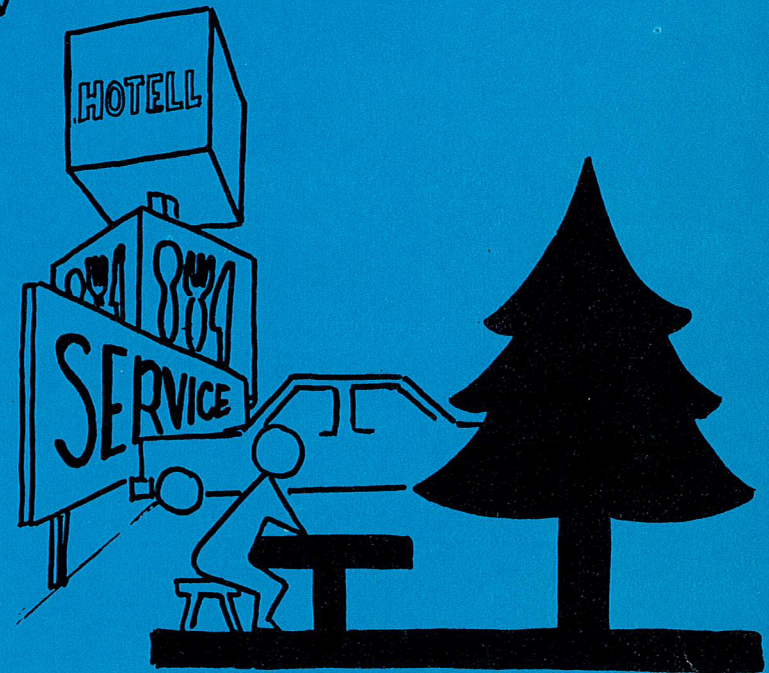


PLANLEGGING AV SERVICEANLEGG

RUTEVIS,
OVERORDNET
PLANLEGGING AV
SERVICEANLEGG
LANGS
VEGNETTET



PLANLEGGING AV SERVICEANLEGG

RUTEVIS,
OVERORDNET
PLANLEGGING AV
SERVICEANLEGG
LANGS
VEGNETTET



STATENS VEGVESEN

HÅNDBØKENE I STATENS VEGVESEN

Dette er en håndbok i vegvesenets interne håndbokserie - en samling fortløpende nummererte publikasjoner som først og fremst skal tjene som praktiske hjelpemidler for den enkelte tjenestemann ved utførelse av de ulike arbeidsoppgaver innen etaten.

Det er den enkelte fagavdeling innen Vegdirektoratet som har hovedansvaret for utarbeidelse og ajourføring. De daglige fellesfunksjoner som utgivelse av håndbøker fører med seg, blir ivaretatt av det sentrale håndboksekretariatet.

Vegvesenets håndbøker utgis på 3 nivåer:

- Nivå 1: - Grå bunnfarge på omslaget - omfatter Lover, Avtaler og forskrifter som godkjennes av overordnet myndighet eller av Vegdirektoratet etter fullmakt.
- Nivå 2 - Oransje bunnfarge på omslaget - omfatter Normaler og Retningslinjer - som godkjennes av Vegdirektoratet.
- Nivå 3 - Blå bunnfarge på omslaget - omfatter Veiledninger, Lærebøker og Vegdata - som godkjennes av Vegdirektoratets avdelinger.

PLANLEGGING AV SERVICEANLEGG

Nr 124: Vegvesenets håndbokserie

Utarbeidelse: Vegdirektoratets planavdeling

Overing Tom A Junge, Planavd
Overing Ingerlise Amundsen, Planavd
Overing Erik Schüller, Driftsavd
l. konsulent Robert Hofstad, Vegtraf

Bistand fra
Transportøkonomisk institutt (TØI)
ved Siviling Arild Ragnøy
Lay out ved Jack van Domburg

Opplag: 1500
Trykk : GCS

ISBN 82-7207-185-1

FORORD

Vegtrafikantservice - herunder planlegging av serviceanlegg langs vegnettet - er blitt tillagt økende vekt innenfor Statens vegvesen. Hovedformålet med dette engasjementet er å øke trafikksikkerheten, de reisendes komfort og trafikkavviklingen.

I St meld nr 80 (1980-81) om Norsk vegplan 1982-85 uttalte Samferdselsdepartementet følgende:

"Ved etablering av kommersiell service langs motorveg og annen hovedveg, bør lokalisering av serviceanlegg utgjøre en del av den totale vegplanlegging."

Statens vegvesen har et administrativt og faglig ansvar for denne type planlegging, både på et overordnet og et mer detaljert nivå. Vegvesenets planleggingsarbeid må foregå i nær kontakt med fylkeskommunale og kommunale myndigheter samt næringsinteresser.

Forurensningsloven trådte i kraft 1. oktober 1983. Loven gir Statens vegvesen et ansvar på vegserviceområdet m h t avfall og toalett.

Dette informasjonsheftet tar primært sikte på å gi vegkontorene en veiledning om ulike sider knyttet til en rutevis, overordnet planlegging av såvel kommersielle som ikke-kommersielle serviceanlegg. Det er lagt spesiell vekt på fjerntrafikantenes behov.

I Stortingsmelding nr 58 (1984-85) om Norsk Vegplan 1986-89, påpekes at rutevis planlegging av serviceanlegg vil være en prioritert planoppgave for Statens vegvesen.

For detaljmessig planlegging av rasteplasser, vises til eget informasjonshefte fra Planavdelingen, Vegdirektoratet om "Utforming av rasteplasser".

Gjennom arbeidet med foreliggende informasjonshefte har det vært nær kontakt med en prosjektgruppe med representanter fra Buskerud, Vestfold, Telemark, Aust- og Vest-Agder vegkontor. Denne prosjektgruppen har utarbeidet en overordnet plan for etablering av serviceanlegg langs E18 i nevnte fylker, samt E76 i Telemark og Buskerud (rapport av august 1983).

Vegdirektoratet
Planavdelingen
Mars, 1985

INNHOOLD

	Side		Side
HÅNDBØKENE I STATENS VEGVESEN	2	5.4.1 Bensinstasjoner m/kiosk	19
FORORD	3	5.4.2 Spisesteder	19
INNHOOLD	5	5.4.3 Overnatting	20
1. INNLEDNING	7	5.4.4 Camping	20
2. PLANPROSESS OG PLANINNHOOLD	8	5.4.5 Kiosk	20
3. SAMLOKALISERING AV KOMMERSIELLE OG IKKE-KOMMERSIELLE SERVICEANLEGG	9	5.4.6 Telefon	21
3.1 Alternative samlokaliseringsprosjekter	9	5.5 Ikke-kommersiell service - det enkelte anlegg	21
3.2 Leie av tjenester fra private	10	5.5.1 Rasteplasser	21
3.3 Etablering av samarbeid på vegvesenets grunn	11	5.5.2 Parkeringslommer	24
4. BEHOV OG ETTERSPORSSEL	12	5.5.3 Oppstillingsplasser for tunge kjøretøy	24
4.1 Bakgrunn	12	5.5.4 Utfartsparkering	24
4.2 Behovsvurderinger	12	5.5.5 Venterom på høyfjellsveger	24
4.3 Registrering av eksisterende anlegg	13	5.5.6 Venterom på ferjekaier	25
4.4 Vurdering av trafikantenes etterspørsel	14	5.5.7 Toaletter	25
5. LOKALISERINGSKRITERIER	15	5.5.8 Informasjonstavler	25
5.1 Trafikksikkerhetsmessige krav	15	6. UTFORMING - PRINSIPPER	26
5.2 Landskapsmessig tilpassing	16	6.1 Av- og påkjøringer	26
5.3 Veiledende avstander mellom anlegg	17	6.1.1 Vegtype A og B	26
5.3.1 Maksimalavstander mellom kommersielle anlegg	17	6.1.2 Vegtype C og D	26
5.3.2 Avstand mellom ikke-kommersielle anlegg	18	6.2 Arealdisponering - eksempler	28
5.4 Kommersiell service - det enkelte anlegg	19	7. INFORMASJONSOPPLEGG	29
		7.1 Ikke-kommersielle serviceanlegg	31
		7.2 Kommersielle serviceanlegg	31
		7.3 Skilting av fellesanlegg	31
		8. LITTERATUR	32
		VEDLEGG I Beregning av behovet for rasteplasser	
		VEDLEGG II Standardkontrakt om leieavtaler	
		VEDLEGG III Eksempel på rutevis planleggig av servicetilbud i Vest-Agder fylke	
		VEDLEGG IV Eksempel på skjema for registrering serviceanlegg	
		VEDLEGG V NA-Rundskriv Nr 20/84 Jur	
		VEDLEGG VI Kostnadmessige konsekvenser av den forslåtte standard	

1. INNLEDNING

For investeringer til vegserviceanlegg vil det bli stillet økende krav til dokumentasjon av nytten av de ulike tiltak. Det vil derfor være av betydning å legge opp til en mest mulig rasjonell bruk av ressursene gjennom å utarbeide rutevise, overordnede planer for etablering av kommersielle og ikke-kommersielle anlegg. En overordnet, rutevise plan vil gi de nødvendige styringsmuligheter for lokalisering av serviceanlegg.

Tidligere etablering av serviceanlegg har ofte vært basert på vurdering av avkjørselsforhold knyttet til det enkelte anlegg. En overordnet, strekningsvis plan vil sikre vegtrafikantene en ønsket spredning av servicetilbudet. Tabell 1.1 viser en oversikt over ulike kommersielle og ikke-kommersielle serviceanlegg.

Tabell 1.1 Ulike serviceanlegg

Kommersielle	Ikke-kommersielle
Bensinstasjon*	Rasteplass*
Bilservice	Parkeringsplass*
Kiosk*	Utfartsparkering*
Overnatting*	Oppstillingsplass for tyngre kjøretøyer*
Spisested*	Vekt- og kontrollplass
Telefon*	Venterom ved høyfjellsveger*
	Venterom på ferjekai*
	Toalett*
	Nødtelefon*
	Informasjonstavler*

*Serviceanlegget er omtalt i informasjonsheftet.

Den rutevise planleggingen dette heftet legger opp til, anbefales i første omgang å konsentreres til stamvegnettet. Dernest vil det være riktig å gjennomføre en overordnet planlegging for andre viktige turistveger i fylket.

En forutsetning for et godt servicetilbud langs de ulike vegruter, er at det foretas en rutevis informering. Spesielt bør det informeres om avstanden til neste serviceanlegg der avstanden er stor mellom anleggene. Skiltingen må vurderes gjennom utarbeiding av en rutevis plan, kfr for øvrig kapittel 7 "Informasjonsopplegg".

Det må legges vekt på at tilbudet til ulike trafikantgrupper er jevnt spredt. Heftet legger opp til at det skal etableres to typer rasteplasser langs vegnettet - én hovedrasteplass og én liten rasteplass. Hovedrasteplassene skal etableres med en innbyrdes avstand på 45 km. Hovedrasteplassene skal også bygges slik at de kan romme tyngre kjøretøy. Målsettingen vil derfor være at en i første omgang, før utbygging av et fullverdig rasteplasssystem, søker å etablere hovedrasteplassene.

Statens vegvesen har et bredt ansvarsfelt på det ikke-kommersielle vegserviceområdet. Vegvesenet vil stå sentralt i arbeidet med å samordne planlegging av kommersielle og ikke-kommersielle serviceanlegg langs vegnettet

For å oppnå en best mulig utnyttning av de totale ressurser som går til vegserviceformål, bør det søkes å kombinere de ulike typer av tilbud der forholdene ligger til rette for dette (samlokalisering). Undersøkelser har også vist at de vegfarende ønsker et bredest mulig tilbud på det enkelte serviceanlegg (L3). En rutevis, overordnet plan bør være utgangspunktet for å vurdere aktuelle områder for samlokalisering av kommersielle og ikke-kommersielle anlegg.

Såvel de offentlige som de private næringsinteresser kan gjennom samlokalisering oppnå besparelser på investerings-, vedlikeholds- og tilsynssiden.

For Statens vegvesen vil det ved fellesprosjekter være aktuelt å inngå avtaler om en økonomisk kompensasjon til den enkelte bedrift for de tjenester som utføres. Statens vegvesen vil da inngå en avtale om leie med den kommersielle bedriften. Leieavtaler vil kun være aktuelt der vegvesenet definerer at det er et behov innenfor vegvesenets ansvarsområde.

I informasjonsheftet er det presentert lokaliseringskriterier for ulike typer av serviceanlegg der disse primært retter seg mot fjerntrafikantenes behov. Kommerielle serviceanlegg vil ut fra bedriftsøkonomiske hensyn også rette seg mot et lokalt behov. Lokalisering av de kommersielle serviceanlegg vil derfor ofte basere seg også på et lokalt kundegrunnlag. Ved etablering av anlegg bør det derfor søkes en samordning av fjerntrafikantenes og lokaltrafikantenes interesser der muligheten ligger til rette for dette.

Det understrekes at lokaliseringskriteriene angir øvre veiledende maksimalavstander mellom de forskjellige typer av kommersielle serviceanlegg. Avgjørende for antall anlegg og størrelsen av disse langs en vegrute, vil være forhold som vegtype, trafikkmengder og sammensetning og variasjon av trafikken. Det presenteres derfor i heftet differensierte kriterier avhengig av vegens funksjon i vegsystemet.

2. PLANPROSESS OG PLANINNHOLD

En overordnet rutevis plan bør inneholde følgende hovedpunkter:

1. Oversikt over dagens serviceanlegg - offentlige og private.
2. Behovsvurdering og lokaliseringsforslag med vurdering av konsekvenser (vurdering av samlokalisering av kommersielle og ikke-kommerielle anlegg).
3. Utbyggingsforslag med kostnadsoverslag og prioriteringsrekkefølge.

Det bør utarbeides oversiktskart for de enkelte vegruter (M=1:250 000) og eventuelt en mer detaljert angivelse i M=1:50.000.

Den overordnede, rutevise planen kan omhandle enkelte strekninger eller den kan ta for seg hele hovedvegnettet i fylket. Vedlegg III viser en slik plan for E18 i Vest-Agder.

Det bør i planarbeidet etableres et samarbeid med aktuelle nabofylker for å sikre en nødvendig koordinering av utbygging ved fylkesgrensene. Det kan være hensiktsmessig å samordne planarbeidet for en vegstrekning gjennom flere fylker ved å opprette en felles arbeidsgruppe. Arbeidsgruppen kan presentere et felles plandokument hvor det enkelte fylket underlegger "sin strekning" en formell behandling.

På grunn av nær sammenheng med lokal arealplanlegging, er det naturlig at rutevise, overordnede planer for etablering av serviceanlegg langs vegnettet inngår som et element

i kommunal- og fylkeskommunal planlegging (generalplaner/fylkesplaner).

Grunnlaget for det som skal presenteres i fylkesplaner og generalplaner, må basere seg på rutevise oversiktsplaner for service-anlegg. Det kan her også være hensiktsmessig å underlegge den overordnede, rutevise planen en behandling som vegutredning etter vegloven.

Behandling av en vegutredning etter vegloven tilsier at vegsjefen legger opp til et samarbeid med planleggingsmyndighetene i fylkeskommunen, berørte kommuner, samt andre offentlig organer som kan ha interesser å ivareta i området. Vegutredningen skal legges fram for berørte, lokale og offentlige organer til uttalelse før den foregges Vegdirektoratet og fylkeskommunen for henholdsvis riks- og fylkesveger.

De hovedkonklusjoner som framkommer i en slik vegutredning, vil så i neste omgang kunne innarbeides i fylkes-/general-planer. Videre detaljert planlegging av vegservice-anlegg vil foregå gjennom delgeneral-/reguleringsplaner eller hoved-/detaljplaner.

Det er viktig å orientere berørte næringsinteresser om det pågående planarbeidet, samt å søke samarbeid med de ulike interesser i planleggingen. Samarbeidspartnere vil være grunneiere, bensinstasjoner, kafé- og motelldrivere, bilorganisasjoner, lastebil- og rutebilnæringen m v.

3. SAMLOKALISERING AV KOMMERSIELLE OG IKKE KOMMERSIELLE SERVICEANLEGG

Med samlokalisering menes en felles lokalisering av kommersielle serviceanlegg (bensinstasjoner, kafeteriaer ol) og ikke-kommersielle serviceanlegg (rasteplasser, parkeringsareal o l). Samlokaliseringen må skje slik at anleggene nytter samme av- og påkjøring og eventuelt samme parkeringsareal. En forutsetning for forslag om samlokalisering er en overordnet, rutevis vurdering av service-tilbudet.

3.1 Alternative samlokaliseringsprosjekter

Følgende samarbeidsløsninger kan være aktuelle:

- * Vegvesenet leier aktuelle tjenester av private interessenter. Dette kan omfatte rasteplass, toalett, parkeringsareal mv.
- * Vegvesenets anlegg og det private serviceanlegget grenser opp til hverandre og vegvesenet leier enkelte tjenester av den private interessenten.
- * Vegvesenet etablerer et samarbeid med private interesser om servicetilbud på vegvesenets grunn (ferjekai/kiosk mv).

Hovedintensjonene med samarbeidsløsningene er å tilrettelegge for et best mulig tilbud til trafikantene ut fra de samlede ressurser fra det offentlige og private.

Gjennom samarbeidsløsninger legges det til rette for at vegvesenet i større grad kan leie tjenester fra private firma/interesser innenfor vegvesenets ansvarsområde. Den

private interessenten stiller sine tjenester innenfor vegvesenets ansvarsområde til disposisjon også for vegfarende som ikke er kunder ved anlegget, mot at vegvesenet yter en økonomisk kompensasjon gjennom et kontraktfestet årlig leiebeløp.

For Statens vegvesen vil imidlertid hovedprinsippet for samlokalisering være å anlegge egne anlegg i tilknytning til eksisterende eller planlagte kommersielle anlegg.

Samarbeidsløsninger vil også trafikksikkerhetsmessig være gunstige. Ved at anleggene nytter samme av- og påkjøringer, vil antall tilknytninger til vegnettet bli redusert. Samtidig vil standarden på den enkelte tilknytning kunne økes.

Dersom samlokalisering skal være et godt og funksjonelt alternativ, må samarbeidet mellom næringsinteressene og vegvesenet basere seg på frivillige avtaler. I de tilfelle hvor Statens vegvesen har valg mellom flere kommersielle samarbeidspartnere, bør en gjennom forhandlinger med interessentene søke å oppnå gunstigst mulige kontrakter. Deretter må vegvesenet legge vekt på å foreta en mest mulig rettferdig lokal fordeling mellom de ulike næringsinteresser.

3.2 Leie av tjenester fra private

For Statens vegvesen vil det være aktuelt å leie tjenester av private innenfor følgende av vegvesenets ansvarsområder:

- * Toaletter, stellerom.
- * Parkeringsarealer (ved rasteplasser, utfartssteder, ferjeleier, kafeteriaer mv).
- * Oppstillingsplass for tyngre kjøretøyer.
- * Rasteplass.
- * Venterom ved ferjeleier og høyfjellsveger.

