



Statens vegvesen

Rammeplan for kvileplassar

Tilrettelegging for tungtransporten sine behov

RAPPORT



Region vest
Dato: 2008-01-18

Forord

Godstransport på veg er eit viktig grunnlag for norsk næringsliv. I Nasjonal transportplan (NTP) er det eit sentralt mål å føra meir av transporten over på sjø og bane, men for mange situasjonar er det transport på veg som framleis vil vera den einaste løysinga. Det er difor viktig at denne transporten kan føregå i trygge former, der ein både tek omsyn til trafikktryggleik og til arbeidstilhøva for aktørane. Statens vegvesen og transportnæringa er opptekne av dette, noko som har vore understreka i fleire samanhengar i forarbeidet til NTP 2010-2019.

Tilrettelegging av kvileplassar for tungtransporten er ein del av dette arbeidet. I Region vest startar dette med ein rammeplan som i neste omgang skal følgjast opp med konkrete tiltak både på kort og lang sikt. Arbeidet har vore organsiert på følgjande måte:

- **Prosjektgruppe**, samansett av personar frå veg- og trafikkavdelinga, administrasjonsavdelinga (jus) og strategistaben. Desse har stått for utarbeiding av rapporten.
- **Samarbeidsgruppe** med representantar for alle distrikt i regionen. Dei har stått for mykje av registreringarbeidet, og vore rådgivarar undervegs.
- **Referansegruppe** med deltakarar frå Norsk Lastebileigarforbund, Norges Automobilforbund og utrykningspolitiet. Desse har vore sentrale i heile prosessen, frå oppstart med planverkstad og fram til avsluttande rapport.

Arbeidet har også vore samordna med andre regionar i Statens vegvesen, der særleg kontakten til Region sør har vore sentral.

Statens vegvesen
Region vest

Januar 2008

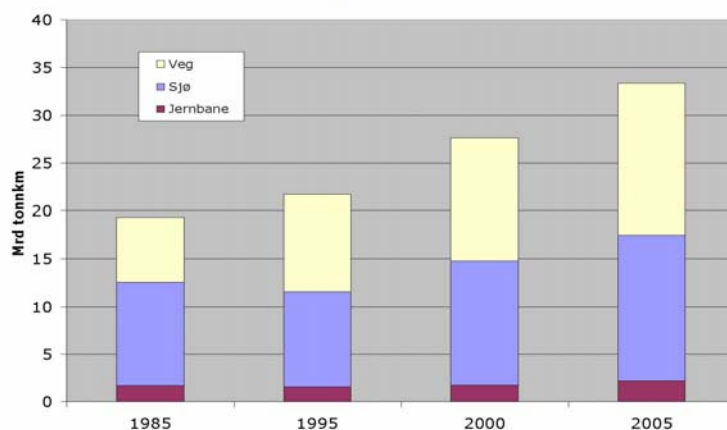
Innhald

Forord.....	1
1. Bakgrunn og føremål med planen	3
2. Kva utfordringar har vi?	5
2.1 Vegnettet	5
2.2 Bynære område	6
2.3 Kombinasjon av tunge og lette køyretøy.....	7
3. Situasjonen i dag.....	8
4. Behov	9
4.1 Krav i regelverket.....	9
4.2 Servicetilbod.....	9
4.3 Skilting / GPS.....	12
5. Tiltak	14
5.1 Bynære døgnavileplassar	14
5.2 Døgnavileplassar langs transportkorridorane.....	15
5.3 Kortkvileplassar / Rasteplassar	16
5.4 Parkeringslommer	16
5.5 Kjettingplassar.....	17
5.6 Skilting / GPS.....	17
6. Vidare prosess.....	19
Vedlegg	21
Juridiske problemstillingar ved etablering av kvileplassar	21
Kunngjering.....	22

1. Bakgrunn og føremål med planen

Under handsaming av stamvegutgreiingane i 2006 fekk regionen attendemeldingar på at transportnæringa har for dårleg tilgang på kvileplassar langs vegnettet. Problemet er kjent også på landsbasis, og det gjeld både stamvegar og øvrige riksvegar. I det vidare arbeidet med Nasjonal Transportplan (NTP) for stamvegar i 2007 har Vegdirektoratet sett fokus på desse utfordringane, og oppmoda regionane om å få dette utgreidd for NTP-perioden 2010-2019. I Region vest er dette teke opp som eit planarbeid som skal utførast i 2007/08. Saka er også inne i regionen sine årsplanar for 2007/2008, der det er målsetjing om å leggja til rette for kvileplassar langs riksvegnettet. Godstransport på veg har hatt ein stor auke dei siste åra, og trafikktala har også auka meir enn det som er lagt til grunn ved NTP-arbeidet. Eitt av måla i NTP for neste periode er å få meir av godstransporten over til sjø og bane.

NTP 2010-2019: Korridorutredningen: **Godstransport 1985 - 2005**



Nasjonal transportplan 2010-2019



Behov for kvileplassar heng saman med utvikling i godstransport

Dei tre fylka Rogaland, Hordaland og Sogn og Fjordane har frå før kvar sin plan for rasteplassar. Desse vart utarbeidd på 90-talet, og dei er mest innretta mot turisttrafikk og fritidsreiser. Tilbod for tungtrafikk var ikkje så mykje i fokus, men ein del rasteplassar kan likevel nyttast til ein viss grad av store køyretøy. Tradisjonelle rasteplassar vert ikkje handsama i denne rapporten, det vert synt til dei planane som er utarbeidd tidlegare. Rapporten tek heller ikkje for seg parkeringsplassar for tunge bilar. Dette vert sett på som eit ansvar for bileigar, og behovet må løysast innanfor næringa.

