de kan hensette kjøretøyet i mellom 9 timer og 45 timer. I dette finner vi mye av bakgrunnen for at denne rapporten er blitt utarbeidet.

<sup>8</sup> Se <http://www.lovdatab.no/cgi-wift/ldles?doc=/sf/sf/sf-19930928-0910.html>.

Artikkel 9 gir mulighet for unntak fra artikkel 8: Fører som avviker døgnhvil, og som reiser sammen med et kjøretøy som transporteres med ferge eller tog, gis anledning til å avbryte døgnhvilen inntil to ganger i forbindelse med ombord- og ilandkjøring, men da med en samlet tid på høyst én time.

Sjåfører vil kunne ta deler av døgnhvilen sin om bord på ferge. Dette kan tale i retning av at det bør ligge hvileplass i nærheten av et ferlegeie.

Ansvar for slike plasser ligger etter arbeidsgruppens oppfatning ikke hos Statens vegvesen.



Også en del av virkeligheten – døgnhvil i bygate, Skien

Se også punktet Ferjeterminaler på s. 17. I region sør er det fire ferjeterminaler med utenlandsforbindelse<sup>9</sup>.

En av konsekvensene av kjøre- og hviletidsbestemmelsene er at sjåfører (og eventuelt mannskap) må ha så vel kortere pauser som hviletider opp mot to døgn. Dette fremtvinger behov for egnede plasser for dette. Hva som menes med ”egnedede plasser” kommer vi tilbake til nedenfor.

En nærmere beskrivelse av regelverk, fortolkning, praksis m.v. vedrørende dette regelverket finner man i Statens vegvesens håndbok nr 228, Kjøre- og hviletider.

## 7.4 Rasteplasser

Statens vegvesens håndbok nr. 204, Rasteplasser, gir anbefalinger m.v. vedrørende utforming og lokalisering. Denne håndboken er ikke juridisk bindende. Håndboken tar primært for seg rasteplasser for personer (personbilister) på gjennomreise. Sidene 24 og 25 i håndboken omhandler yrkes-sjåførenes behov. Det nevnes blant annet at det kun er de største plassene som kan være egnet som hvileplasser til førere av store kjøretøy, og at man bør prøve å ta hensyn til nærliggende kommersielle tilbud.

I tillegg nevnes det at man på rasteplasser som skal betjene førere av store kjøretøy bør skille parkeringsplassene for tunge kjøretøy fra den øvrige delen av rasteplassen. Som et alternativ kan det lages helt egne plasser for tunge kjøretøy. Det trekkes også frem at yrkessjåfører har behov for ro når de skal hvile, og at det dermed er behov for skjerming fra biltrafikk. På steder der det er spesielt tilrettelagt for tunge kjøretøy bør en også vurdere om en skal tilby dusjmulighet i servicebygget, og den beste måten å ordne dette på er samlokalisering med en servicebedrift. Sier altså håndboken.

## 7.5 Kontroll- og døgnhvileplasser

Forholdet mellom rasteplasser for førere og passasjerer i personbil og buss og for hvileplasser for førere av tunge kjøretøy er omtalt lenger nede. Men vi kan allerede her røpe at vi ser betydelige negative konsekvenser ved å ha ”blandet trafikk” inne på en døgnhvileplass for tungbilsjåfører.

### 7.5.1 Mangel på utbygging?

Statens vegvesen har i mer enn 30 år benyttet ulike områder langs vegnettet til kjøretøykontroll. Som eksempler kan vi nevne nedlagte vegsløyfer, parkeringslommer, bussholdeplasser etc. Etter hvert har man bygget kontrollstasjoner / tilrettelagt arealer beregnet til formålet.

Når det gjelder hvileplasser for tungbilførere, har situasjonen vært en helt annen, i den forstand at Statens vegvesen ikke planmessig har tilrettelagt arealer for dette formålet, nær sagt i det hele tatt. Transportnæringen og sjåførene har selv måttet finne egnede arealer til døgnhvil, ofte i tilknytning til bensinstasjoner, kroer og serveringssteder, på vanlige rasteplasser, m.m.

<sup>9</sup> Kristiansand (til Hirtshals), Langesund (til Strømstad og Hirtshals), Larvik (til Hirtshals) og Sandefjord (til Strømstad).





"Ikke-tilrettelagt vegsløyfe", brukt til tungbilkontroll

### 7.5.2 Utbygging

Når det gjelder kontrollstasjoner, ble det i 2007 lagt frem en rapport for utbyggingsbehov og -strategi for disse: Strategi for utbygging av kontrollstasjoner i Region sør. I det etterfølgende omtales derfor i hovedsak bare døgnhvileplasser.

Mandatet bak denne døgnhvileplassrapporten tilsier at vår etat nå er på veg bort fra tilfeldige eller midlertidige løsninger. Etter vår mening er tiden nå kommet for å utarbeide en plan, som kan gi føringer for utbygging av døgnhvileplasser i nødvendig antall, og med standardisert kvalitet, langs vårt stamvegnett. Vi ser for oss følgende:

- Trinnvis utbygging kan være en løsning – men man må ikke bygge seg inn i et problem, ved at man bygger for smått eller for dårlig
- Grunnerverv av tilstrekkelig store areal – som skal holde også for fremtidige behov
- Stedvis full utbygging av kontrollstasjon, og etablering av døgnhvileplass, tilpasset henholdsvis ÅDT og transportnæringens behov, og realistiske prognoser
- Areal for videre utbygging av døgnhvileplass ligger klart til neste utvidelse



Fra en "ikke-tilrettelagt plass" som i dag brukes som døgnhvileplass. Sjåføren er på veg til "toalettet" ... i friluft ...

Snakket noen om verdige arbeidsforhold og samfunnets dørmatter?

## 8 Hvor tar sjåførene døgnhvilen sin i dag?

For å undersøke hvor langs stamvegnettet i Region sør sjåførene tar døgnhvilen sin i dag, tok vi kontakt med representanter for transportarbeiderforeningene og Norges Lastebileier-Forbund. Vi mottok svar via e-post. Se vedlegg D: Oversikt over arealene langs stamvegnettet i Region sør som benyttes til døgnhvileplass s. 36.

### 8.1 Befaring og registrering



**Døgnhvil i by'n – på lossestedet Skiens Aktiemølle, Skien.**

Byens mest trafikkerte gate går 5 m bak fotografen, med samlet ÅDT ca. 16 000. Her skal man ha godt sovehjerte.

Sjåføren ga klart uttrykk for at han sterkt savnet ordnede forhold med hvileplasser med toalett og dusj – en døgnhvileplass i rapportens forstand. På en slik ville han heller ha stått.

Mat var det ikke så farlig med – det hadde han med seg i bilen. Og drivstoff fyller han bare på ubetjente "truck-diesel"-stasjoner.

I tillegg har medlemmene av arbeidsgruppen har gjennomført befaringer kveldstid / nattetid langs E18 / E39 i Vestfold, Telemark, Aust-Agder og Vest-Agder, og registrerte antall parkerte vogntog.<sup>10</sup>

Våre funn var, rimeligvis, slik: Sjåførene tar døgnhvilen der det faller naturlig og hensiktsmessig i forhold til kjøre- og hviletidsbestemmelsene og laste- / lossestedet.

Eksempler på slike "døgnhvileplasssteder" er større rasteplasser, bensinstasjoner og kroer, ved kontrollstasjoner, havneterminaler, eller liknende. Felles for disse stedene er at de er opplyste, og som regel i synsavstand fra vegen. Og det står oftest flere vogntog sammen. Noen av stedene er det også tilgang til toalett – i alle fall på dag- / kveldstid.

### 8.2 Hva er dagens "tilbud" når det gjelder døgnhvileplasser på stamvegnettet i Region sør?

Under et internt orienteringsmøte om prosjektet ble det foreslått å utarbeide et oversiktskart over eksisterende døgnhvileplasser i Region sør. Ut fra dette kunne man så vurdere hva som eventuelt manglet.

Dette forslaget kunne tilsynelatende virke fornuftig. Imidlertid er situasjonen den at "dagens tilbud" vanskelig lar seg entydig definere. Statens vegvesen har ikke tilrettelagt arealer for døgnhvil. En rekke steder som yrkessjåfører i dag benytter som døgnhvileplass, er så primitive at de ikke fortjener å bli definert som "tilbud til yrkessjåfører". Dette er plasser uten sanitærforhold, søppelhåndtering m.v. Aktuelle eksempler er den gamle bomstasjonen på Lanner (E18 i Telemark) og arealene ved Solum kontrollstasjon i Vestfold.

Utenom disse benyttes parkeringsarealer på bensinstasjoner, ved veikroer, og på andre steder langs vegnettet der det måtte være plass.



**Fra avlastningsarealet til Solum kontrollstasjon, Vestfold, 24. februar 2008.**

Her er søppelproblematikken ikke tilstrekkelig ivaretatt.

<sup>10</sup> Se også Observasjon av døgnhvil langs E18, med bilde, s 29



Nattestemning fra Lanner-området, E18 i Telemark, 29. jan 2008 23:16.

På begge sider av vegen inntas døgnvil – men man trenger å ha et godt sovehjerte. Lanner kontrollstasjon til høyre i bildet.

Åpningstider og tilgjengelighet for toalettanlegg m.m. varierer betydelig på slike steder. Svært få – om noen i det hele tatt – av de stedene som i dag benyttes som døgnhvileplass er bygget spesielt med tanke på dette formålet.



### Situasjonsbilde:



Sentralt i Brevik, 30. januar 2008 00:35. Døgnvil ved Diplom-is. Neppe varm frokost på denne karen ...



## 9 Definisjon av døgnhvileplass

”En døgnhvileplass er et område som hele året er særskilt tilrettelagt for hensetting av vogntog i langtransport, slik at sjåførene kan innta ”normal døgnhvil” (11 timer), eventuelt ukehvil (45 timer)”.

Se også <http://www.transportarbeider.no/NTF/OSTPubli.nsf/URL/06323245719C9FF7C12573290027CDF9>. Med ”særskilt tilrettelagt” mener vi at annen trafikk ikke er ønsket inne på døgnhvileplassene.

Se også Rasteplasser, s. 12



Haslestad, Aust-Agder.

Eksempel på en ”ikke-døgnhvileplass” – egentlig en kontrollstasjon - per i dag likevel et av de bedre alternativene langs E18 ...

## 10 Lokalisering og plassering

- Begrepet lokalisering brukes i denne rapporten i strategisk sammenheng – hvor i regionen er det behov for døgnhvileplasser?
- Plassering brukes om stedlig tilpassing i forhold til vegsystem, landskap, m.v. – hvordan skal en døgnhvileplass ligge til i forhold til veg, topografi, m.v.?

### 10.1 Kriterier for lokalisering, og plassering

Kriteriene for lokalisering og plassering er de samme som dem man finner i rapporten nevnt ovenfor: Strategi for utbygging av kontrollstasjoner i Region sør, vedtatt i regionledermøtet i august 2007.

