



Veiledning

Rasteplasser

Planlegging og utforming



Rasteplasser



Statens vegvesen

Håndbøker i Statens vegvesen

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

Håndbøkene kan kjøpes av interesserte utenfor Statens vegvesen til de priser som er oppgitt i håndbokoversikten – håndbok 022.

Det er den enkelte fagavdeling innen Vegdirektoratet som har hovedansvaret for utarbeidelse og ajourføring av håndbøkene.

De daglige fellesfunksjonene som utgivelse av håndbøker fører med seg, blir ivaretatt av håndbokekspedisjonen.

Vegvesenets håndbøker utgis på 2 nivåer:

Nivå 1 – Rød 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.

Planlegging og utforming av rasteplasser.

Nr. 204 i Vegvesenets håndbokserie.

Forsidefoto: Kurt Skagen
Foto side 3: Atle Zerwekh
Layout og repro: Millimeter
Opplag: 2000
Trykk: Drammen Grafisk a.s

ISBN 82 7207-453-2

Forord

Denne håndboka henvender seg først og fremst til ansatte i Statens vegvesen som har ansvar for planlegging, bygging og drift av rasteplasser.

Håndbokas innhold går både på viktige prinsipper knyttet til den overordnede planlegging og konkret utforming av rasteplasser. Utstyr, møblering m.m. er også viet en del omtale. I tillegg er det gitt råd angående samlokalisering mellom rasteplasser og andre serviceanlegg.

Rene anleggstekniske forhold, vedlikeholdsrutiner og kostnader for de ulike elementer er forhold som ikke er viet så mye oppmerksomhet i denne håndboka.

Temaet rasteplasser er også berørt i andre håndbøker/publikasjoner utgitt av Vegdirektoratet, bl.a. håndbok 124 Planlegging av serviceanlegg og håndbok 017 Veg og gateutforming. I 1986 ga Vegdirektoratets planavdeling ut informasjonsheftet Utforming av rasteplasser. Denne håndboka er en revisjon og videreføring av dette informasjonsheftet.

Revisjonsarbeidet startet opp for flere år siden. Da Reiselivsprosjektet ble etablert i 1994 ble det vedtatt å utsette utgivelsen av håndboka til etter at arbeidet i dette prøveprosjektet var avsluttet og oppsummert. Reiselivsprosjektet er avsluttet pr. desember 1997. Langs prosjektets 4 strekninger er det både foretatt opprusting av eksisterende rasteplasser og bygget flere nye. En del av illustrasjonene i håndboka er fra disse rasteplassene.

For nærmere beskrivelse av strekningene og tiltak vises til prosjektrapporten.

Intervjuundersøkelser ble gjennomført langs Reiselivsprosjektets prøvestrekninger både i 1995 og 1997. Ett av formålene med disse undersøkelsene var å få svar på hvordan de vegfarende opplever de ulike tilbud langs vegen, bl.a. rasteplasser. Hovedresultatene fra svarene som gjelder rasteplassstilbudet er kort oppsummert i vedlegg 1.

Håndboka er utarbeidet av Miljø- og samfunnsavdelingen. Hovedtyngden av arbeidet er gjort av Miljøkontoret og Reiselivsprosjektet.

Olav Sjøfeland

Vegdirektør

Innhold

| | | |
|-------------------|---|-----------|
| Kapittel 1 | Innledning | 6 |
| Kapittel 2 | Behov og lokalisering | 12 |
| | Planlegging og behov | |
| | Rasteplasstype | |
| | Avstand mellom rasteplassene | |
| | Betjening av én eller to kjøretninger | |
| | Lokalisering | |
| | Vinterbruk | |
| | Samlokalisering av rasteplasser og kommersielle serviceanlegg | |
| | Ferjeleier | |
| | Samlokalisering med vekt-/kontrollstasjon | |
| | Bobilturisme og annen campingturisme | |
| | Skilting | |
| Kapittel 3 | Utforming av rasteplassen | 28 |
| | Stedstilpassing | |
| | Trafikkstøy | |
| | Trafikkarealer | |
| | Oppstillingsplasser | |
| | Stier | |
| | Sittegrupper | |
| | Toalett | |
| | Tilgjengelighet for funksjonshemmede | |
| | Aktivitetsmuligheter | |
| | Kunstnerisk utsmykning | |
| Kapittel 4 | Utstyr på rasteplasser | 40 |
| | Eksempler på utrustning | |
| | Bord og benker | |
| | Toalett/servicebygg | |
| | Tømming av toalettavfall | |
| | Søppelhåndtering | |
| | Gjerder og rekkverk | |
| | Informasjonstavler | |
| | Belysning | |
| Kapittel 5 | Vegetasjon | 52 |
| | Samspill med omgivelsene | |
| | Skader på eksisterende vegetasjon | |
| | Plantevalg | |
| | Vegetasjonsetablering | |
| | Vedlikehold | |
| Vedlegg 1 | Oppsummering av spørreundersøkelse | 60 |
| Vedlegg 2 | Opprusting av rasteplassen ved Oscarshaug | 64 |
| | Litteraturliste | 70 |

1 Innledning

Rasteplasser og stopplasser skal ivareta flere hensyn, som bedre trafiksikkerhet, bedre service overfor trafikantene, økt opplevelseskvalitet langs vegene og mindre forsøpling og forurensning. I tillegg er hensynet til lovpålagt hviletid for førere av visse kjøretøytyper viktig. Enkelte steder blir raste- og stopplasser også brukt som kontrollplasser.

Denne håndboka omhandler først og fremst ferie- og fritidsreisendes behov. Rasteplassens funksjon som hvileplass for yrkessjåfører og som kontrollplass blir også berørt, men i mindre grad.

En rasteplass skal være innbydende slik at trafikantene velger å stoppe. Derfor kreves det at rasteplassen har mer å tilby enn parkeringsplasser og sittegrupper.



Steinstøberget, Rv 7 i Hordaland.
Foto: Unni Haugtun.

Hvordan skapes en trivelig rasteplass?

Å gi en kort beskrivelse er vanskelig. Planleggerne må både være oppfinnsomme og ha evne til å se hvilke muligheter stedet byr på.

Her er noen viktige momenter:

1. Finn et vakkert sted

Et vakkert eller interessant sted er den viktigste forutsetningen for en vellykket rasteplass. Rasteplassen bør ligge der trafikantene ønsker å stoppe. På rasteplassen møter trafikantene landskapet de reiser gjennom.

2. Sats på kvalitet

Gjennomgående høy kvalitet på utforming, materialbruk og vedlikehold inviterer til bruk og forebygger hærverk.



Hallevannet, E18 i Vestfold.
Foto: Jan A. Førland.



Øksnavika, Rv 55 i Sogn og Fjordane.
Foto: Kurt Skagen.



Stav, E6 i Sør-Trøndelag.
Foto: Jorleif Jørgenvåg.

3. Gi rasteplassen god utforming

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

4. Lag trivelige sitteplasser

Plasser rastebordene der det er hyggelig å sitte, for eksempel under en trekrone, et sted med utsikt eller ved et vann. Plasser rastebordene i rom som har en «menneskelig skala». Der slike rom mangler, kan de skapes ved hjelp av terrengform og vegetasjon. Sørg for ly mot vind. Rastebordene skal være skjermet mot trafikkearealene.



Østerholtheia, E18 i Aust-Agder.
Foto: Bjarte Sandve.

5. Sørg for trygge oppholdsarealer

Rasteplassen skal både være sikker, og oppleves som sikker. Barn har behov for lek og aktivitet, og foreldrene skal kunne slappe av mens barna leker. For at dette skal oppnås må rasteplassen være godt avgrenset fra vegen. Inne på plassen må trafikkarealer og oppholdsarealer være adskilt. Oppholdsarealene må være så attraktive at barn foretrekker dem framfor trafikkarealene.



Østerholtheia, E18 i Aust-Agder.
Foto: Bjarte Sandve.

6. Skap et klart skille mellom vegen og rasteplassen

Trafikantene skal gis en opplevelse av å forlate vegen og komme inn på rasteplassen. Dette kan oppnås gjennom linjeføring, redusert vegbredde, klar avgrensing av trafikkarealene og bruk av trær til å skape rom. Rasteplassen er et sted for hvile. Både avstand til vegen og hvordan rasteplassen er avgrenset mot vegen, har betydning for støynivået på rasteplassen. Naturlige terrengformasjoner kan brukes til å redusere støynivået.

Foto på høyre side:
Napen, Rv 15, Sogn og Fjordane.
Foto: Kurt Skagen.

7. Lag en oversiktig rasteplass

Det skal være enkelt å finne fram til toalettbygg, parkeringsplasser og ledige rastebord. Der det er mulig, bør toalettbygg plasseres med støtte i terrengform, en vegetasjonskant eller liknende.



Ramsum, E18 i Vestfold.
Foto: Eva Preede.

8. Hold rasteplassen ren

Skitne toaletter og søppel som «flyter», virker frastøtende. Plasser søppelkassene slik at det er enkelt å bruke dem, og sørg for gode vedlikeholdsrutiner. Unngå store søppelcontainere. Disse avgir lukt og er ofte skjemmende.



Kolobekken, E6 i Hedmark.
Foto: Pål Brandtzæg.



2 Behov og lokalisering

For stamveger og viktige turistruter bør det utarbeides rutevise planer som viser det framtidige tilbudet av rasteplasser. Slike planer kan i neste omgang innarbeides i plandokumenter hjemlet i plan- og bygningsloven. Det kan være fornuftig å avklare behov og lokalisering av rasteplasser gjennom kommuneplanarbeidet. En overordnet rasteplassplan kan omfatte både sanering og opprusting av eksisterende plasser og etablering av nye anlegg. Under planleggingen av framtidig utbygging og drift må det tas hensyn til tilsvarende tilbud i annen offentlig eller privat regi.

Planlegging og behov

Det gjelder ingen spesielle regler for den formelle planleggingsprosessen i forhold til annen vegrelatert planlegging. Det er her som ellers viktig med et nært samarbeid med berørte grunneiere og offentlige og private instanser som har interesser i saken. Ved siden av kommunen er det spesielt viktig med et nært samarbeid med Fylkesmannen og fylkeskommunen, for blant annet å avklare spørsmål omkring natur- og kulturminneverdier i forbindelse med både lokalisering og utforming av rasteplassen. Når det gjelder private organisasjoner kan det være fornuftig å invitere til samarbeid med flere slike, avhengig av type rasteplass og lokalisering. Norges Lastebileier-Forbund vil ofte være en naturlig samarbeidspartner, spesielt der det planlegges større anlegg.

Der det blir planlagt tiltak og installasjoner som krever behandling etter plan- og bygningslovens byggesaksbestemmelser, må en eventuelt søke kommunen om byggetillatelse i samsvar med lovens § 93.

Turtagrø, Rv 55 i Sogn og Fjordane.
Fine omgivelser gjør rasteplassene populære. Foto: Kurt Skagen.





Aldersundet, Rv 17 i Nordland. En enkel parkeringslomme på et sted med fin utsikt. Foto: Hege Saxebøl Moun.



Luster, Rv 55 i Sogn og Fjordane. En parkeringslomme der det er plassert ut to sittegrupper. Foto: Håvard Parr Dimmen.



Østerholtheia, E18 i Aust-Agder. Et tosidig hovedrasteplassanlegg. Tilknytningen til vannet bidrar til å gjøre dette til et meget attraktivt anlegg. Foto: Hilmar Liane.

Intervjuundersøkelser utført langs fire typiske turistruter i 1995 og 1997 viste at nesten halvparten av de intervjuede stoppet for å spise på en rasteplass. En av fem stoppet for å spise medbrakt mat utenom rasteplass. Kjøre lengden før første rast varierer. Ifølge en tidligere undersøkelse (Rasteplassundersøkelsen 1991) tar flertallet en rast mellom hver 50–100 kjørte km, men hele 22 prosent raster før de har kjørt 50 km. Etterspørselen etter rasteplasser langs en vegstrekning vil variere med vegrute, årstid og sammensetning av trafikken. Behovet for rasteplasser er større langs attraktive turistruter enn langs veger som fungerer som rene transportetapper. Resultatene fra intervju undersøkelsene 1995/1997 er oppsummert i vedlegg 1.

Mens fritids- og ferietrafikken varierer gjennom året, er yrkes-sjåførene faste brukere av rasteplasser. Kjøre- og hviletidsbestemmelsene pålegger da også førere av tunge kjøretøy å hvile med jevne mellomrom.

Rasteplassstype

Trafikantene har ulike motiv for å stoppe på en rasteplass. Barnefamilier stopper ofte for å benytte stellerom eller la barna avreagere med lek og aktivitet. Andre ønsker å spise i ro og fred mens de nyter utsikten. Trafikkmengde, type trafikk og landskapet vegen går gjennom, danner grunnlag for valg av rasteplassstype. En differensiering av rasteplassstilbudet er ønskelig langs veger med stor turisttrafikk og attraktive omgivelser. Langs en stamveg med stor trafikk kan det være bedre å satse på bare rasteplasser med høy grad av opparbeiding og lengre avstand mellom plassene.