Rammeplanen skal vera eit overordna grunnlag for korleis Statens vegvesen ønskjer å møte utfordringane som går på kvileplassar for tungtransporten. Planen vil ikkje syna konkret lokalisering for kvileplassane, men den skal seia noko om behovet på ulike ruter. I neste

omgang vil dei 6 distrikta i regionen få ansvar for å oppretta kvileplassane. Dette kan gå på avtalar med private aktørar langs rutene, eller på fysisk tilrettelegging i regi av etaten. Ulike kombinasjonar av desse tiltaka kan gjerne vera det mest nærliggande.



Langs stamvegane kan vi finna område med romslege areal

2. Kva utfordringar har vi?

2.1 Vegnettet

Dei fleste attendemeldingane er knytta til behov for kvileplassar langs stamvegane. Dette er naturleg ettersom funksjonen for stamveggar går på å binda saman regionar og landsdeler, og det er her dei fleste lange tungtransportane finn stad. Men vi har også ein del øvrige riksveggar som har funksjonar som ligg nær opptil stamvegane. Både i totale trafikktalet og andel tungtrafikk kan desse vegane vera vel så viktige som meir sekundære stamveggar. I planarbeidet har vi difor ikkje operert med skarpt skille mellom stamveggar og øvrige riksveggar. Men rapporten er likevel prega av at næringa har vore mest opptekne av dei lange distansane som Oslo-Stavanger/Haugesund, Oslo-Bergen og Oslo-Nordvestlandet. Det er her behovet for døgnavplassar er størst. Andre distansar er ofte såpass korte at behovet er mest knytta til korte pausar undervegs. Kravet til service-tilbod er nokså ulikt for desse to kategoriane for stopp/pause.



Behovet for kvileplassar er størst langs stamvegane

2.2 Bynære område



Nær byar og tettstader er det gjerne knapt om areala

Transportnæringa har vore tydeleg på at kvileplassar nær dei store byane er viktig. Det vil gjera det lettare å berekna køyre- og kviletid dersom sjåføren veit at han kan stoppa nær målet, og ikkje risikera å måtta leita etter ein plass før han kan køyra til avtalt tid på losseplassen. Dei større byane har ulike ordningar i dag, og ordningane som eksisterer er gjerne på usikre vilkår. Eit døme på dette er Bergen der plassen i sentrum ved Nygårdstangen lever på oppseiing, og alternativa ikkje er på plass. Vi veit også at nettopp rundt dei større byane er det knapt om areal, og kostnader ved ei etablering kan vera svært høg. Ei anna side ved dette er skilnaden på kvileplass og parkeringsplass. Planarbeidet har ikkje som mål å dekkja behovet for parkeringsplassar, dei bynære plassane vil i så fall snart vera fulle av parkerte køyretøy. Parkering må næringa løysa i eit samarbeid med vedkomande kommune.



Areala på Nygårdstangen skal snart gå til andre føremål



Det er ei utfordring å etablere kvileplassar nær dei store byane (ca. 1 time i avstand?)

2.3 Kombinasjon av tunge og lette køyretøy

Mange rasteplassar vert i dag nytta både av tunge og lette køyretøy. Dersom plassforholda er tilfredsstillande kan dette vera ein akseptabel kombinasjon. Men ofte er plassen for trang, og det kan lett oppstå utrygge situasjonar der biltrafikken er i konflikt med turistar som rastar, born som leikar osv. Planarbeidet har som mål å finna separate løysingar for ulike trafikantgrupper. Men ved begrensa trafikkvolum og gode plassforhold må kombinasjonen akseptertast. I slike tilfelle bør ein sikta seg inn på trafikkseparering på linje med det ein kan finna på velregulerte rasteplassar t.d. i Tyskland. Kombinasjonsløysingar kan gi eit betre driftsgrunnlag for service-tilbod på plassen. Kombinasjonen kan også vera positiv med omsyn på tryggleik: I forhold til overfall/ran er det trygt å ha naboar på den plassen ein har stansa. Dette kan vera eit moment å ta omsyn til, sjølv om problemet ikkje er stort i regionen i dag.

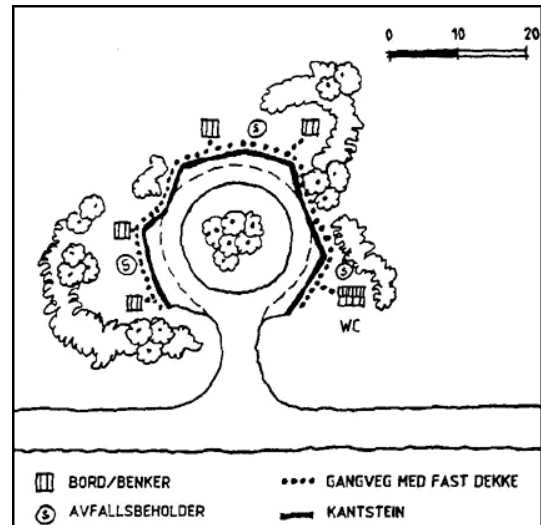


Kombinasjon kan gå bra så lenge bilane er få...

3. Situasjonen i dag

Dagens situasjon er prega av mangel på kvileplassar for større køyretøy langs vegane våre. Mange rasteplassar er mest tilrettelagt for personbilar og har ofte dårleg inn- og utkøyring. Vi har gjennomført ei kartlegging som del av dette planarbeidet. Kwart distrikt i regionen har oppdatert sine kart over rasteplassar, kontroll- og vekt-plassar og trafikklommer. Alle plassar som er uegna for vogntog er tekne ut av kartet.

Det er ofte svært trange parkeringsområde tilknytta rasteplassane i regionen. I tillegg er mange av dei stengt i vintermånadene. Dette er det ulike årsaker til. Det kan vere at det allereie er ein vinteropen rasteplass i nærområdet, eller det kan også vere av økonomiske grunnar. Desse forholda er konkretisert i funksjonskontraktane for drift og vedlikehald.