### 10.2 Om lokalisering

- Lokalisering inntil stamvegnettet, i tilknytning til kontrollstasjonene. Denne kombinasjonen gir rimelig nærhet til byer og industriområder. Slik beliggenhet er hensiktsmessig, både sett i relasjon til transportenes bestemmelsessteder, og i relasjon til sjåførenes tilgang til dagligvareforretninger, postkontor, banker, m.v.
- Det er viktig å ivareta strategisk lokalisering i forhold til topografi med vanskelige kjøreforhold vinterstid (i forbindelse med montering og avmontering av kjetting, trafikkstans, etc.)
- Avstander til andre døgnhvileplasser (langs samme hovedveg / transportkorridor) bør ligge innenfor en kjøreavstand på 2 – 2,5 t. Dette er i samsvar med kjøre- og hviletidsbestemmelsene. Dette vil også, langt på veg, imøtekomme behovet for ”korthvil”, og det vil gi et tilbud til sjåfører i ”korttrafikk” (distribusjon, gruskjøring og så videre).
- Døgnhvileplasser bør ha god avstand fra boligbebyggelse, for å unngå sjenanse for fastboende
- Døgnhvileplasser må dessuten lokaliseres i hensiktsmessig avstand i forhold til ankomst Norge (havne- / ferjeterminal eller grenseovergang)

#### 10.2.1 Ferjeterminaler

På ferjeterminalene bør det legges til rette for parkeringsareal for tungbiler, til bruk både i forbindelse med parkering og når ferjene er forsinket eller innstilt.

Dette er en utfordring som i utgangspunktet ligger hos ferjeselskapene og havnemyndighetene. Statens vegvesen bør imidlertid ta et initiativ inn mot disse instansene, for å få satt i gang en prosess rundt dette.



”Ordnung muss sein”. Fra Horten.



Fra Kristiansand havneterminal. Ikke veldig god manøvreringsplass for vogntog her ...

### 10.2.2 Større byer

Større byer har mye varedistribusjon knyttet til industri og handel, og dermed mye tungbiltrafikk. I tillegg har vel de fleste byer noen innbyggere som livnærer seg ved å kjøre tungbil. Det vil dermed kunne være behov for et hensiktsmessig lokalisert parkeringsområde, for å unngå hensetting av tungbiler i eller nær boligområder.

I byene vil det derfor være behov for arealer til hensetting av kjøretøy / tilhengere, både i forbindelse med hvile og omlasting. Dette er en utfordring som i utgangspunktet ligger hos kommunene. Statens vegvesen bør imidlertid ta et initiativ her, for å få satt i gang en prosess på dette punktet.



Kommunalt parkeringsareal ved Rv36, Porsgrunn sentrum

### 10.3 Midtdeler og trafiksikkerhet

- Stamvegnettet vil etter hvert i stor grad bli utrustet med midtdeler. Ut fra et trafiksikkerhets-synspunkt er dette positivt. Og man bør uansett ikke tillate benyttelse av et areal på den ene siden av vegen til hvileplass for begge retninger, med mindre det er mulighet for planfri eller annen sikker kryssing av motgående kjørefelt.
- Den samme utfordringen gjelder for kontrollstasjoner: Selv om døgnhvileplassene / kontrollstasjonene kan se ut til å ligge tett geografisk, kan de bare betjene trafikk i én retning.

#### 10.3.1 Andre, sentrale kriterier

- Den juridiske konklusjonen nedenfor: Grunnerverv til hvileplasser for langtransportsjåfører – hva sier loven? (s. 25)
- Økonomiske, og organisatorisk-praktiske drifts- og vedlikeholdsmessige hensyn. Se kapittelet
- Kostnader – etablering og drift (s. 30).
- Under tungbilkontroller skjer det ofte at sjåfører blir pålagt å ta døgnhvil – der og da. En slik pålagt døgnhvil krever at det finnes hensiktsmessige arealer i umiddelbar nærhet til kontrollstasjonen. Dette er et element som gjør at samlokalisering kan være hensiktsmessig. Hensetting på selve kontrollarealene er imidlertid ikke ønskelig. Se også 10.4 Konklusjon angående lokalisering, s. 18.

#### 10.3.2 Sikkerhet

- Sikkerhet for sjåfører, gods og naboer til døgnhvileplasser er omtalt i kapittelet Areal, utforming og dimensjonering, under avsnittet Sikkerhet for personer og gods (s. 22)

### 10.4 Konklusjon angående lokalisering

#### Døgnhvileplasser bør samlokaliseres med kontrollstasjoner

Ut fra disse kriteriene vil denne arbeidsgruppen sterkt anbefale at døgnhvileplasser bør etableres i direkte tilknytning til kontrollstasjoner, jf. rapporten Strategi for utbygging av kontrollstasjoner i Region sør (Statens vegvesen Region sør, 2007). Se også 15.1, Gevinster, s. 30.

Det presiseres at en døgnhvileplass etablert i tilknytning til en kontrollstasjon har et eget areal til sitt formål. Samlokalisering betyr i denne sammenheng at de ulike arealene ligger inntil hverandre, men tydelig atskilt. Arbeidsgruppen legger altså ikke opp til at døgnhvil skal tas på kontrollstasjoner, men på eget, definert område. Kontrollarealene skal, så vidt mulig, alltid være tilgjengelige for kontrollvirksomhet.

Sikkerhet under av- og påkjøring er et annet viktig punkt. Dette er nærmere omtalt under 11.1.2, Av- og påkjøringsforhold, logistikk og kjøremønster, s.20.

## 11 Areal, utforming og dimensjonering

- Arealet må være tilpasset dagens registrerte årsdøgntrafikk (ÅDT) på vegen, og den ÅDT man realistisk sett kan regne med å ha i fremtiden. Statens vegvesens egne prognoser har på dette punktet ofte vist seg å være for lave. Det kan derfor være fornuftig å innhente informasjon fra andre instanser når det gjelder dette.
- Behov for oppstillingsareal ved stans i trafikken, for eksempel på grunn av vanskelige kjøreforhold vinterstid, er et annet dimensjonerende kriterium. Slik stans oppstår erfaringsmessig på spesielle punkt langs vegnettet.
- Arbeidsgruppen finner det vanskelig å anslå eksakt hvilke kapasitet døgnhvileplassene vil måtte dimensjoneres for. 10 til 15 prosent av vegens ÅDT for kjøretøy med lengde over 15,9 m vil imidlertid kunne være en ønskelig kapasitet på de stedene der plassene planlegges, ut fra de registreringer som arbeidsgruppen har gjort nattetid.
- Dette estimatet vil sannsynligvis også ivareta arealbehovet for spesialtransporter og modulvogntog, som nevnt under kapittelet Ulike typer tunge kjøretøy i rapporten Fremkommelighetsproblemer for tungtrafikken vinterstid (s. 6), og dessuten behovet til det antall kjøretøy der sjåførene ønsker å benytte området til kortere pålagte hvilepauser.
- I tillegg vil man da antakelig ha plass til pålagt hensetting, for eksempel ved ulykker, eller ved kjøreforhold eller kontroll som medfører bruksforbud, i de tilfeller der man, slik det ble foreslått ovenfor, har samlokalisert døgnhvileplasser med kontrollstasjoner.

### 11.1.1 Tilrettelegging

- Ved utformingen av døgnhvileplasser må man ta hensyn til de behov som spesialtransporter har, det vil si transport med bredder over det generelt tillatte.
- Langs de deler av vegnettet der det er åpnet adgang for modulvogntog med lengde 25,25 m, må døgnhvileplassene også være tilpasset disse, både når det gjelder lengde på parkeringsplassene og svingareal.
- Arealet skal være mest mulig horisontalt.

### 11.1.2 Av- og påkjøringsforhold, logistikk og kjøremønster

- Døgnhvileplasser – og kontrollstasjoner – må ha trafiksikre av- og påkjøringsforhold til vegen de betjener. En samlokalisering vil, ut fra dette, være både trafiksikkerhetsmessig og økonomisk fornuftig.
- Trafiksikre av- og påkjøringsforhold innebærer blant annet at friksjonsforholdene ikke må være dårligere enn dem man har på vegen man kjører inn fra, og at kjøretøy ikke må krysse motgående kjørebane i plan under inn- eller utkjøring.
- Logistikken på selve døgnhvileplassen må være tilrettelagt slik at det oppstår minst mulig konflikter mellom myke trafikanter (gående sjåfører) og kjøretøy i bevegelse
- Kjøremønsteret på døgnhvileplassen må være envegsrettet, det vil si tilrettelagt slik at man unngår rygging på parkeringsarealet. Svingradiene bør generelt være størst mulig. Dette er viktig både for sikkerhet og når det gjelder å minimere dekkslitasje og partikkeldannelse.

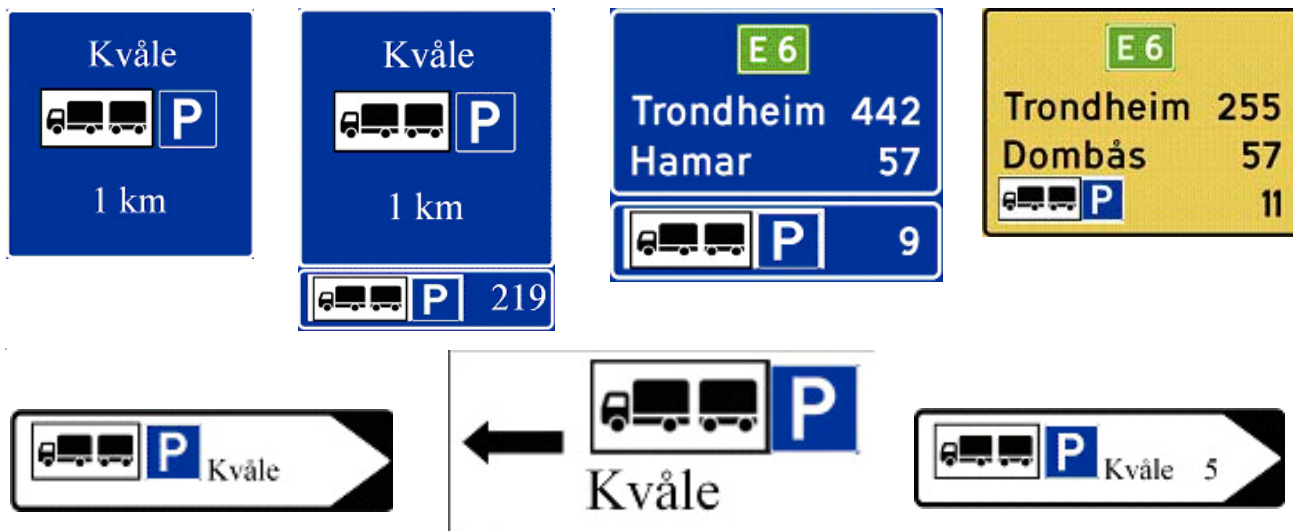
### 11.1.3 Forvarsling, skilting og informasjon

- Før døgnhvileplassene må det være skiltet med navnet på vedkommende plass / sted, eventuelt i samsvar med navnet på den tilstøtende kontrollstasjonen.
- Avstand til neste døgnhvileplass må være skiltet, både før innkjøringen (for å gi sjåførene et valg), og ved utkjøringen (inne på plassen)
- Hvilke fasiliteter det er på plassen. Her kunne man muligens, i samarbeid med brukerorganisasjonene, etablere en ”Transportbransjestandard”, som kunne skiltes med eget symbol (stjerner eller liknende)?