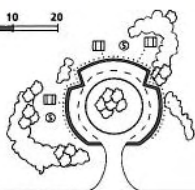
Når rasteplassstypen skal velges er det også nødvendig å vurdere hvilke konsekvenser et rasteanlegg får for landskapsbildet. De største rasteplassene vil mange steder bryte med landskapets skala. Dersom det ikke lykkes å gi rasteplassen en utforming som harmonerer med landskapet, vil det være riktig å bygge en mindre rasteplass eller velge en annen lokalisering. Alle rasteanlegg skal stedstilpasses, og skjæmmende inngrep i landskapet bør ikke forekomme.

En *parkeringslomme* er den enkleste form for tilrettelegging. Den gir mulighet for korte stopp for å studere kart, ta en mobiltelefonsamtale, strekke på beina, sjekke lasten og lignende. Parkeringslommer bør være dimensjonert for vogntog der det er aktuelt å sette på eller ta av kjettinger, for eksempel før og etter en fjellovergang. Langs strekninger med mange turister og få forbikjøringsmuligheter kan bobiler og andre saktegående kjøretøy benytte parkeringslommer til å slippe forbi trafikk

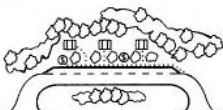
Rasteplass ved Nettet prestegård, Rv 660 i Møre og Romsdal. En mellomstor rasteplass med attraktive omgivelser.
Foto: Reidun Nordli.

Eksempler på forskjellige rasteplasser

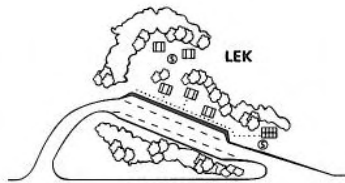
0 10 20



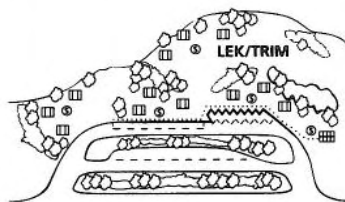
Eksempel på liten rasteplass. Felles ut- og innkjøring. Kan betjene begge eller én retning.



Eksempel på liten rasteplass. Separat inn- og utkjøring. Kan betjene begge eller én retning.



Eksempel på mellomstor rasteplass. Separat inn- og utkjøring. Betjener én retning.



Eksempel på hovedrasteplass. Separat inn- og utkjøring. Kan betjene begge retninger.

□ BORD/BENKER ▣ WC
 — KANTSTEIN ⊙ AVFALLSBEHOLDER
 GANGVEG MED FAST DEKKE



som ligger bak. På et utsiktspunkt kan en parkeringslomme også forhindre at trafikkfarlige situasjoner oppstår når turister stopper for å fotografere.

En liten rasteplass er en plass der det er opparbeidet en til tre sittegrupper. Sitteplassen kan være enkel, for eksempel en kløyvd tømmerstokk i terrenget utenfor trafikkarealet. Trafikkarealet bør være dimensjonert for 1–3 personbiler. En liten rasteplass bør utstyres med søppelkasse, men toalett er ikke nødvendig. På steder med attraktive omgivelser vil en enkel tilrettelegging gi et godt tilbud til dem som ønsker å spise matpakken i ro og fred.

En mellomstor rasteplass er utstyrt med 2–5 sittegrupper og søppelkasser. Rasteplassen kan ha toalett, men dette er ikke et krav.

En hovedrasteplass har høy standard og romsligere geometri enn en mellomstor rasteplass. En hovedrasteplass er dimensjonert for buss og vogntog og har alltid toalett og flere sittegrupper.

Inndelingen i rasteplasser som er gjort her avviker fra det som er avgitt i håndbok 017, Veg- og gateutforming. I håndbok 017 er det kun skilt mellom liten rasteplass og hovedrasteplass.



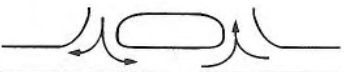
Lalm, Rv 15 i Oppland. Underskiltet viser avstand til neste rasteplass.

Foto: Håvard Parr Dimmen.

Rasteplasser som betjener begge kjøreretninger

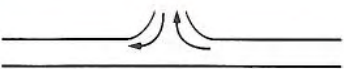


Felles inn- og utkjøring.
Egner seg når rasteplassarealet har stor dybde.

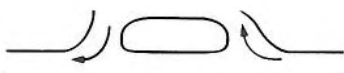


Separat inn- og utkjøring.
Egner seg når rasteplassarealet er smalt.

Rasteplasser som betjener én kjøreretning



Felles inn- og utkjøring.
Egner seg når rasteplassarealet har stor dybde.



Separat inn- og utkjøring.
Egner seg for smale arealer og for vegger med standard H1 og H2.

Avstand mellom rasteplassene

Det er en fordel om avstanden mellom rasteplassene langs en vegrute er noenlunde jevn. De reisende vil da kunne registrere en rytme som sammen med god skilting gir oversikt over mulighetene for rasting undervegs. Langs motorveger og avkjørselsfrie vegger bør det finnes hovedrasteplasser med ca. 45 km mellomrom. Langs avkjørselsregulerte vegger bør det finnes hovedrasteplasser med ca. 45 km mellomrom og mulighet for rast/stopp ca. hver 15. km. Langs resten av vegnettet bør det være mulighet for rast/stopp ca. hver 15. km. Som nevnt tidligere kan tilbudet variere mellom enkle parkeringslommer og hovedrasteplasser med høy grad av opparbeiding. Avstandene er kun veiledende. Attraktive omgivelser er viktigere enn en bestemt avstand mellom rasteplassene.

Betjening av én eller to kjøreretninger

Foruten inndeling etter størrelse kan rasteplassene skilles i rasteplasser som betjener én kjøreretning og rasteplasser som betjener begge kjøreretningene.

For å ivareta trafiksikkerheten bør rasteplasser betjene kun én kjøreretning

- på motorveger og avkjørselsfrie vegger
- der venstresving bør unngås på grunn av siktforhold eller stor trafikkmengde.

Avkjøring til rasteplasser og andre service-anlegg kan foregå direkte fra hovedvegen eller via sideveger. Direkte avkjøring fra motorveg og avkjørselsfri veg kan tillates etter en rutevis vurdering. Avkjørselsløsningen skal følge vegnormalenes anvisninger for kryss.

Lokalisering

Følgende forhold tilsier at det bør være et variert tilbud og kort avstand mellom rasteplassene:

- Spesielt stor turisttrafikk/sommertrafikk
- Spesielt dårlig vegstandard
- Vakkert landskap
- Få kommersielle tilbud



Østerholtheia, E18 i Aust-Agder. Et praktfullt område for en rasteplass, men det er viktig å vurdere lokalisering og utforming ut fra at det kan bli stor slitasje på naturmiljøet. Foto: Bjarte Sandve.

Følgende forhold tilsier at det kan være et mer ensartet tilbud og større avstand mellom rasteplassene:

- Stort antall arbeidsreiser
- Høy vegstandard/motorveg
- Monotont og kjedelig landskap
- Mange kommersielle tilbud

Kvålsvik, Rv 55 i Sogn og Fjordane.
En liten rasteplass lokalisert slik at
en har god utsikt over fjorden.
Foto: Kurt Skagen.





Landskapskvaliteter og støynivå har stor betydning for trivselen på en rasteplass. Undersøkelser viser at «pene omgivelser» er blant de viktigste faktorene for valg av rasteplass. Utsikt, nærhet til vann eller andre positive landskapskvaliteter bidrar til å gjøre rasteplassen attraktiv. Det skal legges stor vekt på disse faktorene når lokalisering av rasteplasser vurderes. Muligheter til aktiviteter i området utenfor rasteplassen, for eksempel en strand, grasslette eller skogssti, bør også vektlegges.

Økt ferdsel i området rundt en rasteplass kan føre til stor belastning på naturmiljøet. Naturens tålegrense må vurderes før en rasteplass anlegges. Områder som er omfattet av verneinteresser, og sårbare områder der naturmiljøet ikke vil tåle påkjenningene en rasteplass medfører, skal ikke brukes til formålet. Det er også nødvendig å vurdere rasteanleggets innvirkning på landskapsbildet. Dersom anlegget bryter med landskapets skala, skaper brudd i sammenhengende linjer eller får en uheldig eksponering, bør en annen lokalisering velges.

En rasteplass kan gjerne kombineres med severdigheter, kulturminner eller naturattraksjoner. Informasjon om attraksjonen vil bidra til å øke opplevelsesverdien.

Nedlagte vegsløyfer egner seg ikke uten videre som lokalitet for rasteplasser. Restarealer som ligger klemt mellom ny vegtrasé og fjellskjæring, er flere steder tatt i bruk. Her mangler landskapskvalitetene som får trafikantene til å bruke rasteplassen. I tillegg er av- og påkjøringsforholdene ofte trafikkfarlige. Restarealer kan skape visuelle problemer langs vegen, for eksempel dersom asfalten fra gamlevegen hindrer etablering av ny vegetasjon. Derfor er det av og til positivt at restarealer blir tatt i bruk. Dersom gamlevegen går utenom den nye vegtraseen, og vegens omgivelser i tillegg er attraktive, kan den nedlagte vegsløyfen brukes til rasteplass. Ofte kan gamlevegens historiske verdi gi rasteplassen en ekstra opplevelseskvalitet.

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

Det er viktig å ta hensyn til nærliggende boligbebyggelse. En rasteplass kan medføre støy, trafikk og forsøpling. Det er derfor nødvendig med god avstand til nabobebyggelse.

Vinterbruk

Rasteplasser er naturlig nok mest brukt i sommerhalvåret. Men vegfarende har også behov for å stoppe om vinteren, for eksempel for å benytte toalettet, lufte hunden, spise matpakken i bilen, strekke på bena, fylle spylervæske etc. Yrkessjåførene er pålagt å hvile i henhold til forskrifter. De trenger også et sted å stoppe når de skal kontrollere lasten eller legge på kjettinger.

Hovedrasteplasser langs stamvegnettet bør holdes åpne om vinteren. Det samme gjelder parkeringslommer for tungtrafikken der det er aktuelt å bruke kjetting, for eksempel før og etter fjelloverganger. Det er ikke nødvendig å brøyte mindre rasteplasser der hovedtrafikken utgjøres av sommerturister. Dersom rasteplassen ikke holdes åpen om vinteren, må skiltene tildekkes eller fjernes.

Samlokalisering av rasteplasser og kommersielle serviceanlegg

Med samlokalisering menes å kombinere en rasteplass med andre formål. Vi kan skille mellom tre typer kommersiell virksomhet i tilknytning til rasteplasser:

- Helårsdrevne bensinstasjoner/reiselivsbedrifter
- Sesongmessig og permanent kioskdrift
- Sesongmessig og tilfeldig salg av bær o.l.

Samlokalisering med permanente anlegg er først og fremst aktuelt langs høytrafikkerte hovedveger, spesielt i nærheten av byer og tettsteder.

Intensjonen med slike samarbeidsløsninger er å tilrettelegge for et best mulig tilbud til de reisende ut fra de samlede ressurser fra private bedrifter og det offentlige.

Samlokalisering kan ha mange fordeler. Fordi den offentlige og den private delen bekoster hver sin del av investeringene til felles infrastruktur, blir investeringene til rasteanlegget rimeligere enn om det etableres to separate anlegg der det er aktuelt å etablere permanente bedrifter. Rasteplassene utsettes for mindre hærverk, og deler av vedlikeholds- og driftsansvaret kan overføres fra Vegvesenet til privat drift. Samlokalisering er spesielt positivt for plasser der en ønsker vinteråpent toalett.

Trafikksikkerhetsmessig er slike løsninger også gunstige, fordi en får samlet adkomstene til ett sted.

Samlokalisering kan i tillegg gi bedre styring av det visuelle preget. Ved å delta i en slik etablering som én part vil Vegvesenet også ha mulighet til å påvirke arealdisponeringen i større grad enn om serviceanlegget



Storebaug, E6 i Østfold.

Tosidig rasteplassanlegg samlokalisert med vegkro og bensinstasjon. Dette er et svært stort anlegg, og rastefunksjonen har tilsynelatende en noe underordnet betydning på dette stedet. Rasteplassene ville sannsynligvis også ha blitt mer attraktive dersom de hadde hatt mer nærhet til vannet.

Foto: Fjellanger Widerøe A/S.

etablerer seg alene. Det vil ofte kunne bli et visst utbyggingspress i nærheten av slike anlegg, og da er det viktig at en i samråd med kommunen kan få avklart de arealmessige konsekvenser også på lengre sikt. Ellers kan rasteanlegget bli «forslummet» og dermed lite attraktivt. For å motvirke dette kan en også forhandle fram avtaler med grunneier når det gjelder bruken av tilgrensende eiendom. Eventuelt bør en også kunne vurdere å erverve noe større areal enn det bruksarealet som strengt tatt er nødvendig.