Rasteplass på Trengereid har lite plass for store køyretøy

4. Behov

4.1 Krav i regelverket

Førar av tunge køyretøy har i dag ein del krav til [køyre- og kviletid](#) (www.vegvesen.no/yrkestransport). Krava går først og fremst på det som vert kalla døgnavile, dvs. at kvart døgn skal omfatta ein lenger pause som gir rom for soving og som skal sikra at føraren er utkvilt til neste økt. I tillegg er det reglar for [kortare pausar](#), og det er reglar for korleis korte og lange pausar kan kombinerast i løpet av eit døgn.

Desse reglane set grenser for korleis transporten kan leggest opp. Føraren må alltid ta høgde for kor lenge han kan køyra, og han må vera trygg på at han finn ein høveleg plass for å ta pause i rett tid. Dei lange pausane for døgnavile er mest avgjerande for turen. Her bør ein kunna finna ein roleg plass der det går an å sova, og ein må ikkje risikera at bilen står i vegen for nokon slik at den må flyttast i løpet av pausen. Dei andre pausane er meir fleksible, og kan lettare delast opp i fleire korte pausar.

Arbeidsmiljølova set krav til arbeidstid og korleis ein [arbeidsplass skal vera utforma](#). På dette området har nok mobile arbeidsplassar hatt mindre fokus enn dei stasjonære. Ved oppføring av næringsbygg gjeld det strenge krav til kva fysiske vilkår arbeidstakarane skal ha, t.d. når det gjeld sanitæranlegg. Slike krav kan ein ikkje utan vidare overføra til vilkåra for vogntogførarar. Men likevel gjeld reglane om at arbeidsgivar har ansvar for at arbeidsmiljøet er fullt forsvarleg. Arbeidsgivar må i slike tilfelle søka samarbeid med andre instansar som t.d. Statens vegvesen.

4.2 Servicetilbod

For at transportnæringa skal kunne drive verksemd i tråd med regelverket er det behov for mykje betre tilrettelegging frå Statens vegvesen si side.

Tilrettelegginga må bestå av både døgnavileplassar, parkeringsareal med servicefunksjonar i nærleiken av dei store byane, trygge kjettingplassar og eigna stader for kortare pausar.

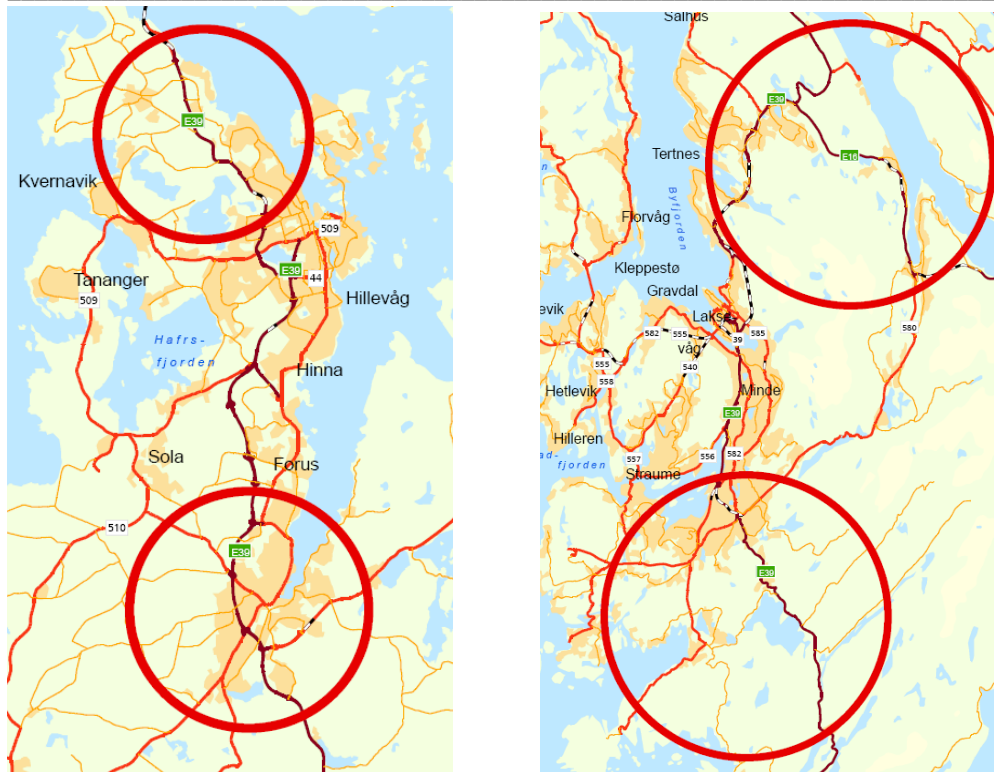
Dessutan må skiltinga retta mot transportnæringa bli betydeleg betre. Dette for at sjåførar som er ukjende på strekinga lettare skal kunne planlegge turen. Det er viktig å bli varsla på førehand, slik at dei har høve til å svinge av før dei har passert aktuell kvileplass.

4.2.1 Bynære døgnavileplassar

Transportnæringa opplever mangel på bynære servicetilbod som prekær.

Auken av gods på veg dei siste åra har vore formidabel, og eigna oppstillingsplassar med naudsynte fasilitetar i nærleiken av byane er mangelvare. Hittil har næringa nytta seg av ledige plassar på godsterminalane og hos kundane, men ettersom varelageret etterkvart "rullar på vegen", og marknads- og tidsfaktoren tilseier oftare og raskare leveransar, er det ikkje lenger plass til å ta kvilen på terminalane.

Bilane prøver å finne andre stader å stille seg opp i nærleiken, men vert ofte jaga vekk. Langs innfartsårene til dei store byane Bergen og Stavanger må det byggast ut eigna og tilstrekkeleg areal for døgnavileplassar.