- Informasjonen må gis med internasjonale symboler. Region vest har kommet med et forslag til skilting – se nedenfor.
- Døgnhvileplassene må merkes av i kart (Donna Diesel, elektroniske kart, m.v.). Apropos:
  - × Det finnes allerede nettsider for rasteplasser for vogntog i Tyskland: <http://www.autohof-guide.de/content/view/19/41/>. Noe liknende kunne kanskje etableres for Skandinavia?

#### Eksempel på skilt, foreslått av Statens vegvesen Region vest

Oversendt Vegdirektoratet som forslag i mars 2008:



#### 11.1.4 Annen tilrettelegging

- Døgnhvileplassen bør ha innkjøringsforbud for lette kjøretøy (med unntak kjøretøy som benyttes til renovasjon og vedlikehold). Dette både av sikkerhetshensyn, og av hensyn til ro.
- Behovet for tilstrekkelig lydmessig avskjerming fra kontrollstasjon / trafikkert veg understrekes fra Norges Lastebileier-Forbunds side. Det er viktig at hvileplassen er tilstrekkelig rolig, slik at sjåførene kan få den hvile som forskriftene har fastsatt.
- Området skal være tilrettelagt med følgende fasiliteter:
  - × Fast dekke med oppmerkede parkeringsplasser
  - × Ordnete sanitærforhold (toalett, vaskemuligheter, dusj)
  - × Ordnete forhold med hensyn til renovasjon
  - × Sanddepot for etterfylling av strøpparat for drivhjul.
  - × Avskjerming fra støy, for å unngå sjenanse for sjåførene
    - Fra annen vegtrafikk
    - Fra kjøleaggregat på andre vogntog
  - × Tilgang til 220 v strømforsyning for elektrisk drift av kjøleaggregat (gir mindre støy)

#### Mulighet for bespising, eventuelt fylling av drivstoff m.v.

- × Dette er noe man ikke trenger å ha umiddelbart inntil en døgnhvileplass. Svært mange sjåfører oppgir at de har med mat til stedet der de tar hvil, og spiser den der, alene eller med andre sjåfører.
- × Drivstoff blir ofte fylt på steder eller stasjoner der transportfirmaet har avtale. Ofte kan dette være en drivstoffpumpe i et industriområde, og ikke på en vanlig bensinstasjon.
- × Spylervæske og annen rekvisita has med i bilene, eller kjøpes på bensinstasjoner eller i andre forretninger langs vegen. Man trenger altså ikke ha "rimelig nærhet" til døgnhvileplassen for å dekke slike behov.



## Sikkerhet for personer og gods

- Døgnhvileplasser
  - × Må ha god belysning
  - × Bør ha tilsyn, for eksempel i form av kameraovervåkning / vektertjeneste. Dette vil være en sikring mot hærverk, tilgrising og uønsket virksomhet (kriminalitet, prostitusjon etc.). Samlokalisering med kontrollstasjoner vil ha en positiv effekt på dette punktet.
  - × En del av området må oppfylle vilkårene for hensetting av kjøretøy som frakter farlig gods (ADR), som fastsatt av Direktoratet for beredskap og samfunnssikkerhet.

### Fra kontinentet: "Sikkerhetshvileplasser" for vogntog



Fra Tysklands første sikkerhetshvileplass for vogntog – en konsekvens av stadig mer kriminalitet rettet inn mot transportbransjen.



Et uskarpt bilde av en avkjøringstavle, som varsler en overvåket hvileplass (jf. kameraet), der det også er tilleggsfasiliteter. (Frankrike)



Fra innkjøringen til en fransk sikkerhetshvileplass. Søylene i midten av kjørebanelen kan heves og senkes, og fungerer som en bom.

Til høyre en kortautomat for betaling og registrering av oppholdet.

Fra <http://www.brummionline.de/gallery/displayimage.php?album=53&pos=94>



## 12 Samarbeid med kommersielle aktører

### Private aktører og arealer langs vegen

Det finnes kommersielle aktører som på eget initiativ og for egen kostnad har opparbeidet vegserviceanlegg med hvileplasser for langtransporten. Statens vegvesen har i utgangspunktet sett positivt på slike tiltak.



Lindskog Autoservice ved E134  
Haukeli / Edland



Fossen kro ved E134 i Sauland



Høydalsmo kro ved E134 i Tokke

Statens vegvesen Region vest vurderer for tiden å inngå avtaler med kommersielle aktører for etablering av hvileplasser på eksisterende arealer, der Statens vegvesen ikke går inn med investeringsmidler. Region vest ønsker å inngå avtalene i løpet av 2008.

Vi vet ikke hvordan responsen på en slik anbudsutlysning vil være, men Region sør bør følge denne prosessen med interesse. Det som Region vest vurderer å gjøre i 2008, vil kunne sees på som et pilotprosjekt.

Arbeidsgruppen antar at ÅDT for kjøretøy med lengde over 15,9 meter vil være et viktig kriterium i forhold til å avgjøre hvorvidt Statens vegvesen skal gå inn i et samarbeid med en privat aktør. Topografiske forhold langs de aktuelle rutene vil også kunne ha en viss betydning.

### Samdriftsfordeler

Vi kan se muligheten for Statens vegvesen anlegger døgnhvileplasser i tilknytning til kommersiell virksomhet, ut fra samdriftsfordeler. En kommersiell aktør ville i slike tilfeller kunne tilby matservering, og adgang til sanitæranlegg.

Generell erfaring viser at sanitæranlegg som drives av kommersielle aktører har bedre standard og bedre vedlikehold enn de som drives for Statens vegvesen av funksjonskontraktørene. Sanitæranlegg som anlegges og driftes 100 % av en kommersiell aktør vil antakelig være enkle å forholde seg til for Statens vegvesen, men det spørs naturligvis hvordan samarbeidskontrakten er utformet.

### Erfaringer

Tilskudd fra Statens vegvesen til etablering av parkeringsarealer for tungbiler i tilknytning til eksisterende kommersielle anlegg innebærer risikoer, for eksempel i forhold til opphør av virksomhet i forbindelse med konkurs, omregulering m.v. Erfaringer<sup>11</sup> tilsier i slike tilfeller at Statens vegvesen bør eie disse parkeringsarealene, ut fra at det er av vesentlig betydning at en døgnhvileplass' eksistens ikke er avhengig av kommersielt lønnsom drift, eller av kommunale reguleringer.

Man kunne se for seg at Statens vegvesen ervervet arealer og opparbeidet plasser som kunne være egnet for døgnhvile. Driften av slike kunne så settes ut til private aktører. En slik løsning ville

<sup>11</sup> I 1989 gav Statens vegvesen et tilskudd til Gjerstad kommune (Aust-Agder) for etablering av en døgnhvileplass på Brokelandsheia, og det er en privatrettslig avtale (ikke tinglyst) mellom Statens vegvesen og Gjerstad kommune om etablering og drift av denne plassen. Dette har fungert bra fram til 2007/2008, men Gjerstad kommune har solgt og omregulert området uten å ta hensyn til avtalen. Statens vegvesen og Gjerstad kommune er i dialog om erstatningsareal på den andre siden av E18. Dette arealet vil muligens være mindre attraktivt for brukerne enn det arealet som brukes i dag, på grunn av større gangavstand til kroene, dagligvareforretningen og bensinstasjonen, og manglede muligheter for kryssing av E18 for fotgjengere. På den annen side har det nye arealet en fordel ved at det er mindre trafikkert, og dermed mer rolig. Imidlertid vil man på dette nye arealet måtte anlegge eget sanitæranlegg.

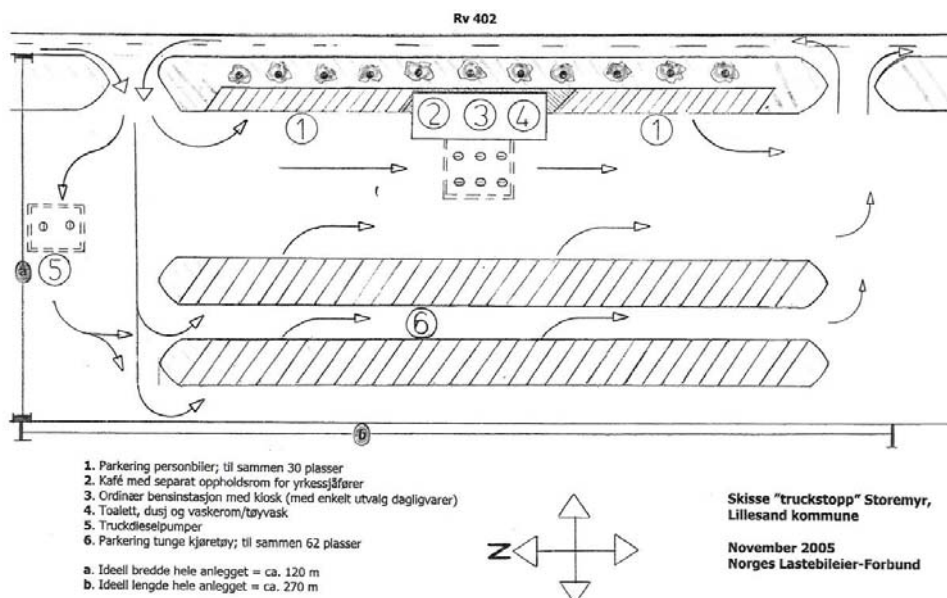
forutsette at grunnen kunne erverves uten at Statens vegvesen måtte ekspropriere grunn. Se for øvrig kapittelet Grunnerverv til hvileplasser for langtransportsjåfører – hva sier loven?, s. 25.

Utleie av bygg og annen eiendom (for eksempel til kiosk- eller krovirksomhet) til kommersielle aktører er ikke Statens vegvesens oppgave, slik det fremgår av nevnte juridiske betraktning omkring grunnerverv.

## 12.1 OPS-prosjektet og døgnhvileplass

OPS-prosjektet (OPS= ”Offentlig Privat Samarbeid”) bygger ny E18 mellom Grimstad og Kristiansand. I den forbindelse er det planlagt å anlegge en døgnhvileplass (også kalt ”truckstopp”) ved Lillesand. Det aktuelle arealet eies av Statens vegvesen og Opplysningsvesenets fond. Statens vegvesen ved Aust-Agder distrikt skal i 2008 gjennomføre en prosess med avtaleinngåelse med sikte på opparbeidelse / bygging av denne døgnhvileplassen. Dette arbeidet kan brukes som en pilotstudie med hensyn til avtaleinngåelse m.m.

Man ser for seg at dette arealet skal kunne leies ut til en kommersiell aktør, for eksempel en driver av bensinstasjon og / eller kro.



