



Statens vegvesen

Døgnhvileplasser for tungtransporten

VEILEDNING

Håndbok 279



Mai 2010

Døgnhvileplasser for tungtransporten



Håndbøker i Statens vegvesen

Dette er en håndbok i Statens vegvesens håndbokserie, en samling fortløpende publikasjoner som først og fremst er beregnet for bruk innen etaten.

Vegdirektoratet har hovedansvaret for utarbeidelse og ajourføring av håndbøkene.

Grafisk senter i Statens vegvesen har ansvaret for grafisk tilrettelegging og produksjon.

Denne håndboka finnes også på vegvesen.no

Statens vegvesens håndbøker utgis på to nivåer:
Nivå 1 - Gul farge på omslaget - omfatter forskrifter, normaler og retningslinjer godkjent av overordnet myndighet eller av Vegdirektoratet etter fullmakt.

Nivå 2 - Blå farge på omslaget - omfatter veiledninger, lærebøker og vegdata godkjent av den avdeling som har fått fullmakt til dette i Vegdirektoratet.



Døgnhvileplasser for tungtransporten

Nr. 279 i Statens vegvesens håndbokserie

Opplag: 200

Trykk: Vegdirektoratet

ISBN 978-82-7207-629-9

Forord

Uthvilte sjåfører er viktig for trafikksikkerheten. Tilbudet til langtransportsjåfører som skal ta pauser og pålagt døgnhvile er mangelfullt i Norge.

Veilederen er utarbeidet i samarbeid med Norges Lastebileier-Forbund, Norsk Transportarbeiderforbund og Yrkestrafikkforbundet. Målet er å utvikle bedre tilbud dels ved bruk av Statens vegvesens ressurser og dels ved samarbeid med private aktører.

Statens vegvesens regioner er hovedmålgruppe for veilederen, men den kan også være til nytte for private som vil utvikle tilbud til tungtrafikken.

Veilederen er et ledd i oppfølgingen av Nasjonal transportplan 2010-2019.

Toril Presttun har vært prosjektleder for arbeidet. Erik Spilsberg (Rambøll) og Silje Buxrud har bidratt med større deler av teksten. Kari K. Sundfør har laget tegningene og Knut Opeide har bidratt med bilder. Regionene har også bidratt til håndboken. Kontaktpersoner har vært Sven Arne Moen (Region nord), Jon Arne Klemetsaune (Region midt), Kjell Kvåle (Region vest) Eli Sæterdal (Region sør) og Lars Kristian Dahl (Region Øst).

Veg- og transportavdelingen



Lars Erik Hauer

Innhold

Forord	3
Innhold	4
1 Innledning	7
1.1 Kjøre- og hviletidsbestemmelsene	7
1.2 Anstendige forhold for sjåførene	8
2 Brukerfokus	9
2.1 Samarbeid med næringen	9
2.2 Hvileplass er en del av vegtilbudet	9
2.3 Hvileplassene skal være trafikksikre	9
2.4 Det skal være trygt og trivelig å bruke plassene	9
2.5 Sikre sjåfører	10
3 Oppsummering av krav til en godkjent døgnhvileplass	11
4 Plassering og dimensjonering av døgnhvileplasser	13
4.1 Avstand mellom døgnhvileplasser	13
4.2 Tilstrekkelig tilbud nær de største byene	13
4.3 Plassering i forhold til veg og omgivelser	14
4.4 Størrelse /dimensjonering av antall oppstillingsplasser	14
4.5 Metoder for å etablere tilbud for døgnhvil	15
5 Krav til tilgjengelighet, fasiliteter og service	17
5.1 Tilgjengelighet	17
5.2 Betaling	17
5.3 Toalett og dusj	17
5.4 Strøm	17
5.5 Andre servicetilbud	17



6	Krav til sikkerhet mot kriminalitet, brann med mer	19
6.1	Sikkerhetsnivå	19
6.2	Tilfredsstillende belysning	19
6.3	Oppstillingsområdet skal være reservert tungbilsjåfører	19
6.4	Rømningsveier ved brann eller andre hendelser	19
6.5	Kontaktinformasjon	19
6.6	Farlig gods	19
6.7	Sikkerhet mot kriminalitet, kontrolltiltak:	21
7	Informasjon og trafikkstyring	23
7.1	Ruteplanlegging	23
7.2	Skilting	23
7.3	Registrering i NVDB (Nasjonal vegdatabank)	24
7.4	Utadrettet informasjon om hvileplasser	24
7.5	Registrering av bruk	24
7.6	Framtidig utvikling av informasjon og trafikkstyring	25
8	Utforming/ organisering av plassen	27
8.1	Adkomst og innkjøring	27
8.2	Organisering av oppstillingsplasser	27
8.3	Vegdekke/ oppmerking	27
8.4	Organisering av gang- og oppholdsarealer	27
8.5	Eksempler	28
9	Gjennomføring, juridiske forhold	31
9.1	Generelt	31
9.2	Eksisterende tilbud	31
9.3	Statens vegvesen eier døgnhvileplassen	31
9.4	Statens vegvesen engasjerer private virksomheter til å etablere og drive døgnhvileplass	33
9.5	Ekspropriasjon av grunn til døgnhvileplass	35





1 Innledning

1.1 Kjøre- og hviletidsbestemmelsene

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

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

byområder der tomtekostnadene og arealkonfliktene er store, men også i områder der trafikkgrunnlaget er for svakt.

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

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

Kommunene er viktige samarbeidspartnere for å legge til rette arealer for hvileplasser. Det er viktig at Statens vegvesen, næringen og kommunene samarbeider om et tilfredsstillende tilbud.