Bynære lokaliseringar kan vera utfordrande å få realisert (Stavanger og Bergen)

Desse plassane må vere store nok til å ta ein forventa auke i antal bilar, og ha moglegheiter for utviding ved framtidig behov. Omlasting av gods er blitt eit aukande problem for næringa. Areala bør difor lokaliserast i nærleiken av knutepunkt for omlasting og overføring av gods frå/til bane og sjø, og sjåast i samanheng med framtidige mål om større koordinasjon mellom veg, bane og sjøtransport. Døgnkvileplassane må utformast i samarbeid med transportnæringa, og ha eit høgt fokus på trafikktryggleik. Dei må skiltast i god tid på førehand, og det må vere eigne av- og påkjøringsramper for god trafikkavvikling. Oppstillingsordninga må vere enkel (helst unngå rygging) og logisk, og gjerne vere delt inn i eigne soner for døgnkvile og for kortare pausar. Dette av omsyn til at sjåførane i minst mogleg grad skal uroast. For at slike plassar ikkje vert misbrukt til langtidsparkering, må parkeringa på begge areala vere tidsavgrensa. Det bør av miljøomsyn vere høve til påkopling av straum til kjøleaggregat.

Slike døgnkvileplassar bør vere tilfredsstillande bemanna og må ha eit høgt servicenivå. Det må vere god tilgang til dusj og toaletter, samt bosdunkar. Oppstillingsplassane kan gjerne vere i tilknytning til kommersielle bedrifter (bensinstasjonar), men Statens vegvesen må i så fall inngå kontraktar om servicenivå (og definisjon på dette) og minimum av tilrettelegging og vedlikehald. Areala må vere godt opplyste, og gjerne ha videoovervaking av omsyn til sjåførane si sikkerheit (hærverk og tjuveri).

4.2.2 Døgnkvileplassar langs transportkorridorane

Som før nemnt er det i hovudsak langs dei viktige transportkorridorane nord – sør og aust – vest at behovet er størst for eit godt utbygd nett av kvileplassar for tungbilnæringa.

Desse er:

- E39 Kristiansand – Stavanger – Bergen – Ålesund – Klett (Trondheim)
- E134 Haugesund – Drammen
- E16 Bergen – Fagernes – Sandvika

- Rv52/Rv7 Lærdal – Gol - Hønefoss
- Rv 7 Trengereid – Gol – Hønefoss
- Rv 15 Måløy – Stryn – Otta
- Rv 5 Florø – Førde - Lærdal
- Rv 13 Voss – Jøsandal (Odda)



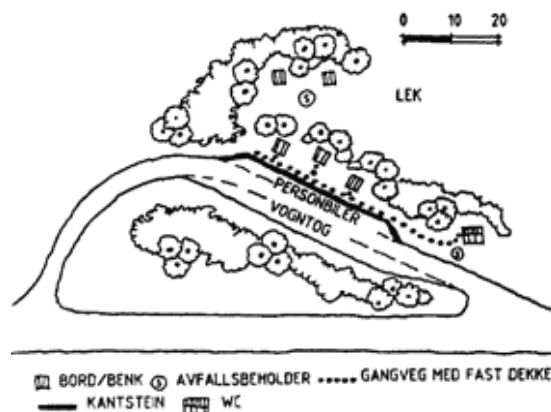
På same måte som ved dei bynære døgnkvileplassane bør dei vere tilknytta bensinstasjonar med matserving og tilgang på dusj og toalettfasilitetar. Inn og utkøyringa må vere tilpassa vogntog, og oppstillingsplassane bør vere av typen der du ikkje treng å rygge vogntoget på plass. Det bør av miljøomsyn vere høve til påkopling av straum til kjøleaggregat.

Døgnkvileplassar bør ligge med intervall på 2 – 2,5 timer (150 – 200 km), og på begge sider av høgjellsstrekningar då vertilhøva ofte spelar inn på når pausane må takast.

4.2.3 Kortkvileplassar

Transportnæringa treng tilgang til kvileplassar for kortare stopp.

Rasteplassar kan vere eit alternativ (spesielt utanom turistsesongen) dersom dei er tilrettelagt for dette. For at tunge køyretøy skal kunne nytte rasteplassar må desse vere tilpassa inn- og utkøyring med vogntog. Lette og tunge køyretøy bør på slike kombinert-rasteplassar skiljast av trafikksikringssyn.



4.2.4 Parkeringslommer

Det bør tilretteleggast fleire parkeringslommer langs vegnettet, der trafikantane kan ta korte stopp for t.d. inspeksjon av køyretøyet, mobilsamtaler, osb. Desse lommene må utformast på ein hensiktsmessig og trafikksikker måte. Dei bør asfalterast, og brøytast om

vinteren. Slike lommer må vere synlege i god avstand, slik at det ikkje vert skapt farlege situasjonar i samband med inn og utkøyring til / frå desse. Politiet (UP) ønskjer óg å ha tilgang til å nytte desse lommene til kontrollar og å vere ”synlege”.

4.2.5 Kjettingplassar

Tilrettelegging av kjettingplassar må gjennomførast for alle stigningar som kan skape hyppige vanskar vinterstid. Desse plassane må ligge i passeleg avstand FØR stigning (ikkje for langt unna starten på bakken, men samtidig så langt unna at vogntoget kan komme i gang og oppnå tilstrekkeleg fart til å forsere bakken), med tilsvarende plass for å ta av kjetting raskast mogleg når ein har komme opp/ned. Korte problemstrekningar, som til dømes mellom to tunnelar, bør løysast ved auka drift/vedlikehaldstiltak. På denne måten unngår vi hyppige stans for kjetting av/på.

Det må vere strøsandkassar på kjettingplassane slik at sjåførane kan fylle på sine egne ”strøsandapparat”.

Kjettingplassane bør vere opplyste og utformast på ein trafikksikker og hensiktsmessig måte, ved at annan trafikk kan passere uhindra og utan å skape fare for vogntogsjåførane. Dei må vere store nok til å romme fleire vogntog samstundes. Dersom det er mogleg må dei lokaliserast til venteområde for kolonnekøyring.