**Kartskisse over "ideell døgnhvileplass", laget av Norges Lastebileier-Forbund.  
 (Denne er ikke nødvendigvis i samsvar med denne arbeidsgruppens oppfatning).**

Avtaler med kommersielle aktører om offentlige tilskudd til døgnhvileplass – for eksempel at det opparbeides parkeringsarealer i tilknytning til eksisterende virksomhet – betinger naturligvis at gjeldende regelverk for offentlige anskaffelser følges. Å avklare disse forholdene ligger ikke innenfor dette prosjektets ramme.

## 13 Grunnerverv til hvileplasser for langtransportsjåførere – hva sier loven?

Av jurist Henning Fykerud, Region sør.

### 13.1 Bakgrunn

- Erverv av grunn kan foregå på to måter:
  - × Grunneier avstår frivillig grunn
  - × Ekspropriasjon
- Ekspropriasjon krever lovhjemmel. Vegloven § 50 gir Statens vegvesen hjemmel til dette. Kravet er da at ervervet er til vegformål, dvs. bygging, utbedring, vedlikehold og drift av veg.
- Så kan man spørre: Er døgnhvileplasser for langtransportsjåførere et vegformål? I kommentarutgaven til vegloven nevnes som eksempler:
  - × Snuplasser
  - × Rasteplasser
  - × Parkeringsplasser
  - × Vektstasjoner
  - × m.m.
- Også tiltak som angår trafikksikkerheten vil falle inn under betegnelsen ”vegformål”.
- Servicetiltak for vegfarende vil også omfattes av begrepet ”vegformål”, men forarbeidene til loven setter her en klar forutsetning om at vegmyndigheten selv må drifte tiltaket. Dette medfører at driften ikke kan leies ut til andre, eksempelvis bensinstasjoner, vegkrovs virksomhet, etc.
- Ekspropriasjon til andre formål er ikke hjemlet i Vegloven. Dersom Statens vegvesen likevel ønsker å ekspropriere, må man gå vegen om en reguleringsplan, slik at kommunen eventuelt står som eksproprietar etter Plan- og bygningsloven.
- I forbindelse med endring av vegloven i 1996 ble det foreslått en utvidelse av § 50, slik at vegmyndigheten skulle kunne ekspropriere, for deretter å overlate arealene til bedrifter som ville drive servicetiltak for trafikantene. Dette forslaget ble imidlertid avvist.

### 13.2 Konklusjon:

Statens vegvesen har således, i henhold til Vegloven, ekspropriasjonshjemmel til bygging av hvileplass. Dette kan gjøres:

1. I tilknytning til en kontrollstasjon, eller et annet vegformål.
2. Som et selvstendig anlegg eller areal.

- Hvem eller hva som befinner seg i nabolaget, er i prinsippet saken uvedkommende, såfremt byggingen ikke får negative konsekvenser, for eksempel av miljømessig art.
- Dersom døgnhvileplassen ønskes bygget og drevet i et eie- eller leieforhold med bensinstasjons-, kafé- eller liknende kommersiell drift, har ikke Statens vegvesen ekspropriasjonshjemmel.
- Dersom en privat aktør ønsker å etablere og drive en døgnhvileplass, for eksempel i tilknytning til bensinstasjons- eller bevertningsvirksomhet, vil dette måtte bli å betrakte som et privat, selvstendig foretak for aktørens regning og risiko.
- I prinsippet vil dette være Statens vegvesen uvedkommende, såfremt disse planene ikke strider mot våre egne planer, eller mot trafikksikkerhet, eller mot andre vitale interesser for vår etat og samfunnet.
- Skulle slik etablering eller drift imidlertid kompensere for manglende kapasitet på eksisterende døgnhvileplasser langs stamvegnettet, og ellers oppfyller krav til miljø, sikkerhet etc., vil Statens vegvesen kunne vurdere å gå inn i et samarbeid. Prinsippene for et slikt samarbeid bør utredes.



## 14 Behov for døgnhvileplasser

### 14.1 Konklusjon – behov for døgnhvileplasser

Det er mye skjønn knyttet til å skulle anslå behovet for kapasitet (antall plasser) for døgnhvileplasser. ÅDT for kjøretøy med lengde over 15,9 meter er imidlertid et godt utgangspunkt. Vi finner grunn til å anta at behovet vil ligge på om lag 10-15 % av ÅDT for vedkommende strekning pr. 100 km for kjøretøy med lengde over 15,9 meter, justert for ”lokale opphopninger” i Kristiansandsområdet og Langesund – Larvik (Sandefjord)<sup>12</sup>.

### 14.2 Kapasitetsanslag for de foreslåtte døgnhvileplassene

Tabellen nedenfor omtaler de foreslåtte lokaliseringene for døgnhvileplasser, og viser de anslag arbeidsgruppen har kommet frem til, gjort på basis av befaringer, beregninger, drøftinger – det man kan kalle ”beste kunnskap”.

Private hvileplasser, og andre, liknende tilbud langs vegen, vil kunne redusere behovet for areal på enkelte av de døgnhvileplassene som er foreslått etablert. Alle de foreslåtte døgnhvileplassene vil imidlertid ikke bli bygget samtidig. Dermed vil man få anledning til å hente erfaringer og eventuelt justere behovet.

Strekning	Lengde i km	ÅDT	Prioritet <sup>13</sup>	Døgnhvileplass / kontrollstasjon	Kapasitet, anslått behov	Kommentar
Oslo – Kristiansand	335	1150 – 700	2 (nordgående)	Drammensområdet <sup>14</sup> (E18)	100 – 150	Ny(e) døgnhvileplass(er) / kontrollstasjon(er)
			1 (nordgående)	Telemark <sup>15</sup> (Vestfold) (E18)	Ca. 100	Ny(e) døgnhvileplass(er) / kontrollstasjon(er)
				Brokelandsheia (E18) (begge retninger)	30 – 40	Kun døgnhvileplass. Allerede etablert. Kommunalt anlegg, som kanskje blir flyttet. Se også fotnote 12, s. 21.
			5	Haslestad (E18) (nordgående (med midtdeler))	30 – 40 <sup>16</sup>	Må oppgraderes (arealer, VVS, av- og påkjøringsforhold).
				Lillesand / Norton (E18) (begge retninger (med eller uten midtdeler))	50 – 70	Kun døgnhvileplass. Planlagt etablert i forbindelse med OPS-prosjektet.
Kristiansand – Rekevik <sup>17</sup>	130	500		Mandalsområdet (E39) (østgående)	20 – 40	Ny døgnhvileplass <sup>18</sup>
			5	Flekkefjord (E39) (vestgående (med midtdeler))	20 – 40	Må oppgraderes (arealer, VVS, av- og påkjøringsforhold).
Drammen – Hemsedal	200	170	3	Hallingdal <sup>19</sup> (f.eks. Gol) (Rv7, Rv51, Rv52)	40	Ny døgnhvileplass / kontrollstasjon. Plassering ved Rv7.
Eidanger – Haukeliseter <sup>20</sup>	210	130	4	Vest-Telemark <sup>21</sup> (f.eks. Åmot) (E134)	30 – 40	Ny døgnhvileplass / kontrollstasjon

<sup>12</sup> Mer om beregningsmåten finner man i Vedlegg A: Behov for døgnhvileplasser i % av ÅDT, s. 31.

<sup>13</sup> Arbeidsgruppens forslag, etter avtale med Hans Seland.

<sup>14</sup> Se kommentar 14.2.1, Kommentar til tabellen: Om Lier og Lillegården, kjettinger og kontrollstasjoner, s. 27.

<sup>15</sup> Se kommentar 14.2.1, Kommentar til tabellen: Om Lier og Lillegården, kjettinger og kontrollstasjoner, s. 27.

<sup>16</sup> Antallet forutsetter at Brokelandsheia opprettholdes.

<sup>17</sup> Grensen Rogaland – Vest-Agder / regiongrensen

<sup>18</sup> Nytt distriktskontor, samlokalisert trafikkstasjon og kontrollstasjon åpnes på Rige, vest for Kristiansand, i august 2008. Denne lokaliseringen oppfyller ikke kriteriene for døgnhvileplass, slik de er beskrevet i denne rapporten.

<sup>19</sup> I rapporten Forslag til strategi for utbygging av kontrollstasjoner i Region sør foreslås det at denne legges til Gol.

<sup>20</sup> Strekningen Drammen – Haukeliseter er ca 250 km.

### 14.2.1 Kommentar til tabellen: Om Lier og Lillegården, kjettinger og kontrollstasjoner

Det er naturligvis en forutsetning for bygging av døgnhvileplasser og kontrollstasjoner at man finner tilstrekkelig store og mest mulig horisontale arealer for slike plasser. Dette kan by på utfordringer i en region med en topografi som den vi har mye av, spesielt i områder med høy utbyggingsgrad.

Rapporten ”Forslag til strategi for utbygging av kontrollstasjoner i Region sør” ble behandlet i Regionledermøtet våren 2007. Her, nærmere bestemt i kapittel 8.1, foreslås det bygget følgende:

1. To kontrollstasjoner ved E18 i Drammensområdet. Den ene foreslås bygget ved Liertoppen for kontroll av kjøretøy retning Kristiansand, og den andre foreslås bygget ved Kjellstad for kontroll av kjøretøy i retning Oslo.
  - Begge disse er i rapporten gitt høy prioritet. Det er verdt å merke seg det som skrives i rapporten om at det i Lierbakkene vinterstid oppstår fremkommelighetsproblemer på grunn av vogntog med utilstrekkelig hjulustrustning. Plassering av en kontrollstasjon på Kjellstad vil ivareta behovene som Statens vegvesen har i forbindelse med tungbilkontroll. Samtidig vil en kontrollstasjon her være en egnet plass for kjettingmontering for førere av vogntog. Jf. kriterier for plassering av kontrollstasjoner. Endelig vil begge de nevnte lokaliseringene (nord- og sørgående) være gode og strategiske lokaliseringer for døgnhvileplasser.
2. To kontrollstasjoner ved E18 i Porsgrunn kommune. Den ene foreslås bygget ved Lanner for kontroll av kjøretøy retning Kristiansand, og den andre foreslås bygget ved Eidanger for kontroll av kjøretøy i retning Oslo.
  - Tidligere Lanner bomstasjon, på toppen av Lillegårdskleivene, er bevart. Her er kontorlokaler med infrastruktur. Dersom man velger å etablere en kontrollstasjon her, kan disse fasilitetene utnyttes videre, i kombinasjon med en døgnhvileplass.
  - Det kan også være verdt å merke seg at det i Lillegårdskleivene vinterstid regelmessig ved nedbør oppstår fremkommelighetsproblemer på grunn av vogntog med utilstrekkelig hjulustrustning. En kontrollstasjon i kombinasjon med døgnhvileplass på Eidanger vil kunne ivareta Statens vegvesens behov når det gjelder tungbilkontroll, samtidig som arealene vil være egnet for kjettingmontering, jf. kriterier for plassering av kontrollstasjoner.