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

Når Vegvesenet innleder forhandlinger om samlokalisering, bør rasteområdet sikres attraktive arealer. Adkomsten til rasteplassen bør legges på en oversiktlig måte inn i området.

Eiendomsforhold for permanente servicebedrifter

Der det planlegges samlokalisering med permanent serviceanlegg, bør Vegvesenet ideelt sett erverve hele arealet og deretter selge arealet til den kommersielle delen etter anbudsprinsippet. I praksis er dette ikke alltid lett å få til. Vegvesenet har i henhold til dagens lovverk for eksempel ikke anledning til å ekspropriere grunn som skal benyttes til privat forretningsdrift. Et annet problem er at private interessenter ofte på et tidlig tidspunkt og før Vegvesenet er kommet i forhandlingsposisjon, gjør avtaler med aktuelle grunneiere om kjøp eller opsjon på kjøp av arealet.

Vegvesenet kan også leie ut arealet til den kommersielle delen, men dette er mest aktuelt i forbindelse med anlegg som ikke ansees som permanente.

Det er ikke noe i veien for at Vegvesenet og en privat bedrift eier hver sin del av anlegget, men da bør grensene defineres nøyaktig. Det anbefales uansett at Vegvesenet står som eier av rasteplassdelen og nødvendig trafikkareal. Langs eksisterende vegger kan det likevel forekomme tilfeller der en ser det som ønskelig å leie grunn til rasteanlegg av eksisterende private bedrifter. Dette vil gjerne gjelde for mindre rasteplassanlegg og på steder der en allerede leier tjenester som toalett og oppstillingsplasser for tyngre kjøretøy.



Alsåker, Rv 550 i Hordaland.
Foto: Trine Kanter Zerwekh.

Kioskdrift og bær-/fruktsalg

Vegvesenet får ofte forespørsel om muligheter for kioskdrift på rasteplassene. Det kan være fordelaktig for både trafikantene og Vegvesenet med kiosk på en del plasser. Trafikantene har størst behov for denne type virksomhet der det er store avstander mellom serveringstilbudene.

Vegvesenet bør normalt eie kioskbygget, som helst bør inngå som en del av servicebygget på plassen. Driften kan da lyses ut på anbud for en bestemt periode. Den som driver kiosken, kan ta ansvaret for renhold av både rasteplass og toalettanlegg i den delen av året da kiosken holder åpent. Som regel vil dette være bare i turistsesongen, men langs enkelte høytrafikkerte vegger kan det også tenkes kioskdrift hele året. Gjennom slike ordninger kan det sikres ryddige forhold på plassen, både med hensyn til kvaliteten på renholdet og når det gjelder bygningsestetikk m.m. Etablering av kiosk må ikke stimulere til overnatting på rasteplassen. Dette kan blant annet gjenspeiles i kioskens åpningstider og vareutvalg. Det siste er riktignok vanskelig å regulere gjennom avtaler. En bør være restriktiv med å tillate «ambulerende» kiosker på rasteanleggene. Dersom dette skal tillates, bør det i så fall stilles strenge krav til utseende, plassering og skilter/plakater som benyttes.

Salgsboder for spesielle produkter som bær og frukt er en slags variant av ambulerende kiosk. Denne formen for salgsvirksomhet er naturlig nok svært sesongbetont. Slikt lokalt preget salg oppfattes av mange turister som et hyggelig og sjarmerende innslag på rasteplassene.

På mange rasteplasser bør dette kunne tillates, og ved å akseptere for eksempel bærsalg på enkelte utvalgte plasser kan det være lettere å få virksomheten inn i noenlunde ryddige former. Det kan blant annet opprettes avtaler som går på ansvar for renhold av området. Avtaler kan også omhandle skilting. Det må for eksempel ikke tillates forvarsling i form av

tilfeldige plakater langs hovedvegen. Dette er forøvrig omtalt nærmere i håndbok 190 «Reklame og trafikkfare».

Dersom det tillates salgsboder på enkelte plasser er trafiksikkerheten som knytter seg til avkjørselsforholdene et viktig moment. En betenkelig side ved å tillate slikt salg er at det enkelte steder kan utvikle seg til å bli en betydelig konkurrent for lokal handelsvirksomhet.



Kvanndal, Rv 7 i Hordaland. Her er det lagt til rette for rastemulighet på ferjeleiet. Foto: Steinar Skaar.

Ferjeleier

I kyst- og fjordstrøk er det mange som får seg et lengre opphold på ferjeleiene. Mange ferjeleier ligger i naturskjønne omgivelser, og turisttrafikken er ofte betydelig. Ferjeleiene er også viktige hvileplasser for langtransport- og andre yrkessjåfører. En rasteplass ved ferjeleiet kan medvirke til at ventetiden blir en positiv opplevelse for mange. Et vanlig problem ved ferjeleier er arealknapphet på grunn av vanskelig terreng. Det blir derfor ofte svært kostbart å etablere en rasteplass i tilknytning til ferjeleiet.



Kløfta, E6 i Akershus. Her er det skiltet til separat oppstillingsplass for store kjøretøyer. Foto: Unni Haugtun.

Samlokalisering med vekt-/kontrollstasjon

Langs en del vegstrekninger er det mangel på plasser som egner seg til kontrollvirksomhet. Samlokalisering med rasteplass kan derfor være aktuelt noen steder, men det anbefales ikke å etablere faste kontrollstasjoner med egne bygg sammen med rasteplasser. Det bør vurderes allerede under planleggingen av rasteplassen om det kan være aktuelt med kontrollvirksomhet på plassen, for i forbindelse med oppstilling og kontroll av tunge kjøretøyer stilles det særskilte krav til arealbehov, utforming og helningsforhold. Inn- og utkjøring og plassering av skiltssystemer som skal benyttes i forbindelse med kontrollvirksomheten må også vurderes nøye. Videre bør det ikke være boligbebyggelse i nærheten av en kontrollplass, først og fremst av hensyn til støybelastningen. En plass som skal benyttes til kontrollvirksomhet må ha god belysning.

Rasteplasser med høy bruksfrekvens bør helst ikke brukes til kontrollvirksomhet. Dette er selvsagt spesielt viktig i den mest travle delen av turistsesongen.

Samlokalisering av rasteplass, kommersiell service og kontrollvirksomhet bør unngås helt, blant annet fordi det kan være vanskelig å regulere trafikken på en forsvarlig måte. Skiltbehovet kan bli uakseptabelt stort.

Yrkessjåførers behov

I og med at førere av tunge kjøretøy har lovpålagt hviletid, har Staten et medansvar for å legge til rette for at denne kan overholdes langs alle strekninger. Behovet for egnede stoppmuligheter må vurderes i forbindelse med rasteplassutbyggingen. Det er bare de største plassene som vil egne seg som hvileplasser for førere av store kjøretøy. En må her også ta hensyn til nærliggende kommersielle tilbud. Dersom slike tilbud mangler, bør en prøve å innpasse et tilstrekkelig antall parkeringsplasser for tunge kjøretøy i samband med rasteplassen. Hvis dette ikke lar seg gjøre eller ikke anbefales ved selve plassen, bør en vurdere å etablere en egen plass for tungtrafikken i nærheten. Da kan denne forvarsles med skilt i forbindelse med skiltingen til selve rasteplassen.

Tungtrafikkdelen må ikke skjemme eller dominere rasteplassdelen visuelt. Parkering av tunge kjøretøy kan med fordel skilles fra selve rasteanlegget med ulike høydenivåer eller liknende. Vegetasjon kan med fordel benyttes som visuelt skille.

Yrkessjåfører har som alle andre behov for ro når de skal hvile. Det innebærer også skjerming mot støy fra passerende biltrafikk. På steder der det er spesielt tilrettelagt for tunge kjøretøy, bør en også vurdere om en skal tilby dusjmulighet i servicebygget. En forutsetning for dette er imidlertid at en har ordnet med gode rutiner for ettersyn og renhold. Dette er aktuelt



Sognefjellet, Rv 55 i Sogn og Fjordane. Bobilene dominerer på mange av plassene langs de mest populære turistvegene. Foto: Jens Kr. Steen Jacobsen.

bare der det ikke finnes andre servicetilbud for denne trafikantgruppen. Den beste løsningen er å ordne adgang til dusj og toalett gjennom å samlokalisere med en servicebedrift.

Et dusjtilbud på rasteplassen kan også ha den negative bieffekten at det kan gjøre rasteplassen attraktiv for turister som velger å overnatte på slike steder. En bør være spesielt tilbakeholden med å etablere et slikt tilbud på rasteplasser i nærheten av campingplasser.

Bobilturisme og annen campingturisme

Med den økte bobilturismen har det blitt mer vanlig med overnatting på rasteplassene. Dette kan av flere grunner være lite ønskelig. Etter norsk lov og sedvane er parkering på eller ved offentlig veg tillatt dersom slik parkering ikke medfører trafikkfare eller ulempe for andre trafikanter. Som parkering regnes i praksis også en natts overnatting i bil. Dette gjelder også for parkering av bobiler og biler med campingvogn. Normalt er det derfor ikke ulovlig å parkere på rasteplasser over natta.

Overnattingsvirksomhet på rasteplasser kan likevel forbys eller begrenses, men en må samtidig ta hensyn til at hvile under kjøring skal ivaretas. Det er uheldig med trafikkregulerende skilt som «Camping forbudt» for å forhindre overnatting.

Der det er store problemer, anbefales det i stedet å sette opp skilt med tekst som viser til nærliggende campingplasser og anmodning om at plassen bare brukes til rast og ikke til overnatting.

Slike skilt skal ikke være utformet slik at de kan forveksles med offentlige trafikkskilt, heller ikke med skilt 560, «Opplysningsstavle». På eller i tilknytning til slike skilt kan det også gis informasjon om hvor det finnes toalettømmeanlegg.

Lokale myndigheter har ikke hjemmel i friluftsløven eller plan- og bygningsloven til å innføre forbud mot overnatting på rasteplass.

Mange steder kan det dessuten være en fordel at bobilturistene parkerer bilene på rasteplassene i stedet for at de er spredt tilfeldig langs vegnettet og ute i naturen.

Jevika, E6 i Nord-Trøndelag. Praktisk med kort veg til frokostbordet, men... Foto: Jon Åge Fiskum.





Skilting

Her følger en oversikt over noen skilt som kan være aktuelle i forbindelse med rasteplasser. Skiltnormalen gir detaljerte bestemmelser.



Rasteplass (628)

Rasteplasser som skiltes med dette symbolet, skal oppfylle følgende krav:

- Ligge i direkte tilknytning til vegen
- Være fysisk adskilt fra kjørebanelen
- Minst være utstyrt med bord, benker og avfallsbeholdere

Plasser som ikke fyller disse kravene, men som kan brukes til stans for hvile eller liknende, skal ikke skiltes med dette symbolet. Parkeringslommer og små rasteplasser kan skiltes med parkering dersom det er behov for skilt.

Rasteplasser skal forvarsles i en avstand på ca én km. Samtidig kan avstanden til neste rasteplass oppgis. Dette er spesielt viktig der det er store avstander mellom rasteplassene. For hovedrasteplasser som er navnsatt, kan navn angis på skiltet. Andre servicetilbud på eller i tilknytning til rasteplassen kan også angis.

På veger med ÅDT > 1500 (SDT > 2000) bør det vanligvis bare skiltes for den trafikketningen som får rasteplassen på sin høyre side. Ved vurderingen må det legges avgjørende vekt på om kryssende trafikk vil skape trafikkfarlige situasjoner.



Toalett (612)

Symbolet brukes for å vise til offentlig toalett eller til privat toalett der vegmyndighetene har inngått avtale om at toalettet kan benyttes av vegtrafikanter, for eksempel ved bensinstasjon eller kafeteria. Ved rasteplasser uten toalettanlegg kan avstanden til nærmeste toalett varsles, se eksempel i figuren på neste side.



Servering (614)

Symbolet kan anvendes for enkle kafeer og gatekjøkkener. Symbolet kan også benyttes til å forvarsle kiosk. Skiltet skal da vise teksten «Kiosk».

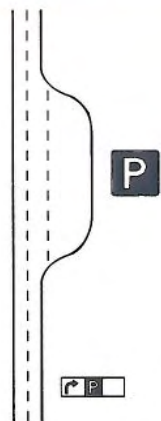
Symbolet skal vanligvis bare brukes alene eller sammen med symbolet «Rasteplass». Symbolet skal vanligvis ikke benyttes i forbindelse med bensinstasjoner eller campingplasser der det likevel kan ventes kiosk- eller gatekjøkkentilbud. Type serveringssted kan angis på skiltet. Opplysning om bedriftsnavn tillates ikke.



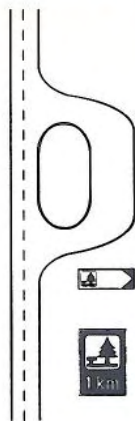
Informasjon (634)

Symbolet kan brukes for å vise til turistinformasjonskontor, informasjonskart og andre informasjonstavler av spesiell interesse for de vegfarende. Skiltet skal alltid angi informasjonens art eller navn på det informasjonen gjelder. I det siste tilfellet må symbolet ikke kombineres med andre servicesymboler.