4.3 Skilting / GPS

Transportnæringa har ytra ønske om betre skilting og informasjon langs vegen. Skal dei kunne planlegge køyringa si er dei avhengig av oversiktleg og tydeleg informasjon gjennom skilting og dataprogram (GPS-basert). Dei saknar ein internasjonal standard på både døgnkvileplassar og skiltinga i samband med desse. Skiltinga må vere enkel og tydeleg, - gjerne med tekst og symbol som kan oppfattast og bli forstått uavhengig av språk og nasjonalitet. Eit særskilt behov går på å unngå at store køyretøy køyrer seg fast på eit sekundært vegnett. Her bør GPS gi informasjon om fri høgde, tillatt køyretøylengde m.m. for ruta. Dette er også nyttige informasjonar i samband med omkøyringar ved vegstenging.

4.3.1 Avstand til næraste døgnkvileplass

For ukjende sjåførar er det behov for lett forståelege skilt som fortel kor langt det er igjen til næraste døgnkvileplass. Det bør vere underskilt med avstand til neste alternativ før avkøyring til førstkamande.

4.3.2 Avstand til næraste kortkvileplass

På same vis som for døgnavileplassane bør det vere lett forståeleg skilt som syner kor langt det er att til næraste kortkvileplass.

4.3.3 Servicenivåmerking av kvileplassar

Transportnæringa har óg ytra ønske om ei merking av døgnavileplassar og rasteplassane som syner kva servicefasilitetar dei kan vente å finne der. Merkinga kan t.d. gjerast med ei, to el tre stjerner, - på same måte som merkinga av campingplassar og overnattingsstader.

4.3.4 Merking av sterk stigning og kjettingplassar

Sjåførar som er ukjende på vegen hevder at stigningar ofte kan kome overraskande på dei. Transportnæringa etterlyser difor betre skilting av stigningar (også andre stigningar enn berre fjellovergangar) og høvelege stader for pålegging av kjetting.

4.3.5 Tilgjengeleggjering av datasett for køyrecomputer

Statens vegvesen vil gjere tilgjengeleg denne type informasjonen for bruk i køyrecomputer og kart. Dette krev at Statens vegvesen har definert ein intern dataeigar som er ansvarleg for etablering og ajourføring av dette datasettet.

4.3.6 Skilt

Det er behov for eit skilt som viser avkøyring til ein kvileplass. I følgje skiltnormalen, kan skiltnr 713 nyttast til dette formålet. Det er då det kvite skiltet som skal nyttast.

Det må utarbeidast eit symbol som syner forskjell på ein kvileplass utan servicetilbod og dei med servicetilbod. Her er det viktig at tekst og symbol kan oppfattast og bli forstått uavhengig av språk og nasjonalitet.



Skiltnr 713

5. Tiltak

Transportnæringa har gjeve innspel til prosjektgruppa på kva dei meiner er viktigast å prioritere blant tiltaka for å betre tilhøva for sjåførane. Dette har vi allereie teke omsyn til i kapittel 4 under ”behov”.

For å få gjennomført dei nye tiltaka vi presenterer, er det viktig at planmiljøet finn rom for desse i nye utbyggingsprosjekt.

Presentasjonen av tiltak som vi har lista opp følgjer i store trekk inndelinga i kapittel 4 ”behov”, og vi har lagt vekt på å vere så konkret som mogleg i forslag til tiltak.

Arbeidstilsynet har peika på at arbeidsgjevar har eit ansvar for å tilrettelegge for ein god arbeidsdag for dei tilsette. Vi bør difor kanskje oppmode store transportørar og dei som tek imot store mengder gods om å tilrettelegge for sjåførane. Dette gjeld både transportnæringa (godsterminalar) og handelsnæringa.

5.1 Bynære døgnkvileplassar

Det bør i første omgang opprettast høvelege døgnkvileplassar i nærleiken av dei store byane Bergen, Haugesund og Stavanger. Desse bør ligge langs hovudinnfartsårene og helst i kort avstand til omlastingsterminalar og knutepunkt for overføring av gods frå/til bane og sjø. Bynære døgnkvileplassar skal ha høg grad av servicefasilitetar, som døgnope dusj og toalett, matserving med vekt på ”våken mat/drikke” og elles standard som er i samsvar med kap. 4.2.1.

Vi ønsker at kommersielle aktørar (bensinstasjonar) står for drift og vedlikehald av døgnkvileplassane. Statens vegvesen vil stå for utlysingar for å knytte til seg aktørar som kan dekke dei kriteria vi fastset. Aktørane må i såfall inngå kontraktar om servicenivå (og definisjon på dette) og minimum av tilrettelegging og vedlikehald.

Bergen:

Det er eit krav at det skal vere døgnkvileplassar ved hovudinnfartsårene til Bergen både frå nord, aust og sør. Ei lokalisering i Åsane/Arna kan kombinera fleire av innfartsvegane. Frå sør må det leggest inn areal til døgnkvileplass i planane for ny E39 Sveгатjønn – Rådal. Aktuelle lokaliseringar skal ligge mindre enn ein times køyring frå sentrum, altså innanfor ein avstand på 60 km.

Stavanger:

Det skal vere døgnkvileplassar ved hovudinnfartsårene til Stavanger frå nord og sør. Desse skal ligge mindre enn ein times køyring frå sentrum og innanfor ein avstand på 60 km.

Haugalandet:

Dersom det er aktuelt med ein døgnkvileplass på Haugalandet, bør denne ligge i området ved Raglamyr (der T-forbindelsen mot Haugesund og E134 møtes). Den vil då kunne tene trafikken frå nord, aust og sør.



Slike plassar vert for trange nær storbyane

5.2 Døgnkvileplassar langs transportkorridorane

Vi foreslår å prioritere tilrettelegging av døgnkvileplassar langs dei viktige transportkorridorane nord – sør og aust – vest, der behovet og trafikken er størst. På same måte som ved dei bynære døgnkvileplassane bør dei helst vere tilknytta bensinstasjonar med matservering (matautomatar utanom opningstid), dusj og toalettfasilitetar.