For toaletttilbud til de vegfarende, har vegvesenet i dag inngått en rekke samarbeidsavtaler med private serviceanlegg. Etter Forurensingsloven av 13. mars 1984 er vegholder gitt ansvar for oppsetting og drift av toalett for de vegfarende. (Vegdirektoratet NA-rundskriv nr 20/84 Jur Vedlegg V).

I avtalen om bruk av toaletter og stellerom må det sikres en tilstrekkelig tilsynsordning, renhold og drift. Der serviceanlegget har stellerom for småbarn, bør det samtidig med en samarbeidsavtale om toalett, inngås en avtale om bruk av stellerom.

Vegvesenet har positive erfaringer med de samarbeidsordninger som er etablert. En har bl a unngått de problemer vegvesenet har med ødeleggelse (hårverk) av toalettanlegg på rasteplasser. Tilbud om toaletter til de vegfarende er i utgangspunktet vegvesenets ansvar.

Dersom vegvesenet leier parkeringsareal, oppstillingsplasser for tunge kjøretøy eller rasteplass for å dekke et servicebehov hos de vegfarende, har vegvesenet også vedlikeholdspått og plikt til oppsetting og tømning av avfallsbeholdere samt opprydding. Det kan være praktisk å overlate dette ansvar til den private serviceinstitusjonen. Vegvesenet vil også ved etablering av slike leiekontrakter ha det formelle ansvar for utførelsen av arbeid-

det. Ansvarsgrensene for vedlikehold må søkes trukket opp best mulig, slik at dette gir et godt grunnlag for å inngå eventuelle avtaler. Det vises også i denne sammenheng til refererte rundskriv om Forurensningsloven.

Det kan være tilfelle der næringsdrivende ønsker å etablere virksomhet på nabotomt til rasteplass, ferjeleie mv i den hensikt å nytte de vegfarende som kundegrunnlag. Dette kan ut fra prinsippet om samlokalisering være ønskelig, men dette må vurderes i det enkelte tilfelle ut fra trafikksikkerhet, behov for trafikantservice mv. Der det vil bli aktuelt med en slik etablering, bør vegvesenet på lik linje med andre samlokaliseringsprosjekter kunne stille vilkår for slik etablering (vedlikehold av rastereal, toalettanlegg mv).

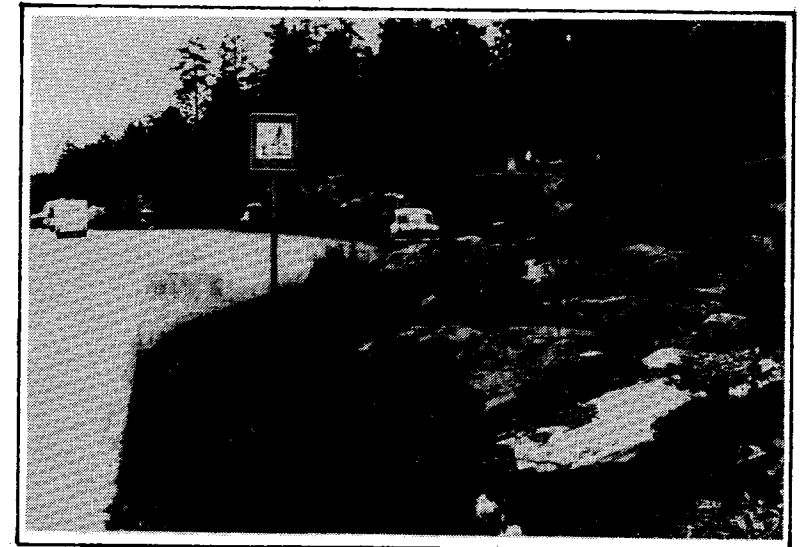
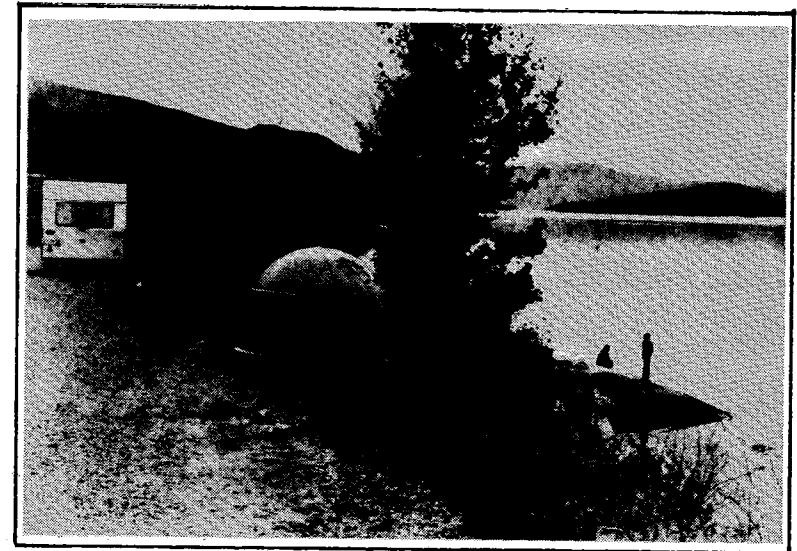
Det presiseres at det kun skal inngås leieavtaler mellom Statens vegvesen og de private serviceinteressentene. Disse leieavtaler bør være for et avgrenset tidsrom. Fordelen ved en slik ordning er at det sikrer fleksibilitet samtidig som det gir vegvesenet god mulighet for styring.

For at leieavtalene skal være et godt og funksjonelt alternativ, må de baseres på frivillige avtaler hvor begge parter kan dra nytte av samarbeidet. Vegvesenet bør ikke ekspropriere seg til slike muligheter.

I vedlegg II er gitt eksempler på anbefalte standardkontrakter om leieavtaler utarbeidet av Vegdirektoratet.

3.3 Etablering av samarbeid på vegvesenets grunn

Dersom private interessenter vil etablere serviceanlegg på vegvesenets grunn og dette for øvrig kan aksepteres, kan vegvesenet vurdere å overdra grunnen til de private



framfor å leie denne bort. Vegvesenet vil dermed ikke binde opp investeringsmidler i det private serviceanlegget. (Kfr eventuelt Vegdirektoratets NA-rundskriv nr 11/83 Jur.)

I slike tilfeller bør vegmyndighetene, dersom det er et behov, også her vurdere å anlegge rasteplass i tilknytning til det kommersielle anlegget. Vegvesenet bør her kunne forutsette at det etableres fellesløsninger mht toalett, parkeringsareal, av- og påkjøringer mv. Slike fellesanlegg bør reguleres til trafikkformål for å sikre framtidig bruk til vegserviceanlegg.

Det kan imidlertid i visse tilfelle også være en løsning å leie bort vegvesenets grunn for etablering av private serviceanlegg. Dette vil være aktuelt ved etablering av serviceanlegg på ferjeleier samt ved eventuell etablering av kioskdirift på rasteplasser.

Plassering av serviceanlegg på ferjeleier vil ofte gjøre det unaturlig for vegvesenet å selge grunnen. Det er i de vedlagte kontraktformularer for samarbeidsprosjekter tatt hensyn til dette forhold.

For etablering av kioskdirift på rasteplasser, vil det være viktig å tegne kontrakt for et avgrenset tidsrom (f eks 1-3 år). Ut fra trafikksikkerhets- og miljømessige hensyn kan det senere vise seg nødvendig å fjerne kiosken. Kiosk-anlegget bør derfor være flyttbart.

4. BEHOV OG ETTERSPØRSEL

4.1 Bakgrunn

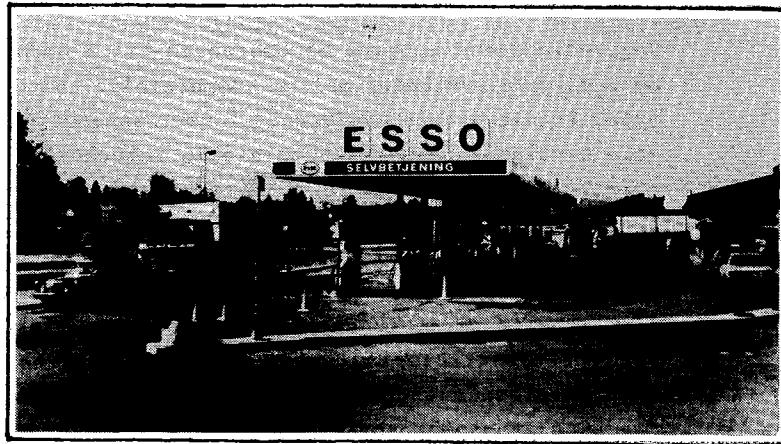
Den viktigste bakgrunnen for å anlegge serviceanlegg er å øke komforten samt å øke trafikksikkerheten for den reisende. Bilførere bør være uthvilte og opplagte når de kjører og bør derfor raste på lengre turer. Vegtrafikkloven forbyr generelt kjøring i trett tilstand og "Forskriftene om kjøre- og hviletid" sier at førere av lastebiler >3,5 tonn ikke må kjøre mer enn 4,5 timer uten å hvilke minst 30 minutter.

I flere undersøkelser er det dokumentert at tretthet er en medvirkende årsak til en stor andel ulykker (L1). Gjennom et nett av tiltalende serviceanlegg som stimulerer den reisende til å avbryte lange bilturer kan vegmyndighetene bidra til å øke den generelle sikkerheten langs vegnettet. Den vegfarende bør, på slike anlegg gis anledning til avkobling, avslapping, oppladning samt å få dekket eventuelle behov for andre tjenester. Rasten bør dessuten ha en viss varighet og følgelig er det viktig at anleggene er utformet slik at disse innbyr til et noe lengre opphold. Det er også viktig at stans kan skje slik at dette ikke er til hinder for annen trafikk på vegen, samt at av- og påkjøringer er utformet slik at disse ikke unødig øker risikoen for trafikkulykker.

4.2 Behovsvurderinger

Grunnleggende for en vurdering av behovet for serviceanlegg er at biltrafikken skal få tilfredsstilt sine behov for service. Disse kan i dagens veg- og trafikksystem deles i fire kategorier:

- * Service for uforutsette hendelser (motorstans, skader)
- * Service for normale nødvendigheter (mat, hvile, toalett)
- * Service for kjøretøyet (drivstoff, olje, vann osv)
- * Behov for parkeringsareal (utfartsparkering, oppstillingsplass)

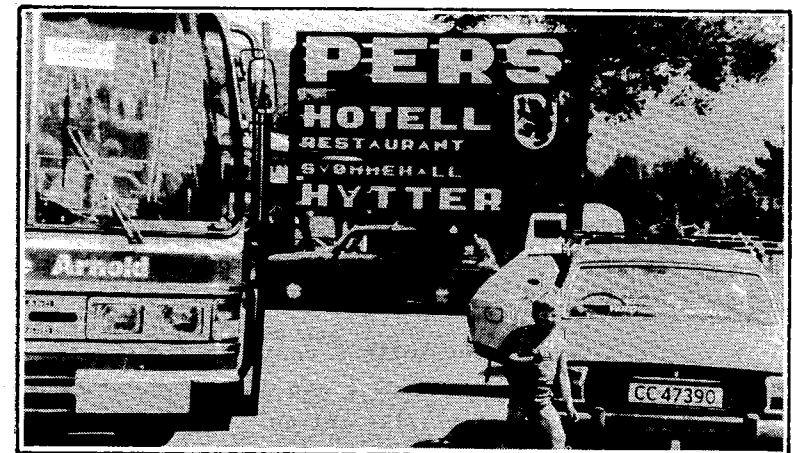


I tillegg til trafikantenes behov for service, vil det ved etablering av anlegg foreligge ønsker av annen art, både fra vegmyndighetene, kommunale myndigheter og eierinteressene. Disse ønsker og krav er til dels motstridende, hvilket igjen stiller krav til planleggingen dersom gunstige helhetlige løsninger skal oppnås. Aktuelle problemstillinger for ulike interessenter er:

- * Vegmyndighetene - vil måtte veie et uttrykt behov for serviceanlegg mot trafikkavviklingsmessige og trafiksikkerhetsmessige forhold.
- * Kommunale myndigheter - har ansvaret for at anleggene plasseres på gunstig måte med tanke på arealbruk og tilgjengelighet.

- * Private næringsinteresser - er opptatt av at det aktuelle anlegg er lønnsomt rent driftsøkonomisk.

Brukergruppens behov er på sin side meget forskjellig avhengig av bl a den typen tur man er ute på. Fjerntrafikanter trenger normalt relativt begrenset service til bilen, men mye til mennesket. Det motsatte er tilfelle for lokaltrafikanter.



I dette heftet behandles i hovedsak fjerntrafikantenes behov. Det vil si anlegg lokalisert utenfor tettsted og nær eller i mindre tettsted. Som fjerntrafikant kan regnes de med reiser over ca 50 km.

4.3 Registrering av eksisterende anlegg

Det naturlige utgangspunkt ved en rutevis planlegging av servicetilbudet er en kartlegging av de eksisterende anleggene langs ruten. Det kan være hensiktsmessig å utarbeide et systematisk registreringsopplegg som omfatter nøyaktig angivelse av alle typer anlegg.

I vedlegg VI er vist et eksempel på et slikt opplegg som ble benyttet langs E18/E76. Når registreringene er gjort,

kan resultatene med fordel nedtegnes på kart i egnet målestokk. Videre bør vegruten inndeles i egnede parseller som påføres de aktuelle trafikk-tall. I fall det er mulig, bør en anslå hvor stor del av trafikken som er fjerntrafikk og hvor stor del som er nærtrafikk. Hvis dette er vanskelig å anslå, kan en f eks velge å se bort fra eventuelle morgen- og ettermiddagsrush ved beregning av kundegrunnlag.

4.4 Vurdering av trafikantenes etterspørsel

Som et neste ledd i en rutevis planlegging av serviceanlegg, må en forsøke å vurdere den totale etterspørsel etter serviceanlegg langs ruten. I siste omgang vurderes så denne etterspørselen opp mot det eksisterende tilbudet, for å avgjøre spørsmålet om over-/underetablering og dermed behovet for eventuell nyetablering.

Det kan være vanskelig å anslå etterspørselen etter service og en har derfor i kap 5 gitt visse anbefalinger om avstander mellom ulike anlegg.

Et av hovedproblemene ved en vurdering av etterspørselen er at trafikk tallene alene ikke er tilstrekkelige. Det er også nødvendig å vite noe om typen trafikk (fjerntrafikk, lokaltrafikk). Ved f eks stor andel arbeidsreiser må etterspørselen etter serviceanlegg, uansett type, reduseres i forhold til om denne andelen var liten. Et typisk eksempel på slike vegstrekninger er motor-vegene inn mot de store byene i Norge. Her er trafikk tallene meget høye uten at dette tilsier høy etterspørsel etter serviceanlegg. Kilder til informasjon om turtyper er bl a døgn- og årsvariasjonskurver for trafikken.

Etterspørselen etter service varierer sterkt over året også for samme trafikantgruppe. I sommermånedene er etterspørselen langs fjernvegene langt større enn i vinterhalv-

året. På alle tider av året er det allikevel en viss etterspørsel og det er viktig at også denne blir dekket. For de ikke-kommersielle anleggene kan dette takles ved å ha et mindre antall anlegg åpne i vinterhalvåret. For de kommersielle anleggene kan derimot dette være en meget vanskelig situasjon, idet disse må ta bedriftsøkonomiske hensyn.

Vegmyndighetens oppgave må begrenses til å omfatte ønsker om maksimale avstander mellom kommersielle anlegg av samme type. Planleggingen må foretas i nært samarbeid med de lokale myndigheter og de kommersielle interessene. Det primære mål må være å sikre en viss minste service-standard langs vegnettet.

Næringsinteressene foretar selv en relativt omfattende beregning av omsetningsstørrelser ved nyetableringer. Faren for overetablering synes derfor å være relativt beskjeden siden disse selv vil kontrollere etableringen ut fra sine lønnsomhetsprinsipper. Vegvesenet må sette disse ønsker opp mot den sikkerhetsmessige og avviklingsmessige standard for en vegstrekning. I strøk hvor tilbudet av kommersielle anlegg er lite, kan det være riktig av vegmyndighetene å stimulere næringsinteressene til å anlegge serviceanlegg. Som nevnt, kan samlokaliseringer mellom kommersielle og ikke-kommersielle anlegg være en meget gunstig løsning på slike steder.

Vurderinger av etterspørselen etter service i forhold til tilbudet kan i mange tilfeller gjøres skjønnsmessig. Der som en ønsker ytterligere anslag på etterspørselen etter service, har en ved hjelp av tidligere erfaringer og undersøkelser, utviklet et relativt enkelt formelapparat til bruk ved overslagsberegninger av etterspørselen etter visse typer kommersiell service på vegger av type C* eller D. Dette er vist i eget arbeidsdokument (L12). Denne metoden tar utgangspunkt i trafikkbelastningen (ÅDT) og av-

standen mellom like anlegg. Det må imidlertid sterkt presiseres at metoden kun er tenkt benyttet til overslagsberegninger og at en rekke forhold kan påvirke resultatene (se kapittel 5). På samme måte som for kommersielle anlegg, er det utviklet en formel for beregning av behovet for rasteplasser. Denne er vist i VEDLEGG I.

For veger av type A og B bør disse metodene, på grunn av de foran nevnte forhold, kun anvendes med forsiktighet.

Vegtype A:	Motorveg
Vegtype B:	Avkjørselsfri veg
Vegtype C:	Avkjørselsregulert veg
Vegtype D:	Adkomstveg

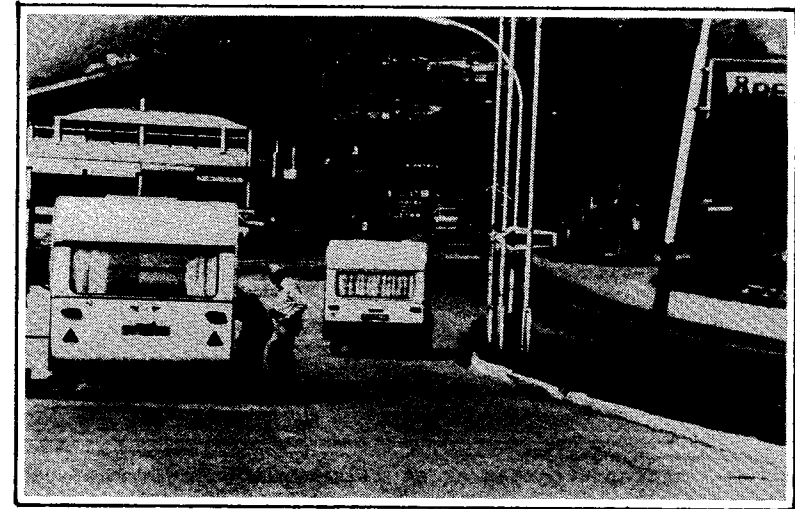
5. LOKALISERINGSKRITERIER

5.1 Trafikksikkerhetsmessige krav

Statens vegvesen har et spesielt ansvar for å ivareta bl a de trafikksikkerhetsmessige sider ved lokalisering av serviceanlegg.