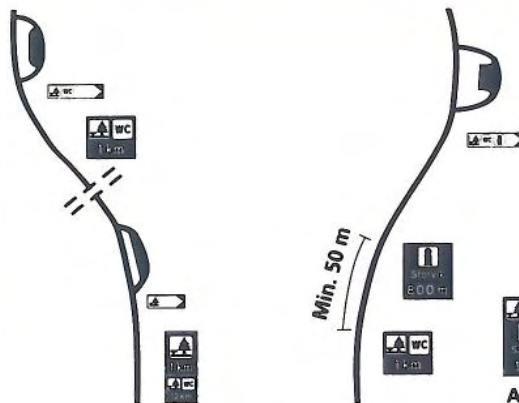
Eksempler på skilting av rasteplasser



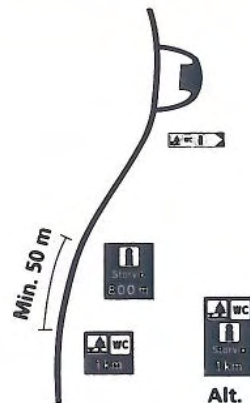
Plass uten rasteplassutstyr.



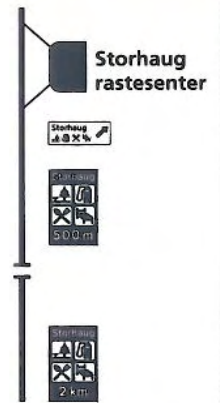
Anlegg godt adskilt fra vegbanen.



Skilting av enkel rasteplass og etterfølgende rasteplass med toalett.



Skilting av rasteplass med toalett og informasjonstavle.



Større rasteanlegg på motorveg eller veg av tilsvarende standard.

3 Utforming av rasteplassen

En rasteplass skal framstå som et attraktivt område for rekreasjon og hvile. Mulighetene et sted byr på må utnyttes til å gjøre oppholdet på rasteplassen hyggelig. Utforming og materialbruk bør være av høy kvalitet slik at rasteplassen blir enkel å vedlikeholde.

Stedstilpassing

Rasteplassen skal tilpasses landskapet og byggeskikken på stedet. Inn-
grep i terreng og vegetasjon bør begrenses. I stedet må ressursene
utnyttes i utformingen av rasteplassen. Bekkeløp og vann, fjellknauser
og andre terrengformasjoner, utsikt og vegetasjon må kartlegges tidlig
slik at elementene i størst mulig grad kan innpasses i planene. Natur-
elementer som skal bevares, må beskyttes under anleggsperioden.

Trafikkstøy

Trafikkstøy kan lett bli et problem på rasteplasser. Dette gjelder først og
fremst støy fra forbipasserende trafikk. Det er viktig å utnytte naturlige
elementer til å skjerme mot trafikkstøy, for eksempel en fjellknaus eller
andre høydeforskjeller i terrenget. Trær har som regel bare visuell
effekt. En beplantet støyvoll vil gi både fysisk og visuell skjerming.
Voller må imidlertid ikke brukes ukritisk, i åpne og flate landskap kan
de oppleves som fremmedelementer. Lyder som finnes i naturen, for
eksempel rennende vann i en elv eller sus fra en ospelund, vil i noen
grad lede oppmerksomheten bort fra trafikkstøy. Også støy fra strøm-
aggregater i parkerte vogntog og bobiler kan være forstyrrende.
Problemet kan løses ved å skille ulike brukersoner.

Rasteplassen må ikke gjemmes fullstendig bort. En del av plassen
kan med fordel være synlig fra vegen i god tid før avkjøringen. Raste-
plassen må organiseres på en oversiktlig måte slik at det er enkelt
å finne ledige bord, parkering, toalett og lignende.



Eggafossen, Rv 30 i Sør-Trøndelag.
Her danner fjellknausen en effektiv
støyskjerming mot riksvegen.
Foto: Gunnar Tørud.



Steinstøberget, Rv 7 i Hordaland. En mur av naturstein er her benyttet for å skille rastedelen fra trafikkarealet. Foto: Unni Haugtun.

Trafikkarealer

Trafikantene skal få en opplevelse av å forlate vegen og komme inn på rasteplassen. Dette kan oppnås gjennom linjeføring, redusert vegbredde, klar avgrensing av trafikkarealene og bruk av trær til å skape rom.

Atkomsten til rasteplasser utformes som kryss. Der ÅDT er lavere enn 1500, kan atkomsten imidlertid utformes som avkjørsel. Krav til sikt, utforming av kryss og avkjørsel er angitt i håndbok 017, Veg- og gateutforming.

Det er tilstrekkelig med enfeltsveger internt på rasteplassen. Interne veger bør ikke være brattere enn 1:10, gangveger ikke brattere enn 1:12,5.

Fysisk skille mellom raste- og trafikkarealer anbefales. Da blir oppholdsarealene tryggere for barn, og man unngår at trafikantene kjører bilen helt fram til rastebordet.



Østerholtheia, E18 i Aust-Agder. Her leker barna trygt! Foto: Bjarte Sandve.



Jessheim, E6 i Akershus. Her er oppstillingsplassene lagt tett inntil rastearealet, avgrenset med kantstein.
Foto: Unni Haugtun.

Oppstillingsplasser

Håndbok 017 angir størrelsen på parkeringsplasser for ulike typer kjøretøy. Det er ofte behov for å pakke bagasje inn og ut av bilen og luften med åpne dører. Derfor kan biloppstillingsplassene på en rasteplass gjerne være romsligere enn det minimumskravene i vegnormalene tilsier. Antall parkeringsplasser bør være det samme som antall rastebord. Parkeringsplasser for tunge kjøretøy kommer i tillegg.

Mange trafikanter ønsker øyekontakt med bilen når de raster. Det er viktig å ha dette i tankene når oppstillingsplasser og sittegrupper skal plasseres. Der det er mulig, bør noen oppstillingsplasser for personbiler anlegges nær bord som separate parkeringsplasser.

Det må sørges for parkeringsmuligheter i tilknytning til toalettbygget. Minst én av disse parkeringsplassene må være dimensjonert for funksjonshemmede.



Langsbekken ved Røros, Rv 31 i Sør-Trøndelag. Her er det lagt en gruset sti i bjørkeskogen, for å unngå «ukontrollert» slitasje. Foto: Gunnar Tørud.

Stier

Gangstier mellom parkeringsplasser og sittegrupper bør følge naturlige ganglinjer. Dersom stiene opparbeides etter at rasteplassen har vært i bruk i en eller to sesonger, vil slitasje i marken vise de naturlige ganglinjene, men dette kan til gjengjeld føre til gangtrafikk der det er lite ønskelig.

Det kan også være aktuelt å anlegge stier i området rundt rasteplassen. Slike tiltak kan bare gjennomføres i samarbeid med grunneier. En sti kan knytte rasteplassen sammen med friluftsområder i nærheten, for eksempel en badestrand eller en fiskeplass. Kommunen, fylkesmannens miljøvernnavdeling og frivillige organisasjoner som arbeider med friluftsliv, er viktige samarbeidspartnere når slike tiltak skal planlegges. En sti kan også anlegges for å øke tilgjengeligheten til kulturminner i rasteplassens nærmiljø. Da må det inngås samarbeid med fylkeskommunen, eventuelt Samisk kulturminneråd, som har forvaltningsansvar for kulturminner.

Nye stier i naturmark kan opparbeides ved å fjerne humus og erstatte massene med grus. Stien bør følge terrenget, det vil si at den legges der



Finnmyra, Rv 72 i Nord-Trøndelag. Her er sittegruppene anlagt med en relativt stor avstand. Et slikt gjerde avgrensner dessuten rasteplassen på en fin måte. Foto: Sverre Finstad.



Ramsrum, E18 i Vestfold. Sittegruppene er her plassert på et relativt smalt belte mellom trafikkarealene. Det er satset på at vegetasjonen skal gi god visuell skjerming. Foto: Eva Preede.



Barduelva, E6 i Troms. Å plassere sittegruppene på en slik åpen plass uten avskjerming anbefales ikke. Foto: Hugo Forfang.

Rundtjern, E18 i Østfold. Dette møblementet har nok sett bedre dager, men det fungerer fortsatt! Foto: Bjarne Logstein.

det er enklest å komme fram. Hvis trerøttene ligger like under overflaten, kan en slik fremgangsmåte skade røttene, og da er det bedre å legge et gruslag direkte på bakken. I terreng med vegetasjonstyper som er spesielt sårbare for tråkk, for eksempel fuktige områder, kan ferdselen kanaliseres til stier laget av impregnert trevirke.

Dersom rasteplassen ligger i tilknytning til et vann, bør det sørges for utsikt og atkomst til vannkanten der forholdene ligger til rette for dette. Bredden kan forsterkes med steinsetting eller en trebrygge dersom tråkk vil føre til slitasje og erosjon.

Sittegrupper

Trafikantene har ulike preferanser med hensyn til hvor de ønsker å sitte mens de spiser. Noen foretrekker kort avstand til parkeringsplassen og øyekontakt med bilen. Andre vil sitte i ro og fred uten støy fra trafikkarealene. Sittegruppene bør plasseres i le for vinden. Utsikt, avstand til andre rastebord, visuell skjerming mellom rastebordene og ryggdekning kan bidra til å gjøre en sittegruppe attraktiv. I områder med tidvis høy sommertemperatur bør noen av sitteplassene ligge i skygge.

Det er stor slitasje på bakken under sittegrupper, og derfor er det ønskelig med fast dekke. Fallet på dekket må være minimum 1:50, slik at overflatevann renner unna. Under rastebord som er plassert i terrenget, kan fast dekke og geometriske former oppleves som fremmed. Et dekke av komprimert subbus formet etter terrenget kan være et godt alternativ til steinsetting.





Muen, Rv 27 i Hedmark. Her er toalettbygget plassert på en høyde. Kanskje blir det for dominerende?

Foto: Frode Bakken.

Toalett

Trafikantene legger stor vekt på toalettfasiliteter. Alle hovedrasteplasser skal utstyres med toalett, og minst ett av toalettene skal være tilpasset rullestolbrukere. Forøvrig må avstanden mellom rasteplasser med toalett sees i sammenheng med andre servicetilbud og driftsbudsjettet.

Toalettbygg skal i form og materialbruk tilpasses omkringliggende landskap og miljø. Plassér bygget i overgangen til uberørt terreng. Bygget bør om mulig forankres i vegetasjon eller terrengform. Dersom bygget plasseres midt på en åpen plass, blir eksponeringen sterk.

Ta hensyn til den dominerende vindretningen ved plassering av toalettbygg. Sittegrupper og toalettbygg må plasseres slik at luktproblemer ikke oppstår. Inngangsdøra til toalettet bør ikke vende ut mot sittegruppene. Påse at snø ikke fokker seg foran inngangsdøren, og at døra ikke kan blåse opp. Toaletter er også nærmere omtalt i kapittel 4, Utstyr på rasteplasser.



Liasanden, Rv 55 i Oppland. Toalettbygget er plassert diskret inne i furuskogen. Foto: Trine Kanter Zerwekh.



Fokserød, E18 i Vestfold. Toalettbygg av høy kvalitet og med «utvidet tilbud». Her er det også dusjmuligheter. Bygget er plassert tett inntil skogen, og selv om det er stort virker det ikke alt for dominerende. Foto: Bjarte Sandve.



Ramsum, E18 i Vestfold. Høy kvalitet på materialer og utforming, men dette er en lite «rullestolvennlig» måte å utligne høydeforskjeller på. Foto: Øivind Luke.



Oscarshaug, Rv 55 i Sogn og Fjordane. Skifermuren har blant annet funksjon som leskjerm for snø og vind. Foto: Trine Kanter Zerwekh.

Tilgjengelighet for funksjonshemmede

Alle rasteplasser bør i størst mulig grad være tilrettelagt for mennesker med funksjonshemming. Dette krever omtanke gjennom hele planleggings- og anleggsperioden.

For svaksynte og bevegelseshemmede er det spesielt viktig med framkommelighet og tilrettelegging for bruk av toalettene og sitteplassene som ligger nærmest en parkeringsplass.

Veger for rullestolbrukere bør ikke være brattere enn 1:20. Da kan de fleste rullestolbrukere ta seg fram uten assistanse. Der vegens stigning ligger mellom 1:12 og 1:20, må det legges inn hvilerepos som er minst 1,5 m lange for hver 60 cm i høydeforskjell. For at to rullestolbrukere skal kunne møtes, må bredden på en gangvei være 1,5 m, ellers er 1 m bredde tilstrekkelig.

Parkeringsplasser for funksjonshemmede må være minimum 3,8 m brede. Der det er kantstein mellom parkerings- og gangareal, må kantsteinen senkes ved parkeringsplasser for funksjonshemmede.