Kjøre- og hviletidsbestemmelsene:

Reglementet for kjøre- og hviletider er hjemlet i forskrift til vegtrafikkloven, FOR-2007-07-02-877 Forskrift om kjøre- og hviletid for vegtransport i EØS. Vedlegg 1 til denne forskriften er Rådsforordning (EF) nr. 561/2006 av 15. Mars 2006. Bestemmelsene i dette vedlegget pålegger sjåføren ansvaret for at den lovbestemte hviletiden blir overholdt. Transportforetakene har ansvar for å organisere førernes arbeid slik at disse er i stand til å overholde de relevante bestemmelsene. Foretak, avsendere, speditører, turoperatører, hovedleverandører, underleverandører og førerformidlingsbyråer har ansvar for å sikre at avtalte transporttidsplaner er i samsvar med forordningen.

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

- Den totale kjøretiden mellom to døgnviler skal ikke overstige 9 timer (kan utvides til 10 timer to ganger pr. uke)
- I løpet av hver 24-timers-periode skal føreren ha en døgnhvile på minst 11 sammenhengende timer (kan reduseres til 9 timer tre ganger i løpet av en uke på visse vilkår)

Flere raste- og hvileplasser

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

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

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

Arealene for døgnhvileplassene skal være fysisk atskilt fra arealene for rasteplasser for lette biler og bobiler, og utformes for å manøvrere tunge kjøretøy på sikker måte. Oppstillingsplassene skal være skjermet for støy, ha egnet belysning og tilgang til strøm, og det skal være toalett og dusj i god stand i nærheten. De fleste anleggene vil ha kiosk eller kafeteria, noen vil også ha oppholdsrom for sjåførere. Vegdirektoratet arbeider med en veiledning for døgnhvileplasser som vil inneholde krav til minstestandard og enhetlig informasjonssystem over hele landet.

Figur 1 Fra St-meld. nr. 16 (2008-2009)
Nasjonal transportplan

1.2 Anstendige forhold for sjåførene

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

Definisjon på en døgnhvileplass: En døgnhvileplass er et område som er tilrettelagt for hensetting av vogntog i langtransport slik at sjåførene kan innta normal døgnhvile (11 timer).

Døgnhvileplasser kan også brukes til pauser.



2 Brukerfokus

2.1 Samarbeid med næringen

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

2.2 Hvileplass er en del av vegtilbudet

Sjåførene skal kunne finne egnede døgnhvileplasser langs vegnettet med jevne mellomrom. Det skal være mulig å planlegge hvor en skal hvile før en starter å kjøre, og det skal være mulig å revurdere dette underveis. Det skal normalt være greit å finne ledig plass. Dette gjelder også for ukjente sjåførere.

2.3 Hvileplassene skal være trafiksikre

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

Det er store blindsoner rundt tunge kjøretøy. Publikum generelt og særlig barn skal ikke lett kunne komme nær eller mellom de tunge bilene. Hvileplassene bør være fysisk atskilt fra parkeringsplasser for lette kjøretøy. Denne veilederen anbefaler større skille mellom tunge og lette kjøretøy enn håndbok 204 om rasteplasser (1997-utgaven).

2.4 Det skal være trygt og trivelig å bruke plassene

Sjåførene bør lett kunne orientere seg på plassen, og det skal være greit å gå til serviceanlegg også når det er mørkt. Belysning er derfor viktig. Plassene skal være ryddige og uten ubehagelig lukt, og det skal være lett å finne søppelkasser. Det skal være rene og tiltalende toalett- og dusjanlegg.

Det bør være liten sannsynlighet for å bli utsatt for tyverier og annen kriminalitet. Sikkerhetsnivået bør avspeile risikoen i området. Plassene skal ha rømningsveier ved eventuell brann. Farlig gods skal håndteres etter regelverket.

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

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

2.5 Sikre sjåfører

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

fikkstøy. Søvnkvalitet er viktig for sikkerhetsnivået.

Sjåførene bør kunne skaffe seg sunn mat. Matkvalitet har betydning for sikkerhetsnivået.



3 Oppsummering av krav til en godkjent døgnhvileplass

Her er det oppsummert hva som må være på plass for at en hvileplass kan få godkjenning som døgnhvileplass med skilt og oppføring i NVDB. For nærmere utdyping, se kapitlene 5, 6, 7 og 8:

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





Farlig gods

4 Plassering og dimensjonering av døgnhvileplasser

4.1 Avstand mellom døgnhvileplasser

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

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

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

4.2 Tilstrekkelig tilbud nær de største byene

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

I disse byene bør behovet for hvileplasser dekkes gjennom et samarbeid mellom, logistikk- og transportnæringen, vareiere (grossister), Statens vegvesen og kommunene (storbykommunen og omegnskommunene i storbyområdet). Det understrekes at transportforetakene etter kjøre- og hviletidsbestemmelsene er pliktig til å legge til rette for at kjøre- og hviletidene blir opprettholdt. Logistikkbedrifter, transportbedrifter, vareiere (grossister) og industribedrifter bør i større grad ta ansvar for private hvileplasser for de sjåførene som kjører for dem. Statens vegvesen bør være pådriver for at bedriftene skal ta dette ansvaret.

Nær byer kan det også være aktuelt med samarbeid mellom flere private og offentlige aktører om å få til offentlige hvileplasser i næringsområder. Statens vegvesen bør ta initiativ til samarbeid, og være pådriver for å få til fremdrift. Statens vegvesen kan bidra med delfinansieringsordninger med tilsvarende innsats som for hvileplasser langs riksvegnettet, i den grad løsninger i terminal- og industriområder eller andre egnede steder i storbyene vil redusere behovet for hvileplasser ved riksvegnettet utenfor byområdene. I disse konkrete vurderingene bør Statens vegvesen legge samfunnsøkonomi til grunn.