Oppstillingsplassane må vera opplyst, i alle fall der ein må rygge vogntoget på plass.

Det bør av miljøomsyn vere høve til påkopling av straum til kjøleaggregat. Vi har tidlegare nemnt at døgnkvileplassar bør ligge med intervall på 2 – 2,5 timer (150 – 200 km), og på begge sider av høg fjellsstrekningar. Distrikta finn fram til eigna plasser / samarbeidspartnarar.

I første omgang kartlegg dei om det finst eigna samarbeidspartnarar i dagens marknad.

Dersom desse rår over for lite areal, må det vurderast om Statens vegvesen kan få hand om tilgrensande areal. På eit seinare stadium kan det vera aktuelt å kombinera døgnkvileplassar og kontrollplassar. Dette vil krevja investeringar utover dei ambisjonane vi har i første runde.

Det kan også vera aktuelt å kombinera felles service-anlegg med viktige stopp for ekspressbussar.

Her følgjer døme på kva som kan vere ei god og naturleg løysing på kor det kan vere ønskeleg med lokalisering av døgnkvileplassar:

5.2.1 E39 Kristiansand – Stavanger – Bergen – Ålesund

Egersund
Ålgård - Forus
Randaberg
Aksdal
Leirvik
Os - Nesttun
Knarvik
Jølstraholmen/Førde

Nordfjardeid/Hjelle

5.2.2 E134 Haugesund – Røldal – Drammen

Aksdal
Kyrping(Åkrafjorden)
Røldal/Jøsendal

5.2.3 E16/rv. 5 Bergen – Fagernes – Sandvika

Åsane / Arna
Voss / Gudvangen
Håbakken (Lærdal)

5.2.4 Rv 7/rv. 52 Trengereid – Gol – Hønefoss

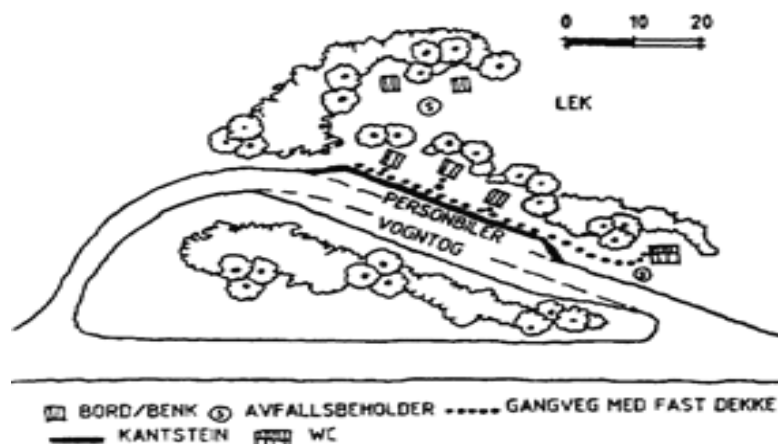
Norheimsund
Eidfjord

5.2.5 Rv. 15 Måløy – Stryn – Otta

Nordfjardeid
Stryn

5.3 Kortkvileplassar / Rasteplassar

Når distrikta har fått laga avtaler for døgnkvileplassane langs korridorane, må det kartleggast kva som kan vere høvelege plassar for kortkvil og pausar. Distrikta må undersøke om nokre av rasteplassane kan vere eit alternativ for dette, eller om det må anleggast eigne kortkvileplassar langs korridorane. Dette må vere ein naturleg del av planarbeidet i samband med nybygg.



5.4 Parkeringslommer

Distrikta gjer ein kartlegging av parkeringslommer langs vegnettet, der trafikantane kan ta korte stopp for t.d. inspeksjon av køyretøyet, mobilsamtaler osb. Dei tek ansvar for tilrettelegging for at tunge køyretøy kan nytte desse, og ser til at lommene er utforma slik at trafikktryggleiken er ivareteke. Politiet (UP) har ytra ønske om å kunne nytte slike plassar til kontrollverksemd. Det er difor viktig at parkeringslommene vert tilrettelagt for

at dei kan utføre sine oppgåver på best mogleg måte, og at dette tilbodet er spreidd over heile vegnettet.

5.5 Kjettingplassar

Distrikta finn eigna områder for tilrettelegging av kjettingplassar for stigningar som kan skape vanskar vinterstid.

Plassane må ligge i passeleg avstand FØR stigning, og med tilsvarande plass for å ta av kjetting raskast mogleg når ein har komme opp/ned.

Det må vere strøsandkassar med sand av rett kvalitet på kjettingplassane slik at sjåførane kan fylle på sine egne ”strøsandapparat”.

Kjettingplassane bør vere opplyste og skal utformast på ein trafikksikker og hensiktsmessig måte, ved at annan trafikk kan passere uhindra og utan å skape fare for vogntogsjåførane. Dei må vere store nok til å romme fleire vogntog samstundes, og skiltast med ”parkering forbudt” slik at dei ikkje vert misbrukt til kvilepauser.

Dersom det er mogleg må dei lokaliserast til venteområde for kolonnekøyning.

5.6 Skilting / GPS

Regionen utarbeider, i samarbeid med dei andre regionane, ei felles skiltssystem for tungbilar. Dette må få naudsynt avklaring med Vegdirektoratet, og verta innarbeidd som normal. Skiltinga skal vere enkel og tydeleg med tekst og symbol som kan oppfattast og bli forstått uavhengig av språk og nasjonalitet. Bruk av kart og GPS er inne i ei omstillingstid. Elektroniske kart overtek meir, men papirkart er framleis i bruk i stor grad. Det er ikkje fastlagt bestemte tidspunkt for revisjon av dagens tungbil-kart, men vi må rekna med at dette kartet vert i bruk også ein del år framover. Det må leggsat inn visning av høgde (m.o.h) i kart og GPS-data. Det bør lagast ein ”pakke” i NVDB – tilpassa informasjonen det er behov for med tanke på tungbil. Revisjonar må omfatta oversikt over kvileplassar for tungtransporten. I det følgjande er synt eksempel på skilting. Symbolbruk for kart og GPS-data må følgja seinare.