Det overordnede mål ved plasseringen av alle typer serviceanlegg bør alltid være slik at ut- og innkjøring kan skje på en mest mulig sikker måte og at den øvrige trafikk blir minst mulig forstyrret. For at så skal skje er det viktig at både typen anlegg og utformingen av på- og avkjøringer til serviceanlegget tilpasses den aktuelle vegstrekningens standard. Med typen anlegg menes her om anlegget

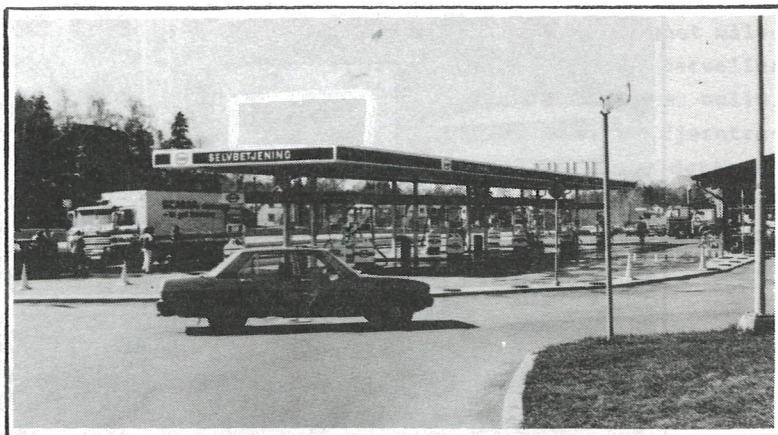
- * skal betjene én trafikkretning eller
- * skal betjene begge trafikkretninger



Når en bør velge anlegg for én eller begge trafikktretninger og hvilken av- og påkjøringsløsning som bør velges, avgjøres på grunnlag av:

- * trafikkmengde på vegen og fordeling på retninger
- * trafikk til og fra anlegget og fordeling på retninger
- * siktforhold
- * vegtype

Ved veger av vegtype A og B bør kommersielle serviceanlegg som hovedregel lokaliseres ved kryss med lokale veger og med adkomst fra lokalvegen. Dersom en rutevis vurdering av trafikantenes behov tilsier at dette ikke vil bli tilfredsstillende, kan kommersielle serviceanlegg etableres med tilknytning direkte til hovedvegen.



Forutsetningen er at tilknytningen utformes som kryss etter vegnormalene og for øvrig gis en trafiksikker lokalisering og utforming. En annen betingelse er at de sikkerhets- og avviklingsmessige konsekvenser for vegruten som helhet vurderes som tilfredsstillende ved at antall kryss pr km, inklusive tilknytningene til serviceanleggene, er innenfor de rammer som settes i vegnormalene.

For de sterkt trafikkerte vegene, spesielt motorveger, ønsker vegvesenet å konsentrere etableringen av de ulike vegserviceanleggene.

Før det gis direkte tilknytning til et kommersielt serviceanlegg langs vegtype A og B, må det være utarbeidet en rutevis plan for lokalisering av de ulike typer av serviceanlegg, såvel kommersielle som de ikke-kommersielle anlegg. Denne rutevise planen må også vurdere samlokalisering av kommersielle og ikke-kommersielle anlegg der forholdene ligger til rette for dette.

I kapittel 6 er det gitt eksempler på utforming av ulike av- og påkjøringer. Dessuten er noen hensyn som bør tas ved plassering av det enkelte anlegg nærmere omtalt.

5.2 Landskapsmessig tilpassing

Ved plassering av et serviceanlegg er det viktig at anlegget tilpasses de dominerende trekk i landskapet og terrengformasjonene. Dersom anlegget ikke kan innpasses som en del av omgivelsene, må en la det tre fram som en selvstendig enhet.

Anlegget kan med fordel trekkes noe bort fra vegen for å unngå støy og støv. En kan eventuelt skjerme utearealer fra vegen med voller, vegetasjon eller liknende. Ofte kan arealer med høydevariasjoner med fordel kunne benyttes for å oppnå en avgrensing mot vegen. Høydevariasjoner og beplantning kan også benyttes til å dele opp anlegget etter funksjoner.

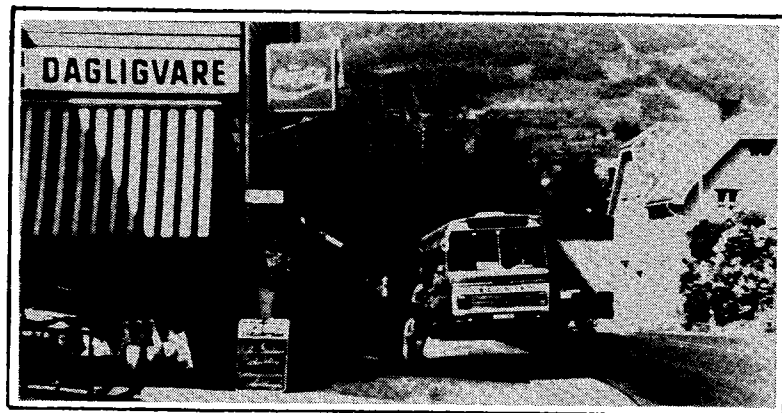


En bør alltid søke å bevare mest mulig av eksisterende vegetasjon og terrengform. Plasseringen av bygninger,

trafikkareal og oppholdsreal må vurderes i sammenheng og det må legges opp til mest mulig adskillelse av trafikkarealer og arealer for fotgjengere. Vegetasjon er en viktig faktor i et estetisk godt og tiltrekkende anlegg. Trær og busker kan benyttes til å skape vegger, gi romvirkning samt til å dele et område inn etter funksjoner.

En stor del av et serviceanlegg inneholder elementer som gis en arkitektonisk utføring; bensinstasjoner, spisesteder, venteboder på ferjekaiar og møbler på rasteplasser. I den grad det er mulig må det tas hensyn til den stedlige byggeskikken ved utforming av bygninger. Et serviceanlegg skal i første rekke være funksjonelt, men det må også kombineres med estetikk og arkitektur.

På kommersielle anlegg må det drives reklame i en eller annen form. Denne må forsøkes innpasset som en naturlig del av anlegget og plasseres slik at det ikke virker skjjemmende. Etter mørkets frembrudd er det viktig at lysende skilt etc ikke virker blendende på trafikanter og nabobebyggelse. Regler for størrelse av reklameskilt ved bensinstasjoner er gitt i rundskriv 63/74 fra Planavdelingen i Vegdirektoratet. Krav til blending fra reklameskilt er behandlet bl a i L2.



53 Veiledende avstander mellom anlegg

5.3.1 Maksimalavstander mellom kommersielle anlegg

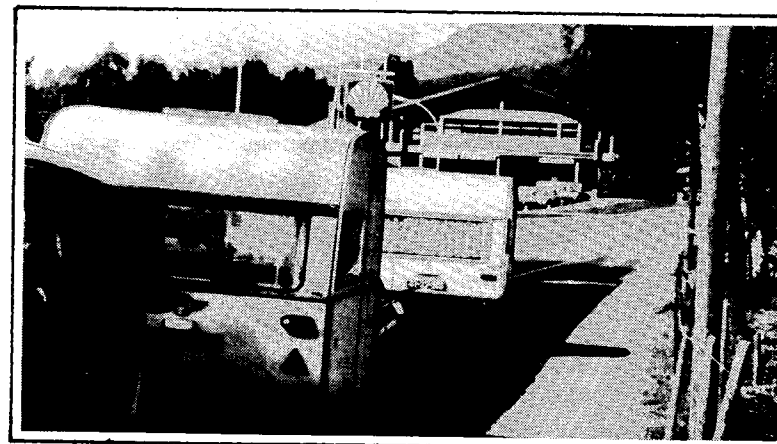
I tabell 5.1 presenteres målsettinger om maksimale avstander mellom kommersielle anlegg av samme type.

Tabell 5.1 Ønske om maksimal avstand mellom anlegg av samme type

Type anlegg	Avstand i km
Bensinstasjon m/kiosk	80 - 90
Spisested	90
Overnatting	120 - 150
Kiosk/gatekjøkken	Etter behov
Camping	*
Telefon	**

*Se kap 5.4.4.

**Telefon bør være tilgjengelig på kommersielt serviceanlegg, ellers etter behov.



Det må sterkt presiseres at disse avstandene er veiledende og må ikke betraktes som absolutte. På den enkelte vegstrekning må det gjøres skjønnsmessige vurderinger om avstandene kan benyttes. Behovene for service vil være høyere enn angitt dersom

- * det er en stor andel turisttrafikk på strekningen
- * det er spesielt naturskjønne omgivelser langs vegen
- * vegstrekningen har lav standard/det er slitsomt å kjøre
- * det er spesielt stor trafikk

Behovene vil være lavere enn angitt dersom

- * det er en stor andel arbeidsreiser på strekningen
- * vegen er spesielt utsatt for vind og vær (høyfjellet o l)
- * vegen innbyr til spesielt høy hastighet
- * vegen går parallelt med mer overordnet vegnett
- * det er spesielt liten trafikk
- * det er mange korte reiser

Spesielt på veger av type A og B vil det ut fra det som er nevnt foran være aktuelt å øke disse avstandene noe.

Dersom ÅDT er mindre enn 500, bør avstanden mellom serviceanlegg vurderes skjønnsmessig og ikke utifra de anbefalte verdiene i tabell 5.1

5.3.2 Avstand mellom ikke-kommersielle anlegg

Som for kommersielle anlegg er det en rekke forhold knyttet til trafikkgrunnlaget og på en vegstrekning som vil påvirke ønsket om avstand mellom to påfølgende rasteplasser.

Som hovedregel bør det på veger av type C og D være mulighet til stans/rast ca for hver 15 km. Tilsvarende for veger av type A og B bør i utgangspunktet være ca 45 km. I visse tilfeller, der behovet er stort, vil det være aktuelt å gi mulighet for stans/rast for hver 15-30 km også på veger av type A og B. Tilknytningen må da skje via det sekundære vegnettet.

Det opereres med to typer rasteplasser; en liten rasteplass og en hovedrasteplass. Med direkte tilknytting til veger av type A og B anlegges kun hovedrasteplasser med innbyrdes avstand ca 45 km. Dersom det er et større behov for rasteplasser langs veger av denne type, kan det anlegges liten rasteplass med tilknytting via det sekundære vegnettet, slik at avstanden totalt blir ca 15-30 km mellom rasteplassene.

På veger av type C og D anlegges en kombinasjon av hovedrasteplasser og liten rasteplass slik at avstandene totalt blir ca 15 km mellom rasteplassene. Størrelse etc av de to rasteplass typene er angitt i kapittel 5.5.1.

Ønske om avstanden mellom ulike ikke-kommersielle anlegg framgår av tabell 5.2.

Tabell 5.2 Ønske om avstand mellom ikke-kommersielle anlegg

Type anlegg	Avstand i km
Hovedrasteplass	ca 45
Liten rasteplass	15 - 30
Parkeringslomme	-
Utfartsparkering	Etter behov
Venterom på ferjekai	"
Venterom på høyfjellsveg	"
Toaletter	ca 45
Informasjonstavler	Etter behov

På vegstrekninger hvor trafikk tallene er små og avstandene er store, vil avstandene vist i tabellen være et noe ambisiøst mål. Her kan en tillate noe større avstander mellom anlegg. En bør likevel søke å ha en jevn avstand mellom tilbudet langs samme vegrute. For veger med ÅDT < 500 bør avstanden mellom ikke-kommersielle serviceanlegg vurderes skjønnsmessig ut fra lokale forhold.

5.4 Kommersiell service - det enkelte anlegg

Ved lokalisering av kommersielle serviceanlegg må det i tillegg til de ønsker som foreligger fra brukernes side, også tas visse bedriftsøkonomiske hensyn. Størrelsen og kapasiteten til det enkelte anlegg bør derfor planlegges i samråd med kommunen og næringsinteressen for at anleggene kan gis en driftsøkonomisk og hensiktsmessig størrelse.



Alle kommersielle anlegg bør utformes med en geometrisk standard som tillater bruk av tunge kjøretøyer uten at dette er til hinder for den øvrige trafikken på anlegget. Ved planlegging og utforming av på- og avkjøringer bør det tas spesielt hensyn til dette.

I det følgende skal det knyttes noen kommentarer til lokalisering av det enkelte kommersielle anlegg.

5.4.1 Bensinstasjoner m/kiosk

Den innbyrdes avstanden mellom bensinstasjoner anbefales å ikke overskride 80 - 90 km. Dersom kundegrunnlaget er tilstrekkelig, er det imidlertid ønskelig med vesentlig kortere avstander (40 - 50 km). En for tett plassering av bensinutsalg øker derimot ikke tilbudet til den vegfarende vesentlig. Stasjoner hvor fjerntrafikanter utgjør hovedtyngden av kundene, bør derfor ikke plasseres med innbyrdes avstand vesentlig under 10 - 15 km.

Fastsettelse av avstand mellom bensinstasjoner er egentlig et spørsmål om informasjon til trafikantene. Dersom en trafikant forlater et tettsted for å kjøre en vegstrekning, hvor det ikke selges drivstoff i løpet av en lengre strekning (mer enn 60 km), må trafikanten ha informasjon om dette før siste bensinstasjon passerer. Alle bensinstasjoner bør ha tilgjengelig telefon for vegfarende.

5.4.2 Spisesteder

Avstanden mellom spisesteder anbefales ikke å overskride 90 km. Med en antatt strekningsfart på 70/80 km/t tilsvarer dette en maksimal tidsavstand på ca 70 min i gjennomsnitt.

5.4.3 Overnatting

Avstanden mellom overnattingstilbud anbefales å ikke overstige 120 - 150 km.

Med overnattingstilbud menes her den type overnattingssteder som er lokalisert i nærheten av vegen, hvor den vegfarende overnatter med den hensikt å kjøre videre i nær fremtid. En mener ikke feriesteder for gjester som reiser med personbil på en lengre biltur. Heller ikke campingplasser. En vurdering av slike tilbud vil naturlig inngå i fylkenes reiselivsplaner.

Med en innbyrdes avstand som nevnt her, er det grunn til å tro at en i de sentrale regioner i Norge vil finne tilstrekkelig overnattingstilbud i tilknytning til byer og tettsteder. Vanligvis vil dette bety at tilbudet av overnattingssteder ligger tettere enn hva denne maksimalavstanden tilsier.

I spredtbygde strøk, hvor overnattingssteder langs vegen er det eneste reelle tilbudet til trafikantene, vil det være viktig å sikre den vegfarende tilstrekkelig informasjon om avstanden mellom anlegg. Dette kan f.eks. gjøres ved at informasjonsskilt om avstanden til første overnattingssted også inneholder opplysninger om avstanden til neste (se avsnitt om bensinstasjoner).

5.4.4 Camping

En vurdering av det totale campingplasstilbudet må inngå i fylkenes reiselivsplaner. I visse tilfeller kan det være aktuelt for vegetaten å sette inn tiltak for å stimulere til opprettelse av campingplasser. Dette kan være på høy-

fjellsveger ol, hvor det erfaringsmessig foregår camping på rasteplasser, trafikkarealer eller på andre steder hvor dette kan være til hinder for andre vegfarende.



Vegvesenet kan akseptere at det også foretas camping på rasteplasser der avstanden er stor til nærmeste campingplass. Det forutsettes at behovet her klarlegges gjennom en rutevis plan. På de rasteplasser der vegvesenet ikke ønsker camping, skal dette angis med egnet skilt.

5.4.5 Kiosk

Separate anlegg med kiosk og/eller gatekjøkken er av driftsøkonomiske hensyn neppe særlig aktuelt langs vegen i spredtbygde område. I byer og tettsteder, hvor dette allikevel kan være aktuelt, er driften i stor grad basert på lokale kunder.

Det kan være aktuelt med separat kiosk på steder som av én eller annen grunn attraherer spesielt mange vegfarende. Dette kan være utsiktspunkt/severdighet eller liknende. Samlokalisering kiosk og rasteplass kan være aktuelt.

5.4.6 Telefon (nødtelefon)

Det er naturlig å skille mellom nødtelefon og vanlig telefon. Nødvendigheten av nødtelefon og hjelpesystemer er tatt opp i en egen NVF-publikasjon (L 10). Med telefon menes her ordinær telefon.

Det er generelt ikke nødvendig med egne anlegg som tilbyr ordinær telefon. Det er en fordel om telefon (myntapparat) kan være tilgjengelig på alle typer kommersielle serviceanlegg hele døgnet.

604 Telefon



604

600 Nødstasjon



600

5.5 Ikke-kommersiell service - det enkelte anlegg

Ikke-kommersielle serviceanlegg planlegges, anlegges og drives av det offentlige. Lokaliseringen kan derfor i langt større grad enn for de kommersielle anleggene base-res utelukkende på brukernes behov og ønsker uten at det tas bedriftsøkonomiske hensyn. De økonomiske konsekvensene av bygging av service-anlegg er imidlertid til dels

store og det er derfor viktig at investeringene gjøres der behovene er størst. Samlokalisering og utbedring av eksisterende anlegg er derfor sentralt for å nå en høyest mulig servicestandard på en økonomisk gunstig måte. Spesielt gjelder dette der vegen har høy geometrisk standard. En må dessuten søke å fordele ressursene best mulig mellom de enkelte vegruter.

Allerede i planfasen er det vesentlig å avgjøre lokaliseringen av de ulike plassene slik at andre, ikke akseptable, trafikkfarlige plasser kan stenges.



5.5.1 Rasteplasser

Størrelsen av rasteplasser vil avhenge sterkt av de lokale muligheter til å legge beslag på arealer. Pr i dag utstyres som oftest rasteplasser med 2 - 5 bord eller det tilsvarende antall lett-bil-plasser (rasteplassenheter).

Kravene til geometrisk utforming av rasteplasser må sees på bakgrunn av den eksisterende vegtype. På vegger av type

A og B stilles det derfor større krav til geometrisk standard på rasteplassene enn på vegger av type C og D.

På denne bakgrunn er det funnet hensiktsmessig å operere med to typer rasteplasser:

- * Liten rasteplass
- * Hovedrasteplass

En liten rasteplass utstyres normalt med avfallsbeholder og 2 - 4 bord. Dersom behovene er mindre, kan plassen utstyres bare med søppeldunk. I hovedsak er denne plasstypen aktuell på vegger av type C og D. På kort sikt vil det være aktuelt å betrakte allerede eksisterende parkeringslommer med tilfredsstillende av-/påkjøring langs vegger av type C og D som en liten rasteplass og eventuelt utstyre disse med søppeldunker. Plassene skiltes som P-lommer. Senere kan disse rustes opp til fullverdige plasser med bord/benker osv, dersom erfaringen tilsier at kapasiteten på eksisterende rasteplasser er for lav.

Hovedrasteplassene skal gi de vegfarende mulighet til en noe lenger rast og utstyres derfor til en relativt høyere standard med mer romslig geometri. Hovedrasteplasser bør også kunne tilby toaletter, enten egne anlegg eller via leieavtaler med kommersielle anlegg. Siden standarden er høyere, bør disse plassene romme et større antall bord (flere enn 5).