Hvileplasser nær innfarten til byene kan på sikt brukes som ledd i trafikkstyringssystemer. Effektiviteten i intermodale transporter kan bli bedre gjennom tidsstyring av ankomster med bil. Man kan spare plass ved sentrumsnære havner og jernbaneterminaler ved å styre ankomstene til terminal, samtidig som man kan styre kjøring

med tunge kjøretøy til tider med kapasitet i vegnettet. På sikt kan det være strategisk gunstig for Staten å ha bufferplasser inntil om lag 30 minutter fra terminalområder og ferjekaier i utenriksfart. Strategier for hvileplasser ved innfartsårene bør være i tråd med målet om mer transport på bane og sjø og prinsipper for samordnet areal- og transportplanlegging.

Behovene for døgnhvileplasser i storbyområder vil variere med bystørrelse og lokale forhold i byene, men også med terminalenes rolle i logistikkjedene. Gode løsninger for ett byområde kan ikke uten videre overføres til et annet.

4.3 Plassering i forhold til veg og omgivelser

Døgnhvileplassen bør i utgangspunktet plasseres lett tilgjengelig fra riksvegen. Den naturlige løsningen vil ofte være å legge døgnhvileplassen i tilknytning til et veggsideanlegg som bensinstasjon, vegkro og/ eller rasteplass, kjettingplass, fergeleie e.l.

Der arealtilgangen er begrenset, er det ikke alltid mulig å finne lokalitet nær veien. Det er da viktig å finne en lokalitet som minimaliserer kjøring fra riksveg og samtidig minimaliserer konflikter med omgivelsene. I slike tilfeller kan en plassering i industri- og lagerområder være egnet, fordi adkomst og plassering vanligvis er tilrettelagt for tungtransport.

4.4 Størrelse /dimensjonering av antall oppstillingsplasser

Nødvendig behov for oppstillingsplasser vil være en funksjon av

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

For å gi et tilfredsstillende tilbud til sjåførene, er det nødvendig med en viss overkapasitet. Dersom en plass relativt ofte er full, blir det et uforutsigbart og dårlig tilbud til næringen. På sikt kan det utvikles systemer for registrering av ledige plasser og for reservering og bestilling av plass. Foreløpig finnes ikke noe veletablert system som er tatt i bruk. Innenfor dette området pågår imidlertid en utvikling som etter hvert kan komme til anvendelse i Norge (se kap. 7).

Det vil som regel være behov for et minimum antall oppstillingsplasser for å kunne forsvare finansiering av infrastruktur, drift og vedlikehold, sanitærforhold, skilting m.m. Normalt bør det være minimum 10 oppstillingsplasser på en godkjent døgn-

hvileplass. For deler av det lavtrafikkerte riksvegnettet kan det være tilstrekkelig med 5 plasser dersom det ikke er lenger enn 2-3 timer mellom dem.

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

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

Ved etablering av ny døgnhvileplass, bør det gjennomføres en behovsundersøkelse på forhånd, i samarbeid med transportnæringen for å kartlegge nødvendig kapasitet.

4.5 Metoder for å etablere tilbud for døgnhvil

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

- Ny døgnhvileplass bygges ut som en integrert del av et nyanlegg for veg.
- I de tilfellene nye veganlegg bygges ut i et område hvor det er definert et behov for døgnhvileplass, er det viktig å tenke gjennom mulighetene og få dette inn i premissene på et tidlig tidspunkt. Særlig er dette viktig ved

planlegging av sideanlegg for motorvegutbygging, hvor det er vanskelig å komme tilbake i ettertid.

- Døgnhvileplasser bygges ut og drives av Statens vegvesen som eget anlegg eller i tilknytning til rasteplasser eller annet vegsideareal, fergeleier e.l., enten ved oppgradering av eksisterende anlegg der disse er hensiktsmessig plassert, eller ved nyetablering.
- Eksisterende private vegserviceanlegg utvides eller oppgraderes til å tilfredsstille krav til en fullgod døgnhvileplass.

Vi vil foreslå følgende fremgangsmåte for å velge metode:

1. Overordnet analyse som definerer i hvilket område Statens vegvesen mener det er riktig med døgnhvileplass (f.eks. definert som en idealplassering +/- om lag 50 km).
2. Er det vegprosjekter i overskuelig framtid der det er aktuelt å ta med bygging av en døgnhvileplass i prosjektet?
3. Markedet sonderes gjennom kartlegging av dagens tilbud. Hvilke kroer, bensinstasjoner, rasteplasser eller annet vegsideareal finnes i området? Er det terminalområder som kan være aktuelle?
4. Ta kontakt med aktuelle kommuner og samarbeidspartnere innenfor transport- og logistikknæringen.
5. Kartlegge interessenter for samarbeid ved hjelp av annonse og/eller brev til aktuelle aktører i området. Det er viktig at alle aktuelle aktører blir kjent med muligheten.

Se videre kapittel 9 – Gjennomføring, juridiske forhold



Figur 2 Eksempel fra "Rammeplan for kvileplasser" i Region vest



Døgnhvileplass



Kontakt



Kontakt

5 Krav til tilgjengelighet, fasiliteter og service

5.1 Tilgjengelighet

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

5.2 Betaling

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

5.3 Toalett og dusj

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

5.4 Strøm

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

5.5 Andre servicetilbud

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

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

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

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

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



Vognvogtallerken



Farlig gods

6 Krav til sikkerhet mot kriminalitet, brann med mer

6.1 Sikkerhetsnivå

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

6.2 Tilfredsstillende belysning

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

Belysningen bør være slik at det er mulig å se personer og om det er uvedkommende som kommer inn på plassen og nær bilene. Blendende armaturer bør unngås. Blendingsklasse D6 anbefales, se også håndbok 264 Teknisk planlegging av veg- og gatebelysning.

6.3 Oppstillingsområdet skal være reservert tungbilsjåfører

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

Det bør ikke oppholde seg uvedkommende personer på området.

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

6.4 Rømningsveier ved brann eller andre hendelser

Plasser som er inngjerdet eller innestengt av andre grunner skal ha merket/merkede nødutgang(er).