Fast dekke under bord, på stier og rundt toalettbygg gir bedre tilgjengelighet for rullestolbrukere. Asphalt, skiferheller og belegningsstein gir en jevnere overflate enn smågatestein og er derfor mer handikappvennlig.

Norges Handikapforbund har mer informasjon om hvordan tilgjengeligheten for handikappede på rasteplassene kan bedres. Forbundet har lokallag i alle fylker.



Ramsum, E18 i Vestfold. Her er sittegruppen lagt tett inntil lekeapparatet. Både barne- og foreldrevennlig. Foto: Eva Preede.



Aktivitetmuligheter

Undersøkelser viser at de som reiser sammen med barn under 10 år, raster grovt sett dobbelt så ofte som andre. Barn trenger plass til lek på rasteplassene. En åpen slette eller et lite skogholt er godt egnet. Barnas sikkerhet må ivaretas når trafikkarealer og arealer for lek planlegges. Trafikkarealer og oppholdsarealer inne på rasteplassen må være atskilt. Oppholdsarealene må være så attraktive at barn foretrekker dem framfor trafikkarealene. Der det på grunn av arealknapphet eller trafikk-sikkerhet er vanskelig å finne områder som er egnet til lek, er egne lekeplasser et alternativ. En lekeplass må være forsvarlig avgrenset fra trafikkarealer og bør ligge i nærheten av ett eller flere rastebord. Alt lekeutstyr skal bygges og vedlikeholdes i tråd med forskrift om sikkerhet ved lekeplassutstyr (Produkt- og Elektrisitetstilsynet 1996). Lekeutstyr må etterses minimum en gang i året, fortrinnsvis i begynnelsen av sommerhalvåret. Enkelte forhandlere tilbyr utleie av lekeplassutstyr. Leieavtalen kan også omfatte montering og vedlikehold.

Underlaget under lekeapparater må være støtdempende ved fallhøyder over 60 cm. Syntetiske matter, gummiheller og sand er eksempler på egnede underlag. Sandbasseng må etterfylles jevnlig, og sanden må skiftes ut hvert annet år. Lekeapparater må ikke plasseres slik at barn kan falle ned på fjell, betong eller asfalt. Det skal også være en sikkerhetssone mellom hvert lekearrangement. Størrelsen på sikkerhetssonen varierer for ulike typer lekeapparater. For å hindre at barn kan sette seg fast skal åpninger mellom 9 cm og 23 cm ikke forekomme (Produkt- og Elektrisitetstilsynet 1996).

De voksne har også behov for å strekke på bena, og et godt tilbud er en sti der det er mulig å gå en rundtur i tilknytning til rasteplassen. Lufting av hund er ofte en hovedårsak til stopp. På plasser med direkte tilknytning til naturområder, behøver ikke dette by på problemer. På små plasser med begrensede grøntarealer kan hundelufting føre til tilgrising. Hundetoalett blir lite brukt og anbefales derfor ikke.



Mefjellet, Rv 55 i Oppland. En slik skulptur kan være et element som øker kvaliteten og opplevelsesverdien på en rasteplass. Foto: Atle Zerwekh.

Kunstnerisk utsmykning

Kunstnerisk utsmykning kan bidra til å gjøre en rasteplass mer attraktiv. En skulptur kan inngå i et samspill med naturskapte elementer i landskapet og forsterke opplevelsen. Utstyr som normalt finnes på en rasteplass, for eksempel et toalettbygg eller en møbelgruppe, kan gis en kunstnerisk utforming.

En kunstnerisk konsulent kan bistå i arbeidet med å finne fram til hvilken type kunstverk en ønsker på rasteplassen, og hvilken kunstner som kan levere et slikt arbeid. Kunstnersenteret, som hører inn under fylkeskommunen, kan være behjelpelig med å finne fram til en kunstnerisk konsulent.

Foto på høyre side:
Vatnasete, Rv 5 i Sogn og Fjordane.
Dette er også en variant av kunstnerisk utsmykning. Foto: Kurt Skagen.



4 Utstyr på rasteplasser

Utstyret på en rasteplass skal tåle snølast, vindpåkjenning og fuktighet. Utstyret utsettes for røff behandling og må være solid, funksjonelt og lite vedlikeholdskrevende. Samtidig skal en rasteplass være et sted for avkopling og hvile, og utstyret må derfor holde en høy estetisk standard.

Eksempler på utrustning

Hovedrasteplass

5–15 bord med benker
5–15 søppelkasser
2–3 toalettrom, hvorav minimum ett er tilpasset rullestolbrukere
Vann
Aktivitetsmuligheter
Lekeplass
Informasjonstavle
Belysning
Telefon
Kiosk/kafé

Mellomstor rasteplass

2–5 bord med benker
2–5 søppelkasser
Toalett tilpasset rullestolbrukere
Vann
Informasjonstavle

Liten rasteplass

1–3 benker, evt bord med benker
1 søppelkasse
Informasjonstavle



Kvålsvik, Rv 55 i Sogn og Fjordane.
Seter av tre er varme å sitte på...
Foto: Kristin Ese.

Standardisering av rasteplassutstyr er etter hvert blitt utbredt. Dette har enkelte praktiske og økonomiske fortrinn, men skaper også situasjoner der rasteplassen står i grell kontrast til omgivelsene. Det er alltid påkrevet å tilpasse seg landskapet og å ta vare på det lokale særpreget. Utfordringen ligger i å utvikle ideer og elementer som kan benyttes på ulike steder samtidig som kravet til egenart, fleksibilitet og stedtilpasning blir ivaretatt.

Antall rasteplassenheter – rastebord og parkeringsplasser – må vurderes skjønnsmessig i hvert enkelt tilfelle. Kvaliteten på rasteplassen og rasteplassens omgivelser, størrelse og avstand til andre rasteplasser må legges til grunn. Dette er nærmere omtalt i kapittel 2.

Bord og benker

Rastemøbler bør gis en utforming som tar hensyn til lokal byggeskikk. Dette vil gi plassen særpreg samtidig som «uniformering» av rasteplasser unngås. Rasteplassen bør utstyres med bord og benker som er festet til bakken slik at de ikke kan veltes eller fjernes. Det bør velges møbler med robuste materialdimensjoner. Møblene bør tåle rengjøring med høytrykksspyler. Behovet for rengjøring er avhengig av hvor mange som bruker rasteplassen og lokale forhold som nærhet til sjø og måker.

Seter av tre er varme å sitte på. Valg av treslag, dimensjonering og behandling av treverket avgjør vedlikeholdsbehovet. Ask og lerk er treslag som er motstandsdyktige mot råte. Vedlikeholdet blir enklere dersom møblene kan demonteres for vedlikehold og reparasjon om vinteren.

Rastebord og benker må være lett tilgjengelige også for eldre mennesker. Minst ett av bordene på rasteplassen bør være tilpasset rullestolbrukere. Da må bordet ha minimum 67 cm klaring under. Avstanden fra enden av bordplaten til nærmeste bordben må være minimum 50 cm. Det er en fordel om rullestolbrukere har flere valgmuligheter når de skal sette seg ved bordet. Noen ønsker å unngå å sitte med sol eller vind i ansiktet.

Liasanden, Rv 55 i Oppland. Helstøpte produkter i betong. Litt for grått?
Foto: Arne O. Sivertsen.



En del turister ønsker tak over minst ett av bordene på hver rasteplass. Dette er spesielt aktuelt i områder med mye nedbør, men overbygg vil også gi skygge mot «stekende» sol. Nedbør kommer ofte samtidig med sterk vind, og da er et lite tak over rastebordet til liten nytte. Et større tak med leegger og plass til flere bord kan løse ønsket om å raste ute i regnvær. Dette kan være spesielt aktuelt på ferjekaier og hovedrasteplasser med mye besøk. Det finnes mange eksempler på rastebord med tak som har vært lite vellykket rent estetisk. Slike takkonstruksjoner krever god stedstilpassing og må utformes av fagfolk. Vegetasjon er ofte en bedre løsning dersom en ønsker skygge til rastebordene.

Bolsøysundet bru, Rv 64 i Møre og Romsdal. Kreativitet i betong?
Foto: Reidun Nordli.



Vågåvatnet, Rv 15 i Oppland. Enkel, men funksjonell utforming på møblene.
Foto: Håvard Parr Dimmen.



Skreda, E10 i Nordland: Rastebord med tak som beskyttelse mot vær og vind. Estetikken bør vurderes spesielt ved valg av slike løsninger. Her ligger sittegruppene såpass lavt i terrenget at de ikke er veldig dominerende, i hvert fall ikke fra riksvegen.
Foto: Trygve Hansen.



Ramsum, E18 i Vestfold. Bordet er utformet slik at også rullestolbrukere kommer til. Foto: Jan A. Førland.

Svingen, Rv 3 i Hedmark. Et toalett-
bygg av høy kvalitet.
Foto: Frode Bakken.



Toalett/servicebygg

Toaletter med dårlig rengjøring og vedlikehold blir lite benyttet, og resultatet er ofte tilgrising av rasteplassen. Det anbefales derfor å satse på få toaletter med høy standard og godt vedlikehold. Toalettet må være rent, og toalettartikler skal alltid være tilgjengelige. Toaletter som er mye brukt, bør rengjøres hver dag i sommersesongen. I tillegg kommer tømning av eventuell tank og vanlig bygningsmessig vedlikehold. Vegstreknings- og andre servicetilbud er dårlig utbygd, bør prioriteres når nye toalettbygg skal settes opp.

Det er store luktproblemer forbundet med tørrklosett, og derfor anbefales vannklosett der forholdene ligger til rette for det. Ved lokalisering av toalett må muligheter for vann og strøm vurderes. Der det er vanskelig å føre fram vann, bør en vurdere vanntank, som i det minste kan betjene en håndvask. Solceller er en alternativ energikilde på rasteplasser som mangler strøm. Der det ikke er mulig å knytte seg til kloakkenettet, vil spyling med lavt vannforbruk forhindre at septiktankene fylles unødvendig raskt. Vannkran i håndvasken bør erstattes med en fotocelle slik at vannet skrues av og på automatisk. På rasteplasser der toalettene har septiktank, må avstanden mellom septiktanken og veggen for tankbilen være mindre enn 15 m. Septiktanken kan ikke ligge lavere enn 6 m under vegens nivå.

Det er ofte store problemer som følge av hærverk og tilgrising av vegtoalettene. Av hensyn til drift og vedlikehold må interiøret utformes med slagfaste materialer som er lette å holde rene. Toalettet må tåle rengjøring med høytrykksspyler. Lukt setter seg i treverk, og dette materialet må derfor unngås inne i toalettbygget. Unngå helst montering av utstyr på veggene. Holdere for toalett-papir, papirhåndklær og såpe bør være innfelt i veggen. Det er en fordel om toalettartikler kan etterfylles fra baksiden av veggen, for eksempel fra et teknisk rom. Håndvask bør også være integrert i veggen. Imidlertid må vaskeservanter beregnet på rullestolbrukere trekkes minimum 60 cm ut fra veggen. Speil kan lages i rustfritt stål. Alle rør og ledninger bør ligge skjult i veggen, bare lyspunkt skal være i selve toalettrommet. Strømbryter og sikringskap plasseres i et teknisk rom.

Det bør dessuten være uttak for drikkevann i tilknytning til toalettbygget.

Toalett for rullestolbrukere må tilfreds- stille følgende minimumskrav:

- Døråpningen må være 80 cm bred, men kan gjerne lages større.
- Toalettskålen må trekkes 85 cm fram fra bakveggen, og det må være 90 cm avstand til sideveggen på begge sider av toalettet.
- Setet på toalettet må være 46–50 cm over gulvet.
- Vaskeservanten må trekkes 60 cm ut fra veggen. For at rullestolen skal komme inntil vasken, må avstanden fra gulvet til underkanten av vasken være 70 cm.

(Nordland fylkeskommune 1995).



Kolobekken, E6 i Hedmark. Et interiør som både er enkelt å rengjøre og lite hærverksutsatt. Foto: Frode Bakken.

Tømming av toalettavfall

Mottak av toalettavfall er et kommunalt ansvar. Mottaksstasjon for tømming av toaletter fra busser, bobiler og campingvogner bør ikke finnes på rasteplassene siden disse er ubetjente. Erfaringene tilsier at slike anlegg med fordel kan ligge i tilknytning til bensinstasjoner langs hovedvegnettet. Det er viktig at det gis informasjon på rasteplassen om nærmeste mottaksstasjon. På rasteplasser med mye besøk av turister og stor avstand til tømme-stasjon er det sannsynlig at vegtoalettet vil bli benyttet til å tømme bærbare bobiltoaletter. På slike rasteplasser bør det vurderes å legge til rette for dette i et eget rom slik at tilgrising av toalettet unngås.



Liasanden, Rv 55 i Oppland. Selv store søppelbeholdere blir fort overfylte i den travleste delen av turistsesongen. Det er derfor viktig med hyppig tømming. Foto: Trine Kanter Zerwekh.