5.6.1 Avstand til næraste døgnavileplassar

Dette er døme på lett forståelege skilt som fortel kor langt det er igjen til næraste døgnavileplass. Det bør vere underskilt med avstand til neste alternativ før avkøyning til førstkmande.



Skilt nr Skilt nr 725, 804.02, 614, 616

5.6.2 Avstand til næraste kvileplass

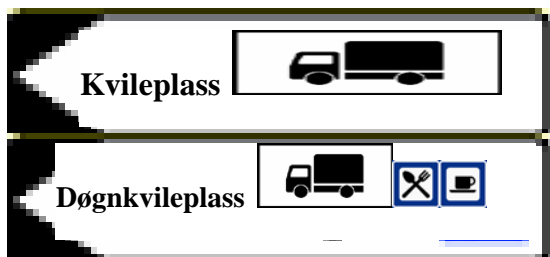
På same vis som for døgnavileplassane vert det utarbeida lett forståelege skilt som syner kor langt det er att til næraste kvileplass.



Skiltnr 725, 804.02

5.6.3 Servicenivåmerking av døgnavileplassar og kvileplassar

Regionen utarbeider, i samarbeid med andre regionar, ei merking av døgnavileplassar og rasteplassane som syner kva servicefasilitetar ein kan vente å finne der. Skilt til kvileplassar:



Skilt nr 713, 804.02, 614, 616

5.6.4 Merking av sterk stigning og kjettingplassar

Alle stigningar som historisk kan by på problem for tunge bilar vert skilta med stigningskilt, og kjettingplassar vert betre merka i forkant.



Skilt nr 104.01

skilt nr 104.02

skilt nr 808.00

6. Vidare prosess

Økonomi

Både næringa og Statens vegvesen har vore innstilt på at etablering av kvileplassar skal ha høg prioritet. Det vil vera uheldig om alle tiltak skulle verta avhengig av ei plassering i Nasjonal Transportplan (NTP). Denne planen opererer med periodar på 4 og 10 år, slik at vi no har ein NTP-periode med fastlagt handlingsprogram fram til 2009. I tidsrommet fram til 2010 vil det vera vanskeleg å koma inn med nye og kostnadskreivande tiltak.

Revisjonsarbeidet for perioden 2010-2019 er i gang, og det skal handsamast av Stortinget i 2009. Her vil det vera naturleg at vi får omtale og nærare prioritering for kvileplassar.

For å koma i gang før 2010 vil vi foreslå følgjande framgangsmåte:

- Vi inviterer servicebedrifter til å inngå avtale om drift av kvileplassar. Invitasjonen vert kunngjort offentleg, og vil vera særleg aktuell for bedrifter som har gode anlegg alt i dag.
- Ytinga frå Statens vegvesen si side går på tilrettelegging med skilt, kartverk og anna informasjon.
- Avtalen kan kombinerast med ein intensjonsavtale om vidare samarbeid. Dette kan gå på t.d. erverv av tilleggsareal for å sikra oppstillingsplassar.

I tida fram til 2010 vil ein på denne måten få avklart kva viktige område som framleis står utan tilbod om kvileplassar. Dette kan danna grunnlaget for ei prioritering i NTP og årsbudsjett, der vi ser for oss at etaten må gå inn med tyngre økonomiske tiltak. Også på dette stadiet ser vi for oss ein open konkurranse, der tilbydarane konkretiserer kva ytingar som må til frå Statens vegvesen si side.

Kvalitetskrav

For begge konkurranse-rundane må vi ha på plass kvalitetskrav til dei som skal stå for drifta. Stikkordmessig forslag:

- Oppstillingsplass bør gi rom for min. 10 vogntog, helst utan behov for rygging
- Sanitæranlegg inkludert dusj
- Belyst og oppmerka plass, gjerne med straumuttak (betalingsordning)
- Vintervedlikehald – brøyting/strøing
- Tilfredsstillande opningstid, tilsyn med at plassane ikkje vert okkupert av bubilar etc.
- Nøkkelsystem eller andre ordningar for tilgang til sanitæranlegg utanom opningstid.
- Kiosk eller kafe, gjerne med automatar utanom opningstid
- Avtaleperiode på 5 år (som kan praktiserast fleksibelt)

Arbeidsdeling innan Statens vegvesen

I begrepet rammeplan ligg det at vi ikkje tek sikte på detaljavklaring av kvar kvileplassane skal lokaliserast. Dette kjem inn som del av konkurranserundane. Her legg vi opp til at kunngjering av konkurransane går samla for heile regionen, men at dei aktuelle distrikta (sjå kart) inngår avtalen og står for oppfølging av denne både økonomisk og praktisk

Handsaming av rammeplanen

Rapporten går til handsaming innan Region vest i 1.kvartal 2008. Styringsgruppa står ansvarleg for denne prosessen, og vi legg til grunn at dei eksterne prosessane med konkurransegrunnlag osv. kan startast våren 2008.



Vedlegg

Juridiske problemstillinger ved etablering av kvileplassar

1 Kvileplassar/rasteplassar/parkeringslommer/kjettingplassar

Så lenge dette er plassar i tilknytning til vegen, der Vegvesenet ervervar areal, syter for bygging og driftar plassane, er etablering av desse "kjent stoff" for Vegvesenet, og skulle ikkje reise spesielle problem.

2 "Døgnkvileplass" drifta av eksterne

Grunnerverv:

Det kan verte aktuelt at Statens vegvesen erverver parkeringsareal som deretter skal driftast av eksterne. Eit slikt formål ligg utanfor veglova § 50 (jf veglovkommentaren s. 237-8), og eventuell oreigning må derfor skje i medhald av plan- og bygningslova (dvs reguleringsplan).