### 14.2.2 Kapasitet og attraksjon

Hvilken kapasitet Statens vegvesens døgnhvileplasser skal bygges ut med langs den enkelte vegstrekning / rute, må sees i sammenheng med de øvrige muligheter eller tilbud som finnes langs den aktuelle vegstrekning.

Nå er det naturligvis vanskelig å spå hvilke valg tungbil sjåførene vil foreta når det gjelder sted for å innta pålagt hvil. Det er likevel grunn til å anta at nye, vel utstyrte, godt innrettede og vel lokaliserte døgnhvileplasser i stor utstrekning vil komme til å bli anvendt. Dette ikke minst fordi slike plasser vil bli sosiale arenaer for sjåførene – her vil de være sikre på å treffe kolleger og venner, i tillegg til attraksjonen ved de praktiske og fasilitetsmessige sidene ved slike plasser.

Dette gjør at Statens vegvesen må erverve tilstrekkelige arealer, og bygge ut i hensiktsmessig grad, fortrinnsvis i forkant etter hvert som behovet oppstår.

### 14.2.3 Kommentarer til tabellen angående strekningsvise behov

Avstandene fra døgnhvileplassene langs E18 til døgnhvileplassene på henholdsvis Åmot og Gol kan virke lang. En ”slavisk” tilnærming til arbeidsgruppens tilråding når det gjelder kjøreavstand / kjøretid burde derfor tilsi plassering av døgnhvileplasser lenger øst i Telemark og lenger sør i

---

<sup>21</sup> I rapporten Forslag til strategi for utbygging av kontrollstasjoner i Region sør foreslås det at denne legges til Åmot.

Hallingdal. Statens vegvesen er imidlertid av den oppfatning at nærhet til fjellovergangen og kontrollstasjonen bør tillegges større vekt enn ren kjøreavstand. Vi har derfor valgt å beholde Åmot og Gol som lokaliseringer.

Vi har ikke registrert behov for døgnhvileplass langs riksveg 9 gjennom Setesdal, fordi trafikken av vogntog er lav sammenliknet med de andre stamvegene (ÅDT under 20). Førere av vogntog langs riksveg 9 kan velge å benytte en rasteplass eller liknende i Setesdal, eller velge den foreslåtte døgnhvileplassen på Åmot, eller en hvileplass på vestsiden av Haukeli.

### Litt om ÅDT-tallene i tabellen

#### **Strekningen Drammen - Hemsedal**

I 2007 var ÅDT for kjøretøy med lengde på mer enn 15,9 m på Rv52, Rv7 over Hardangervidda og Rv50 Geiteryggen til sammen 152. Imidlertid er Gol et knutepunkt for Rv7, Rv51 og Rv52. ÅDT-anslaget for Gol er derfor justert noe opp.

#### **Strekningen Eidanger - Haukeliseter**

I 2007 var ÅDT med lengde på mer enn 15,9 m på E134 over Haukeli 118 kjøretøy. Imidlertid er Åmot et knutepunkt for Rv37, Rv38 og E134. ÅDT-anslaget for Åmot er derfor justert noe opp i tabellen.



Salig blanding på Brokelandsheia, E18 Aust-Agder. Her er det bensinstasjon, kafeer, forretninger, og en hvileplass, som vi ser i bakgrunnen. I tillegg brukes bensinstasjonsarealet til døgnhvile (se også fotnote på s. 23).



### 14.3 Hvorfor planlegges det ikke noen døgnhvileplass i Vestfold?

Enkelte har etterlyst døgnhvileplasser i Vestfold. Ser man på kjøretidene mellom de påtenkte døgnhvileplassene Eidanger / Lanner og Kjellstad / Liertoppen, slik de fremgår av tabellen nedenfor, blir det lettere å skjønne hvorfor ikke stamvegen gjennom Vestfold betinger en døgnhvileplass.

Fra Eidanger til	Kjøretid ca.
Avkjøring Larvik	20 minutter
Avkjøring Sandefjord	30 minutter
Avkjøring Tønsberg	45 minutter
Avkjøring Horten	50 minutter
Avkjøring Holmestrand	65 minutter
Avkjøring Sande	75 minutter
Kjellstad, Lierstranda ved Drammen	100 minutter
Liertoppen	105 minutter

Motsatt veg blir kjøretiden tilnærmet den samme, men man velger da i en del tilfeller andre avkjørsler.

↑↑

### Observasjon

#### Observasjon av døgnhvile langs E18

Gjort av journalist Kjell Wold, Veggen og vi, onsdag 12. mars ca.05:30. Bildet er fra Lanner.

-----Opprinnelig melding-----

**Fra:** Wold Kjell  
**Sendt:** 13. mars 2008 15:22  
**Til:** Sæterdal Eli  
**Emne:** Lanner 12. mars 2008, ca. klokken 05:30

Her stod det 15 kjøretøy i går morges, 13 på sørgående side, to på nordgående side.

Telte over 120 tunge biler på om lag 18 plasser fra Drammen til Arendal torsdag morgen 12. mars fra ca. 04:30 til 07:30. På noen av de største rasteplassene, eks. Ramsum på E18 i Stokke, kunne jeg ikke se antallet på andre siden(nordgående) det var også tilfellet noen andre steder. Jeg vil derfor tro at det totale antall vogntog langs E18 Drammen-Arendal denne natta kan ha nærmet seg 150 totalt. Jeg telte heller ikke med noen enkelte lommer langs hele veggen der det stod en og en lastebil/vogntog/trailer.

PS! De plassene det ellers var flest biler var:

- Sande rasteplass(på nyveien) 7
- Grelland/Holmestrand(By the Way) 8
- Fokserød/Torp/Sandefjord 9
- Solum kontrollstasjon Larvik 5
- Lanner 15
- Rugtvedt/Lasses 11
- Rasteplassen like etter<sup>22</sup> i Bamble 8
- Bakkevann 7
- Brokelandsheia 8
- Haslestad 6
- Harebakken 4

Jeg var blant annet ikke inne på Statoil ved avkjøringen/rv. 36 mot Skien/Porsgrunn<sup>23</sup>



<sup>22</sup> Wold mener her sannsynligvis Svartorkjerr, som er en dobbeltsidig rasteplass med kiosker m.v.

<sup>23</sup> Moheim



## 15 Kostnader – etablering og drift

For bakgrunnsinformasjon når det gjelder kontrollstasjoner, infrastruktur og arealkrav: Se vedlegget Hva er en kontrollstasjon? (s. 33.)

### 15.1 Gevinster

Dersom man samlokaliserer kontrollstasjoner og døgnhvileplasser, vil det gi anleggs- og samdriftsgevinster:

- Av- og påkjøringsramper
- Sanitæranlegg / VVS
- Belysning / strømforsyning
- Sommer- og vintervedlikehold
- Sjøppelhåndtering og renhold
- Sikkerhet og vakthold

Ved en kontrollstasjon må man ha arealer i tillegg til selve kontrollarealet, hallene og kontorbygget, og det nødvendige manøvreringsarealet. Dette dreier seg om områder som skal brukes som oppstillingsplass i de tilfeller da en sjåfør blir pålagt å ta hvil før han får kjøre videre, og områder som skal brukes i forbindelse med omlasting ved overvekt. Det siste må være romslig nok til at både bil, ekstra bil og mobilkran kan få rimelig plass. En samlokalisering av døgnhvileplass og kontrollstasjon vil ivareta disse behovene.

Man kan på denne bakgrunn se på kostnadene til etablering av en døgnhvileplass som en ekstra kostnad i forbindelse med etablering av en kontrollstasjon. Det vil da dreie seg om ekstra oppmerket parkeringsareal / manøvreringsareal i tillegg til kontrollstasjonens arealer.

### 15.2 Kostnader

Kostnadene for opparbeidelse av en døgnhvileplass vil variere med terreng og grunnforhold. Prisen vil kunne variere fra 1500 til drøye 4000 kr.

- Se kapittelet Areal, utforming og dimensjonering, avsnittet Tilrettelegging (s. 20) for mer informasjon om behov ved en døgnhvileplass.
- Oppstillingsplass:
  - × Ordinære vogntog har behov for et manøvrerings- og parkeringsareal på ca. 200-250 m<sup>2</sup> hver.
  - × Spesialtransporter krever et betydelig større areal.
  - × Farlig gods bør ha eget, avskjermet område
  - × Biler med kjøleaggregat bør skjermes fra øvrige kjøretøy
- Nødvendig areal for etablering av døgnhvileplass for 50 kjøretøy er mellom 10 000 og 12 500 m<sup>2</sup>. Med en kostnad på 3000 kr/m<sup>2</sup> blir dette mellom 30 og 40 millioner kr.
- Det må settes i gang en planprosess for hvert av anleggene, og på bakgrunn av denne må man estimere kostnadene. Det er viktig å trekke TK-miljøet aktivt inn i disse prosessene, slik at de ulike fagmiljøene sammen kan komme frem til en mest mulig optimalisert løsning.

## Vedlegg

### A Behov for døgnhvileplasser i % av ÅDT

Utgangspunktet er å finne et estimat for behovet for døgnhvileplasser. Det antas at behovet for døgnhvileplasser kan uttrykkes som en prosentdel av blant annet ÅDT (kjøretøy > 15,9 meter). Dette kan uttrykkes som

$$\text{Behovet for døgnhvileplasser} = b \cdot \text{Gjennomsnittlig ÅDT (kjøretøy > 15,9 meter)}$$

eller

$$1) b = \frac{\text{Behov for døgnhvileplasser}}{\text{Gjennomsnittlig ÅDT (kjøretøy > 15,9 meter)}}$$

der b er en prosentdel.

Gruppen har gjennomført tre separate registreringer av oppstilte tungbiler for døgnhvile på strekninger langs E18. Resultatene fra disse er anvendt til beregning av døgnhvileplasser i det påfølgende.

Behovet for døgnhvileplasser er korrelert med det antall tungbiler som ble talt. Det er variasjoner i antall oppstilte tungbiler gjennom nettene i normalukene, og dermed i de antall tungbiler som blir talt hver enkelt av nettene da vi var ute. Vi antar likevel at antall parkerte vogntog på en forholdsvis lang strekning er representativt nok.

$$2) \text{ Behovet for døgnhvileplasser} = (1 + k) \cdot \text{Antall parkerte trailere / vogntog}$$

der k er en faktor som vi pr. nå må sette skjønnsmessig.

#### A.1. Attraksjon

Dersom Statens vegvesen bygger attraktive døgnhvileplasser, vil det tiltrekke tungbilsjåførere som i dag tar døgnhvilen på andre steder. Det kan derfor tenkes at behovet for døgnhvileplasser er større enn de antall parkerte trailere og vogntog som vi observerte langs vegen på våre nattlige utflukter skulle tilsi.