Avstanden mellom utførte rast for tungtrafikken er ofte noen lenger for den øvrige trafikken. I utgangspunktet bør alle rasteplasser kunne romme tunge kjøretøyer, men siden avstanden mellom rastene er noe lenger og merkostnadene ved å anlegge en geometrisk standard som tillater bruk av tunge kjøretøyer kan være store, vil dette bli et høyt krav. Det anbefales derfor i første omgang at hoved-

rasteplassene dimensjoneres for å romme tunge kjøretøyer. Der avstanden mellom kommersielle anlegg er stor, bør en søke å holde et nett av hovedrasteplasser vinteråpne.

For å gi et bredest mulig tilbud til alle trafikantkategorier bør utbygging av hovedrasteplasser prioriteres. De hovedrasteplassene som etableres bør dessuten fordeles jevnt langs vegruten.



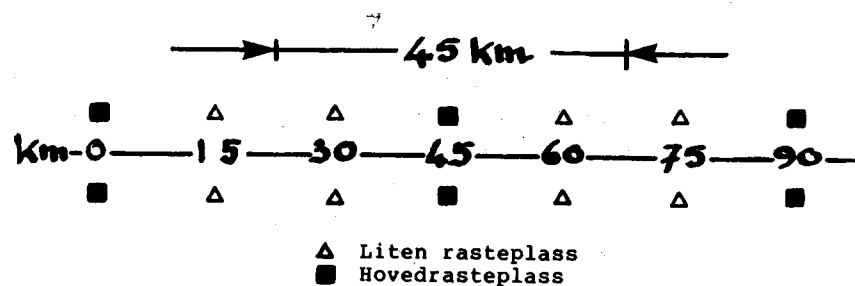
Etablering av rasteplass-system - standard

Det foreslås et differensiert rasteplass-system etter vegtype. Ett system for vegtype A og B og ett for vegtype C og D.

På vegger av type A og B anlegges normalt kun hovedrasteplasser, mens det på vegtype C og D anlegges en kombinasjon av hovedrasteplasser og liten rasteplass.

Rasteplass-system vegtype C og D

Det bør planlegges et differensiert system av rasteplasser langs veger av type C og D. Systemet er basert på en avstand på 15 km mellom to anlegg som tilbyr stans/rast og hvor hver 3. rasteplass er en hovedrasteplass med høyere standard enn de to mellomliggende. Fig 5.1 viser en skisse over systemet. Anleggene etableres for betjening av én eller begge trafikktretninger.



Figur 5.1 Rasteplass-system vegtype C og D

På denne måten får en et meget fleksibelt rasteplasssystem med store muligheter for individuell tilpasning av anleggenes størrelse og utrusting.

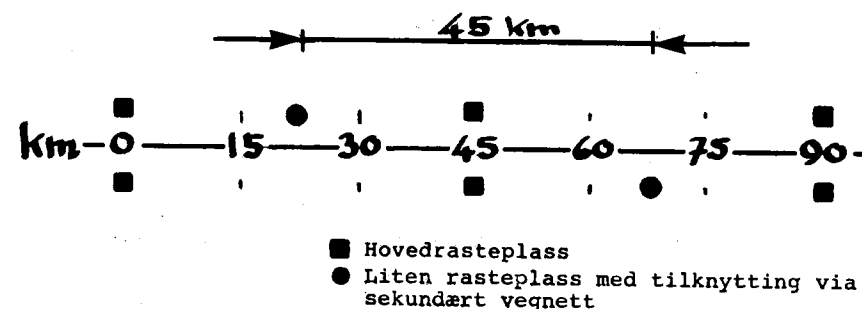
På veger hvor behovet for rasteplasser er lite, kan liten rasteplass utgjøres av eksisterende parkeringslommer med søppeldunk. Senere kan disse utvides og rustes opp, dersom en finner det nødvendig (jfr 5.5.2).

Det totale behov for rasteplassenheter kan beregnes ved hjelp av metoden gitt i VEDLEGG I.

Rasteplasssystem ved vegtype A og B

Veger av type A og B har et strengere krav til geometri og antall avkjørsler enn det øvrige vegnettet. Langs slike vegruter anlegges i utgangspunktet derfor kun hovedrasteplasser med en innbyrdes avstand på 45 km. Disse gis direkte tilknytting til vegen.

Dersom behovene for rast langs veger av denne type skulle være større, kan en også her etablere liten rasteplass, slik at avstanden mellom anleggene totalt blir 15-30 km. Forutsetningen er da at disse plassene gis tilknytting via det sekundære vegnettet. Figur 5.2 viser en skisse over systemet.



Figur 5.2 Rasteplasssystem vegtype A og B

Langs veger av type A og B vil det alltid være et mål å begrense antallet direkte tilknyttinger, og samlokalisering av flere serviceaktiviteter er derfor spesielt aktuelt langs disse veggene.

5.5.2 Parkeringslommer

Dersom intensjonene i dette veiledningsheftet følges, vil avstanden mellom to påfølgende rasteplasser være ca 15-20 minutter.

Eksisterende parkeringslommer med tilfredsstillende sikkerhetsmessig utforming bør allikevel opprettholdes, selv om avstandene fra rasteplasser blir mindre enn 15 km. På steder hvor behovet for rasteplasser er lite, kan det dessuten være aktuelt å la parkeringslommer erstatte/utgjøre en liten rasteplass i systemet. Uegnede, (trafikkfarlige) parkeringslommer må derimot stenges. Parkeringslommer må forvarsles med skilt, der siktforholdene gjør dette nødvendig. Parkeringslommen skal alltid skiltes.

5.5.3 Oppstillingsplasser for tunge kjøretøyer

Ofte benyttes serviceanlegg som oppstillingsplasser for hengere til tunge kjøretøyer (slepevogner). På steder hvor dette skjer i et slikt omfang at det er til hinder for andre brukere, bør det vurderes å anlegge egne plasser beregnet for dette formålet. Særlig aktuelt er dette på innfartsårene til byer/tettsteder, for å unngå at hengere eller slepevogner unødvendig blir kjørt i bykjerner eller tettbygd strøk. Størrelsen og tettheten av denne typen plasser må vurderes skjønnsmessig i hvert enkelt tilfelle.

Om mulig bør av- og påkjøringer i forbindelse med serviceanlegg benyttes.

Behovet for denne type anlegg er like stort i vinterhalvåret som i sommerhalvåret. Det er derfor en forutsetning

at anleggene brøytes vintertid. Dersom det av visse årsaker skulle være spesielt stort behov for oppstillingsplasser i vinterhalvåret, kan f eks rasteplasser benyttes som oppstillingsplass. Det forutsettes da at rasteplassskiltet er tildekket. For å vurdere behovet for denne type serviceanlegg, bør det tas kontakt med transportnæringen.

5.5.4 Utfartsparkering

På steder med spesielle attraksjoner, så som turterreng, severdigheter osv, vil det være behov for parkeringsanlegg for besøkende. Normalt skal parkeringsanlegg i forbindelse med kommersielle aktiviteter besørgeres av den næringsdrivende. I andre tilfeller vil det være naturlig at lokale myndigheter besørger anleggene. Der parkeringsanlegg ikke finnes og hensetting av kjøretøyer skjer langs riksveg på en slik måte at dette kan være til hinder eller fare for trafikken, kan vegetaten engasjere seg i bygging av parkeringsanlegg. I slike tilfeller er det aktuelt å forhandle med impliserte kommuner om deling av kostnader til anlegg og drift. Miljøverndepartementet har også mulighet for å finansiere denne type parkeringsanlegg.

5.5.5 Venterom på høyfjellsveger

På de deler av vegnettet som er spesielt utsatt for vær og vind, slik at vegen ofte er stengt eller at det arrangeres kolonnekjøring, kan det være aktuelt for vegetaten å bygge spesielle venterom. Samarbeid med nærliggende fjellstuer eller hoteller samt motororganisasjoner vil også være aktuelt.

Behovet for og størrelsen av denne typen anlegg må vurderes lokalt med utgangspunkt i:

- * Hvor ofte er forholdene slik at bruk er aktuelt?
- * Hvor lenge må trafikantene vente?
- * Hvor stor trafikk er det på stedet?
- * Klimaforhold

Venterommene kan lokaliseres hensiktsmessig i tunneler. De bør utstyres med toalettanlegg og telefon.

På steder hvor venterommene ikke ligger i tunnel, bør anlegget plasseres i tilknytning til rasteplasser. Toalettanlegget på disse venterommene bør være tilgjengelig for alle vegfarende.

5.5.6 Venterom på ferjekaier

Deler av riksvegnettet utgjøres av ferjestrekninger og staten har ansvar for bygging av venterom på ferjekaiene.

Behovet for denne typen anlegg må vurderes lokalt med bakgrunn i:

- * Forventet ventetid for ferjekunder
- * Antallet ventende
- * Lokalt klima

Der vegetaten finner det riktig å bygge venterom, skal disse utstyres med toalett. I tilfeller hvor trafikken er spesielt stor om sommeren og forholdene ligger til rette for det, bør vegetaten søke å anlegge rasteplass i tilknytning til venterommet. Samlokalisering med kommersielle interessenter kan også være aktuelt.

5.5.7 Toaletter

På de deler av vegnettet hvor trafikk tallene er store, og da spesielt turisttrafikken sommertid, bør vegetaten anlegge egne toalettanlegg.

På hovedrasteplasser (disse ligger i innbyrdes avstand 45 km) skal det i utgangspunktet være tilbud om toalett til vegfarende. Enten som vegvesenets eget anlegg eller ved leieavtaler med kommersielt anlegg.

På veger hvor trafikken er liten (ÅDT 500 - 1500), bør en overveie kun å inngå avtaler om bruk av toalettanlegg på kommersielle anlegg og ikke bygge egne. I mange tilfeller vil samlokalisering være en hensiktsmessig måte å kunne tilby toalettanlegg for vegfarende på vintertid. Typen toalettanlegg må velges ut fra lokale forhold og muligheter.

På veger hvor ÅDT < 500, bør behovene for toaletter vurderes spesielt.

5.5.8 Informasjonstavler (Turistinformasjonskart)

Et nyttig hjelpemiddel både til skilting av servicetilbud langs hele vegruter og som lokal vegviser er turistinformasjonskart (skilt 636). Disse kan settes opp på parkeringsplasser eller på andre steder hvor det er tilstrekkelig plass til å stanse utenfor kjørebanelen. Hovedrasteplasser er velegnet til montering av turistinformasjonskart.

6. UTFORMING - PRINSIPPER

Med hensyn til utformingen av på- og avkjøringer, vil det være et hovedskille mellom anlegg som skal betjene én eller begge trafikktretninger. Her vil bl a veggypen være av avgjørende betydning.

Ved anlegg beregnet for en trafikktretning må disse, dersom de etableres nær hverandre, på begge sider av vegen, ikke utstyres slik at den ene er åpenbart mer attraktiv enn den andre. Dette kan føre til uheldige kryssinger av kjørebannen både av motorisert trafikk og av gående.

En løsning på problemet kan være å anlegge fotgjenger- eller -overgang. Spesielt vil dette være et problem dersom det eksisterer rasteplasser beregnet for én trafikktretning på begge sider av vegen og én av disse utstyres med kiosksalg eller anlegg som tilbyr andre kommersielle tjenester. Det kan da være aktuelt, dersom trafikkbelastningen på vegen er stor, å forutsette bygging av over-/undergang for fotgjengere før det gis anledning til å starte eventuell kommersiell virksomhet.

Videre vil det være en fordel om ensidige anlegg plasseres slik at vegfarende først kommer til det anlegget som ligger på høyre side.

Ved anlegg av busslommer på motsatt side av serviceanlegg hvor geometrien er trang, bør en ikke plassere busslommen slik at den kan nyttes som parkeringsplass for kunder til serviceanlegget.

6.1 Av- og påkjøringer

6.1.1 Vegtype A og B

For kommerielle anlegg gjelder som nevnt den hovedregel at anleggene bør gis tilknytning via det sekundære vegnett. I så tilfelle kan av- og påkjøringen gis en utforming som står i forhold til lokalvegens geometriske standard. Dersom tilknytning skjer direkte til hovedvegen, er forutsetningene at denne utformes som et ordinært kryss etter vegnormalene og for øvrig gis en trafikksikker lokalisering og utforming.

Under disse forutsetninger er anlegg for bruk av begge trafikktretninger også aktuelle. Dette vil imidlertid være forbundet med store kostnader. I praksis vil det bl a av den grunn langs motor A og B vegnettet ikke være aktuelt å bygge ikke-kommerielle anlegg beregnet for begge trafikktretninger.

Av- og påkjøringer til anlegg beregnet for én trafikktretning kan i prinsippet utformes som vist på fig 6.1 nr 5, 6 og 7.

Retardasjons- og eventuelt akselerasjonsfelt må gis en dimensjonerende hastighet som vegen for øvrig. Spesielt er dette viktig ved vegtype A.

6.1.2 Vegtype C og D

Langs veger av type C og D må det avgjøres ut fra lokale forutsetninger om serviceanlegg bør anlegges for én eller to trafikktretninger. Avhengig av dette finnes ulike prin-

sipper for utforming av på- og avkjøringer. Fig 6.1 viser eksempler på av- og påkjøring til anlegg beregnet for én eller begge trafikketninger.

Normalt bør kommersielle anlegg, for å sikre et tilstrekkelig kundegrunnlag, gjøres tilgjengelig for begge trafikketninger (type 1 - 4). Geometrien bør dessuten gjøre det mulig for tunge kjøretøyer å benytte anlegget. Utformingen av på- og avkjøringer må gjøres på bakgrunn av de aktuelle trafikktallene.

Rasteplasser kan være åpne for trafikk i én eller begge trafikketninger. Dette er kun et spørsmål om av- og påkjøringens utforming, dens geometriske standard og besøket til anlegget. Dersom av- og påkjøringene tilfredsstiller kravene som stilles til avkjørsler (T-kryss), er det fullt mulig å benytte skilt 628 (Rasteplass) i begge trafikketninger. Dette kan være aktuelt dersom det anlegges rasteplasser med spesielt høy standard, eventuelt også med toalett.



628. Rasteplass.



612. Toalett.

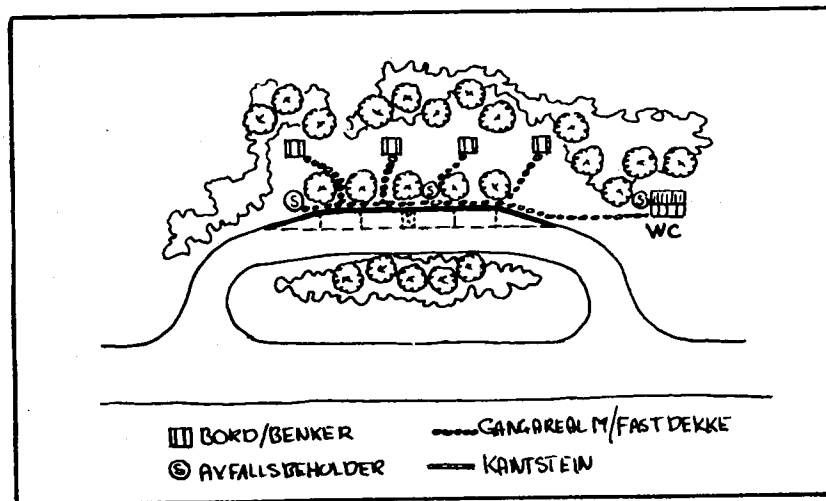
	GRUNNTYPE	VARIANT	KOMMENTARER	NR
Anlegg for begge trafikketninger			Felles av- og påkjøring uten skillerabatt. For begge trafikketninger.	1
			Av- og påkjøring delt. Langsgående skillerabatt.	2
			Felles av- og påkjøring. Retardasjonsfelt for høyresvingende og eget venstresvingfelt. Fysiske øyer eller malte.	3
			I prinsippet fullt utbygd T-kryss med eget høyresvingfelt, evt også med akselerasjonsfelt.	4
Anlegg for én trafikketning			Felles av- og påkjøring uten skillerabatt, men kun for én trafikketning.	5
			Delt av- og påkjøring og retardasjonsfelt. Kun for én trafikketning, evt m/ akselerasjonsfelt.	6
			Felles av- og påkjøring med skillerabatt eller dråpe. Retardasjonsfelt, evt også m/ akselerasjonsfelt.	7

Figur 6.1: Oversikt over prinsipper for utforming av på- og avkjøringer for anlegg beregnet for én og begge trafikketninger.

6.2 Arealdisponering - eksempler

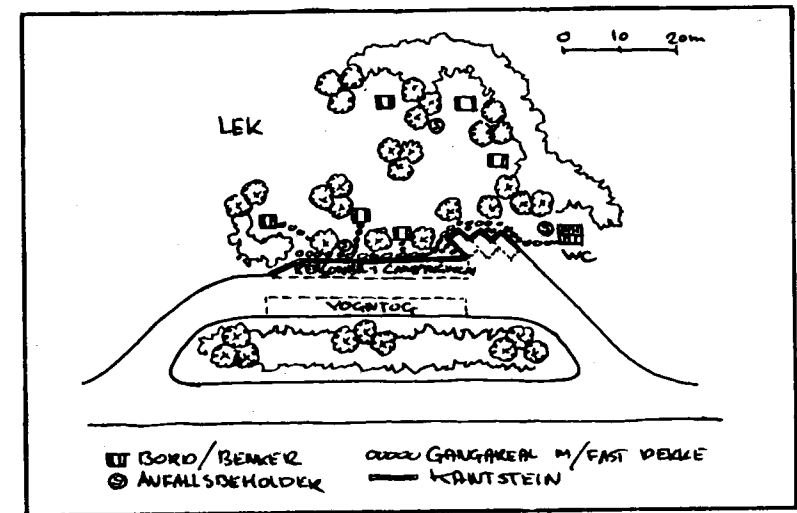
I det følgende skal det gis noen eksempler på arealdisponering og arealbehov for ulike typer anlegg.

Fig 6.2 viser en liten rasteplass med 2 - 5 bord. Plassen er beregnet kun for én trafikkdirning. Som det framgår, kan plassen eventuelt utstyres med toalett.



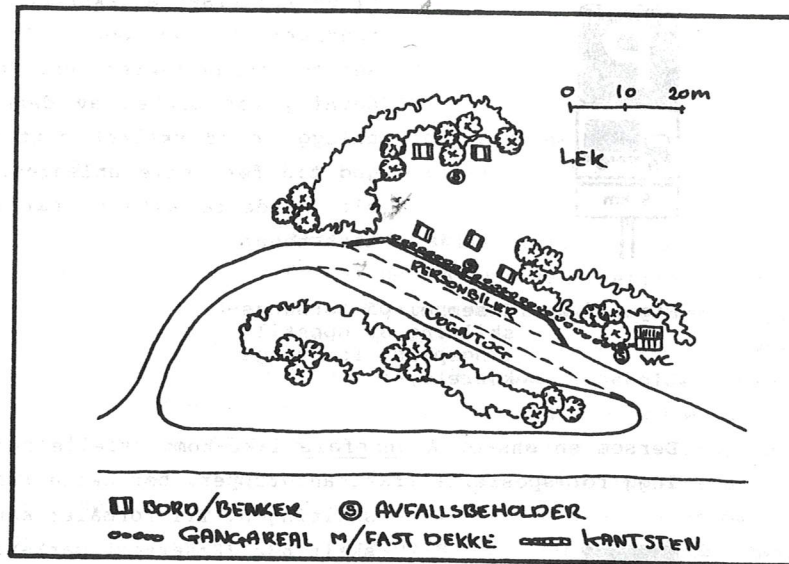
Figur 6.2 Eksempel på LITEN RASTEPLASS₂ (L4)
Arealbehov ca 300 - 1500 m²

Den neste figuren (6.3) viser en rasteplass med noe høyere standard (Hovedrasteplass). Plassen er utstyrt med toalett og har en geometri som tillater bruk av tunge kjøretøyer. Som en ser av utformingen av på- og avkjøringene, bør plassen kun benyttes av én trafikkdirning.