6.5 Kontaktinformasjon

Plasser som ikke er døgnbemannet skal ha et opplysningsskilt som opplyser om hvem som har ansvar for plassen og telefonnummer brukerne kan henvende seg hvis ting ikke fungerer som det skal. Dette bør stå på flere språk, minst norsk og engelsk. Dersom plasser drives i Statens vegvesens regi, bør det være nødtelefon med kontakt til Vegtrafikksentralen. (Det skal også opplyses om nødnumrene til politi, brann og akuttberedskap jf 6.7)

6.6 Farlig gods

Plasser for farlig gods skal skilles fra andre biler, publikum og bebyggelse. Forskrift om landtransport av farlig gods fra Direktoratet for sikkerhet og beredskap angir retningslinjer om opphold under transport.

Fra forskrift om landtransport av farlig gods:

§ 7. Opphold under transport

Farlig gods skal transporteres og losses uten unødig opphold.

Dersom opphold under transport likevel er påkrevet, skal oppholdet foregå på egnet sted ut fra hensynet til den risiko det farlige godset utgjør for omgivelsene.

Brannvesenet kan i det enkelte tilfelle henvise kjøretøy med farlig gods til bestemte områder for opphold under transport.

Transportdokument skal forevises brannvesenet på oppfordring.

Veiledning til forskrift om landtransport av farlig gods inneholder følgende ordlyd:

Kapittel 8.4 Bestemmelser om tilsyn med kjøretøy.

ADR: Kjøretøy som transporterer farlig gods i de mengder som er angitt i de spesielle bestemmelsene S1 (6) og S14 til S21 i kapittel 8.5 for et gitt stoff i henhold til kolonne (19) i tabell A i kapittel 3.2, skal være under tilsyn, eller kan alternativt parkeres uten tilsyn, på en sikret lagerplass eller et sikret fabrikkområde. I mangel av slike parkeringsmuligheter kan kjøretøyet, etter at de nødvendige sikkerhetsforanstaltninger er truffet, parkeres på et avsides sted som oppfyller betingelsene i (a), (b) eller (c) nedenfor:

- a) En parkeringsplass som er under tilsyn av en vakt som er gjort kjent med lastens egenskaper, og som vet hvor føreren oppholder seg.
- b) En offentlig eller privat parkeringsplass, hvor det er lite sannsynlig at transportenheten kan bli skadet av andre kjøretøyer; eller
- c) En egnet åpen plass som ikke ligger i nærheten av hovedvei eller boligområder, og hvor folk normalt ikke passerer eller samler seg.

Parkeringsplass som er nevnt i (b), får bare benyttes om et sted som svarer til beskrivelsen i (a) ikke er tilgjengelig, og parkeringsplass som nevnt i (c) får bare benyttes om steder som svarer til beskrivelsene i (a) og (b) ikke er tilgjengelige.



Det antas at behovet for døgnhvil for transportører av farlig gods er begrenset. Transportører med farlig gods har imidlertid større problemer enn andre tungtransportører til å finne plass for de lovpålagte pausene.

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

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

6.7 Sikkerhet mot kriminalitet, kontrolltiltak

Som et minimum skal det på alle plasser være oppslag på flere språk som viser nødnumrene 110, 112 og 113. I tillegg skal det være kontaktinformasjon til den som har ansvaret for plassen. (Vegtrafikksentralen kan være kontakt for Vegvesenets egne plasser).

Belysning er også et trygghetstiltak, jf pkt 6.2.

Der det er døgnbemanning av serviceanlegg, vil det i det meste av landet gi et godt sikkerhetsnivå.

Der det ikke er døgnbemanning, eller der plassen er stor og uoversiktlig, kan det vurderes økning av sikkerheten ved hjelp av f.eks. :

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



7 Informasjon og trafikkstyring

7.1 Ruteplanlegging

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

7.2 Skilting

Skilting av døgnhvileplass gjøres ved hjelp av symbol 807.4 Vogntog sammen med

symbol 767 Parkering. Kombinasjonen forbeholdes døgnhvileplasser som tilfredsstiller Statens vegvesen sine krav til en døgnhvileplass.

Skilt til døgnhvileplasser skal utformes etter prinsippene for virksomhetsvisning. Se håndbok 050 del 5, kap. 5-1.4B og del 4a. Det skal ikke kreves egenandel for skiltene.



Figur 3 Symbol 807.4 Vogntog og symbol 767 Parkering



Figur 4 Eksempel på utforming av skilt 701.1



Figur 5 Eksempel på utforming av skilt 701.2



Figur 6 Eksempel på utforming av skilt 713



Figur 7 Eksempel på utforming av skilt 715.1



Figur 8 Eksempel på utforming av skilt 731

7.3 Registrering i NVDB (Nasjonal vegdatabank)

Alle plasser som er skiltet døgnhvileplass skal registreres i NVDB med kilometrering og koordinater for avkjørsel. Det må registreres om det er Statens vegvesens plass eller privat. Det bør som minimum være adresse, antall oppstillingsplasser, evt. telefonnummer og internettadresse til private drivere.

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

I tillegg til Statens vegvesens egen bruk og informasjon om hvileplassene, skal opplysningene være tilgjengelige for kartprodusenter og nasjonale og internasjonale nettsider som gir informasjon til brukerne. Registreringen i NVDB brukes også til å følge opp måleindikatoren "Antall skiltede døgnhvileplasser".

7.4 Utadrettet informasjon om hvileplasser

Oversikt over døgnhvileplassene i Norge skal være tilgjengelig på vegvesen.no, under "yrkessjåfør" og på engelske sider. Oversikten over døgnhvileplasser bør trykkes i skriftlig informasjon til trailersjåfører, som for eksempel Donna Diesel.

Informasjonen bør gis til internasjonale informasjonsbaser og reiseplanleggere for tungtransporten.