Søppelhåndtering

Enhver rasteplass må være utstyrt med tilstrekkelig antall søppelkasser. Søppelkassene bør fordeles rundt på rasteplassen slik at det ikke er nødvendig å gå langt for å kaste søppel. Søppelkasser kan plasseres i nærheten av parkeringsplasser, rastebord, toalettbygg eller langs naturlige ganglinjer.

Erfaringsmessig foretrekker brukerne av rasteplasser flere, små søppelkasser fremfor store containere. Av hensyn til rullestolbrukere bør søppelinnkastet være fra siden, 80–100 cm over bakken. Åpninger og lokk må utformes slik at søppel ikke kan blåse ut, og barn ikke kan kripe inn i søppelkassen. Søppelkassene må være stabile, de skal ikke kunne veltes eller fjernes. Sekkestativ må kunne åpnes fra siden slik at sekkene ikke må løftes opp når de skal tømmes. Det kan være en fordel å låse søppelkassen slik at sekken med innhold ikke kan spres utover rasteplassen.

Store søppelcontainere bør unngås av flere årsaker. De har en tendens til å tiltrekke seg fremmed søppel, for eksempel utrangert kjøkkenutstyr, møbler og hytteavfall. Det er ikke alltid redusert størrelse på innkastet løser problemet, søppelet blir ofte satt oppå eller ved siden av containeren. Dersom containeren har åpning på bare én side, kan søppelet fordeles ujevnt slik at containeren må tømmes før den er full. I tillegg til at søppelcontainere er visuelt skjemmende, oppstår det ofte problemer med lukt.



Ramsum, E18 i Vestfold. Fornuftig høyde på innkastet. Foto: Jan A. Førland.



Fjærland, Rv 5 i Sogn og Fjordane.
Søppelbeholdere kledd i tre.
Foto: Unni Haugtun.

Der det er behov for søppelcontainer til mellomlagring av avfall, kan et søppelinnsamlingssystem nedsenket i bakken være et alternativ. Da opprettholdes kapasiteten samtidig som man unngår mange problemer knyttet til tradisjonelle søppelcontainere. «Søppelkassen» oppå bakken er mindre og lettere å innpasse i omgivelsene. En annen fordel er at temperaturen i bakken er lav, slik at luktproblemer unngås eller reduseres.

Under intervjuundersøkelsene 1995/1997 var det en del turister (først og fremst tyskere) som etterspurte kildesortering av søppel på rasteplassene. Kildesortering har vært lite utprøvd på norske rasteplasser hittil, men bør absolutt kunne vurderes på en del populære plasser.



Kolomoen, E6 i Hedmark. En skigard gir en fin avgrensning mot skogen.
Foto: Kristin Vitsø Bjørnstad.

Gjerder og rekkverk

Gjennom lokalisering og utforming av rasteplassen bør man sørge for at det ikke oppstår behov for inngjerding. Det kan imidlertid være nødvendig å skille rasteplassen fra farlige områder og fra andre eiendommer. Det kan også være behov for å skille områder med ulik funksjon, for eksempel leke- og trafikkarealer.

Lave ledegjerder/rekkverk er ofte tilstrekkelig. Materialbruk og utforming skal tilpasses omgivelsene. Elementer som finnes i kulturlandskapet rundt rasteplassen, for eksempel skigarder, stabbesteiner eller steingjerder, kan gjerne brukes. En bør imidlertid være varsom med å bruke slike elementer, de vil oppleves som fremmede i områder der de ikke er alminnelig brukt. Steinblokker som sprenges ut i forbindelse med vegbygging, kan også brukes til natursteinsmurer mellom ulike soner.

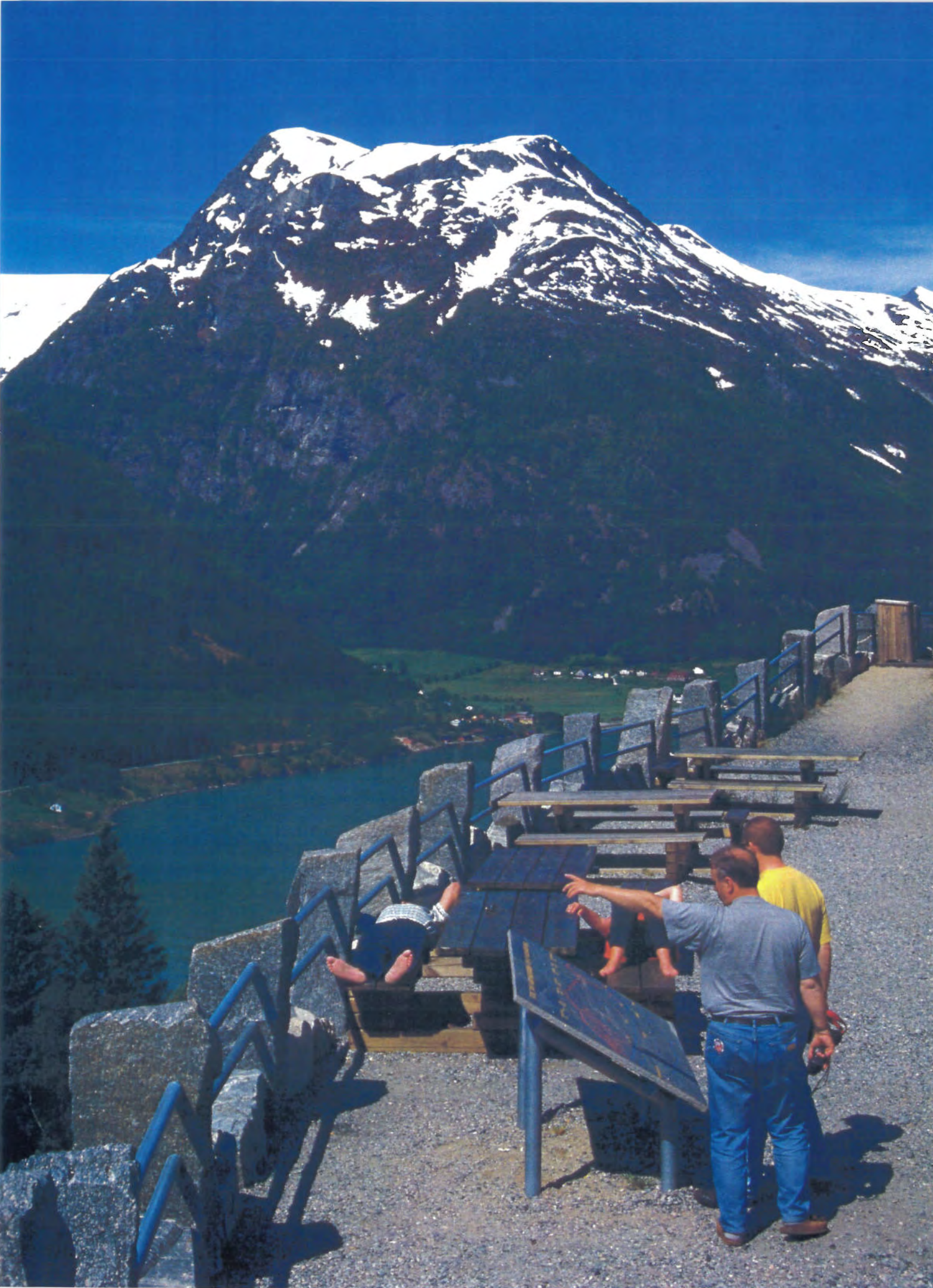


Hallevannet, E18 i Vestfold. Her er det anlagt en trekonstruksjon, med nødvendig rekkverk, ut over vannet. Et meget populært sted å stoppe.
Foto: Jan A. Førland.

Eidsvatnet, Rv 63 i Møre og Romsdal. Kanskje burde det ha vært valgt en annen type gjerde?
Foto: Reidun Nordli.



Foto på høyre side: Fjærland, Rv 5 i Sogn og Fjordane. Utsikt til Fjærlandsfjorden. Et solid gjerde, som tåler mye. Det er anlagt en ganske høy kant av naturstein i bunnen, men en må likevel passe på barna? Foto: Kurt Skagen.





Gaupne, Rv 55 i Sogn og Fjordane. En «informasjonsvegg» ble satt opp som ett av Reiselivsprosjektets mange tiltak i 1996/-97. Foto: Inge Fosselie.



Åheim, Rv 61 i Møre og Romsdal. Også små mennesker er interesserte i informasjonstavlene, men så lenge en har gode venner går det bra... Foto: Åste Karine Holhjem.



Telemarksvegen, Rv 41 i Aust-Agder. Det er brukt et gjennomgående symbol på tavlene langs hele strekningen som kalles Telemarksvegen. Foto: Ingrid Sigrindnes.

Informasjonstavler

Informasjonstavler kan settes opp der det er naturlig for trafikantene å stoppe, ikke minst på rasteplasser. Informasjonstavler bør utvikles i samarbeid med lokale myndigheter og organisasjoner, og kan inneholde informasjon om severdigheter og opplevelsesmuligheter, service-tilbud, ferjestrekninger, alternative vegruter, tømme-stasjoner for toalett-avfall etc. All informasjon som gis langs en vegstrekning må sees i sammenheng, det vil si informasjonstavler, brosjyrer, service- og vegvisningskilt.

Informasjonsmengden på en tavle må begrenses slik at tavlen blir oversiktlig. Avgrensing av geografisk område må sees i sammenheng med hvilken type informasjon som skal gis. Kartet på en tavle som viser alternative vegruter, må dekke et større geografisk område enn en tavle som viser severdigheter og servicetilbud langs veien. En vegstrekning går oftest gjennom flere kommuner, derfor er det uheldig å velge kartutsnitt på grunnlag av administrative grenser. Muligheter for oppdatering av tavlene må tas med i betraktning når informasjonstype, trykkemetode og opphengsmåte velges.

Informasjonstavlene må gis en utforming som passer sammen med annet utstyr på rasteplassen. Det henvises til håndboka «Veg og reiseliv» (1998) for ytterligere utdyping av dette temaet.

Rasteplassene kan navnettes slik at trafikantene får et forhold til dem og lettere husker et sted senere. Navneskilt inne på plassen bør ha en utforming som avviker fra Vegvesenets vanlige stedsnavnskilt. Sammen med navneskiltet kan det gjerne opplyses om bakgrunnen for navnevalget. Kommunen og lokale ressurspersoner kan bistå i dette arbeidet.



Østerholtheia, E18 i Aust-Agder. Eksempel på belysningsutstyr. Selv om dette er ved rampen inn til rasteplassen er det valgt en parkmessig belysning. Foto: Bjarte Sandve.

Ramsum, E18 i Vestfold. Et annet eksempel på belysningsutstyr, her inne på selve rasteplassen. Foto: Bjarte Sandve.

Belysning

Det kan være behov for belysning på rasteplasser med toalett, informasjonstavle og/eller kioskdirift, fordi disse rasteplassene brukes store deler av døgnet. Belysningen bør konsentrere seg om trafikkkarealet og området rundt disse elementene. I de nordligste fylkene vil behovet for belysning være begrenset på rasteplasser som ikke er vinteråpne.

Belysningen må ikke blende trafikken på vegen. Det skal ikke være vegbelysning inne på rasteplassen. Dette innebærer at både mast og armatur skal skille seg ut fra ordinært veglysutstyr.



5 Vegetasjon

Ved planlegging, anlegg og vedlikehold av rasteplassene må vegetasjonen vies omtanke. Det gjelder både eksisterende vegetasjon og ny beplantning.

Liasanden, Rv 55 i Oppland. Når denne rasteplassen ble anlagt ble det lagt stor vekt på å ta vare på mest mulig av eksisterende trær. Internvegene snor seg praktisk talt gjennom skogen. På de mest utsatte trærne er det satt på en beskyttelsesanordning.
Foto: Trine Kanter Zerwekh.

Samspill med omgivelsene

Eksisterende vegetasjon bør bevares så langt det er mulig. Da får rasteplassen raskt et grønt miljø samtidig som etablerings- og vedlikeholdskostnadene blir lavere. Vegetasjon som skal bevares, må sikres i anleggsperioden slik at mekaniske skader og forstyrrelser i vannbalansen unngås.

Stedegen vegetasjon trekker omgivelsene inn i rasteplassen og bidrar til å gjøre den til en del av landskapet den ligger i. Ofte er det enklere å etablere stedegen vegetasjon enn kultiverte planter. Stedegne planter krever også mindre stell når de er etablerte. På rasteplasser som etableres i urbane miljøer, for eksempel inne i et tettsted, kan kultiverte planter benyttes. Dersom Vegvesenet ikke har kompetanse og kapasitet til å vedlikeholde grøntanlegget selv, bør en inngå vedlikeholdsavtale med kommunen, eventuelt lyse arbeidet ut på anbud.



Notvik, Rv 13 i Rogaland. Vegetasjon hindrer utsikt fra store deler av rasteplassen. Dette oppfattes av mange besøkende som uheldig.
Foto: Terje Børsheim.