Figur 6.3 Eksempel på HOVEDRASTEPLASS som også rommer tunge kjøretøyer (L4).
Arealbehov ca 1500 - 3000 m²

Fig 6.4 er en variant av fig 6.3. Her er imidlertid avkjøringene utformet slik at begge trafikkdirninger kan benytte plassen. (Vegtype C og D.) Av- og påkjøringene er separate. Arealbehovet er ca 2000 - 4000 m².



Figur 6.4 Eksempel på rasteplass som rommer tunge kjøretøyer og er tilgjengelig for begge trafikketninger. Vegtype C og D (L 4)

7 INFORMASJONSOPPLEGG

Informasjonen om serviceanlegg langs vegnettet er ofte mangelfull. En forutsetning for at serviceanleggene skal tjene hensikten er at det informeres tilstrekkelig om det rutevise og enkeltstående tilbud. En stor del av trafikantene opptar sine informasjoner langs vegen. Enten skjer dette via skilt, private eller offentlige, ved at anlegget er synlig fra vegen, eller ved at man har studert kart (L7).

Det vil derfor alltid være ønskelig at attraktive serviceanlegg avmerkes på spesielle vegkart, (motororganisasjonenes vegbøker ol). Normalt bør slike anlegg også være skiltet. Formålet med skilting er at trafikantene i god tid skal varsles om serviceanlegget, slik at de kan bestemme seg, sette ned farten og svinge ut av trafikkstrømmen på en mest mulig sikker måte. I strøk hvor avstanden mellom anlegg er stor, har skiltingen også som hensikt å gi informasjon om avstanden til neste (nærmeste) anlegg.

Ved utarbeidelse av en helhetlig plan over servicetilbudet langs en vegrute, er det viktig at også skiltbruken blir mest mulig enhetlig. Skilting og informasjon bør derfor utgjøre en del av den rutevise planen. Dette gjelder også de servicemål som ikke er omtalt i dette heftet (bl a camping).

Skilting til kommersielle serviceanlegg med offentlig trafikkskilt skjer ved hjelp av serviceskiltene. Disse settes normalt ikke opp ved selve anlegget dersom dette er godt synlig fra kjørevegen eller dersom anlegget ligger i en by eller i et tettsted.

Alle skiltene skal overdekkes når tilbudet ikke gjelder. Brukskriterier for det enkelte skilt er gitt i Skiltnormene (Håndbok 050).

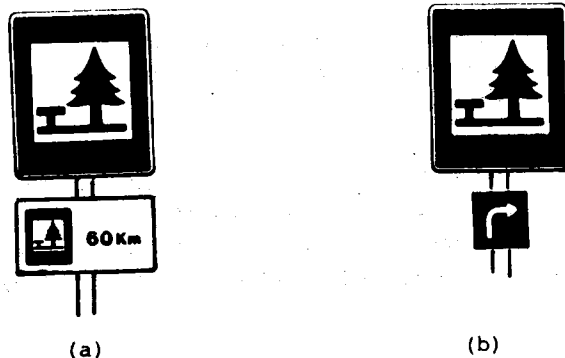
Et vesentlig poeng ved rutevis planlegging av servicetilbud er bruken av trafikkskilt for å angi avstanden til neste anlegg når denne er utforholdsmessig stor. Til dette kan også turistinformasjonskart (skilt 636) brukes.

Ved skilting til neste anlegg er det viktig å presisere at slike skilt ikke bør plasseres umiddelbart etter et service-anlegg er passert. Dette kan på tofeltsveg føre til uheldige U-svinger. Skilt med avstand til begge anlegg bør plasseres før det første anlegget.

7.1 Ikke kommersielle serviceanlegg

Ikke-kommersielle servicetilbud bør normalt skiltes med trafikkskilt. For rasteplasser bør skiltet i tillegg til informasjonen om det nærmeste anlegget også inneholde opplysninger om avstanden til neste anlegg, dersom denne på vegger av type C og D er større enn 20 - 25 km. For vegtype A og B kan tilsvarende avstand være 30 - 60 km.

Skiltingen bør også gi informasjon om de tilbudene som finnes på rasteplassen, f eks toalett. Generelt bør toalett alltid være merket med trafikkskilt, såframt det er offentlig tilgjengelig, selv om det ligger i tilknytning til et kommersielt anlegg.



Figur 7.1 Eksempel på skilting hvis det er langt mellom rasteplassene (a) og på skilting nær anlegget (b)



Figur 7.2 Eksempel på forhåndsskilting av oppstillingsplass for tunge kjøretøyer

Figur 7.2 viser et eksempel på forhåndsskilting av oppstillingsplasser for tunge kjøretøyer. En forutsetning for bruken av denne typen anlegg er at skiltet settes opp i god tid før selve anlegget. Spesielt er dette aktuelt nær byer og tettsteder.

Dersom en ønsker å anbefale ikke-kommersielle serviceanlegg for spesielle trafikantgrupper, bør dette framgå av skiltingen.



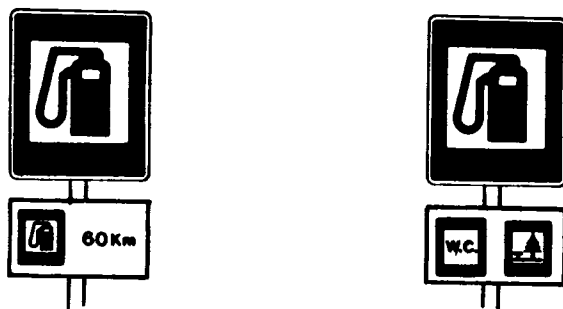
Figur 7.3 Eksempel på skilting av rasteplass for lette kjøretøyer

Til formålet kan underskilt 832 (Reservert parkering) for den aktuelle brukergruppen benyttes. Skiltingen innebærer ikke forbud for andre trafikantgrupper, kun anbefaling. Til forbudsskilting må f eks skilt 552 (Parkering med underskilt 832 (Reservert parkering) benyttes.

7.2 Kommerielle service - anlegg

I tillegg til de offentlige trafikkskiltene benyttes ofte private skilt eller reklame og firmasymboler til merking av kommersielle anlegg. Dessuten er denne typen anlegg ofte såvidt store at disse er godt synlig fra veien.

Når anlegget gir kommersielle skilt normalt tilstrekkelig informasjon til trafikantene om hva servicetilbudet omfatter og hvor selve avkjørselen er. Bruken av denne type skilt er hovedsakelig regulert gjennom vegloven, bygningsloven og naturvernloven. Skiltene inneholder imidlertid sjelden informasjon om avstanden til neste anlegg når et anlegg først er passert. Til dette bør offentlige trafikkskilt benyttes. Dette gjelder både bensinstasjoner, spisesteder og, dersom avstanden mellom anleggene er stor. Underskilt 836 (Utvidelse av servicetilbud) bør dessuten benyttes dersom tilbudet omfatter mer enn hva hovedskiltet angir (skiltet tillater høyst 3 symboler). Spesielt gjelder dette toalett.



Figur 7.4 Eksempel på forvarsling og skilting av bensinstasjon med utvidet service

Normalt vil det ikke være nødvendig å skilte med offentlig trafikkskilt til telefon som finnes i tilknytning til kommersielle anlegg. Kun i strøk hvor avstanden mellom tilgjengelige telefoner er stor, eller telefonanlegget ligger alene, vil skilting være nødvendig. Nødtelefoner må alltid skiltes.

7.3 Skilting av fellesanlegg

Ikke-kommerielle tilbud lokalisert sammen med, eller i tilknytning til, kommersielle anlegg bør alltid skiltes.



Figur 7.5 Eksempel på skilting av samlokaliserte anlegg

Dersom vegetaten har inngått en avtale med eiere av kommersielle anlegg om bruk av toaletter for vegfarende, bør dette fremgå av skiltingen.

8. LITTERATUR

- L 1 VÅG- OCH VATTENBYGG-
NADSSSTYRELSEN, 1977 "Vägservicefunktionerna".
Helsinki 1977.
- L 2 NORDISK VEGTEKNISK
FORBUND, 1980 "Kommersiellservice til
trafikanterne".
NVF-rapport nr 6, 1980.
- L 3 RAGNØY, A, 1978 "Vegtrafikanternes rastevaner".
TØI-rapport, Transportøkonomisk
institutt, Oslo, 1978.
- L 4 STATENS VÅGVERK, 1980 "Sidoanleggninger".
TU 1980.06. Borlänge, 1980.
- L 5 STATENS VEGVESEN, 1978 "Rasteplasser". Vurdering av
behov og lokalisering.
Informasjonshefte.
Vegdirektoratet, Oslo, 1978.
- L 6 RAGNØY, A, 1978 "Serviceanlegg langs riksveg".
Hovedoppgave i samferdsels-
teknikk, NTH, 1978.
- L 7 STATENS VÅGVERK, 1976 "Sidoanleggninger - en
litteraturstudie".
TV 128, Borlänge, 1976.
- L 8 VEJDIREKTORATET, 1978 "Sideanlæg". Forslag til
vejregler ved ikke-motorveje.
Normaltperm 9.5.01 Udstyr.
København, 1978.
- L 9 VÅG- OCH VATTENBYGG-
NADSSSTYRELSEN, 1973 "Servicestationer".
Normale bestemmelser III.4.2.
Helsinki, 1973.
- L10 NORDISK VEGTEKNISK
FORBUND, 1975 "Nødtelefoner". Rapport 2.
Stockholm, 1975
- L11 STATENS VEGVESEN, 1983 "Serviceanlegg langs E18
og E76 E18 og E76 gjennom
Buskerud, Vestfold, Telemark,
Aust-og Vest-Agder.
Transportøkonomisk institutt,
Oslo, august 1983.
- L12 RAGNØY, A, 1983 "Beregning av etterspørsel
etter kommersielle tjenester."
Arb dok av feb 84, Transport-
økonomisk institutt, Oslo, 1984.

VEDLEGG I

Beregning av behovet for rasteplasser



Beregning av behovet for rasteplasser

Behovene for rasteplassenheter langs en vegstrekning (antall enheter = antall bilplasser = antall bord) er forsøkt beregnet i to kilder (L5 og L 6) ved hjelp av følgende formel:

$$B = k \cdot ADT \cdot L$$

hvor

- ADT = årsdøgnetrafikk (tellet i det snitt på vegstrekningen hvor trafikken er lavest)
- L = vegstrekningens lengde i km
- k = en beregnet faktor

Faktoren k kan i denne sammenheng settes til $\frac{1}{3000}$. Med en innbyrdes avstand på ca 15 km innebærer dette at det dimensjoneres for en rasteplassenhet pr ADT på 200. Det understrekes i begge kilder at metoden bare må benyttes ved overslagsberegninger og at det bør vurderes for den enkelte strekning om behovet er høyere eller lavere enn formelen angir.

VEDLEGG II

Standardkontrakter om leieavtaler

KONTRAKT

1. Denne kontrakten er inngått mellom vegsjefen i og firma som leverandør.
2. Leverandøren påtar seg å stille serviceanleggets en/to/tre toalett(er)/herunder et handikaptoalett/samt stellerom/til fri disposisjon for de vegfarende som for øvrig ikke er kunder ved serviceanlegget. Toalett/ene/mm er åpent i anleggets vanlig åpningstid.
3. Leverandørens forpliktelser:
 - Holde god orden og høy hygienisk standard på toalettet/ene/og stellerom.
 - Sørge for at det til enhver tid er såpe, håndkle (papir) og toalettpapir på toalettet/ene/samt papirhåndkle på stellerom.
 - Sørge for det nødvendige renhold. I turistsesongen må toalettet/ene/og stellerom/vaskes minst en gang daglig.
 - Gi vegsjefens representant og de kommunale helseråd adgang til å inspisere toalettet/ene/og stellerom.
4. Vegvesenets forpliktelser:
 - Vise det vegfarende publikum veg til toalettet/ene ved hjelp av standard skilting.
 - Yte leverandøren et bidrag til renhold mm etter denne avtalen med et årlig beløp på kr Beløpet utbetales med 50% når kontrakten undertegnes og 50% etter 6 måneder.
5. Kontrakten kan fornyes for tre år om gangen. Beløpet skal fortsatt betales halvårsvis.
Hver av partene kan si opp kontrakten med 6 måneders varsel til utløp ved slutten av kalenderår.

Kontrakten er utstedt i to eksemplarer, ett til hver av partene.

EVENTUELLE TILLEGG TIL KONTRAKT OM LEIE AV TOALETT

Følgende forslag til tilleggskontrakt kan eventuelt innarbeides til hovedkontrakt eller nyttes som selvstendig kontrakt:

1. Leverandøren påtar seg å stille parkeringsareal om omlagm² til fri disposisjon for de vegfarende som nytter rasteplassen ved anlegget.

Leverandøren påtar seg å stille oppstillingsplasser etter vedlagte plan til fri benyttelse for tunge kjøretøyer.

Leverandøren påtar seg å stille til fri disposisjon for de vegfarende ferdig opparbeidet rasteplass med: (antall m², antall bord, stoler benker, øvrig utstyr ol).

2. Leverandøren står for det hele og fulle vedlikehold av de omhandlede arealer.

Leverandøren setter opp avfallsbeholdere etter vegkontorets anvisning. Leverandøren står for tømming og renhold av disse. Leverandøren påtar seg opprydding/(ved rasteplass) og renhold/ av de omhandlede arealer og deres omgivelser.

3. Øvrige ytelser, betaling og varighet av kontrakten mm vises til hovedkontrakten.

LEIEKONTRAKT FOR OPPFØRING AV SERVICEBYGG PÅ STATENS EIENDOM

1. Denne kontrakten er inngått mellom som leier og Statens vegvesen v/vegsjefen i
2. Leier gis rett til å oppføre bygg etter vedlagte nærmere spesifikasjoner/tegning og plassert slik som vist på vedlagte plan/kart.
Bygget er påm², i etasjer.
Leier gis rett til å drive-virksomhet i bygget.
Bygget kan ikke nyttes til boligformål, verken kontinuerlig eller for kortere perioder.
3. Leier er selv ansvarlig for å innhente byggetillatelse og andre tillatelser fra offentlig myndighet som måtte være nødvendig for oppføring og drift.
Bygget blir fullt ut leiers eiendom. Alle utgifter med oppføring, innredning, vedlikehold og drift bæres av leier.
Bygget skal være driftsklart senest
4. Bygget skal bl a inneholde toalett(er), inklusiv handikaptoalett/samt stellerom/og venterom. Disse rom stilles til fri disposisjon for vegfarende som forøvrig ikke er kunder ved leiers virksomhet. Disse rom skal være åpne følgende tider:
5. Når det gjelder toalettet/ene/stellerom/og venterom, påtar leier seg følgende forpliktelser:
 - Holde god orden og høy hygienisk standard på toalettet/ene/og stallefom.
 - Sørge for at det til enhver tid er såpe, håndkle (papir) og toalett-papir på toalettet/ene/samt papirhåndkle på stellerom.
 - Sørge for det nødvendige renhold. I turistsesongen må toalettet/ene/og stellerom/ vaskes minst en gang daglig.

- Gi vegsjefens representant og de kommunale helseråd adgang til å inspisere toalettet/ene/og stellerom.
6. Vegvesenet påtar seg følgende forpliktelser:
 - Vise det vegfarende publikum veg til toalettet/ene og venterom ved hjelp av standard skilting.
 - Yte leier et bidrag til renhold mm etter denne avtalen med et årlig beløp på kr Ved fastsetting av beløpet er det tatt hensyn til en vanlig, rimelig leie for grunnen.
 7. Leiers rett til å ha bygget stående på vegvesenets grunn er betinget av at denne kontrakten gjelder fullt ut, slik at vegvesenet står som leier av toalettet/ene og venterom. Leier kan bare overføre sine rettigheter og plikter etter kontrakten til andre dersom vegvesenet samtykker. Leier kan ikke endre arten av virksomhet som drives i bygget, uten at skriftlig tillatelse fra vegsjefen foreligger.
 8. Kontrakten gjelder fra og i 5 år. Det skal da tas opp forhandlinger om ytterligere leietid, og eventuelle endringer i leiebeløp. Oppsigelsestiden for begge parter er 6 måneder. Ved mislighold fra leiers side eller oppsigelse fra en av partene kan vegvesenet kreve at leier fjerner bygget uten utgift for vegvesenet. Dersom bygget ikke er fjernet innen rimelig tid etter skriftlig påkrav fra vegvesenet, kan vegvesenet selv rive eller selge bygget på leierens kostnad, eller vegvesenet kan selv overta bygget vederlagsfritt.

Kontrakten er utstedt i to eksemplarer, ett til hver av partene.

TilleggMerknader til enkelte av punktene i forslaget til leiekontrakt for oppføring av servicebygg på statens eiendom:

- Pkt 2: Hvilken virksomhet leier kan drive i bygget, bør presiseres. Dette vil understreke det spesielle i kontrakten i henhold til lov av 30. mai 1975 om tomtefeste. I denne forbindelse er også betingelsene under pkt 7 viktige.
- Pkt 4: Åpningstider for toalett, stellerom og venterom må tilpasses ferjedriften i hvert enkelt tilfelle. Åpningstidene for disse rommene må ses uavhengig av åpningstidene for leiers virksomhet. Om nødvendig må venterom mm stå åpent hele døgnet.
- Pkt 6: Vegvesenets leiegodtgjørelse for fri disponering av toalett, venterom mm fastsettes etter forhandlinger. Her må en ta hensyn både til det trafikkgrunnlaget leier for utnytte ved å etablere seg på selve ferjestedet, samt fordelen ved å ha kafeteria, kiosk eller annet i forbindelse med venterom. Dessuten skal det trekkes fra for en vanlig grunnavgift ved at vedkommende leier grunn av vegvesenet. Når det i kontrakten er nyttet uttrykket "rimelig leie" står det i motsetning til urimelig. Vi skal ikke ta for høy grunnleie, men heller ikke uvanlig lav. Det er en vanlig markedsleie for den aktuelle grunnen vi skal fram til.

På denne bakgrunn ser vi ikke bort fra at det i en del tilfeller ikke er aktuelt at Statens vegvesen skal betale noe for disponering av venterom, toalett el. I så fall må pkt 6 omformuleres. Det må da henvises til at leie for de forskjellige ytelsene og motytelser oppveier hverandre.

VEDLEGG III

Eksempel på rutevis planlegging av
servicetilbud i Vest-Agder fylke.