Figur 9 Eksempel ANIA: website GEOSOSTA

7.5 Registrering av bruk

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

Registrering kan være i form av kontinuerlig telling eller utvalgstillinger (for de fleste). Det kan anlegges tellesløyfer ved inn og utkjøring dersom forholdene ligger til rette for det. Kameraovervåking over

plassen kan også brukes til å telle antall kjøretøy. Det kan gjennomføres periodevise manuelle tellinger. Det kan også være andre måter å registrere bruk, f.eks ved at driverne av plassen lager statistikk.

7.6 Framtidig utvikling av informasjon og trafikkstyring

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

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



Figur 10 Eksempel på hvordan et opplysningskilt foreslås bygget opp i EU. Hengelåsene antyder sikkerhetsnivå, jo flere låser jo bedre sikkerhet mot kriminalitet (fra prosjektet "SET-POS")



Vegen som arbeidsplass



8 Utforming/ organisering av plassen

8.1 Adkomst og innkjøring

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

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

8.2 Organisering av oppstillingsplasser

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

For å oppnå best mulig trafiksikkerhet, bør området for tunge godsbiler skilles fra områder som er tilrettelagt for persontrafikk. Barn, turister og publikum generelt bør ikke oppholde seg nær tunge godsbiler. Ideelt sett bør det være egen innkjørsel inn til områder som er reservert til døgnhvil.

Oppstillingsplassene bør organiseres slik at det er innkjøring i den ene enden og utkjøring i den andre, slik at rygging unngås. I spesielle tilfeller kan plassen være tilrettelagt for rygging f.eks. inn mot et

gjerde, dersom området er sikret mot fotgjengertrafikk.

En døgnhvileplass skal først og fremst utformes slik at den ivaretar behovet for døgnhvil. Det er naturlig å kombinere døgnhvileplassen med arealer for kortere pauser. Det kan være hensiktsmessig å fylle opp plasser for døgnhvil fra en ende av området og plasser for pauser fra en annen ende. Da vil det bli mindre forstyrrelser for de som tar døgnhvil. Som regel vil pausebehovet være størst om dagen og døgnhvilbehovet være størst om natten, slik at plassen kan utnyttes fleksibelt.

8.3 Vegdekke/ oppmerking

Innkjøring og oppstillingsplasser skal primært ha fast dekke, og være dimensjonert for tunge kjøretøy slik at dekket ikke får spor, ujevnheter og deformasjoner. Oppstillingsplasser må oppmerkes tydelig, slik at det ikke er tvil om hvordan bilene skal kjøre inn og parkere. Ved vinter og snødekke skal det også fremgå tydelig hvordan bilene er tenkt parkert. I enkelte tilfeller kan det aksepteres grusdekke på oppstillingsplassene, men da skal plassen være organisert på en måte som ikke gir tvil om hvordan bilene skal stå.

8.4 Organisering av gang- og oppholdsarealer

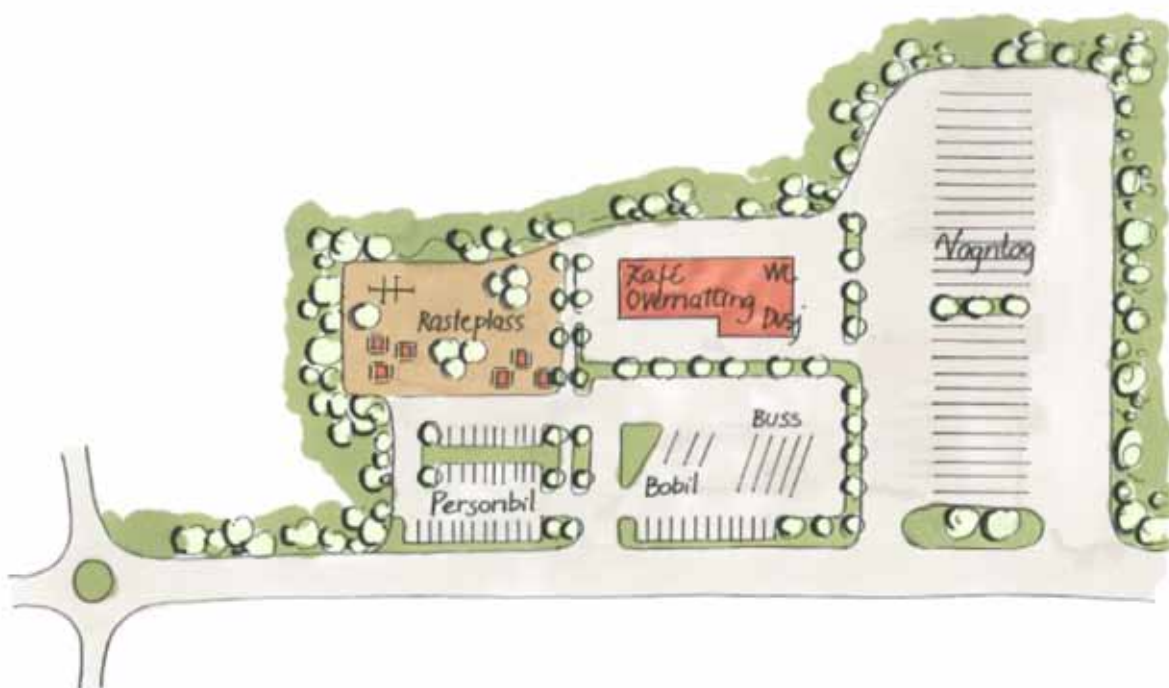
Utformingen av døgnhvileplassen må tilrettelegges med områder for utendørs opphold, samt sikre gode gangforbindelser mellom parkeringsareal og servicefunksjoner. Utformingen av dette må ha en kvalitet som inviterer til bruk og opphold.

