



Statens vegvesen

Strategidokument: Ny rasteplassstrategi på riksvei

Innholdsfortegnelse

Innhold

1. Innledning.....	2
2. Mål.....	2
3. Definisjon av rasteplass.....	2
4. Strategi for rasteplasser	3
Hovedrasteplasser	3
Øvrige rasteplasser og andre sideanlegg	4
Samarbeid med andre aktører - samarbeidsformer	4
5. Valg av standard og kostnadmessige konsekvenser.....	4
Vedlegg.....	7
A Forankring av arbeidet	7
Prop 1 S 2017-2018	7
Prop 1 S 2018-2019	7
Prop 1 S 2019-2020	8
B Anslag kostnader for utvikling av rasteplasser.....	9
C Krav til rasteplasser	11
D Innkjøpsstrategier for utvikling av hovedrasteplasser.....	12

Ny rasteplassstrategi for riksvei

1. Innledning

Rasteplasser langs veinettet er et viktig miljø- og trafikksikkerhetstiltak.

Samferdselsdepartementet har bedt Statens vegvesen utarbeide forslag til ny strategi for rasteplasser. De har gitt føringer for dette arbeidet bl.a. gjennom Statsbudsjettet, se Vedlegg A.

Ny rasteplassstrategi skal gjelde for hele riksveinettet. Iht. oppdraget fra Samferdselsdepartementet skal dette inkludere Statens vegvesens ansvarsområder og det som ligger innenfor Nye Veier AS' prosjektportefølje. Strategien skal ikke gjelde for fylkeskommunal vei. Dette er ikke til hinder for samarbeid med fylkeskommuner for fremtidige prosjekter. Det vil imidlertid være opp til den enkelte fylkeskommune å legge ny rasteplassstrategi for riksvei til grunn for sine fremtidige rasteplasser.

Det er i dag et stort antall rasteplasser langs riksveinettet. Ved utgangen av 2019 var det om lag 700 rasteplasser i stort og smått langs dette veinettet, med store variasjoner i standard, kvalitet, utstyrsnivå og avstand mellom rasteplassene.

Ny strategi innebærer en betydelig og styrt omstrukturering av dagens tilbud av rasteplasser langs riksveinettet. Antall hovedrasteplasser vil bli om lag 150 stk. Det er aktuelt å vurdere ulike samarbeidsformer med kommersielle aktører når det gjelder tilgang til toalett, lademuligheter og andre servicetjenester.

2. Mål

Det overordnede målet er å utvikle en strategi for hovedrasteplasser for riksveinettet som gir trafikantene et forutsigbart tilbud med riktig kvalitet og frekvens. Den nye rasteplassstrukturen skal sikre effektiv forvaltning, drift og vedlikehold av rasteplassene. Målet er bedre rasteplasser langs riksvei. Dette skal være attraktive rasteplasser som vil motivere til rast og pause og gjennom dette bidra til økt trafikksikkerhet på riksveinettet.

Nasjonale strategiske mål for rasteplasser skal ta utgangspunkt i *trafikanternes behov* for å kunne ta rast og pause langs en veirute.

Arbeidet skal bidra til at «Nullvisjonen» ingen drepte eller hardt skadde i trafikken, oppnås ved at alle trafikantgrupper vil oppleve et gjenkjennbart, forutsigbart, trygt og sikkert tilbud for rast og pause.

Arbeidet skal bidra til å *redusere klimautslipp* fra veitrafikken, ved å legge til rette for lademuligheter for elkjøretøy på hovedrasteplasser, der dette er hensiktsmessig.

Arbeidet skal bidra til *kostnadseffektivitet* gjennom å redusere kostnader og effektivisere arbeider knyttet til planlegging, bygging, forvaltning, drift og vedlikehold av rasteplasser.

3. Definisjon av rasteplass

Rasteplasser differensieres i to hovedtyper:

Hovedrasteplasser

Hovedrasteplasser er sideanlegg som er tilrettelagt for rast og pause. De skal ha en gitt standard og tilstrekkelig kapasitet. De har toalett og er døgnåpne hele året for alle trafikanter og kjøretøygrupper.