Dette må blant annet justeres for strekningslengde. Vi velger standard strekningslengde lik 100 km. Sett 2) inn i 1), juster for strekningslengde og få

$$b = \frac{(1 + k) \cdot \text{Antall parkerte trailere / vogntog på strekningen}}{\text{Gjennomsnittlig ÅDT (kjt > 15,9 m) på strekningen}} \cdot \frac{100}{\text{Strekningens lengde}}$$

alternativt

$$\frac{b}{(1 + k)} = \frac{\text{Antall parkerte trailere / vogntog på strekningen}}{\text{Gjennomsnittlig ÅDT (kjt > 15,9 m) på strekningen}} \cdot \frac{100}{\text{Strekningens lengde}}$$

Gjennomsnittlig ÅDT (kjt > 15,9 m) på strekningen er fastsatt som følger:

Vi har oppdaterte registreringer for 2007 for de aller fleste nivå 1-punktene. Kartet viser en opphopning av trafikk i Kristiansand og i området rundt Langesund / Porsgrunn og Larvik / Sandefjord. Vi har ikke gått grundig inn for å finne ut hva dette skyldes, men vi antar at dette dels kan forklares med at både Kristiansand, Langesund, Larvik og Sandefjord har havneterminaler med utenlandsforbindelse.

Det kan også være en del "vrimling" rundt tellepunktene, slik at et kjøretøy som har flere destinasjoner i for eksempel Kristiansandsområdet kan bli registrert i flere tellepunkter. På tellepunkt der trafikken på strekningen sees på under ett, er den fastsatt skjønnsmessig. Trafikken i Kristiansandsområdet, i Larvik- / Sandefjordsområdet og Porsgrunn- / Langesundsområdet er justert ned.

I tabellen nedenfor er det satt inn verdier fra tre ulike registreringer.

	Første registrering <sup>24</sup>	Andre registrering <sup>25</sup>	Tredje registrering <sup>26</sup>
K	0	0	0
Antall parkerte vogntog/trailere på strekningen	48	89	87
Strekningsslengde	80	155	115
Gjennomsnittlig ÅDT(>15,9m) (skjønnsmessig fastsatt)	800	500	700
Behov for døgnhvileplasser i % av ÅDT(kjt>15,9m) pr 100 km	<b>8 %</b>	<b>11 %</b>	<b>11 %</b>
<b>Dersom man setter k til 0,25 blir resultatene slik</b>			
	Første registrering	Andre registrering	Tredje registrering
K	0,25	0,25	0,25
Antall parkerte vogntog/trailere på strekningen	48	89	87
Strekningsslengde	80	155	115
Gjennomsnittlig ÅDT(>15,9m)	800	500	700
Behov for døgnhvileplasser i % av ÅDT(kjt>15,9m) pr 100 km	<b>9 %</b>	<b>14 %</b>	<b>14 %</b>



#### Situasjonsbilde:



E134 Haukeli, 4. februar 2008 21:30. Kolonnekjøring. Her er det vær – men neppe mer enn kuling ...

<sup>24</sup> Foretatt på strekningen E18 Larvik – Brokelandsheia natt mellom 2. og 3. oktober 2007.

<sup>25</sup> Foretatt på strekningen E18 Lillesand – E39 Vest-Agder / Rogaland grense natt mellom onsdag 24. og torsdag 25. oktober 2007.

<sup>26</sup> Foretatt på strekningen E18 Lanner (mellom Porsgrunn og Larvik) – Stoa (Arendal) natt mellom 21. og 22. januar 2008.

## B Hva er en kontrollstasjon?

(Fra rapporten [Forslag til strategi for utbygging av kontrollstasjoner i Region sør](#), 2007)

En *kontrollstasjon* er et område hvor det er opparbeidet et asfaltert kontrollareal der kjøretøy som skal kontrolleres blir regulert eller styrt inn på kontrollområdet ved bruk av egne, fast oppsatte skilt. En kontrollstasjon har dessuten lokaliteter, utstyr og infrastruktur som spesifisert i følgende mal:

### B.1. Mal for en kontrollstasjon

- En mal for infrastruktur, utstyr og tilrettelegging på en kontrollstasjon må, etter arbeidsgruppens definisjon, inneholder følgende:
- Kontorbygg på minimum 50 m<sup>2</sup> med
  - × Ekspedisjon og kontor
  - × Teknisk rom
  - × WC (også for kunder)
  - × Tekjøkken, spiserom
  - × Intervjurom
  - × Lagerrom
  - × Innlagt datalinje, skannerutstyr, telefon og telefaks.
- Tilfredsstillende (trafikksikre) inn- og utkjøringsforhold.
- Belyst kontroll- og parkeringsareal med areal på mer enn 2000 m<sup>2</sup>
- Innelukkede kontrollspor
  - (b = 5 m, l = 30 m, h = 5 m)
  - × Ett av kontrollsporene utstyres med rampe (med lengde ca. 10 m) som kan sideflyttes for kontroll av last, og kontroll av snø / is på kapelltak
  - × Et annet kontrollspor utstyres med kontrollgrav (ca. 10 m lengde)
- Bremsprøveapparat (enkel type) med vekt, plassert i forbindelse med kontrollgrav
- Isfri prøvebane for retardasjonsmåling, med lengde ca. 200 m, og med snuplass med diameter = 30 m. Dette er ikke tilrettelagt ved noen av dagens anlegg i Region sør.
- Fastvekt (montert ute, med varmekabel)
- Elektrisk styring (regulering) av trafikkskilt / kontrollskilt
- Skiltmonter med kontrollstasjonens navn
- Oppføring av kontrollstasjonens telefonnummer i telefonkatalogen
- Fiberoptiske informasjonstavler (med fritekst på norsk, engelsk og tysk) for informasjon til sjåfører om kontrolltemaer etc.
- Infoskilt ved utkjøringen som viser budskapet ”bruk lys og bilbelte!” med tekst og symboler.



Kontrollspor med bremseprøveapparat og grav, Taraldrud kontrollstasjon ved E6, Akershus

## C Hva skjer under en tungbilkontroll?

(Hentet fra Vegdirektoratets [Utekontrollveiledning 2006 med vedlegg.pdf](#) – se Vegveven→Utekontroll → Veiledninger→Utekontrollveiledninger)

Sitat:

### ***Utekontrollpolicy for Statens vegvesen***

#### **Innledning**

Et grunnleggende mål for Statens vegvesens utekontrollvirksomhet er at den skal være effektiv og kjennetegnes av tillit, lojalitet, likebehandling og kvalitet. Kontrollene skal utføres på en målrettet og effektiv måte av personell med riktig motivasjon og kompetanse. For å oppnå dette, er det viktig at hele Statens vegvesen har felles utgangspunkt for hvordan utekontrollvirksomheten skal drives. Formålet med dette dokumentet er å klargjøre hvilken policy Statens vegvesen skal ha når det gjelder utekontrollvirksomheten.



Vanlig kontrollsituasjon på Solum kontrollstasjon, E18 Vestfold. Denne typen kontrollvirksomhet krever stor kapasitet.



Kontroll av bremser. Bremskraften leses av.

#### **Utekontroll er et viktig trafikksikkerhetstiltak**

Statens vegvesen har en viktig og sentral rolle i trafikksikkerhetsarbeidet. For å oppnå høy trafikksikkerhet, er utekontrollvirksomhet et svært viktig tiltak. Et overordnet mål for Statens vegvesen er å redusere antallet drepte eller hardt skadde i trafikken. Trafikksikkerhetshensynet vil dermed også være grunnleggende for de utekontroller som Statens vegvesen gjennomfører.

#### **Utekontroll skal også bidra til at andre hensyn ivaretas**

Statens vegvesen er gjennom lover og forskrifter tillagt kontrollmyndighet på en rekke områder. Selv om ikke alle områdene direkte har trafikksikkerhet som mål, er det viktig at vi ivaretar alle kontrolloppgavene på en helhetlig og profesjonell måte. Som eksempler på andre sentrale hensyn som utekontrollvirksomheten skal hjelpe og ivareta kan nevnes:

- Bidra til like konkurransevilkår i transportnæringen
- Sikre sjåførene et godt arbeidsmiljø
- Ivareta miljøhensyn fra biltrafikken
- Bevare vegkapitalen
- Sørge for riktig avgiftslegging
- God trafikkavvikling
- Informasjon



## Forskjellige temaer som kan inngå i en tungtransportkontroll

- Dokumentkontroll skal inneholde kontroll av: førerkort, vognkort, løyve (kontrolløren kan kreve innsyn i lasterommet for å avgjøre løyveplikten), fellesskapstillatelser for kjøretøyer fra EØS-medlemsland, og andre internasjonale transporttillatelser.
- Kontroll av transport av farlig gods i samsvar med direktiv 95/50/EF med utfylling avkontrolliste.
- Teknisk kontroll i hovedsak rettet mot bremses, dekk, lys og sikt.
- Sikring av last.
- Avgifter - oppslag i Autosys: Vektårsavgift, begjæringer, kontroll av avgiftsfri diesel.
- Bruksforskriften: Dimensjoner, spesialtransporter, merking av last, dispensasjoner, hjulutrusting vinter, antall kjettinger, bruk av utenlandske kjøretøy m.v.

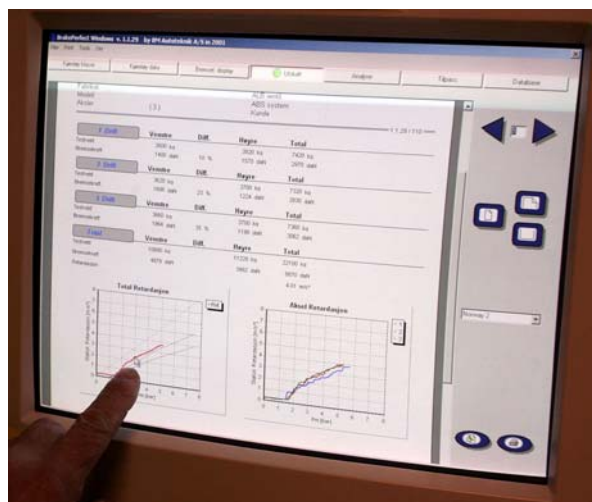
(Sitat slutt)



Fra kontrollkontoret. Resultater fra bremseprøvene vurderes, dokumenter sjekkes, og rapporter og kontrollsedler fylles ut.



Bremseprøveapparat. Her måles bremseeffekt og eventuelle skjevheter mellom høyre og venstre side. Alle aksler sjekkes, og den totale bremseeffekten vurderes opp mot gjeldende krav i kontrollveiledningen.



Bremse-diagram på skjermbilde inne i kontrollkontoret. Dette blir lagret for hvert enkelt kjøretøy. Utskrift kan hentes ut ved behov.

## D Oversikt over arealene langs stamvegnettet i Region sør som benyttes til døgnhvileplass

Vi vurderte lenge å anslå kapasitet på de ulike arealene, men har nå valgt å ikke gjøre det. Årsaken til dette er at kapasitet kan være vanskelig å definere. I rapporten står det blant annet:

*”Kjøremønsteret på døgnhvileplassen må være envegsrettet, det vil si tilrettelagt slik at man unngår rygging på parkeringsarealet. Svingradiene bør generelt være størst mulig. Dette er viktig både for sikkerhet og når det gjelder å minimere dekkslitasje / partikkeldannelse.”*

Et areal kan naturligvis utnyttes bedre dersom man ikke tar hensyn til det ovenstående, og tillater rygging og dobbeltparkering. Imidlertid har rygging negative sikkerhetsaspekter, og dobbeltparkering vil neppe heller være noe bidrag til trafikksikkerheten – et vogntog med høyde 4,2 m kaster atskillig skygge, noe som vil svekke den ønskelige oversikt for sjåføren.