I tillegg til hensyn til trafiksikkerhet, utforming av parkeringsareal, må anlegget planlegges i en menneskelig målestokk og med en kvalitet som gjør det godt å bruke plassen med hensyn til hvile, utendørs opphold, fysisk aktivitet etc.

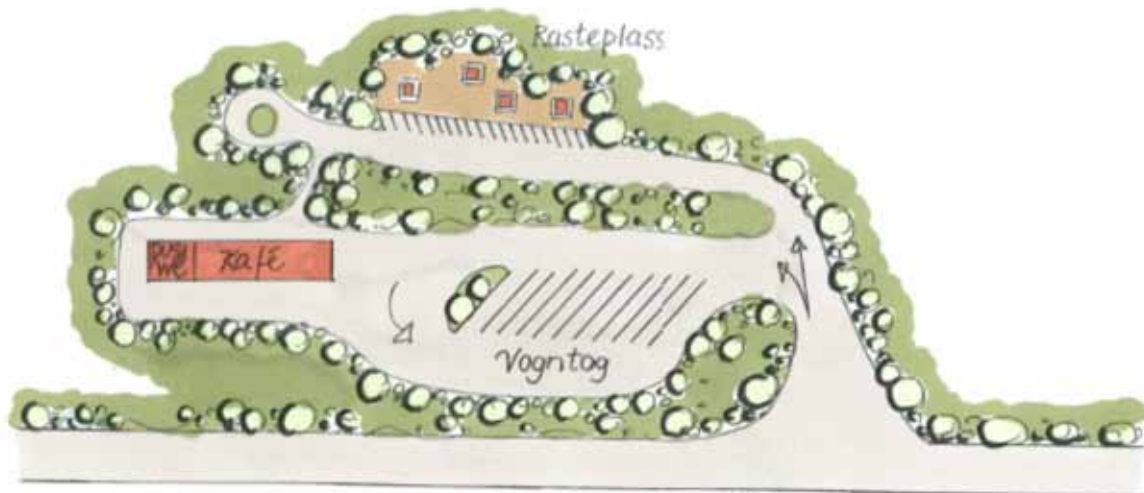
Materialbruk, vegetasjon, møblering, lys er elementer som må inngå i en helhet.

8.5 Eksempler

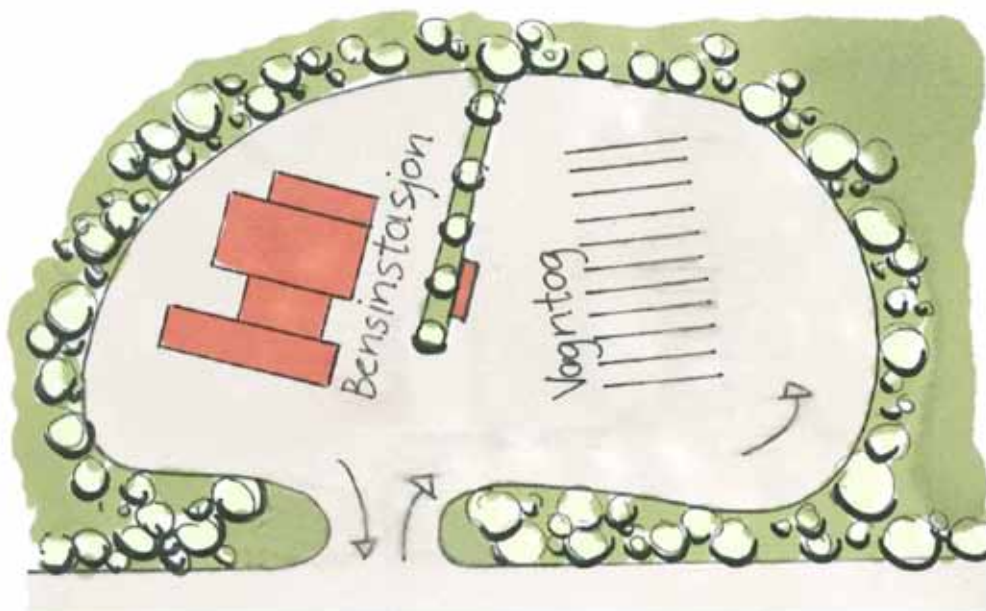
Eksempelene er skisser. Alle plasser må tegnes tilpasset de aktuelle forhold.



Figur 11 Eksempel på døgnhvileplass (på høytrafikkert motorveg) med ca 25 oppstillingsplasser i tilknytning til kro. Tungbilavdelingen fysisk atskilt fra annen aktivitet med egen innkjøring og utkjøring. Oppstillingsplasser som ikke krever rygging. Dusjavdeling inne i kroen. Pent opparbeidet plass med rabatter, trær og busker. Belysning



Figur 12 Eksempel på oppstillingsplasser i tilknytning til rasteplass/vegkro. Tungbilplassene fysisk atskilt fra personbiler



Figur 14 Døgnhvileplass i tilknytning til bensinstasjon



9 Gjennomføring, juridiske forhold

9.1 Generelt

Ved etablering av døgnhvileplasser, og særlig ved samarbeid med private aktører, vil man i en del tilfeller støte på juridiske problemstillinger. Dette kapitlet gir ingen fullstendig oppskrift på hvordan disse problemstillingene skal møtes, men peker på en del problemstillinger som det er viktig å være klar over ved oppstart av arbeidet.

Mange av spørsmålene reiser komplekse problemstillinger, og hvert enkelt tilfelle må vurderes konkret. Det anbefales å søke bistand hos juridisk kompetanse i regionene. I forhold til anskaffelsesregelverkets anvendelsesområde gjelder dette både i forhold til tjenestekonsesjonskontrakter og statlig støtte til virksomheter, samt varigheten og utformingen av kontraktene som inngås.