Reimsvatnet, Rv 763 i Nord-Trøndelag. Grønne omgivelser er positivt.
Foto: Sverre Finstad.



Tynning kan være aktuelt der eksisterende vegetasjon hindrer utsikt fra rasteplassen. Tynning skal ikke utføres der det kan få negative konsekvenser for landskapsbildet.

I områder uten naturlig busk- og trevegetasjon, og der spesielle landskapskvaliteter vil bli forstyrret av ny vegetasjon, er det riktig å utelate beplantning.

Vegetasjon kan brukes til å

- skape sammenheng mellom rasteplassen og omgivelsene
- danne en visuell skjerm mellom vegen og rasteplassen
- bryte opp store flater
- skille trafikk- og oppholdsarealer
- lage rom
- skjerm sittegrupper mot innsyn
- skjerm mot vind
- kaste skygge

Skader på eksisterende vegetasjon

Når en rasteplass etableres, kan økt bruk av området føre til skader på eksisterende vegetasjon, i første omgang tråkkslitasje og greinbrekk. Den eksisterende vegetasjonen slites ned, og nye planter kan få problemer med å etablere seg. Slitasjen blir størst der arealene er knappe i forhold til hvor mange som bruker rasteplassen. Høydedrag i terrenget tiltrekker seg ofte mange mennesker og er derfor spesielt utsatt. Ulike vegetasjonstyper reagerer forskjellig på økt ferdsel. Næringsfattige plantesamfunn i områder med lite jordsmonn er særlig utsatt. I slike områder vokser lav, lyng og moser, og disse plantene er spesielt sårbare overfor tråkk. Fuktige vegetasjonstyper som sumpskog og myr er også slitesvake.

Også trær og busker reagerer forskjellig på påvirkningene. Ungskog tåler mer enn gammel skog. Verken gran, bjørk eller bøk tåler at jorda i rotsonen blir komprimert som følge av tråkk, masselagring eller kjøring.

Oppfylling rundt stammen vil også skade disse trærne. Osp og vierarter vil derimot tåle langt flere påkjenninger, fordi de har evnen til å skyte nye skudd fra stammen.

Når en rasteplass skal bygges, kan skader på vegetasjonen hindres eller reduseres gjennom skjøtselstiltak. Slike tiltak må iverksettes i god tid før byggestart. Arealer der det forventes intensiv bruk, bør være slitesterke. Hagemark og andre kulturpåvirkete vegetasjonstyper er godt egnet til slike formål. I naturmark vil tynning være et godt forebyggende tiltak. Da øker lystilgangen til skogbunnen, og veksten stimuleres slik at markdekket blir mer slitesterkt. I fuktige områder kan slitestyrken økes gjennom drenering. Ofte vil nytt kratt vokse opp, og gjennom skjøtsel kan dette krattet utvikles til en attraktiv trebestand.

Dersom vegetasjonen rundt en rasteplass er nedslitt må det iverksettes tiltak for å bøte på skadene. Jordforbedring, planting, tilsåing og midlertidig avstengning av nedslitte arealer er de viktigste tiltakene.

I vedlegg 2 er det gitt en beskrivelse av arbeidet med planlegging og gjennomføring av reparasjonstiltak på Oscarshaug rasteplass ved Rv 55, Sognefjellsvegen.

Andelva, E6 i Akershus. På dette idylliske stedet har det blitt mye slitasje på grunn av tråkk. Det er ikke opparbeidede stier på denne rasteplassen. Foto: Kristin Vitsø Bjørnstad.





Ramsum, E18 i Vestfold. Her er det svært frodig. Foto: Øivind Luke.

Plantevalg

Beplantning på en rasteplass bør ha god etableringsevne. En tett og frodig vekst gjør rasteanlegget attraktivt. I tillegg vil ugrasveksten hemmes og vedlikeholdsbehovet reduseres. For å oppnå en slik utvikling må planten tilhøre riktig klimarase, det betyr at planten tåler klima og daglengde på stedet. Planten må også trives med lokalklimatiske forhold som lystilgang og vind. Unngå planter som er utsatt for skadedyr og sykdomsangrep. Der vegetasjonen kan bli utsatt for forurensning, støv, vegsalt og snøbrekk, er det nødvendig å velge planter som tåler disse påkjenningene. En oversikt over planter som er godt egnet i trafikk-anlegg, finnes i håndbok 169 Vegetasjon ved trafikkårer. En må ta hensyn til framtidig vedlikeholdsbehov når beplantning planlegges.

Planter som er spesielt plagsomme for pollenallergikere, bør unngås eller brukes med forsiktighet. Blant rakeletrærne er det bjørkepollen som skaper størst problemer. Mange er allergiske for pollen fra or og hassel, men disse trærne gir reaksjoner tidligere og i en kortere periode enn bjørka. Graspollensesongen varer store deler av sommeren. Det er spesielt timotei, hundegress, engrevhale, raigress og svingel som gir allergiske reaksjoner.

Giftige planter med plantedeler som kan friste barn, eller som kan skade ved berøring, må unngås på rasteplasser.



Velg riktig plante i forhold til

Omgivelsene

- tåle forurensning, støv, vegsalt og snøbrekk
- robust og må tåle å stå i offentlig miljø
- lite vedlikeholdskrevende
- ikke utsatt for skadedyr og sykdommer
- ikke giftig
- ikke allergifremkallende

Funksjon

- vokseform
- størrelse
- farge
- voksehastighet

Vokseplassen

- jordbunn
- lys
- vann
- vind

Klimaet på stedet

- temperatur
- daglengde

Vegetasjonsetablering

Arealene som er avsatt til beplantning, må være store nok til å skape gode vekstforhold for plantene. Vegetasjonen må få nok jord og kontakt med undergrunnen. Plantefelt med for liten jorddybde, smale striper og tynne spisser bør unngås. I slike plantefelt får plantene for lite vann og næring, og de blir et vedlikeholdsproblem i stedet for frodige, grønne plantefelt.

Store, velutviklede planter gir rasteplasser raskt et frodig og grønt preg. Slike planter er mindre utsatt for tråkk og hærverk, men også mer kostbare enn yngre planter. Et alternativ er å bruke yngre planter og større plantetetthet, for så å tynne senere. Ved slik masseplanting kan det brukes planter av samme kvalitet som man bruker i skogbruket. Disse plantene er to–tre år gamle og rimelige i innkjøp. Unge planter tilpasser seg de nye vekstforholdene lettere enn eldre planter. Ved masseplanting er heller ikke konsekvensene så store dersom noen planter går ut.

For større anlegg kan kontrakt dyrking være lønnsomt. Det må da tas kontakt med en planteskole to-tre år før utplantingen skal skje, slik at planteskolen kan samle inn frø eller hente morplanter fra det aktuelle området. Da vil plantematerialet være godt tilpasset lokale forhold med hensyn til både arter og klimarase.

Der det finnes vekstjord på stedet, kan utplanting foregå på samme måte som i andre grøntanlegg. Men dersom rasteplassen blir anlagt på en fylling som består av sprengstein og pukk, er vegetasjonsetablering mer krevende. Områder med grov stein må tettes med finere materiale før vekstmediet kan gjødsles så det ligger klart for såing eller planting. På slike fyllinger er det en fordel å bruke skogplanter som nevnt ovenfor, og da fortynnsvis pionerplanter som bjørk, gråor, vier, pil, tindved og furu. Plantene kan settes i sprengsteinen med fylljord rundt røttene. Torv må ikke brukes til dette formålet.



Øvre Sjoadalsvann, Rv 51 i Oppland. En blomsterhilsen på et gammelt, velbrukt bord. Foto: Bjarne Logstein.

Vedlikehold

Vedlikehold av vegetasjon kan deles inn i to faser – etablering og oppfølgingskjøtsel. Først må det sørges for at plantene får etablert seg skikkelig. Plantefeltene må gjødsles de første to–tre årene etter planting/såing. Gjødslingsbehovet er avhengig av planteart, jordart, nedbørsforhold og anleggstype. I naturområder og på næringsrike jordarter kan gjødslingen etter hvert opphøre. Når plantene får gode vekstbetingelser, blir også ugrasproblemet mindre. God ugrasbekjempelse i etableringsfasen bidrar også til å redusere det langsiktige behovet for vedlikehold. Ugraset må holdes borte inntil plantene har nådd en slik utvikling at de selv greier kampen mot det. Dette tar vanligvis tre–fem år avhengig av planteslag, plantestørrelse og klimatiske forhold. Vedlikeholdet i denne perioden bør normalt inngå i anleggskontrakten.

Årlig vedlikeholdsarbeid består av gjødsling, supplering/tynning i plantefeltet, inspeksjon og eventuelt beskjæring av trær og busker samt klipping av grasarealer. Vedlikeholdet blir enklere dersom busker blir plantet i grupper. Buskene må ikke strøs utover grasareal som skal klippes. Plenareal bør være sammenhengende slik at det er enkelt å vedlikeholde. Grasklipping nær trær bør unngås fordi dette ofte forårsaker mekaniske skader på trærnes rothals. Dette reduserer trærnes helsetilstand og pryddverdi. Planting av bunndekke eller tildekking av jorda under trærne hindrer grasvekst og reduserer dette problemet. Blomstereng gjødsles normalt ikke og skal bare slås en gang i året.

Foto på høyre side:
Fokserød, E18 i Vestfold. Rasteplass
i høstfarger. Foto: Bjarte Sandve.



Vedlegg 1

Oppsummering av
spørreundersøkelse
langs Reiselivsprosjektets
prøvestrekninger 1995
og 1997.

I 1995 og 1997 ble det langs Reiselivsprosjektets prøvestrekninger gjennomført intervjuer av en del reisende. Spørsmålene gikk på alle forhold omkring turistenes vurdering av omfang og kvalitet på tilbudene langs vegen, hvorfor de valgte de aktuelle strekningene m.v.

Reiselivsprosjektets prøvestrekninger har vært Rv 7 med sidearmer i Hordaland, Rv 17 i Nordland og Rv 55/Rv 258 i Oppland/Sogn og Fjordane.

Nedenfor oppsummeres noen av resultatene som spesielt går på oppfatningen av rasteplasser og rasteplasstilbudet.

Hvorfor foretar de vegfarende stopp under reisen?

Den viktigste grunnen til at de reisende tar en stopp er for å nyte utsikten. Ca. 70% oppgir dette som årsak til stopp. Dette er neppe representativt for alle veger, da de ovennevnte strekningene går gjennom områder med praktfull natur og mange fine utsiktspunkter.

Den nest hyppigste årsaken til at de reisende stopper underveis er for å fotografere og ta videoopptak. Det er imidlertid grunn til å anta at dette er sammenfallende med ovennevnte.

Sognefjell, Rv 55 i Sogn og Fjordane.
Foto: Kurt Skagen.





Gaupne, Rv 55 i Sogn og Fjordane.
Foto: Kurt Skagen.

Det er også mange som svarer at rast på rasteplass er en viktig grunn til å stoppe. Mellom 40 og 50% oppgir at de en eller annen gang i løpet av reisen har stoppet på en rasteplass for å spise.

Det er dessuten relativt mange (i gjennomsnitt ca. 20%) som oppgir som grunn at de raster (med medbrakt mat) utenom rasteplass. Hvorvidt dette skyldes at det er for få rasteplasser langs ruta eller at mange rett og slett ønsker å raste utenfor rasteplassene vet vi lite om. Vi skal ikke se bort fra at det siste er tilfellet for mange, da det i sommersesongen kan være ganske folksomt på rasteplassene langs disse populære turistrutene.

Hva oppleves som problemer under reisen langs denne vegstrekningen?

De intervjuede ble bedt om å svare på hva som oppleves som negativt, og av svarene kan vi se at 15–20% svarer at søppel på rasteplasser er et problem. Dette må bety at renholdet av rasteplassene bør kunne bli bedre. Det er også mulig at det er for få søppelkasser på plassene i forhold til antallet besøkende.

Er antallet rasteplasser tilstrekkelig?

Om lag hver femte reisende som er intervjuet svarer at det er for få rasteplasser langs vegen. Ut fra dette synes det som om det fortsatt er et udekket behov for rasteplasser.

Intervjuene avdekker også at mange turister etterspør piknik-plasser, dvs. plasser som gjerne ligger et stykke bort fra vegen, og gjerne skiltet via stier fra en rasteplass/parkeringsplass. Slike plasser er bygd ut i liten grad her i landet, og dette er heller ikke et hovedansvar for Vegvesenet.

Er det tilstrekkelig antall toaletter langs vegene?

Gjennomsnittlig svarer en tredjedel av de spurte at toaletttilbudet er mangelfullt. At såpass mange påpeker dette som et problem tyder på at det bør satses mer midler i framtida på å bygge ut toaletter på rasteplassene. Problemet kan selvsagt også avhjelpes noe ved å gjøre avtaler om å benytte toaletter i private servicebedrifter, men dette problemet er nok størst langs strekninger der det er langt mellom servicebedriftene.