(Hentet fra L11)



INNHOLD

	Side
1. INNLEDNING	1
1.1 Disponering av arbeidet	1
1.2 Medarbeidere	1
2. REGISTRERING AV EKSISTERENDE ANLEGG	2
2.1 Resultater	2
2.2 Trafikkgrunnlag	2
3. BEHOVSVURDERINGER	4
3.1 Lokale forutsetninger	4
3.2 Rasteplasser	4
3.3 Oppstillingsplasser tunge kjøretøyer	7
3.4 Kommersielle anlegg	8
3.5 Kontrollplasser	9
3.6 Toalettanlegg	10
3.7 Samarbeidsmuligheter	10
4. PRIORITERT UTBYGGINGSPLAN - KOSTNADSOVERSLAG ..	11

VEDLEGG

1 INNLEDNING

1.1 Disponering av arbeidet

Det er opprettet en samarbeidsgruppe over fylkesgrensene for å vurdere servicetilbudet langs E 18 og E 76. Deltakende fylker er Buskerud, Vestfold, Telemark, Aust-Agder og Vest-Agder.

I Vest-Agder er vedlikeholdsavdelingen, biltilsynsavdelingen og planavdelingen trukket inn i arbeidet.

Planleggingen ble startet opp i juni 1981. Målsettingen er å få fram en fylkesplan for E 18 vedrørende servicetilbud. Eksisterende tilbud er registrert, og det er innhentet behovsvurderinger fra organisasjoner m m.

Det er tatt kontakt med Rogaland vegkontor for å avklare behov/utbygging i vestfylket. Samarbeidet med de andre fylkene og spesielt Aust-Agder har avklart behovet øst for Kristiansand.

Den store arbeidsgruppen har vært ledet av Telemark vegkontor. Her har det vært lagt vekt på fellesopplegg vedrørende registrering og utarbeidelse av den generelle delen av planen.

1.2 Medarbeidere

H Seland og O Holt fra vedlikeholdsavd, S Eggebø fra biltilsynet og A Birkeland fra planavd har utført arbeidet med sistnevnte som deltaker i den store samarbeidsgruppen.

2. REGISTRERING AV EKSISTERENDE ANLEGG

2.1 Resultater

Det totale servicetilbudet ble registrert langs vegruten. Registreringen omfattet antall og avstand mellom både kommersielle og ikke-kommersielle anlegg. Det henvises til registreringskart som er lagt ved rapporten.

Parkeringslomner er registrert i den grad det er mulig å nytte disse, eller at det ønskes lagt restriksjoner (stengt, énvegskjøring etc). Anleggene er også delt etter lokalisering i forhold til by, tettsted, distrikt etc.

Registreringene viste at rasteplassene ligger tett (23 stk langs 160 km veg og at det er bygd 4 toalettanlegg. I tillegg er det i den senere tid etablert avtaler med bensinstasjoner i forbindelse med offentlig skilting av deres toalett-tilbud.

Vest for Kristiansand er det færre kommersielle service-tilbud. E 18 går gjennom/tangerer en rekke byer og tettsteder som antas å dekke dette behovet.

Det er ikke registrert spesielle plasser for tunge kjøretøyer. Disse utnytter kommersielle og ikke-kommersielle anlegg. En del av rasteplassene nyttes utenom sesongen av tunge kjøretøyer. I et separat vedlegg er anleggene registrert på flyfoto, og gitt en egen opplisting.

2.2 Trafikkgrunnlag

Ved dimensjonering av rasteplass-systemet trengs det data om trafikkgrunnlaget. Det er utarbeidet et beregningsgrunnlag hvor ADT er en viktig faktor.

Hovedparsellinndelingen er ikke fulgt ved beregningen, men det er tatt utgangspunkt i 6 avgrensede delstrekninger. Strekningene er begrenset av Aust-Agder grense, Kristiansand, Mandal, Lyngdal, Kvinesdal, Flekkefjord og Rogaland grense. Trafikken er fordelt på disse strekningene. Årsdøgn trafikktall finnes i tabellen på side 5.

3. BEHOVSVURDERINGER

3.1 Lokale forutsetninger

I Vest-Agder er turisttrafikken stor i sommerhalvåret. Det er mange attraktive målpunkter i fylket, samtidig som gjennomgangstrafikken er betydelig. I Kristiansand er det en stor ferjeterminal med forbindelse til Danmark.

Tungtrafikken som benytter E 18 som gjennomfartsåre, er også høy. Det kan spesielt nevnes vegtransportbehovet på strekningen Oslo - Stavanger.

De foreslåtte behovskriteriene som er angitt i den første del av rapporten, er nyttet ved vurdering av servicebehovet. Vi antar at Vest-Agder som er et attraktivt turistfylke, vil generelt ha et stort behov for serviceanlegg langs E 18.

3.2 Rasteplasser

I samsvar med arbeidsdokument nr 7 fra TØI ("Serviceanlegg langs veg") er rasteplassbehovet beregnet. Det er tatt utgangspunkt i årsdøgntrafikk, og inndeling av E 18 i delstrekninger. En del av det teoretiske rasteplassbehovet kan dekkes i byer/tettsteder langs E 18. Det er derfor sett noe praktisk på behov og utbygging. Utbygging av rasteplasser avhenger også av en del stedlige forhold. I følgende tabell er behovet vist:

	Av-stand km	ADT	Antall park-/bil-plasser	Antall rasteplasser teoret. énsidig	Merknad
Aust-Agder gr					
Kristiansand	15	4000	20	2	
Mandal	45	4000	60	6	Noe dekkes i by
Lyngdal	30	2000	20	4	
Kvinesdal	30	2000	20	4	
Flekkefjord	30	2000	20	4	
Rogaland gr	20	2000	12	2-4	

Det er forutsatt at tunge kjøretøyer kan nytte en del av rasteplassene.

Ved lokalisering av nye plasser/utvidelse av eksisterende er det søkt å ta hensyn til behov, avstand mellom plassene, trafiksikkerhet, jordvern, terrengforhold samt ønsket om at plassene skal ligge ved særlig attraktive steder som vann, elv, utsiktspunkt etc.

Rasteplassene er delt i 2 grupper. Det er den store rasteplassen med toalett, bord og benker etc. Ellers satses det på en mindre type (eksisterende plasser) som også kan ha bord og benker. For hver delstrekning er behovet vurdert og sett i sammenheng med eksisterende tilbud.

Aust-Agder gr - Kristiansand

Eksisterende rasteplasser og parkeringslommer opprettholdes. Enkelte utbedres med skilting. Det er søkt samarbeid med Dyreparken for å få til en stor rasteplass i forbindelse med pågående utvidelsesarbeider. Dyreparken har i utgangspunktet sagt seg villig til å være med på en slik løsning.

Kristiansand - Mandal

Rasteplassen i Lindelia foreslås utvidet til stor rasteplass for å dekke vestgående trafikk. Parkeringsarealet utvides og oppholdsarealet flyttes vekk fra E 18. Ellers beholdes eksisterende rasteplasser med små utbedringer.

Når vegvesenets lager i Hannevika fraflyttes, kan det bli noen ledige arealer. Disse kan muligens nyttes til servicevirksomhet.

Mandal - Lyngdal

Tilbudet på denne strekningen er mindre godt m h t store rasteplasser. Det foreslås utvidelse/ny stor rasteplass ved Reibakken ca 10 km vest for Mandal. Her vil det også bli tilbud for tunge kjøretøyer. Rasteplassen kan dekke begge kjøretretninger. Oppholdsarealet er planlagt i god avstand fra E 18 ved Fasselandsvannet. Eksisterende rasteplass ved Tredal forutsettes fjernet når Reibakken er opparbeidet.

Ved Herdalen like øst for Lyngdal er det funnet et område som er velegnet for stor rasteplass. Området er stort, slik at det også er mulig å innpasse andre serviceaktiviteter, jfr pkt 3.4. Utbygging av denne rasteplassen prioriteres etter Reibakken.

Ved utbygging av de store rasteplassene forutsettes det at noen eksisterende mindre rasteplasser bygges om til parkeringslommer.

Lyngdal - Kvinesdal

Mellom Lyngdal og Kvinesdal er rastetilbudet stort sett tilfredsstillende. Eksisterende plasser opprustes. På

Kvinesheia er det en stor fasteplass. Denne foreslås utvidet med større parkeringsareal, og flytting av oppholdsareal i noe avstand fra E 18 (ut på odde). Dette arbeidet prioriteres høyt.

Kvinesdal - Flekkefjord

Det er dårlig rasteplassstilbud på denne strekningen. Tidligere er det etablert en rasteplass med toalett. I forbindelse med nytt veganlegg Hestespranget - Trøngslo vil det bli opprettet flere mindre rasteplasser.

Flekkefjord - Rogaland grense

Eksisterende rasteplasser utbedres. Tilbudet er også sett i sammenheng med det som foreligger/vil bli bygget på Rogalandssiden. Rogaland vegkontor planlegger utbygging av en stor rasteplass i Tronvik. Denne vil dekke behovet også i Vest-Agder.

Dersom det senere vil bli aktuelt å opprette en stor rasteplass på denne strekningen, kan det her pekes på et område ved Rekevik.

3.3 Oppstillingsplasser for tunge kjøretøyer

Generelt er det forutsatt at tunge kjøretøyer kan benytte rasteplasser til oppstilling. De store rasteplassene vil bli gitt en tilfredsstillende geometrisk utforming.

Det er innhentet en behovsvurdering fra NLF - avd Agder og Rogaland. Her blir det pekt på behov i Lyngdalsområdet, Kvinesdal og Sira. I Lyngdal foreslår vi utbygging av stor rasteplass (Herdalen) som også kan brukes av tunge kjøre-

tøyer, jfr pkt 3.2 og 3.4. På Liknes i Kvinesdal er det planlagt en større parkeringslomme for østgående kjøretøyer i forbindelse med behov for pålegging av kjetting. På Sira har NLF vist til eksisterende bensinstasjon, og utvidelse av parkeringsareal for oppstilling.

Det er mindre aktuelt å etablere plasser for hensetting av tilhengere.

Aust-Agder vegkontor planlegger et tilbud for tunge kjøretøyer nær fylkesgrensen. Dette tilbudet vil også dekke behovet for kommersiell service mellom Aust-Agder grense og Kristiansand.

34 Kommersielle anlegg

Langs E 18 er det få kommersielle anlegg, men tilbudet utvides ved å trekke inn byer og tettsteder som har berøring av E 18.

NLF har i sin behovsvurdering pekt på et stort behov i Lyngdal, og man foreslår utbygging av eksisterende bensinstasjon på Romsletta. Her foreligger det planer for motell og kafeteria. Utvidelsesmulighetene er imidlertid begrenset p g a omkringliggende jordbruksområder og boliger. Det er små parkeringsarealer. Ved utvidelse må det foretas omregulering.

Lokaliseringmessig er dette stedet tilfredsstillende ut fra behov og lokal tilknytning til tettstedet. På grunn av arealbegrensninger har vi valgt å legge fram et alternativ for kommersielt anlegg. I forbindelse med planene for ny rasteplass i Herdalen, er det også vurdert om det er mulig å få inn et større kommersielt anlegg på det samme området. Det er utarbeidet et forprosjekt som viser at

det er teknisk mulig å bygge ut dette området. Drifts- siden av et slikt anlegg er ikke vurdert. Lokaliseringen er mindre tilfredsstillende i forhold til lokalsenteret.

Så fremt det er mulig å få til en utbygging på Romsletta, vil vi anbefale dette, alternativt foreligger det muligheter i Herdalen.

NLF har videre pekt på behov for opprusting/utvidelse av parkeringsplass ved Utsikten Turisthotell og ved Sira bensinstasjon. Nødvendige forbedringer i forbindelse med kommersielle anlegg forutsettes utført av eier.

3.5 Kontrollplasser

Kontrollplasser for biltilsyn, politi m m er innarbeidet i planen. Generelt kan dette behovet dekkes opp av eksisterende og nye rasteplasser/parkeringslommer.

Det er behov for nye kontrollplasser øst og vest for Kristiansand. Dette må vurderes i forbindelse med planlegging og utbedring av E 18. Som et kortsiktig tiltak kan eksisterende østgående busslomme i Vollevannskrysset trekkes mot vest for å gi bedre mulighet for kontroll (midlertidig tiltak).

Ved utbygging av rasteplass i Herdalen er det mulig å tilpasse en kontrollplass.

I Nulandsvika, Flekkefjord, er det i forbindelse med oppbygging av biltilsynsstasjon, planlagt en kontrollplass.

En del mindre rasteplasser/parkeringslommer forutsettes utbedret for kontrollvirksomhet.

3.6 Toalettanlegg

De store rasteplassene utstyres med toalett. I tillegg er det inngått avtaler med bensinstasjoner vedrørende bruk og offentlig skilting av deres toaletter. Denne ordningen synes tilfredsstillende. Det betales en sum hvert år til bensinstasjonene.

3.7 Samarbeidsmuligheter

Det foregår en fortløpende vurdering av samarbeid med kommersielle anlegg.

I forbindelse med utbygging av Dyreparken - Lekeland kan det bli et interessant samarbeid om offentlig rasteplass og privat drift. Den private utbyggingen har store dimensjoner (parkeringsplass for ca 1000 kjøretøyer).

4. PRIORITERT UTBYGGINGSPLAN - KOSTNADSOVERSLAG

Følgende tabeller viser en prioritert utbyggingsplan. Prioriteringen er delt i 4 trinn. Det forutsettes at prosjekter kan flyttes mellom disse trinn, avhengig av framdrift og bevilgningstakt.

En del prosjekter er mindre tiltak (skilting, opprusting etc) som er relativt rimelige og de kan lett utføres dersom midler er til stede.

Opprusting, utbygging av store rasteplasser, prioriteres høyt for å få et fullverdig tilbud. Framdriften er avhengig av detaljplan og nødvendig grunnerverv.

Det foreligger detaljplan for følgende større anlegg, se vedlagte kart.

- | | | |
|---|-----------------|------------|
| - | rasteplass | Lindelia |
| - | " | Reibakken |
| - | " | Herdalen |
| - | " | Kvinesheia |
| - | parkeringslomme | Liknes |

I 1983 er det avsatt kr 300 000,- på vedlikeholdsbudsjettet til vegserviceanlegg langs riksveg. Utbyggingen forventes også å bli dekket over dette budsjettet, med ca kr 400 000,- pr år de neste årene. Det vil ta ca 6-7 år å fullføre opprusting og utbygging av serviceanleggene (rasteplasser m m). Utbygging av kommersielle anlegg er avhengig av privat initiativ og virksomhet.

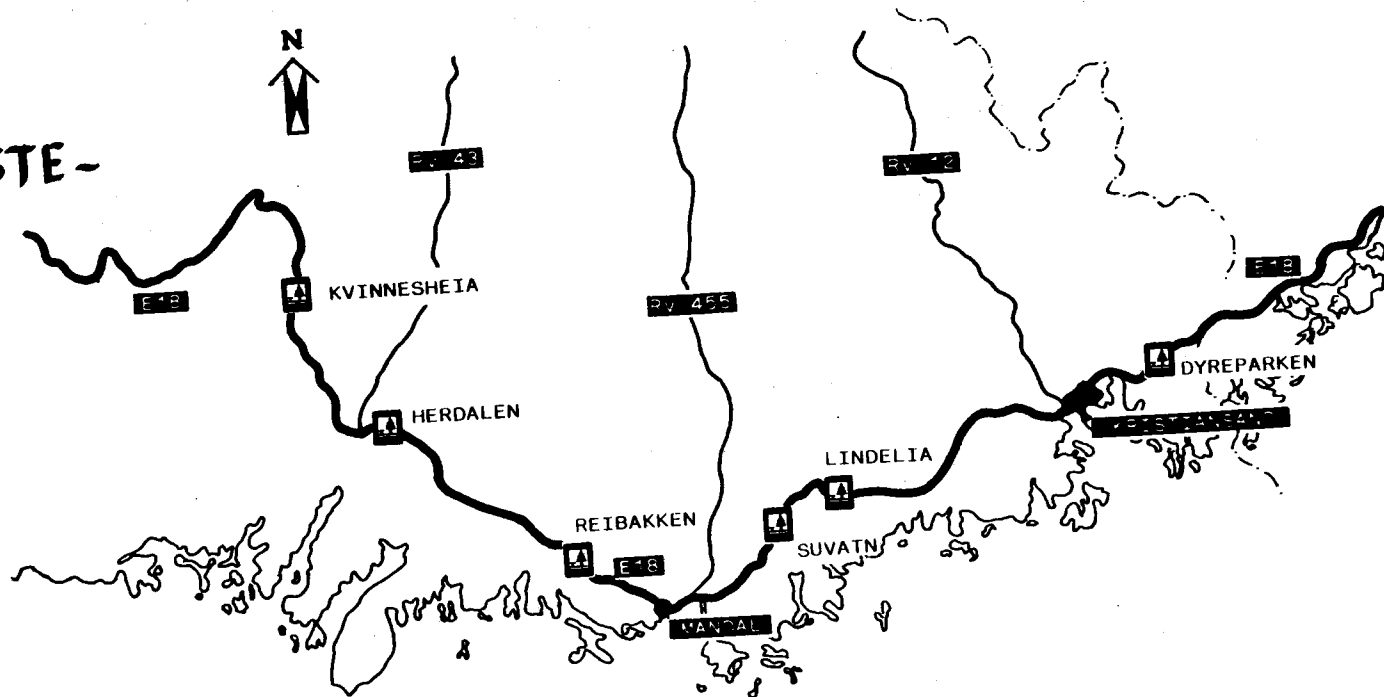
PRIORITERT UTBYGGINGSPROGRAM OG KOSTNADSOVERSLAG

SERVICEANLEGG

FYLKE: Vest-Agder DATO: 9.03.83

PRI-ORITET	PLASSTYPE	LOKALISERING				VEG SI- DE	STØRRELSE (ANT P-PLASSER)			UTSTYR			UTBYGGING			KOSTNADER (1982-KR)				MERKNADER
		RV	HP	KM	STED		(ANT LETT BIL	TUNG BIL	HEN- GERE	ANT BORD	TOA- LETT	LYS	NY- BYG- GING	DM/UT- BYG- GING	CA AREAL BE- HOV	INVEST 1000 KR	ANSV MYND	DRIFT OG VEDL HOLD	ANSV MYND	
1	Stor raste- plass	E18	15	2,3	Kvinesheia	H/V	10	4		9	1		X		200	V	V	V	Detaljplan ferdig	
	Parkeringsl.	E18	15	16,5	Liknes	V		2					X		90	V	V	V	" "	
	Stor rastepl.	E18	01	2,7	Dyreparkeh	H							X			V/P	V/P	V/P	Offentlig/privat drift	
	Stor rastepl.	E18	08	0,5	Lindelia	H	20	3		12	1		X	10 da	326	V	V	V	Detaljplan ferdig	
2	Parkeringsl.	E18	02	0,1	Rona	H							X		5	V	V	V	Envegsveg, mot vest	
	Rasteplass	E18	08	2,1	Holmenfoss	V							X		20	V	V	V	Asf., beplantn., skilt	
	Rasteplass	E18	09	0,8	Suvatne	V				1			X		15	V	V	V	Flere bord	
	Parkeringsl.	E18	11	1,5		V									5				3 p.loaer stenges	
	Stor rastepl.	E18	11	4,5	Reibakken	H	11	4			1		X	10 da	370	V	V	V	Detaljplan ferdig	
	Rasteplass	E18	11	8	Tredal	H													Legges ned	
	Rasteplass	E18	12	5,5		V							X		5				Bygges om til p.loaer	
	Parkeringsl.	E18	13	3,5		V							X		5				Kanalisering	
	Rastepl.	E18	17	4,5		V													Stenges	
	Parkeringsl/ kontrollpl.	E18	20	3,1		H									10				Utbedres, asfalteres	
Rasteplass	E18	20	5,1		V													Stenges for innkjøring fra øst.		
3	Rastepl./ kontrollpl.	E18	01	0,8	Aust-Agder grense	H	5	1					X		5	V	V	V	Avgrensn. mot E 18	
	Kontrollpl.	E18	03	2,0	Varodden	H										V	V	V	Rasteplass fjernes	
	Rasteplass/ kontroll	E18	05	3,2	Grauthelleren	H/V							X			V	V	V	Tilrettelegge kontroll	
	Parkeringsl.	E18	12	2,7		V							X		15	V	V	V	Asfaltering, skiltes	
	Parkeringsl.	E18	15	5,7		H							X		5	V	V	V	Stenges for innkjøring fra øst	
	Rasteplass/ kontroll	E18	17	3,0									X		20	V	V	V	Utbedring for kontroll	
4	Rasteplass	E18	13	1,8		V							X			V	V	V	Til parkeringsloaer	
	Stor rastepl. kontroll	E18	13	8,7	Herdalen	H	20	10-15		15	1		X	3 da	880	V	V	V		
	Rasteplass	E18	14	5,5		H							X			V	V	V	Til parkeringsloaer	