9.2 Eksisterende tilbud

Der det allerede finnes tilbud som tilfredsstillende, eller nesten tilfredsstillende, Statens vegvesens krav til en døgnhvileplass, vil hovedregelen være at Staten ikke bidrar med midler i form av tilskudd eller støtte til virksomheten. Statens vegvesen bør forsøke å etablere et samarbeid med virksomhetene, og kan finansiere skilting til anlegget og registrere virksomheten i Nasjonal vegdatabank. I tillegg må det skrives en avtale som regulerer virksomhetens rettigheter og plikter.

Dersom flere aktører i området tilfredsstiller kravene, bør alle få tilbud om skilt og registrering i Nasjonal vegdatabank.

9.3 Statens vegvesen eier døgnhvileplassen

Der det er grunnlag for erverv av grunn til en døgnhvileplass kan Statens vegvesen bygge en hvileplass i henhold til kravene med dusj og toalettanlegg, eller utvide en eksisterende rasteplass.

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

I punktene under beskrives noen mulige fremgangsmåter for å sikre sjåførene service-tilbud i tilknytning til hvileplassen.

Statens vegvesen eier større areal enn det som trengs til døgnhvileplassen.

Dersom arealene er større enn det som behøves til døgnhvileplassen, kan restarealet selges slik at det kan drives servicevirksomhet der. Forholdet til avhendingsinstruksen må være avklart. Slikt areal bør da selges med klausul om at det skal drives servicevirksomhet rettet mot hvileplassen på dette området. Slike klausuler må tinglyses på eiendommen som skal selges, slik at de følger med eiendommen ved et eventuelt videresalg.

Kjøperne kan pålegges å tilby sjåførene dusj og toalettanlegg. Det gis normalt ikke økonomiske tilskudd i slike tilfeller. Der- som det skal betales årlige tilskudd for tje- nesten, innebærer dette i utgangspunktet en anskaffelse. Det vil da ikke være mulig å ta inn i klausulen eller salgsavtalen at det skal betales årlige tilskudd for tjenestene. Ettersom regelverket for offentlige anskaff- elser har krav til konkurranse, kan Veg- vesenet i utgangspunktet heller ikke binde seg til en fremtidig avtaleinngåelse med kjøperne. Det er likevel mulig å stille krav om at bygningen må ha et slikt anlegg. Kjø- perne må selv prise den eventuelle risikoen for ikke å få oppdraget ved inngivelsen av tilbud i den etterfølgende konkurransen.

Dusj- og toalettanlegg kan alternativt opp- føres i eget bygg på døgnhvileplassen uten tilknytning til serveringsstedet, og driften settes bort etter konkurranse.

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

Statens vegvesen kan også eie areal til døgnhvileplass, servicebygg/ serverings- bygg selv, og sette bort driften til private. Det må da avholdes anbuds konkurranse om oppføringen av bygningen(e), og kon- kurranse om driften av stedet. Inntje- ningsmulighetene vil ligge i driften av serveringsstedet, mens driften av døgnhvile- plassen vil være en del av virksomhetens forpliktelse/ytelse i kontraktsforholdet.

En kan i disse tilfellene stå overfor en tje- nestekonsesjonskontrakt. Slike kontrakter er

unntatt fra forskrift om offentlige anskaf- felser, jfr. lov om offentlige anskaffelser. § 1-3 (2) bokstav j. Tjenestekonsesjonskon- trakter er definert i forskrift om offent- lige anskaffelser § 4-1 (1) bokstav e, til å være en tjenestekontrakt ”med det unntak at vederlaget for tjenesten som skal utfø- res enten utelukkende består av retten til å utnytte tjenesten eller i en slik rett sammen med betaling”.

Det forhold at betalingsstrømmen går fra kundene til den private aktøren i stedet for via den offentlige oppdragsgiver, er ikke alene tilstrekkelig til å gjøre tjenestekon- trakten til en tjenestekonsesjon. Det sen- trale er om ansvaret og den økonomiske risikoen for driften av den tjeneste leveran- døren leverer, overføres fra oppdragsgiver til leverandør. Leverandøren anses i disse tilfellene for å få betaling gjennom retten til å utnytte sin egen tjeneste kommersielt.

Den økonomiske risikoen vil som hoved- regel være hos den private aktøren der de skal drive et serveringssted eller en kiosk i tilknytning til hvileplassen, da inntjeningen vil bero på kundetilfanget. Om en står over- for en tjenestekonsesjonskontrakt må imid- lertid vurderes konkret i hvert enkelt tilfelle.

Selv om en står overfor en tjenestekon- sesjon slik at forskrift om offentlige anskaffelser ikke kommer til anvend- else, vil EØS-avtalens grunnleggende krav legge føringer på prosessen. Det vil blant annet være krav om konkurranse om oppdraget, noe som uansett vil være gunstig for å oppnå best mulig pris. Der

det er drift av større servicevirksomheter som skal konkurransesettes, bør dette kunngjøres i hele EØS-området.

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

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

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

Statens vegvesen etablerer hvileplass i nærheten av allerede eksisterende serviceanlegg

Det kan være gunstig å legge en døgnhvileplass i nærheten av allerede eksisterende kro, kiosk eller bensinstasjon, og inngå avtale med virksomheten om drift av dusj og toalettanlegg for sjåførene. Dersom Statens vegvesen betaler servicevirksomheten for dette, vil avtalen med dem være en tjenesteanskaffelse det må være konkurranse om. I praksis vil imidlertid virksomheten ofte være alene om å tilby

tjenesten. Dersom det er flere steder som kan være aktuelle for døgnhvileplassen, vil de grunnleggende kravene i anskaffelsesregelverket medføre at det bør være konkurranse om hvor Vegvesenet skal etablere plassen. Om det må være konkurranse om dette, vil avhenge av reguleringen av arealene i området, og om det er flere servicebedrifter det er aktuelt å etablere en plass i nærheten av. Dersom det bare er ett sted kommunen vil regulere til hvileplass, gjelder bare del I i forskrift om offentlige anskaffelser, slik at det ikke er nødvendig å kunngjøre anbudskonkurransen, jfr. forskriftens § 2-1(2) bokstav a, men at det avholdes konkurranse mellom eventuelle aktører på stedet.