Rammer for vederlag til tenesteytarar:

Dersom Statens vegvesen skal betale for at andre leverer servicetenester til transportnæringa, bør dette skje slik at støtta ikkje virkar unødige konkurransevridande. Ei støtteordning vil også måtte vere i samsvar med generell forvaltningsrett, dvs. tildeling må mellom anna skje på bakgrunn av saklege kriteria.

Dersom Vegvesenet tek direkte kontakt med aktuelle tenesteleverandørar og tilbyr vederlag mot at dei oppretter/driftar døgnkvileplass, vil dette i prinsippet kunne falle inn under 'lov om offentlig støtte' med tilhøyrande forskrifter, som avgrensar korleis og kor mykje Staten kan gje til private verksemdar. Sidan det er eit vilkår at støtta skal kunne påverke samhandelen innanfor EØS, er det likevel lite truleg at støtte til verksemdar med lokal marknad på Vestlandet vil falle inn under dette (dersom Vegvesenet i staden vel ut leverandørar gjennom offentlig kunngjort konkurranse, vil vederlaget til leverandøren i utgangspunktet bli rekna som i samsvar med marknadspris, og vil i så fall ikkje vere "støtte"). Eg meiner derfor at reglane ovanfor ikkje er til hinder for at vi går fram som skissert i rapporten kap. 6.

Når Vegvesenet skal inn med "tyngre økonomiske tiltak", må ein sannsynlegvis velje mellom fleire aktuelle leverandørar. Valet bør då gjennomførast som ordinært tenestekjøp. Sidan vi har liten kunnskap om marknaden, vil konkurranse med forhandling vere den mest aktuelle prosedyren. Før prosessen startar, må det avklarast kva for minstekrav vi vil stille til leverandørane. Leverandørar kan veljast på bakgrunn av t.d. avstand frå aktuell veg, tilgjengeleg parkeringsareal, kva tenester ein kan tilby til sjåførane, samt storleik på vederlaget (vederlag kan t.d. delast inn i ein eingongssum som skal dekke nyinvesteringar og ein årleg sum som skal dekke drift).

Skiltforskrifta:

I første omgang er det tenkt at Vegvesenet skal dekke kostnaden med bl.a. serviceskilting.

Skiltforskrifta §38-44 har føresegnar om eigenbetaling. VDR kan gjere unntak frå forskrifta. Formelt sett må vi derfor kreve eigenbetaling av leverandørane (med mindre VDR aksepterer unntak frå forskrifta), og i tillegg inngå avtale med leverandørane om at vi yter eit vederlag (f.eks tilsvarande eigenbetalinga) for at dei yter servicetenester.

I skiltvedtaket kan det setjast vilkår om at leverandøren si verksemd skal vere i samsvar med skiltinga, men vi kan sannsynlegvis ikkje kreve i vedtaket at kvalitetskrava våre skal oppretthaldast. Slike vilkår må i så fall leggjast inn i avtalen.

Eventuelle søknader om serviceskilt frå aktørar som ikkje oppfyller våre kvalitetskrav, må behandlast på ordinær måte. Vi har ikkje høve til å reservere spesielle skilt/skiltkombinasjonar for "våre" leverandørar.

Kommunen har mynde til vedtak om serviceskilting på kommunal veg, regionvegkontoret har mynde på resterande vegar. Dersom kvileplassen ligg ved kommunal veg, og eit stykke frå riksvegen, er eventuell skilting på den kommunale vegen avhengig av vedtak frå kommunen.

Skisse til avtale med leverandøren:

Detaljar i avtalen bør avklarast gjennom forhandlingar. Ein avtale kan t.d. sjå slik ut:

Avtale om kjøp av tenester for sjåførar underlagt køyre- og kviletidsregelverket:

Mellom Statens vegvesen (SVV) og Leverandør AS (LL) er det inngått følgjande avtale:

1. LL skal innan [dato] tilby parkeringsplass for X stk vogntog i samsvar med vedlagt planskisse, samt servicetenester for desse.
2. Plassane skal vere tilgjengeleg for køyretøy der førar er underlagt reglane om køyre- og kviletid og derfor må stogge. LL pliktar å vise bort andre køyretøy frå desse parkeringsplassane
3. LL syter for oppmerking og nødvendig vedlikehald (brøyting/strøing).
4. Parkeringsplass og gangveg til servicebygg skal vere godt opplyst. Kvar plass skal vere utstyrt med 220V straumuttak. I tilknytning til parkeringsplassen skal det vere søppelcontainer og plass for fylling av vatn og drivstoff.
5. Førarane skal ha tilgang til døgnopent oppvarma sanitæranlegg med toalett/dusj.
6. Førarane skal ha høve til å kjøpe mat og drikke i tidsrommet (kl ..-kl..)
7. Som vederlag betaler SVV kr. ????. SVV syter for oppsetting og vedlikehald av skilt (nr. ??) ved [plassering]. I avtaleperioden skal SVV markedsføre LL sitt anlegg på [?kart] og gjennom [?GPS-ordning]
8. Denne avtalen gjeld i 3 år frå [dato]. SVV kan forlenge avtaleperioden med inntil 2 nye år. Ved vesentleg misleghald kan kvar av partane seie opp avtalen.

Kunngjering (i dagspressa, samt direkte kontakt med aktuelle bedrifter):

"Servicetiltak for transportnæringa

Statens vegvesen region vest vil gje transportnæringa betre tilgang på kvileplassar langs vegnettet i Rogaland, Hordaland og Sogn og Fjordane. Vi ynskjer derfor å inngå eit informasjonssamarbeid med aktørar som kan tilby eigna parkeringsareal og servicetenester for store køyretøy.

Interesserte kan ta kontakt med

(Nærare utforming samarbeid med info-seksjonen)



Statens vegvesen

Statens vegvesen Region vest
Askedalen 4
N - 6863 Leikanger
Tlf. (+47) 815 44 010
E-post:

ISSN