FRAMTIDIG RASTE- PLASSYSTEM LANGS E 18 VEST-AGDER





**SERVICEANLEGG
REGISTRERT
SOMMEREN 1981
LANGS E 18**

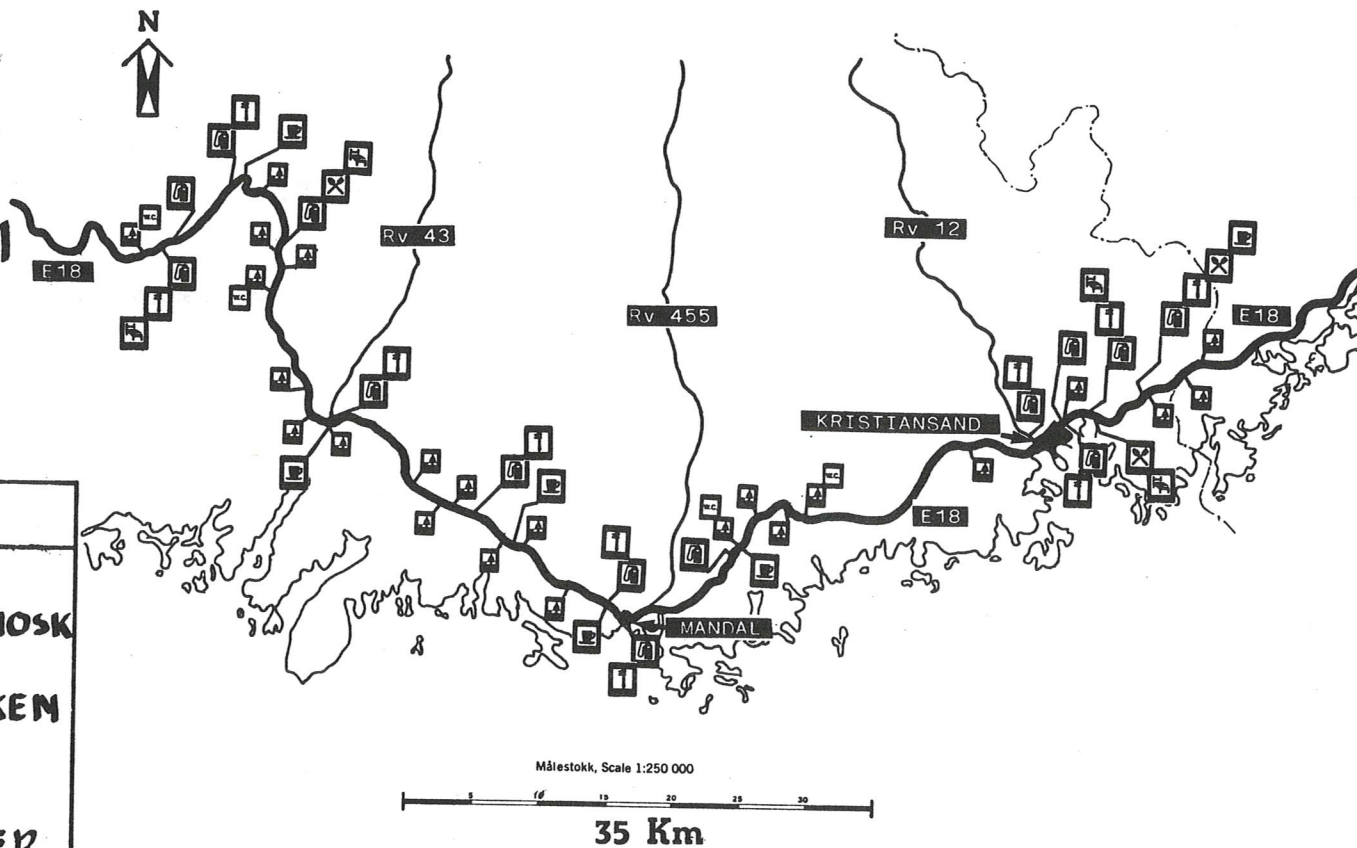
VEST-AGDER

KOMMERSIELT

-  TELEFON
-  BENSIN/BENSIN M/KIOSK
-  BILSERVICE
-  KIOSK/GATEKJØKKEN
-  SERVERING
-  OVERNATTING
(INKL. CAMP. HYTTER)

IKKE KOMMERSIELT

-  RASTEPLASS
-  RASTEPLASS M/TOALETT



VEDLEGG IV

Eksempel på skjema for registrering av
serviceanlegg

1. HENSIKT

Hensikten med registreringen er å få kjennskap til servicetilbudet til vegtrafikanter langs vegrutene og anleggenes avstand innbyrdes og/eller fra et absolutt punkt.

2. PRAKTISK OPPLEGG

Det forutsettes at registreringene foregår med bil og 2 personer (minst). Bilen bør ha trip-teller med mulighet for avlesning av hver 100 meter. Vegruten kjøres kun i én retning og registreringen foregår for begge kjøreretninger samtidig.

3. ANGÅENDE UTFYLING AV SKJEMAET

Anleggsnr:

Fylles ut fortløpende. Dette er praktisk med hensyn til nedtegning på kart.

Diverse

Kilometer:

Avleses løpende på nærmeste 100-meter. For å ha andre "fastpunkter" langs ruten bør for eksempel kryss med R-veg også nedtegnes i skjema. Disse nummereres ikke. Eksempel: X Rv 38 km 156,8.

Skilt:

Det avkrysses hvorvidt anlegget er skiltet (vanlig trafikkskilt). Eventuelt kan skiltnr noteres.

Ensidig/tosidig:

Det merkes av hvorvidt anlegget kan benyttes av trafikk i én eller begge trafikketninger. Dersom anlegget er énsidig, er det nødvendig å angi hvilken trafikketning anlegget er beregnet for.

Følgende regel gjelder:

Dersom et anlegg ikke er begrenset til énsidig bruk ved hjelp av trafikkskilt (skilt 330), er det et tosidig anlegg.

Kommersielle anlegg

Her er det delt på funksjoner. Bensin betyr at en kan få kjøpt bensin o s v. Et anlegg som fyller flere funksjoner avkrysses for de funksjoner anlegget oppfyller. Ett anlegg kan således fylle alle funksjoner.

Bilservice - er oljeskift, smøring og diverse småreparasjoner.

Telefon - skal være skiltet.

Ikke-kommersielle anlegg

Rasteplass - skal være skiltet og ha minimum bord og benker samt avfallsdunk.

Parkeringslomme - skal være skiltet, evt godt synlig fra kjøretøyet.

VEDLEGG V

NA - RUNDSKRIV NR. 20/84 jur

Retningslinjer for praktiseringen av
forurensningsloven § 36 om avfall og
toaletter langs offentlige veier m.v



STATENS VEGVESEN
VEGDIREKTORATET

GRENSEVEIEN 92 — TELEFON (02) 68 10 10
POSTBOKS 6390 · ETTERSTAD
OSLO 6

NA-RUNDSKRIV NR. 20/84 Jur
29. februar 1984
Ark. nr.: 038
SAK/SC
Saksbehandler:
Svein A. Kornerud
Karl E. Lunaas

Til vegsjefene

RETNINGSLINJER FOR PRAKTISERINGEN AV FORURENSNINGSLOVEN
§ 36 OM AVFALL OG TOALETTER LANGS OFFENTLIGE VEGER M.V.

Innhold:

- I Innledning
- II Nærmere om ansvar for avfall. Avgrensning til andre bestemmelser.
- III Nærmere om ansvar for toalett
- IV Retningslinjer for praktiseringen av forurensningsloven § 36
 - Samlokalisering og rutevis planlegging av servicetiltak
 - Langsiktige tiltak
 - Kortsiktige tiltak
 - Rasteplasser m.m.
 - Utfartssteder
 - Ferjeleier. Venterom m.m.
 - Venterom på høyfjellsveger
- V Finansiering samt økonomiske konsekvenser av ny forurensningslov

1

I Innledning

Forurensningsloven av 13. mars 1981 nr. 6 med endringer ved lov av 15. april 1983 nr. 21 trådte i kraft 1. oktober 1983. Vedlagt følger et særtrykk av loven.

Endringen i 1983 gjaldt i det vesentlige at tidligere § 11 ble opphevet og de øvrige paragrafnumrene justert i henhold til det. Någjeldende § 36 er således identisk med § 37 i Norges Lov 1981-utgaven.

I dette rundskrivet behandler vi kun Vegvesenets ansvar for avfall og toaletter etter forurensningsloven § 36, som lyder:

"Vegstyremakten skal sørge for oppsetting og tømming av avfallsbeholdere langs offentlige veger utenfor tettbygd strøk hvor de vegfarende erfaringsmessig etterlater seg avfall. Beholderne skal plasseres slik at de er forenlig med trafikksikkerheten. I tilknytning til tømming skal vegstyremakten foreta nødvendig opprydding innenfor vegens eiendomsgrenser så langt dette ikke påviler noen etter § 35 første og tredje ledd.

Forurensningsmyndigheten kan ved forskrift eller i det enkelte tilfelle fastsette at vegholderen skal sørge for toalett for de vegfarende dersom det ellers vil oppstå utilfredsstillende forhold."

Bestemmelsen fastsetter at vegstyremakten har ansvaret for å sørge for oppsetting og tømming av avfallsbeholdere langs offentlig veg. Med vegstyremakt siktes det her til hvem som er rette vegstyremakt etter vegloven § 9. Oppgavene kan likeledes delegeres i samsvar med reglene i vegloven § 9.

Bestemmelsen fastsetter videre at vegholderen har ansvaret for å sørge for toalett for de vegfarende. Med vegholderen synes en å mene den som etter vegloven kap. IV er ansvarlig for vegvedlikeholdet, staten for riksveger og fylkeskommunen for fylkesveger. I realiteten er det således samme ansvarlige etter 1. og 2. ledd. I den grad vedlikeholdet er delegert, må utgiftene til oppsetting og drift av toalettene refunderes av den vedlikeholdspliktige etter loven.

II Nærmere om ansvar for avfall. Avgrensning til andre bestemmelser

Vegstyremaktens ansvar for oppsetting og tømming av avfallsbeholdere langs offentlig veg gjelder kun utenfor tettbygd strøk. I tettbygde strøk har kommunen ansvaret etter forurensningsloven § 30, 1. og 2. ledd samt § 35, 2. ledd.

2

Videre har vegstyremakten kun ansvar for avfall fra de vegfarende som vegfarende, dvs. avfall fra rasting o.l. Vegvesenets avfallsbeholdere blir til dels misbrukt. Det kan være husstander langs vegene, hytteeiere og vegfarende som her kvitter seg med husholdningsavfallet o.a. Etter forurensningsloven § 30, 1. ledd er innsamling av forbruksavfall en kommunal oppgave (se lovens § 27 om definisjon av forbruksavfall). Når misbruk av vegvesenets avfallsbeholdere skyldes manglende kommunal renovasjon i bolig- og hytteområder, bør vegvesenet ta opp problemet med vedkommende kommune.

Etter forurensningsloven § 35, 1. ledd har den som driver dagligvarehandel, bensinstasjon, kiosk, leirplass, turistanlegg o.l. ansvaret for oppsetting og tømming av avfallsbeholdere i nærheten av slike virksomheter samt for opprydding i området. Arrangør av tilstelning eller stevne har etter lovens § 35, 3. ledd tilsvarende plikt til å rydde etter seg. Ansvaret er ikke betinget av at serviceanlegget m.m. drives kommersielt. Disse pliktene går foran vegmyndighetenes ansvar etter lovens § 36. Det er kommunen som etter lovens § 35, siste ledd har hjemmel for å pålegge den pliktige å gjennomføre renovasjonen. Anmodning om dette må således gå gjennom vedkommende kommune.

I den utstrekning eiere av serviceanlegg og andre som nevnt overfor ikke har ansvar for avfallet, har vegstyremakten ansvar for oppsetting og tømming av avfallsbeholdere langs offentlig veg. Vegstyremaktens ansvar går her foran kommunens ansvar etter lovens § 35, 2. ledd til å sette opp og tømme avfallsbeholdere på utfartssteder o.l. Der utfartsstedet er en del av den offentlige vegen eller ligger innenfor vegens eiendomsgrenser, har således vegstyremakten ansvaret for å sette opp og tømme avfallsbeholdere. Ansvaret for avfallsbeholdere på utfartssteder o.l. for øvrig tiligger vedkommende kommune.

Ved samlokalisering av kommersielle servicetiltak og tiltak som Vegvesenet har ansvaret for (se nedenfor under pkt. IV) må en særlig gjennomgå grensene for ansvar etter lovens §§ 35 og 36. Ansvarsgrensene kan imidlertid være vanskelig å trekke i disse tilfellene, men bør søkes løst gjennom avtale i hvert enkelt tilfelle.

I tilknytning til tømming av avholdsbeholderne har vegstyremakten ansvar for nødvendig opprydding innenfor vegens eiendomsgrenser. Vi gjør imidlertid oppmerksom på at hensetting av avfall utenom avfallsbeholderne er forbudt etter forurensningsloven § 28. Dersom en har kjennskap til hvem som er ansvarlig for forurensningen, kan en gjennom kommunen gi vedkommende pålegg om å fjerne avfallet eller dekke utgiftene med opprydding. Forholdet vil også kunne rammes av veglovens § 57, 2. ledd pkt. 3. Vegstyremakten har her direkte hjemmel i vegloven § 58, 1. ledd til å rydde opp på forurenserens kostnad.

Straffebestemmelsene er gitt i forurensningsloven §§ 78, 79 og 80 og i vegloven § 61. Vi ber om at det vises til-

bakeholdenhet med å nytte disse. Vegvesenet bør i første rekke sørge for at den ansvarlige fjerner avfallet, eventuelt at vedkommende dekker utgiftene til dette.

III Nærmere om ansvar for toalett

Den som har vedlikeholdet av vegen, har ansvaret for å sørge for toalett for de vegfarende. Ansvaret er her ikke delt slik som for avfall og opprydding.

Vegholders ansvar for toalett for de vegfarende gjelder også i tettbygd strøk. I tettbygd strøk bør oppsetting av toalett skje i nært samråd med kommunen.

Det er vegholderens ansvar å sørge for at det etableres en effektiv tilsynsordning med toalettene. Det må bl.a. sørges for tilstrekkelig hyppige inspeksjoner, slik at en unngår tilgrising av toalettene.

Ansvaret omfatter både oppsetting av toalett, vedlikehold samt renhold og drift.

Det er i dag opprettet en rekke samarbeidsavtaler mellom Statens vegvesen og kommersielle serviceanlegg med hensyn til toaletttilbud til de vegfarende. De private bedriftene får et årlig leiebep for de tjenestene de tilbyr de vegfarende innenfor Vegvesenets ansvarsområde.

Vegdirektoratet ber om at Vegvesenets ansvar for toalett for de vegfarende først og fremst søkes løst gjennom avtale med eiere av kommersielle serviceanlegg langs vegene som bensinstasjoner, kafeer o.l.

Forurensningsmyndighetene har ikke gitt eller satt igang arbeid med å gi forskrifter for toalett hold for de vegfarende. Forurensningsmyndighetene kan pålegge vegholderen å sørge for toalett dersom det ellers vil oppstå utilfredsstillende forhold. For å oppfylle lovens målsetting ber vi om at de etterfølgende retningslinjer blir fulgt.

IV Retningslinjer for å oppfylle forurensningsloven § 36

Vi ber vegsjefene skaffe seg god oversikt over avfallsprobleme langs riks- og fylkesveg snarest mulig, samt vurdere nødvendige tiltak i prioritert rekkefølge. For å kunne praktisere samlokalisering og rutevis planlegging av servicetiltak, se nedenfor, ber vi vegsjefene i denne forbindelse også skaffe seg oversikt over eksisterende servicetiltak for de vegfarende og hvilke avtaler Vegvesenet eventuelt har inngått med eiere av disse.

Vegsjefene bør undersøke om trafikforholdene og trafiksikkerheten ved eksisterende serviceanlegg er tilfredsstillende. Hvis ikke bør nødvendige tiltak iverksettes

Samlokalisering og rutevis planlegging av servicetiltak

Vi viser til Vegdirektoratets brev av 31. januar 1984 til vegsjefene om et pågående arbeid med informasjonshefte om overordnet planlegging av serviceanlegg langs vegnettet. Brevet gir uttrykk for Vegdirektoratets prinsipielle standpunkt til forhold om etablering av kommersielle serviceanlegg langs vegtype A og B (motorveg og avkjørselsfri veg) samt om samlokalisering av kommersielle og ikke-kommersielle serviceanlegg.

I tilknytning til det sistnevnte er det omtalt samarbeidsavtaler mellom Statens vegvesen og eiere av serviceanlegg om toaletttilbud til de vegfarende. Det vil kun være aktuelt å inngå leieavtaler. Det kan imidlertid også inngås leieavtale med eiere av serviceanlegg som ikke drives på kommersiell basis. Slikt leieforhold kan også overføres til andre ansvarsfelt for Vegvesenet innen serviceområdet, f.eks. parkerings- og oppstillingsplasser, gjerne ved ferjeleier.

De standpunkter og prinsipper som framkommer i brevet av 31. januar 1984 til vegsjefene skal også legges til grunn for praktiseringen av dette rundskrivet.