9.4 Statens vegvesen engasjerer private virksomheter til å etablere og drive døgnhvileplass

I noen tilfeller vil private virksomheter med litt støtte kunne tilby døgnhvileplasser som tilfredsstillter Vegvesenets krav. I disse tilfellene vil det kunne være tvil om en står overfor en anskaffelse fra, eller støtte til virksomhetene. Støtte som staten yter til virksomheter kan være ulovlig i forhold til EØS-avtalen. Støtte til tjenester av allmenn økonomisk betydning vil likevel kunne være tillatt. Uansett om en står overfor en anskaffelse eller støtte til tjenester av allmenn økonomisk betydning, vil det som hovedregel måtte gjennomføres anbudskonkurranse. Anbudskonkurranse vil gjerne være nødvendig for at unntaket fra statsstøtteforbudet skal komme til anvendelse. Skillet har derfor ikke avgjørende betydning.

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

I anbudskonkurransen skal lov og forskrift om offentlige anskaffelser følges. I konkurransegrunnlaget bør Statens vegvesen oppgi som minstekrav at minimumskravene oppstilt i kapittel 3 skal være oppfylt. Tildelingskriteriene skal også angis. Det må vurderes om pris (tilskuddets størrelse) skal være eneste tildelingskriterium, eller om det skal konkurreres om å gi det økonomisk mest fordelaktige tilbudet, og opereres med flere tildelingskriterier. Eksempler på slike er kvalitet, antall oppstillingsplasser utover minstekravet, kjøreavstand fra riksveg, servicenivå, ulemper for omgivelsene og lignende.

Dersom en opererer med flere tildelingskriterier, må det forhånd bestemmes hvordan disse skal veies mot hverandre. Avstand til neste døgnhvileplass og nærhet til byer og terminaler der sjåførene skal levere og hente varer kan også være tildelingskriterier. Det anbefales da å dele områdene inn i soner, og holde konkurranse for én og én sone av gangen. På denne måten kan det oppgis i konkurransegrunnlaget hvor eksisterende/planlagte døgnhvileplasser ligger, slik at avstand fra disse kan brukes som tildelingskriterium.

I konkurransegrunnlaget må pris bes oppgitt på en måte som gjør det mulig å sammenligne tilbudene. Som et utgangspunkt bør pris angis som en årlig sum, slik at leveran-

dørene må dekke kapitalbehovet til eventuell utbygging ved lån. Det årlige tilskuddet vil da kunne dekke finansieringskostnadene.

Å gi løpende støtte er også en sikrere investering enn investeringsstøtte, i tilfelle konkurs eller nedlegging av andre årsaker. Dersom det er aktuelt med store beløp i investeringsstøtte, til etablering av parkeringsareal eller avkjørsel, kan det vurderes å kreve tinglyst en klausul på området om at det skal benyttes som døgnhvileplass.

Der virksomheter må investere i opparbeidelse, utvidelse eller oppgradering av parkeringsplass, oppgradering av avkjørsel og/eller nye sanitæranlegg, vil det kunne bli veldig kostbart for Statens vegvesen å inngå kontrakt dersom den ikke kan vare i lang tid. De grunnleggende prinsippene i anskaffelsesregelverket kan imidlertid medføre begrensinger i forhold til hvor langvarige kontrakter som kan inngås. Statens vegvesen vil da være tjent med kontrakter inntil 10-15 år. Denne type kontrakter kan det imidlertid være knyttet en viss usikkerhet til lovligheten av. Avskrivningsperioden for de investeringene som er aktuelle, vil være vesentlig for hvor lange kontrakter som kan inngås.

Gjennomføring av konkurranse vil i noen tilfeller være vanskelig i praksis, da etableringen av plassene vil måtte være i tråd med reguleringsplanen for området. Dersom Statens vegvesen får inn tilbud med forbehold om endringer i reguleringsplanen, vil antagelig tilbudet måtte avvises. I forkant av konkurransen - kan Statens vegvesen derfor be interesserte ta kontakt

med kommunen og be om et forhåndstil-sagn om at kommunen vil omregulere dersom virksomheten vinner konkurransen. I praksis kan kommunen ha sterke meninger om hvor plassene bør ligge og reguleringsplanen kun åpne for ett alternativ, se pkt 9.3, siste avsnitt.

9.5 Ekspropriasjon av grunn til døgnhivileplass

Veglova § 50 gir Statens vegvesen adgang til å ekspropriere til formålet offentlig veg. Hjemmelen er meget omfattende, og er avgrenset av vegmyndighetenes faglige skjønn til det som er nødvendig for "bygging, utbetring, vedlikehold og drift" av vedkommende veg innenfor rammen av godkjent plan. Tiltak som angår trafikk-sikkerhet vil også falle inn under bestemmelsen. Selve parkeringsplassen er innenfor ekspropriasjonsformålet.¹

Der det er hensiktsmessig å bygge toaletter og dusjanlegg selv, kan det eksproprieres også til dette, ettersom det anses som en nødvendig del av døgnhivileplassen.

Det er imidlertid ikke adgang til å ekspropriere grunn til servicevirksomhet i tilknytning til oppstillingsplassene dersom driften av servicevirksomheten skal settes bort, eller dette arealet skal selges med en klausul om en viss drift.

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

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



¹ Jf forarbeidene til loven



Statens vegvesen

Håndbøker bestilles fra:

Statens vegvesen Vegdirektoratet
Publikasjonsekspedisjonen
Bok 8142 dep.
0033 Oslo

Telefon: 02030
Faks: 22 07 37 68
publvd@vegvesen.no

ISBN 978-82-7207-629-9