Hva bør det informeres om på informasjonstavlene?

Attraksjoner/severdigheter anses av de fleste som viktigste informasjonselement. Videre ferger (der dette er aktuelt), rasteplasser, bensinstasjoner, tettsteder og serveringssteder. Dette er verdt å merke seg når en skal planlegge innholdet på tavlene. Det er altså slik at mange reisende bruker informasjonstavlene til å finne ut hvor neste/nærmeste rasteplass befinner seg.



Godøystraumen, Rv 17 i Nordland.
Foto: Trine Kanter Zerwekh.

Finnmyra, Rv 72 i Nord-Trøndelag.
Foto: Sverre Finstad.

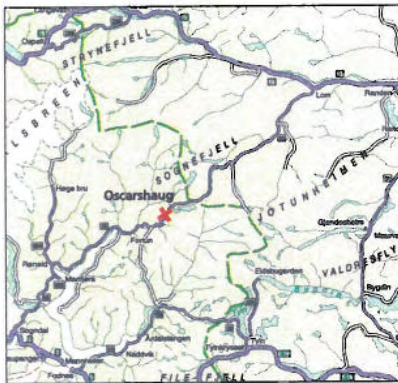
Er kvaliteten på rasteplassene god nok?

De aller fleste er fornøyd med kvaliteten på plassene. I gjennomsnitt ca. 7% av de spurte svarer at kvaliteten er for dårlig. Det bør bemerkes her at også når det gjelder andre tilbud (serveringssteder, turistinformasjon, overnattingstilbud m.m.) er turistene stort sett godt fornøyd med kvaliteten, i følge svarene som er gitt.



Vedlegg 2

Opprusting av rasteplassen
ved Oscarshaug, Rv 55,
Sogn og Fjordane



Oscarshaug ligger langs Rv 55 i Sogn og Fjordane.

I 1997 ble det gjennomført et restaureringsarbeid på og omkring rasteplassen ved Oscarshaug langs Rv 55 i Luster kommune, Sogn og Fjordane. Her følger en redegjørelse for dette arbeidet.

Følgende faktorer gjør rasteplassen ved Oscarshaug interessant som «case» og erfaringsmateriale:

- Lange tradisjoner som stopplass
- Meget spesiell beliggenhet – mye brukt
- Sårbar natur, «ekstreme» klimaforhold
- Umiddelbar nærhet til kulturminner (varder/sti)

Historikk

Oscarshaug rasteplass langs Rv 55 har lenge vært et populært stoppested for vegfarende. Prins Oscar Fredrik (Oscar II) har gitt navn til haugen like ved dagens rasteplass da han stoppet her i 1860 for å beundre utsikten. Det er også tydelige rester etter den gamle ferdselsleden over fjellet, som antas å ha vært i bruk siden middelalderen. Den delvis intakte varderekken var grunnlaget for leden over fjellet. Felles for de fleste av stoppene, både i tidligere tider og i våre dager, har vært den flotte utsikten.

Rasteplassen fikk nytt servicebygg og asfalt – samt nye rasteplassmøbler i tillegg til de gamle – i 1994. I 1997 ble området revegetert og pusset opp med steinmurer. Det ble dessuten anlagt sti fra rasteplassen og opp til haugen.

Beliggenhet

Rasteplassen ved Oscarshaug ligger på ca 1100 moh langs Rv 55 i Luster kommune, Sogn & Fjordane. Nærmeste utsyn er Hurrungane med en rekke tinder på over 2000 meters høyde over havet. Den høyeste av dem, Store Skagastølstind («Storen») på 2403 moh, er Norges tredje høyeste fjelltopp. Videre er det fri sikt ned Bergsdalen mot fjorden. Plassen er lokalisert i overgangen mellom høyfjellsplatået og de bratte dalsidene ned mot Turtagrø hotell (se kart).

Oscarshaug, Rv 55 i Sogn og Fjordane.
På dette fotografiet ser en tydelig den
store slitasjen på og rundt haugen i
«førsituasjonen».
Foto: Arne O. Sivertsen.

Slitasjeproblematikk, utforming og opprustning

Sommeren 1996 ble det foretatt observasjonsstudier og intervjuer mhp ferdsel og slitasje på Oscarshaug. Det ble konkludert med at haugen og områder umiddelbart rundt rasteplassen var svært nedslitte og fattige på vegetasjon. Turistene ble ikke ledet på noen bestemt måte opp/ ned fra haugen, noe som vanskeliggjør etablering av vegetasjon i dette alpine området. P.g.a at haugen først og fremst er et utkikkspunkt, var det få som faktisk reagerte på den tildels nedslitte plassen og haugen. Spørsmålet er hvor ille det må være før opplevelsen av et område blir negativ.



Vegvesenet ble anbefalt å utbedre skadene/forringelsen i landskapet umiddelbart. I forbindelse med en generell opprustning og helhetlig utforming av stopplasser langs Rv 55 (i forbindelse med Reiselivsprosjektet i Statens vegvesen) var det også naturlig å gjøre en innsats her. Oscarshaug nådde ikke opp mot de andre rasteplassene langs denne vegen (i første rekke Mefjellet og Liasanden) med sin daværende kvalitet, til tross for at den ble rustet opp i 1994. Før dette var der ikke asfalt,



Oscarshaug, Rv 55 i Sogn og Fjordane. Her er haugen fotografert med standpunkt på rasteplassen, etter at tiltak er gjennomført. Det er anlagt sti opp til toppen samtidig som slitasjeskadene er utbedret. Foto: Monica Bente Gjerde.

og dette førte til stor belastning på terrenget. Men asfaltplassen fra 1994 skjærer tvers over den gamle ferdselsleden, noe som forringer leden som kulturminne. Utformingen er et resultat av en arkitektkonkurranse der vinnerutkastet ble utprøvd på Oscarshaug. Dette vinnerutkastet skulle brukes som mal for hele fylket.

Rasteplassens struktur og funksjon

Erfaringen vi kan trekke av dette er bl.a. at det er stedets primære funksjon, i dette tilfellet som utsiktspunkt, som bestemmer ferdselsmønsteret. Med bakgrunn i tellinger av besøkende er det slått fast at Oscarshaug har en belastning/slitasje minst like stor som på Besseggen. På travle dager er det 3–400 besøkende innom rasteplassen, og de fleste av disse går opp på haugen. Det er videre dette ferdselsmønsteret og stedets struktur (vegetasjon, topografi, klima, landskapselement osv) som indikerer hvilke slitasjeproblemer som vil oppstå. Særlig på «ekstreme» steder som Oscarshaug er det viktig å tenke helhetlig ved valg av løsning. Merker og sår i landskapet oppstår fort og forsvinner seint.

Plassen har en felles inn- og utkjøring, og for å kunne ta imot større kjøretøyer er denne ganske bred.

Kanalisering og revegetering

Ved å stramme opp området og tydeliggjøre stier og passasjer vil rasteplassen stå mer i «stil» med resten av turistvegen Sognefjellsvegen, Rv 55. Plassen har de siste sesongene fått et «rufsete» uttrykk med uklare grenser og forfall bl.a. av toppvarden, enkelte murer og kanter. Området rundt plassen og Oscarshaug var også preget av mangel på vegetasjon og jordsmonn. Det settes en stopper for mye av erosjonen ved å plante ny stedstilpasset vegetasjon og lave natursteinsmurer eller kanter. Det er også lagt opp til en sterkere kanalisering av ferdselen ved hjelp av tydelige stier. Det bør etterhvert settes opp et beskyttelsesgjerde mot sau for den nye vegetasjonen. Gjerde må eventuelt stå til vegetasjonen har etablert seg skikkelig og kan tåle beitetrykket fra dyrene (2–3 sesonger).

Det er plantet 3000 bjørk og vier som naturlig passer inn og hører til i området. Ut i fra før- og etterbildene ser vi den tydelige stien som fungerer som optisk ledning og kanalisering. Stien er markert med lave steinmurer der dette er naturlig. På toppen av haugen er det laget en avgrensning eller plattform, også der ved hjelp av lave steinkanter. I stedet for flere utganger fra rasteplassen til haugen er det nå kun en naturlig utgang (se bilde på forrige side).



Oscarshaug, Rv 55 i Sogn og Fjordane. Fotografert på samme tid, her med standpunkt på toppen. Foto: Monica Bente Gjerde.

Ved slike revegeteringsarbeider er det nødvendig å bestille vegetasjon og jordsmonn i god tid (mer enn seks måneder). Det er også svært nyttig med en felles tverrfaglig befaring, der anleggsgartner, landskapsarkitekt, natur- og kulturminneekspertise, trafikkfaglig kompetanseperson og eventuelle forskere deltar før arbeidet starter opp. Ved kanalisering er det viktig å lede folk langs en trasé som føles naturlig å gå. Hvis ny trasé blir unormal lang i forhold til korteste synlige veg, vil turistene heller ta snarveger. Noen timers observasjon av ferdselsmønsteret kan si noe om hvor man bør kanalisere. På samme tid er det ikke bare spørsmål hva turistene ønsker, det er også viktig å se på hvilke verdier eller kvaliteter man ønsker å verne. Turistens behov for kort veg må vike hvis det fører til at en vesentlig del av opplevelseskvaliteten opprettholdes ved en noe lengre trasé. I så tilfelle må kanaliseringen være mer av et fysisk hinder (gjerde i normal høyde) for å fungere.

Etter en slik revegetering og opprustning er det viktig å holde et øye med plassen en tid fremover. Det bør gjøres observasjoner for å se om kanaliseringen fungerer etter hensikten. Fordi rasteplassen og haugen fungerer som en tribune (fjellene, dalene og fjorden er artistene) i denne sammenhengen er områdets kvaliteter av sekundær betydning for opplevelsen. Men ved et gitt stadium i forringelsen vil flere og flere legge merke til slitasjen og få redusert opplevelsen av fjellheimen.

Statens vegvesens ansvar

Oscarshaug er et eksempel på et område hvor det ikke går an å trekke et skarpt skille mellom rasteplass og utkikkspunkt. Disse to er uløselig knyttet sammen, det viser historien og det viser forskernes observasjoner og tellinger. Her er det naturlig at Vegvesenet tar et utvidet ansvar for et område som er knyttet sammen. De som stopper her har hovedsakelig to mål, utsiktspunktet og servicebygget. Helhetlig tankegang, fokus på rasteplassens faktiske funksjon og en viss kunnskap om turistenes mål og behov er nødvendig for å få til gode løsninger. Oscarshaug med tilhørende rasteplass har over tid og gjennom tverrfaglig innsats fått en utforming (struktur) som er i overensstemmelse med dens hovedfunksjon som utkikkspunkt.

Foto på høyre side:
Oscarshaug, Rv 55 i Sogn og Fjordane.
Også varden på toppen trengte restaurering. Her etter tiltak.
Foto: Monica Bente Gjerde.



Litteratur

- Nordland fylkeskommune, Fylkesrådet for funksjonshemmede (1995):
Tilrettelegging for funksjonshemmede i friluftsområder. Ideer og veiledning.
- Olsen, Mona Lande, Anne Katrine Geelmuyden og Anne-Karine Dyring (1987):
Naturmark i bystrøk. Landbruksforlaget. ISBN 82-529-1159-5
- Produkt- og elektrisitetstilsynet (1996): Forskrift om sikkerhet ved lekeplassutstyr.
- Statens vegvesen (1980): Vegtoalettanlegg. Funksjonskrav og forslag til løsning.
- Statens vegvesen (1985): Håndbok 124 Planlegging av serviceanlegg.
- Statens vegvesen (1985): Håndbok 050 Skiltnormaler.
- Statens vegvesen (1991): Rasteplasser. Undersøkelse av vegkontorenes og de reisendes erfaringer og ønsker.
- Statens vegvesen (1993): Håndbok 017 Veg- og gateutforming.
- Statens vegvesen (1994): Håndbok 169 Vegetasjon ved trafikkårer.
- Statens vegvesen (1994): Håndbok 111 Vedlikeholdsstandard i riksvegvedlikeholdet.
- Statens vegvesen (1995): Håndbok 190 Reklame og trafikkfare.
- Statens vegvesen (1997): Reiselivsprosjektet Hovedrapport.
- Statens vegvesen (1998): Håndbok 205 Veg og reiseliv.
- Transportøkonomisk institutt (1997): Nasjonale turistveger i Norge.
Intervjuundersøkelser 1995 og 1997. TØI-rapport 372/1997.
- Wærn, Kolbjörn (1997): Den inbjudande rastplatsen. Rastplatsidéer 1997.
Vägverket Konsult.



Rasteplass for folk og fe.
Foto: Henriette Erken Busterud.



Statens vegvesen

Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep.
0033 Oslo

Håndboka kan bestilles fra:

Statens vegvesen

Vegdirektoratet

Håndbokeekspedisjonen

Boks 8142 Dep

0033 Oslo

Tlf.: 22 07 35 00

Faks: 22 07 37 68

ISBN 82-7207-453-2