Langsiktige tiltak

Ovennevnte informasjonshefte tar sikte på å gi en veiledning om ulike sider av en rutevis, overordnet planlegging av både kommersielle og ikke-kommersielle servicetiltak. Det vil derfor særlig ha betydning for langsiktige tiltak.

Av denne grunn ber vi vegsjefene være tilbakeholdne med å etablere nye serviceanlegg inntil ovennevnte sak er utredet og oversendt vegkontorene.

Kortsiktige tiltak

Forholdene som er omhandlet i direktoratets brev av 31. januar 1984 må så langt som mulig legges til grunn for kortsiktige tiltak. Særlig gjelder det en felles lokalisering av tilbudene langs vegen.

Forøvrig ber vi om at følgende blir lagt til grunn:

Rasteplasser m.m.

- a) Det må settes opp et tilstrekkelig antall avfallsbeholdere på alle rasteplasser, alt etter hvor godt besøkt rasteplassen er.

I forbindelse med utbedring- og ombyggingsarbeid beholder en i mange tilfeller kortere vegsløyfer som parkeringsareal. Også for slike raste- og parkeringsarealer må en vurdere behovet for avfallsbeholdere.

Når det langs vegene er anlagt oppstillingsplasser for tunge kjøretøyer må en også vurdere å sette opp avfallsbeholdere. Det gjelder enten oppstillingsplassene er anlagt separat eller i forbindelse med rasteplass.

Vegmyndighetenes ansvar for avfallsbeholdere omfatter også busslommer. Behovet for avfallsbeholdere ved busslommer utenfor tettbygd strøk må således vurderes. Vi antar imidlertid at problemet her er størst innenfor tettbygd strøk, hvor kommunen har ansvaret.

- b) Oppsetting av toalett bør særlig vurderes etter en samlet plan for den enkelte vegrute. Vi antar at det kun vil være aktuelt med toaletter på en del av rasteplassene, oppstillingsplassene o.l. Av den grunn bør toalettene for de vegfarende være godt skiltet. Vi viser til det ovennevnte om at toalettforholdene for de vegfarende først og fremst bør søkes løst gjennom avtaler med eiere av kommersielle serviceanlegg.

Derømt en rasteplass e.l. eller området inntil denne påviselig blir forurenset på grunn av mangel på toalett, må det enten bygges et slikt anlegg eller rasteplassen må stenges. Hvilken løsning som velges må vurderes ut fra behovet for rasteplass, omfanget av forurensningen og kostnadene til toalettanlegg. Det skal legges størst vekt på behovet for rasteplass og toalett på stedet. Vi minner om at vegmyndighetene også er ansvarlig for forurensning overfor omgivelsene etter naboloven.

- c) Når det gjelder problemer med ulovlig dumping av avfall langs vegene, viser vi til det forannevnte om pålegg om opprydding samt fjerning av avfallet på den ansvarliges kostnad. For å hindre ulovlig dumping av avfall ber vi vegsjefene vurdere å sette opp fysiske stengsler på de aktuelle stedene, f.eks. grøfter, rekkverk o.l.

Utfartssteder

Vi viser til ovennevnte grensdragning mellom forurensningsloven § 35 og § 36. Vi antar at denne grensdragningen særlig vil få aktualitet på utfartssteder. Vi gjør imidlertid oppmerksom på at det kan være aktuelt med samarbeid mellom privat serviceanlegg, kommunen og vegstyremakten der vegstyremakten f.eks. engasjerer seg i trafikkavviklingen og trafiksikkerheten ved å bygge større parkeringsanlegg som inngår i den offentlige vegen etter vegloven § 1.

Ferjeleier. Venterom m.m.

Staten bærer utgiftene og er ansvarlig for fjerning av avfall fra vegfarende på og ved ferjeleier i riksveg-samband. Slike anlegg må derfor utstyres med avfalls-beholdere og toaletter i den utstrekning det er nødven-dig for å unngå tilgrising. Venterom utstyres i alle tilfeller med toalett inklusiv handikaptalett.

Det forekommer ofte en eller annen form for kommersiell virksomhet på ferjeleier (kiosk, kafe o.l.). Eiere av denne type virksomhet plikter å sette opp og tømme av-fallsbeholdere, og skal forøvrig fjerne avfall i om-rådet som skyldes virksomheten, jfr. forurensnings-loven § 35.

Hvis det kommersielle anlegg er et serveringssted, skal det utstyres med nødvendig sanitært anlegg inklusiv handikaptalett.

Kommersiell virksomhet på ferjeleier som eies og drives av vedkommende ferjeselskap betraktes på linje med annen kommersiell virksomhet.

Alle former for serviceanlegg i tilknytning til ferje-leier - såvel Vegvesenets egne som de næringsdrivendes - må utformes og plasseres ut fra hensynet til trygg og effektiv trafikkavvikling.

Det er opprettet avtaler om bygging og drift av service-anlegg på ferjeleier hvor både Vegvesenet, vedkommende ferjeselskap og eiere av en eller annen form for kommersiell virksomhet på stedet er avtalepart. Vi ber vegsjefene gjennomgå ovennevnte avtaler på nytt i for-hold til ansvarsfordelingen etter forurensningsloven §§ 35 og 36, se pkt. II og III overfor. Avtalene bør søkes endret om det viser seg nødvendig. Vi minner om at en i denne sammenheng også bør gjennomgå trafikkforhold-ene og trafikksikkerheten.

Venterom på høyfjellsveger

Dette er en type serviceanlegg som ligger på varhårde steder og hvor det i kritiske situasjoner kan fore- komme større ansamlinger av vegfarende. Venterommene må derfor ha tilstrekkelig kapasitet, god standard og tilfredsstillende sanitære anlegg, særlig hvis de ligger isolert til.

V Finansiering samt økonomiske konsekvenser av ny forurensningslov

Vegvesenets ansvar for renhold og rydding langs riks- og fylkesveg er blitt utvidet gjennom bestemmelsene i forurensningsloven § 36. Direktoratet antar at det vil måtte avsettes mer midler av vedlikeholdsbudsjettet til

renhold og rydding innenfor vegenes eiendomsgrenser. Ved utbedring og bygging av riks- og fylkesveger må det sørges for nødvendige servicetiltak slik dette rund-skrivet gir anvisning på.

For finansiering av tiltak langs riksveg etter foru-rensningsloven § 36 skal følgende retningslinjer legges til grunn.

- a) Ved bygging og utbedring av riksveger, inkludert ferjeleier, belastes utgiftene til serviceanlegg med nødvendig utstyr anlegget.
- b) Hvis det må gjennomføres tiltak som nevnt under punkt a) på vegparseller som ikke har anleggsbe-vilgninger, dekkes utgiftene ved overføring av midler fra posten "Til disposisjon".
- c) Utgifter til oppsetting av toaletter og avfalls-beholdere på eksisterende rasteplasser, også par-keringslommer hvis nødvendig, belastes riksveg-vedlikeholdet.
- d) Renhold, opprydding og drift av ferdige service-anlegg belastes riksvegvedlikeholdet.
- e) Ved inngåelse av avtaler med kommersielle virk-somheter belastes leieutgiftene vedlikeholdet. Direktoratet vil utarbeide standardkontrakter til hjelp for vegkontorene ved inngåelse av avtaler om samlokalisering.

Dette rundskriv erstatter rundskriv nr. 56/69 Vk av 2. juni 1969, rundskriv nr. 118/71 Vk av 17. september 1971 og rundskriv nr. 1/75 Ak av 3. januar 1975, og som herved settes ut av kraft.

Med hilsen

A. J. Grotterød
teknisk direktør

Otto Arnulf

VEDLEGG VI

Kostnadmessige konsekvenser av den
foreslåtte standard

KOSTNADSMESSIGE KONSEKVENSER* AV DEN FORESLÅTTE SERVICE- STANDARD

De forslagene til servicestandard som presenteres i informasjonsheftet medfører visse behov for bygging av service-anlegg. I det følgende skal en forsøke å beregne de kostnadmessige konsekvensene av den utbygging som blir nødvendig i vegetatens regi.

Hva kommersielle anlegg angår, vil det foreliggende forslag ikke påføre vegetaten investeringsutgifter. Skiltbehovet kan øke noe, men dette antas å være små kostnader.

Av de ikke-kommersielle anleggene som behandles i informasjonsheftet kan det være meget vanskelig å anslå utbyggingsbehovet for

- oppstillingsplasser for tunge kjøretøyer
- utfartsparking
- venterom

Det er heller ikke angitt absolutte kriterier for hvor og når slike anlegg skal bygges. Behovet er imidlertid til stede og det bør tas kontakt med vegkontorene for om mulig å få en oversikt over de kostnadmessige konsekvensene.

* - i 1984 kroner

AR/LK

Rasteplasser og toalettanlegg

I informasjonsheftet er det gjort konkrete forslag om avstander mellom bl a rasteplasser og toaletter. Dette får kostnadmessige konsekvenser for vegetaten både på investering- og driftssiden. Ut fra de forutsetninger som er vist i senere beregninger, utgjør investeringene totalt om lag 160 mill kr. Av dette går ca 156 mill kr til nybygging og ombygging av rasteplasser, samt at ca 4 mill kr går til bygging av toalettanlegg.

Pr i dag finnes ca 1500 rasteplasser med svært varierende standard i Norge. Etter våre antakelser bør en del av disse, ut fra trafiksikkerhetsmessige hensyn stenges, men dette antallet er ikke kjent. Det kan derfor være vanskelig å beregne den økning av driftsutgiftene den foreslåtte standard representerer.

De totale driftsutgifter av de foreslåtte rasteplasser og toaletter er beregnet til ca 19 mill kr, hvorav ca 1,5 mill kr utgjøres av kostnadene til drift av egne toaletter og 2,8 mill kr til toalettavtaler med kommersielle anlegg.

Utgiftene til dagens drift og vedlikehold av serviceanlegg er etter våre beregninger ca 11,7 mill kr. (De faktiske utgiftene i 1983 var på 10,1 mill kr. Prosess 79.6.)

*Beregninger vist på de neste sidene

BEREGNING AV KOSTNADS KONSEKVENSER (i 1982-kroner)

1. Bygging av rasteplasser

Ut fra tilgjengelig statistikk har en fordelt vegnettet på ADT-intervaller i %, km, innenfor og utenfor tettbygd strøk. En antar ingen servicebehov i tettbygd strøk. Utenfor tettbygd strøk har en gjort rimelige anslag på den andelen av vegnettet i hvert ADT-intervall som har behov for serviceanlegg. Resultatene er vist i tabell 1.

Tabell 1 Behov for rasteplasser langs riksvegnettet

Veg-type	ADT-intervall	% av R-veg	Km totalt	Km i tettbygd str	Km utenfor tettbygd str	Ant andel med servicebehov	Km veg med servicebehov
C ₁	< 300	15	3 800	70	3 730	25%	930
	300 - 500	15	3 800	90	3 710		930
D	500 - 1000	30	7 600	200	10 900	75%	8 170
	1000 - 1500	14	3 500				
	1500 - 2000	5	1 300	120	1 180	75%	885
	2000 - 4000	12	3 000	280	2 720	75%	2 040
C ₁ *	> 4000	8	1 000	220	780	75%	585
B			1 000	220	780		585
A	Motorveg A+B	1	300	-	300	75%	225
I			25 300	1 200	24 100		14 350

* Antatt fordeling 50/50

Ut fra de forutsetninger om anleggstyper som framgår i informasjonsheftet, har en videre beregnet behovet for ulike typer anlegg. Det er tatt hensyn til om anleggene kan betjene én eller begge trafikkretninger. Resultatene framgår av tabell 2.

Tabell 2 Fordeling av ulike typer serviceanlegg etter ADT og vegtype

Veg-type	ADT-intervall	Rasteplass-system Δ=hoved rp •=liten rp	Km veg u/ serv beh	Ant anl for st /rast	park lomme	ANLEGGSTYPER				Sum anlegg
						for én retn hoved	for to retn liten	for én retn hoved	for to retn liten	
C ₁	< 300 300 - 500		1 860	124	75				50	125
	500 - 1000		8 170	182 362	50			182	315	182 365
D	1500 - 2000		2 925	65			80	20		100
	2000 - 4000			262			182	45		227
C	> 4000		585	26 54		26	54			80
B			585	26 20		26	20			46
A	Motorveg A+B		225	10		10				10
			14 350		125	62	336	247	365	1 135

Som det framgår er behovet 1135 rasteplasser på hele riksvegnettet, hvorav ca 125 utgjøres av parkeringslommer. Ut fra visse antakelser om de eksisterende rasteplassene, har en i tabell 3 beregnet behovet for nybygging/ombygging. Med ombygging menes i denne sammenheng nødvendige ombygginger, totalettanlegg unntatt. Dette kan være trafikk-sikkerhetsmessige forbedringer av på-og avkjøringer, justeringer av den indre geometri samt øvrige oppjusteringer og forbedringer.

Tabell 3 Behov for nybygging/ombygging av rasteplasser samt anslag for antallet plasser som pr i dag er OK

Nødvendig arbeid	Anleggstyper				Sum	
	Park lomme	Anlegg for én trafikkretn hoved	Anl for begge trafikkretn hoved	Anl for begge trafikkretn liten		
Bybygg	-	30	86	67	45	228
Ombygg	-	20	50	100	100	270
OK	125	12	200	80	220	637
Sum	125	62	336	247	365	1135

I Norge finnes pr i dag ca 1500 rasteplasser av svært varierende kvalitet. Når det av tabellen framkommer at ca 900 av dagens rasteplasser ikke skal benyttes, innebærer dette ikke nødvendigvis at disse må stenges. I forslaget legger en opp til bl a at parkeringslommer og rasteplasser med tilfredsstillende av- og påkjøringer bør opprettholdes, selv om disse har kortere innbyrdes avstand enn 15 km. Prinsippet er kun at de anleggene som ikke har trafikksikkerhetsmessig tilfredsstillende standard, bør stenges.

Den følgende tabellen (4) angir antall plasser hvor byggeaktivitet (nybygg/ombygg) er nødvendig. En har av datamesige hensyn kun skilt mellom hovedrasteplass og liten rasteplass.

Tabell 4 Antall plasser som skal bygges ut

	Hoved- rasteplass 10-15	Liten rasteplass 5	Sum antall
Nybygging	97	131	228
Ombygging	120	150	270

På bakgrunn av tidligere Info-hefte om rasteplasser, samt opplysninger om kostnadsindeks i anleggsdriften, er følgende kostnader benyttet for de ulike utbyggingsalternativene:

Tabell 5 Kostnader for utbygging (i 1000 kroner)

	Hoved- rasteplass	Liten rasteplass
Nybygging	600*	300
Ombygging	300	150

* inklusive toalett

Den neste tabellen viser de totale finansieringsbehov i mill kroner.

Tabell 6 Finansieringsbehov i mill kroner, ekskl toalett på ombygde plasser

	Hoved- rasteplass	Liten rasteplass	Sum
Nybygging	58,2	39,3	97,5
Ombygging	36,0	22,5	58,5
	94,2	61,8	156,0

Som det framgår er det totale finansieringsbehov ca 156 mill kroner, hvorav ca 58 mill kr er ombygging av eksisterende anlegg og ca 98 mill er nybygging. De ombygde plassene får ikke toalettanlegg.

2. Bygging av toalettanlegg, avtaler om bruk av toalett på kommersielle anlegg

Ut fra den foreslåtte strategi har en i tabell 7 beregnet det nødvendige antall toalett som bør tilbys vegfarende, fordelt som egne anlegg og avtaler med kommersielle anlegg.

Som det framgår av tabellen, er det totale antall egne anlegg som må bygges 117, samt at det er nødvendig å inngå ca 280 avtaler om bruk av toalett på kommersielle serviceanlegg. Det presiseres at alle planlagte nye hovedrasteplasser (97, se tabell 4) får toalett. Det må således bygges spesielt 20 egne toalettanlegg. Med en enhetskostnad på 200.000 kr betyr dette en investering på ca 4,0 mill kr. Kostnadene for de 97 toalettanleggene på nybygde ras-

teplasser inngår i det beregnede investeringsbehovet for rasteplasser.

Tabell 7 Investeringsbehov ved bygging av toalettanlegg i mill kroner

Avr-intervall	Utbyggingsstrategi Toalettanlegg	Km veg m/ serv beh	Antall egne anlegg	Antall avtaler m/kommersielle	Investeringsbehov i mill kroner
< 300 300 - 500	Generelt nei Kun få steder (anlegg)	860		20	
500 - 1000 1000 - 1500	Kun avtaler med kommersielle 1/45 km	8 170		182	
1500 - 2000	Avstand 45 km 50% hovedrasteplasser 50% som avtaler	885	10	10	
2000 - 4000	Alle hovedrasteplasser 1/45 + 50% avtaler	2 040	45	23	
> 4000	Alle hovedrasteplasser (érsidige) + avtaler hver 45 km for hele vegnettet 1560 km	1 170	52	35	
Motorveg A+B	Alle hovedrasteplasser + avtaler langs hele vegnettet	225	10	13	
		14 350	117	283	

* Antallet er skjønsmessig satt til 20. Kostnad 200.000 kr for bygging av toalett

3. Driftsutgifter rasteplasser og toalettanlegg

Med bakgrunn i tidligere Info-hefte om rasteplasser og kostnadsindekser i vegvedlikeholdsarbeid har en lagt følgende kostnader til grunn:

Tabell 8 Driftsutgifter rasteplasser. Enhetspris i 1000 kr

	Liten plass		Hovedrasteplass
	m/ toalett	u/ toalett	
Renhold, rydding av plassen	5	5	12
Vask og tømming av toalett	13	0	13
Vedlikehold, rep av utstyr	12	2	17
Sum	30	7	42

En avtale med kommersielt serviceanlegg koster erfaringsmessig ca 10.000 kr/år i gjennomsnitt. Med utgangspunkt i tabellene 2, 7 og 8 kan en sette opp følgende regnestykke over de totale utgifter til drift og vedlikehold av rasteplasser og egne toalettanlegg.

Tabell 9 Driftsutgifter rasteplasser og egne toalettanlegg i 1000 kroner

Antall anlegg*	Anleggstype	Enhets-kostn (kr)	Total kostn (kr)
125	Parklomme	5 000	625 000
62	Hoved m/ toalett	42 000	2 604 000
336	Små u/ toalett	7 000	2 352 000
182	Hoved u/ toalett	29 000	5 568 000
10	Hoved u/ toalett		
10	Hoved m/ toalett	42 000	2 310 000
45	Hoved m/ toalett		
365	Små u/ toalett	7 000	2 555 000
Sum			16 014 000

Som det framgår er de totale driftsutgiftene beregnet til ca 16 mill kroner. I tillegg kommer 2,8 mill kr til dekning av de ifølge tabell 7 nødvendige 283 toalettavtaler.

Dagens driftsutgifter til de 637 rasteplassene som ifølge tabell 3 er OK, er beregnet til ca 7,4 mill kroner. Dersom en setter 5000 kr/år som en gjennomsnittlig utgift til hver av de 870 resterende plassene, utgjør kostnadene totalt i 1983 ca 11,7 mill kroner.

**Vegdirektoratet
Håndboksekretariatet
Postboks 6390 Etterstad
0604 Oslo 6
Tlf. 02-639500**