Nedenfor følger en oversikt over en del steder som benyttes til døgnhvile. Denne bygger på innspill fra NLF og Transportarbeiderforeningen samt observasjoner gjort av prosjektgruppens medlemmer på befaringer nattestid.

- E18 Kjellstad (Nedre Buskerud). Inntil vegen. Nær bensinstasjon og kro.
- E18 Grelland (Vestfold).
- E18 Tollerudgrillen (Vestfold).
- E18 Ramsum (Vestfold). Ved gatekjøkken.
- Furulund kro (ved Stokke Raveg, parallelt med E18 Vestfold). Mye brukt av langtransportsjåfører.
- E18 Fokserød (Vestfold). Nær bensinstasjon, kiosk og ekspressbusstopp.
- E18 Solum sørgående<sup>27</sup> kontrollstasjon (Vestfold). Mangler fasiliteter. Inntil vegen.
- E18 Solum nordgående (Vestfold). Mangler fasiliteter. Inntil vegen.
- E18 Lanner sørgående (Nedre Telemark). Mangler fasiliteter. Inntil vegen.
- E18 Lanner nordgående kontrollstasjon (Nedre Telemark). Mangler fasiliteter.
- E18 Telemarksporten (Nedre Telemark). Nær vegen (på området til bensinstasjon og kro).
- E18 Lasses (Nedre Telemark). Nær vegen (på området til bensinstasjon og kro).
- E18 Svartorkjerr (Nedre Telemark). Rasteplass. Inntil vegen.
- E18 Bakkevannet (Nedre Telemark). Rasteplass. Inntil vegen.
- E18 Gjerdemyra (Nedre Telemark). Nær vegen. Rasteplass.
- E18 Tangen (Nedre Telemark). Rasteplass.
- E18 Gjerstad / Østerholtheia (Aust-Agder). Rasteplass på begge sider av vegen.
- E18 Brokelandsheia (Aust-Agder). Frem til vinteren 2008 har dette vært et av de bedre stedene i regionen. Kommunen ønsker å bruke arealet til andre formål og ønsker
- E18 Sørlandsporten (Aust-Agder). Nær vegen. Ved bensinstasjon.
- E18 Avkjøring Risør (Aust-Agder). Nær vegen.
- E18 Haslestad kontrollstasjon (Aust-Agder). Tilgang toaletter. Døgnhvile på kontrollområdet.
- E18 Harebakken (Aust-Agder). Industriområde.
- E18 Stoa (Aust-Agder). Industriområde.
- E18 Statoil Lillesand (Aust-Agder).

<sup>27</sup> ”Nordgående” betyr i retning Oslo, ”sørgående” betyr i retning Stavanger



- E18 Høvåg gjestehus (Lillesand, Aust-Agder).
- E18 Sørlandsparken ved Sørlandssenteret (Vest-Agder). Ingen fasiliteter.
- E39 Grauthelleren (Vest-Agder). Døgnåpen bensinstasjon.
- E39 Statoil Vigeland (Vest-Agder).
- E39 Lyngdal Inn. Kafeen er åpen til 23:00.

**Rv 36** (fra E134 Seljord til E18 Moheim): Ulefoss (Nedre Telemark) og Årnes (Øvre Telemark).

**E134:** Meheia ved høyeste punkt, Notodden trafikkstasjon, Fossen Kro i Sauland, Sjøormen Bilistsenter (Shell) Seljord, Høydalsmo Servisesenter AS (Shell) / Høydalsmo Kro AS, Edland kro og Lindskog Autoservice Esso Haukeli.

**Rv 7:** Det er behov for en døgnhvileplass i Gol-området.

**Rv 9:** Her ble ingen steder nevnt. Årsaken til dette ligger sannsynligvis i lav ÅDT for kjøretøy med lengde over 15,9 meter..

Ingen av de stedene som er nevnt ovenfor tilfredsstillende i dag arbeidsgruppens kriterier for utforming av døgnhvileplasser.

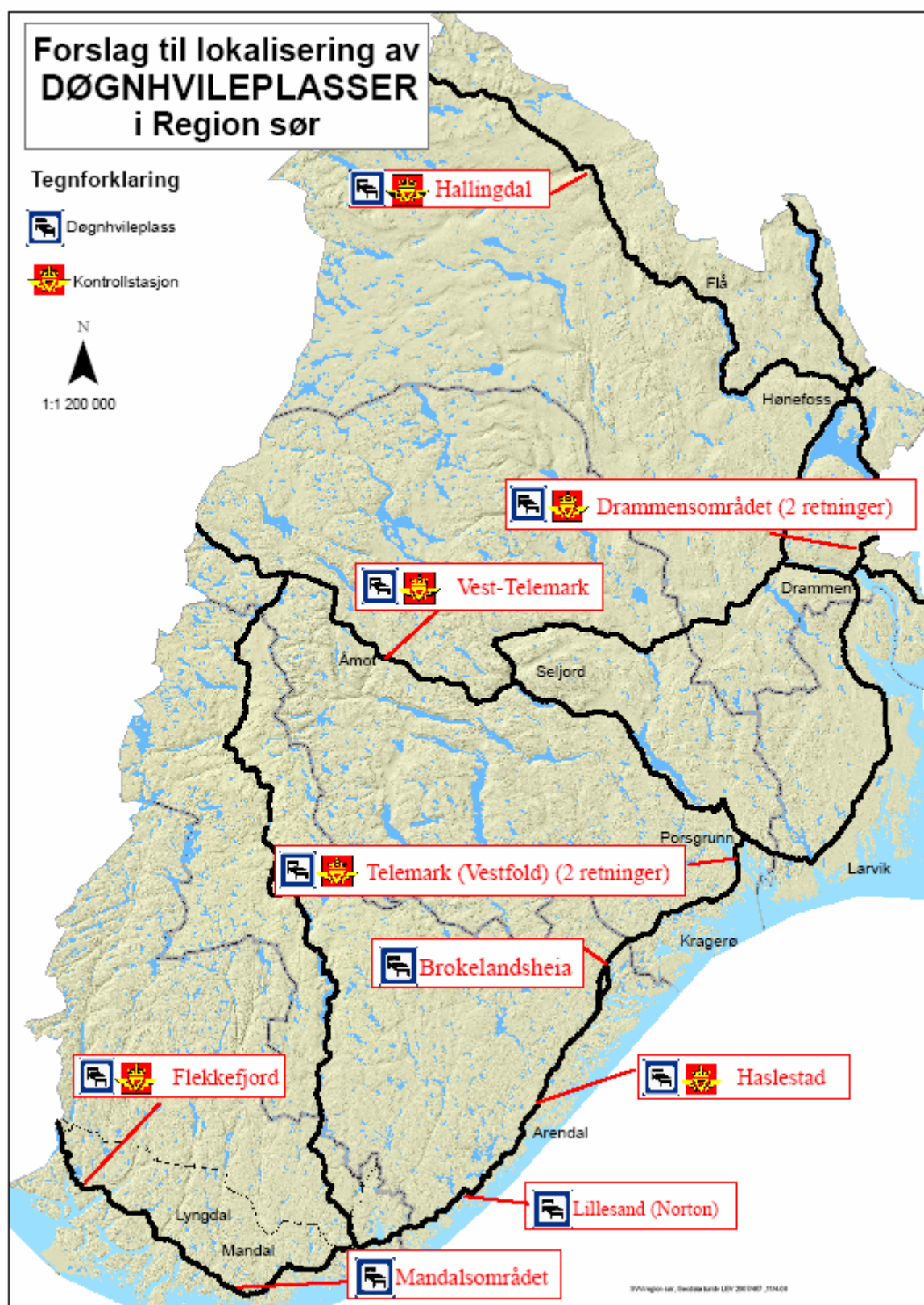


**Situasjonsbilde:**



Døgnhvile, E18 Svartorkjerr, Bamble, Nedre Telemark 30. januar 2008 01:02. Her står flest østeuropeiske vogntog

## E Kart



## F Høringsuttalelse fra Norges Lastebileier-Forbund:

### Notat

**Til:** Statens vegvesen (Svv), ved prosjektgruppen "Strategi for døgnhvileplasser i Region Sør" ved Eli Sæterdal og Per Harald Hermansen

**Fra:** Norges Lastebileier-Forbund (NLF) Agder og Rogaland ved Karl W. Strandvik

**Dato:** 21. april 2008

#### Kommentarer og innspill til forslag til prosjektrapport

#### "Strategi for utbygging av hvileplasser i Region sør."

Det vises til mottatt foreløpig rapport 14. dm, samt til avtale om møte i sakens anledning 30. dm i Skien. Norges Lastebileier-Forbund (NLF) i Agderfylkene har følgende kommentarer og innspill til rapporten:

#### Kapittel 1-2.

Ingen kommentarer.

#### Kapittel 3.

Innledningen til dette kapittelet redegjør for prosjektets todeling. NLF mener at prosjektets to deler bør holdes avskilt og behandles separat i den videre saksbehandlingen. Vår begrunnelse er at dette dreier seg om to helt ulike sakskompleks, slik forslag til rapport er utformet. Vi mener at rapportens del 1 er faglig uavhengig av del 2, og vise versa, således at den videre saksbehandlingen bør skille disse to forholdene. Eksempelvis er det i del 2, det vil si kapitlene 16 og 17, så mange uavklarte kjøretøytekniske forhold, at disse må behandles separat og uavhengig av rapportens 15 første kapitler. NLFs sentrale faglige kjøretøytekniske ekspertise har allerede gitt signaler om at de forhold som er beskrevet, særlig i kapittel 17, er meget omdiskuterte og krever sentral/nasjonal avklaring. Etter vår mening må kapittel 17, og muligens også kapittel 16, trekkes ut av rapporten og behandles særskilt. Vi ber om at denne problemstillingen tas opp så tidlig som mulig på dagsorden i vårt avtalte møte 30. dm.

For øvrig har vi ingen kommentarer til kapittel 3.

#### Kapittel 4.

Vi slutter oss til det som er skrevet med følgende kommentar; prosessen med hensyn til samspillet med brukergruppene har etter NLF syn vært meget god.

#### Kapittel 5.

Vi mener at etablering, drift og vedlikehold av raste- og hvileplasser for tungtrafikken generelt, og døgnhvileplasser for tungtrafikken spesielt, bør fremgå som klart definerte poster i alle relevante planer og budsjett som legges til grunn for SvV og andre relevante offentlige instansers virksomhet knyttet til vei- og veianlegg. I dag er dette kun en del av den såkalte "sekkeposten" som er kalt "miljø- og servicetiltak". Dette medfører etter vårt syn en stor risiko for at nødvendige

budsjettmidler til etablering, drift og vedlikehold av raste- og hvileplasser for tungtrafikken blir nedprioritert i forhold til gjennomføring av andre tiltak.

## Kapittel 6.

Vi registrerer at Svv presiserer at prognosene som legges til grunn i gjeldende og fremtidige planer og budsjetter må justeres opp, slik at de blir i samsvar med den reelle trafikkutviklingen. Dette slutter vi oss til, og presiserer at en oppjustering av prognosene legges til grunn for fremtidige behovsestimater og lignende beregninger (jfr. eksempelvis beregningene i rapportens vedlegg A).

Spesielt om pkt. 6.5.1 og 6.5.2.

Vi mener at rapporten i disse to punktene har fanget opp vesentlige momenter, som etter vår oppfatning ikke har kommet godt nok frem i tidligere veiplanlegging. Dette er meget tilfredsstillende sett fra vårt ståsted, og understreker med dette behovet for at disse punktene blir med i den endelige rapporten. Under punkt 6.5.2 må det etter vår mening tas hensyn til at vi i fremtiden vil kunne få vogntog med lengde 25,25 meter, jfr. den prøveordningen med dette som er godkjent av myndighetene.

## Kapittel 7.

Vi mener at rapporten på dette punktet får meget klart frem realitetene i dagens situasjon, og at rapporten her understreker behovet for snarlige og vesentlige tiltak.

## Kapittel 8.

Ingen kommentarer.

## Kapittel 9.

Spesielt om punkt 9.2.1 og 9.2.2.

Utfordringen knyttet til ferjetreminal og større byer er meget store, og det er viktig at det ikke bare iverettes prosesser for å finne konkrete løsninger, men at det arbeides frem snarlige løsninger.

Spesielt om punkt 9.4.

Spørsmål et om begrepet "samlokalisering" versus begrepet "etablering i direkte tilknytning til kontrollstasjoner" må avklares. Vi foreslår at dette tas opp i vårt avtale møte 30. dm. Det vises også til kapittel 10, der det er behov for en avklaring av innholdet og nyansene i de to ovennevnte begrepene.

## Kapittel 10.

Jfr. kommentar til punkt 9.4. ovenfor. For øvrig er vår kommentar at rapporten på dette punktet er meget god og representerer noe i nærheten av det vi vil kalle nybrottsarbeid.

## Kapittel 11.

Punktet "Erfaringer" er meget viktig. Vi slutter oss fullt ut til rapportens innhold på dette punktet, og presiserer at dette må tas med i den videre regionale og nasjonale planleggingen. Jfr. også det vi skriver ovenfor under kapittel 5 om synliggjøring av behov og midler i offentlige veimyndigheters plan- og budsjettverktøy.

Spesielt om punkt 11.1.

Vi slutter oss til det som er skrevet, men ønsker å korrigere teksten til figuren som er brukt. Figuren viser en skisse av en såkalt "ideell døgnhvileplass". Vedlagt dette notatet følger dokument med grovskisse som viser alternativ parkeringsløsning på døgnhvileplassen ved

ny E18, Storemyr i Lillesand kommune. Vi ber prosjektledelsen vurdere om denne skissen kan erstatte, eventuelt supplere figuren som er brukt i det foreliggende forslag til rapport.

Kapittel 12.

Ingen kommentarer.

Kapittel 13.

I tabellen under punkt 13.2 er det ikke fullstendig oppdatert informasjon om situasjonen på Brokelandsheia. Dette er dog omtalt mer fullstendig under note 12 til kapittel 11, men bør etter vår oppfatning korrigeres i nevnte tabell.

Kapittel 14.

De forhold som omtales i dette kapitlet er etter vår oppfatning avgjørende for at det kan iverksettes høyst nødvendige tiltak, slik behovet er skissert andre steder i rapporten. Vi henviser igjen til vår kommentar til kapittel 5 med hensyn til behovet for å lage konkrete planer og ikke minst behovet for midler å gjennomføre tiltak i henhold til disse planene.

Kapittel 15.

Ingen kommentarer.

Kapittel 16 og 17.

Det vises til kommentar ovenfor under kapittel 3.

Vedlegg A.

Dette er etter vår oppfatning et interessant forsøk på å kvantifisere behovet for døgnhvileplasser. Vi mener at oppsettet for beregninger av behovet er godt. Når det gjelder selve tallgrunnlaget som er brukt, mener vi det bør gjøres flere observasjoner enn det som er foretatt, for å få et bedre grunnlag for beregningene.

Vedlegg B, C og D.

Ingen kommentarer.

(Til orientering vedrørende vedlegg C: NLF Aust-Agder har sendt en sak vedrørende bremesprøveapparat til NLF sentralt, med utgangspunkt i mottatte opplysninger om at feilmarginene ved bruk av denne type apparat er uakseptabelt høy. Saken følges opp av NLFs forbundskont





## Statens vegvesen

### Notat

Til: Trude Holter	Saksbehandler/innvalgsnr:
Fra: Eli Sæterdal, Stian Langeland og Per Harald Hermansen	Per Harald Hermansen – 3558 1751 / 911 69 781
Kopi: Harald Torjussen, Hans Seland, Karl Sandsmark, Gunnar Lien	Vår dato: Vår referanse:

### Angående kommentarer fra Øvre Telemark

På vegne av ”døgnhvileplassarbeidsgruppen” takker jeg for dine innspill til høringsutgaven av vår rapport

Nedenfor er gjengitt / limt inn kommentarene fra din e-post, med våre tilsvarende ”hektet på” under hvert punkt.

Hei

Her har du noen kommentarer fra ØT:

- Kap 9.2: Det står at døgnhvileplasser (langs samme hovedveg/transportkorridor) bør ligge innenfor en avstand på 2 - 2,5 t. Ettersom kjøre-/hviletidsbestemmelsene krever stopp hver 4,5 t er dette kanskje unødig strengt...?
  - 2 - 2,5 timers kjøreavstand er forslått som norm i et "nasjonalt" møte angående døgnhvileplasser som Vegdirektoratet avholdt på Gardermoen 7. mars.
  - Noe av begrunnelsen for denne avstanden i tid mellom døgnhvileplassene er at de samme plassene vil ivareta behovet for pauser i kjøringen. Pausene kan deles opp i to deler (15 / 30 minutter). Steder for pauser og døgnhvile bestemmes blant annet ut fra laste- og lossested.
- Kap 9.4: Vi ser så absolutt fordelene ved en samlokalisering av kontroll-/døgnhvileplass ut fra kriteriene i kap. 9.2 og 9.3. Vi vil imidlertid peke på at en slik samlokalisering vil kreve meget stort areal, og at egnede steder derfor kan bli vanskelig å finne. I såfall er det viktig at vi ikke går på akord med arealkravene, men heller skiller kontroll- og døgnhvileplassene (må unngå å avlyse kontroller pga. at plassen er fullparkert når kontrollørene våre kommer)
  - Vi har nå skrevet inn en anførsel i kapittel 9.4 i rapporten, som viser til kapittel 14.1 Gevinster. Her er kontrollplassarealet og hvileplassarealet nærmere omtalt.
- Kap 13.2: Vi støtter arbeidsgruppes konklusjon ift. utbygging i Åmot. Ettersom ny døgnhvileplass/kontrollplass i Åmot foreslås som eneste mulighet på ruta Eidanger - Haukelisetser

antar vi imidlertid at arbeidsgruppa har ment at dagens muligheter for å ta døgnhvil på Meheia, Notodden, Sauland, Seljord og Høydalsmo bør opprettholdes selv om de ikke tilfredsstillende kriteriene for utforming av døgnhvileplasser (ref. kriteriet om 2 - 2,5 t avstand i kap. 9.2)

- Så vidt vi vet, inneholder ikke rapporten noe om en begrensning for tungbilsjåførene når det gjelder mulighetene for å stoppe for å innta pause eller døgnhvil på andre steder enn de foreslåtte døgnhvileplassene. Under kapittel 13.2.1 står det dessuten: "*Hvilken kapasitet Statens vegvesens døgnhvileplasser skal bygges ut med langs den enkelte vegstrekning / rute, må sees i sammenheng med de øvrige muligheter eller tilbud som finnes langs den aktuelle vegstrekning.*" Vi mener dermed at vi er på linje med deg på dette punktet.
- Kap 16.3: Håpløst resonnement/konklusjon! Alternativet til at alle samtidig skal ha mulighet for å stoppe på en tilrettelagt plass og legge på kjetting kan vel ikke være at ingen skal kunne gjøre det? Vår erfaring er at små lommer (plass til 2-3 biler samtidig) på kritiske steder gjør nytten, - også på mer trafikerte veier enn E134. Vi anbefaler at det gjøres en grundigere behovsvurdering ift. kjettingplasser før rapporten ferdigstilles og legges fram for eksterne!
  - Kjettinglommer for 2-3 vogntog (det vil si med lengdebehov 50 - 75 m) kan sikkert være hensiktsmessige på veg med relativt lav ÅDT. Dette er det for så vidt også åpnet for i rapporten: "*Dersom Statens vegvesen skal legge til rette for slik midlertidig stans for vogntog, uten at dette skal hindre annen trafikk, må man kapasitetsmessig ta utgangspunkt i ÅDT for kjøretøy med lengde over 15,9 meter. Området som skal brukes til dette formålet, må da ha den nødvendige plass tilpasset dette tallet, enten man velger å bygge "kjettinglommer", eller å utnytte døgnhvileplasser eller kontrollstasjonsarealer, dersom disse forefinnes.*"
  - Eksempelet nedenfor dette siterte avsnittet, med overskriften Hvor stort areal trengs? dreier seg om E18 ved Lillegårdskleivene. Her, eller på steder med en tilsvarende ÅDT, vil det neppe være hensiktsmessig eller realistisk med kjettinglommer.
- Kap 17.2.3: Teksten er for så vidt grei nok, men bør ikke skilles ut i et eget kapittel med ei overskrift som antyder at vi heller vil redusere ant kjettingplasser enn å bygge flere. Et visst behovet mener vi nemlig at det uansett vil være...
  - Overskriften er nok litt tabloid, men teksten under den er vel klar nok i forhold til at færre kjettingplasser ikke er et mål i seg selv, men at færre kjettingplasser kanskje kan bli et resultat av å innføre R-direktivet og å sette krav til vinterdekkutrustning på tyngre kjøretøy i vintersesongen.

For øvrig mener vi rapporten med fordel kunne vært kortet ned (mindre ord og mer "to the point")

Arbeidsgruppen har ingen vansker med å se at rapporten har blitt noe omfangsrik. Imidlertid er den beregnet på en leserskare med ulike forutsetninger og med ulike typer faglig bakgrunn – både internt og eksternt, og ikke minst i mediene. Det er derfor, i forståelse med prosjekteier, lagt inn i rapporten elementer av "voksenopplæring" – noe ¾ av arbeidsgruppen også har nytt godt av.

Vi håper likevel at vi, med den helheten som rapporten nå danner, har ivarett de ulike behovene som de forskjellige leserkategoriene har. Fremfor alt håper vi at Statens vegvesen i denne rapporten har et dokument som kan tjene som et godt grunnlag for de beslutninger som skal tas fremover.