Øvrige rasteplasser

Øvrige rasteplasser er andre sideanlegg som er tilrettelagt for rast og pause. De kan være sesongåpne og ha varierende tilbud til ulike trafikanter og kjøretøygrupper.

4. Strategi for rasteplasser

Plassering av rasteplasser skal ses i sammenheng med det totale tilbudet for rast og hvile på veiruten, inkl. tilbud fra kommersielle aktører. Det skal ses sammen med det tilbud som finnes i regi av Nasjonale turistveier. Tilbudet til tungtransportførere på rasteplasser og døgnhvileplasser sees i sammenheng.

Hovedrasteplasser

Hovedrasteplasser skal gi alle trafikanter på riksveinettet et tilbud om stopp, rast og hvile om lag hver time¹. De skal være åpne hele året, ha god standard på utforming og drift av toalettanlegg, være universelt utformet på opparbeidet areal, være tilgjengelig for alle kjøretøytyper og ha tilstrekkelig kapasitet tilpasset de lokale behovene.

Hensyn til trafiksikkerhet skal sikres.

Skilt skal informere om avstand til neste rasteplass iht. skiltbestemmelsene. God skilting sikrer forutsigbarhet for trafikantene og er viktig for trafiksikkerheten.

Parkeringsbestemmelser skiltes på hver hovedrasteplass.

Det kan være aktuelt å tilrettelegge for servicefunksjoner som for eksempel kiosk på rasteplassene der kundegrunnlaget er stort nok og det ikke er tilsvarende tilbud i nærheten. Der det er hensiktsmessig kan det legges til rette for opplevelser og friluftsliv.

Ved vesentlig oppgradering og planlegging av nye hovedrasteplasser skal tilrettelegging for ladestasjoner vurderes. Veieier sin rolle kan være å legge til rette for hensiktsmessig og tilstrekkelig areal for ladestasjoner, vurderinger av muligheter for framføring av tilstrekkelig strøm, samt å trekke rør og ivareta andre praktiske hensyn som kan være til nytte ved en eventuell etablering av ladestasjoner.

Etablering og drift av ladestasjoner settes i all hovedsak ut til ladeoperatører basert på ikke-diskriminerende konkurransevilkår, med krav bl.a. til at ladestasjonene skal kunne benyttes av alle. (For døgnhvileplasser vil dette avgrenses til tunge kjøretøy, dvs. alle som har tilgang til plassen). Lademulighet kan settes som kriterium eller krav ved avtale med private drivere av rasteplasser og døgnhvileplasser.

Tilrettelegging vurderes for hvert sted, der behovet for å tilrettelegge for lading på den enkelte rasteplass, vurderes mot det eksisterende ladetilbudet på strekningen for ulike kjøretøygrupper og kostnadene ved gjennomføring. Kostnader ved strømframføring mv. kan påvirke eksakt lokalisering av enkelte nye rasteplasser.

¹ Begrunnelse er gitt i kapittel 5

Der det ikke er kommersielt grunnlag for ladestasjoner, vurderes det å etablere lademuligheter der lokale forhold tilsier at det er et behov eller trafikksikkerhet tilsier at det bør være et slikt tilbud på den aktuelle rasteplassen. Dette kan gjelde for eksempel der hovedrasteplass er samlokalisert med kolonneoppstillingsplasser på fjelloverganger.

Sambruk med andre sideanlegg kan være hensiktsmessig ut fra klima-, miljø- og effektiviseringshensyn. Eventuelt sambruk skal vurderes ved etablering av nye hovedrasteplasser. Dersom sambruk er hensiktsmessig, må trafikksikkerheten ivaretas i planleggingen.

Krav til hovedrasteplasser for øvrig er beskrevet i Vedlegg C.

Øvrige rasteplasser og andre sideanlegg

Det totale tilbudet for rast, stopp og hvile må ses i sammenheng for å sikre et optimalt tilbud til alle trafikantergrupper. Utvalgte «øvrige rasteplasser» beholdes fordi rasteplassstilbudet på strekningen ellers vil bli uhensiktsmessig ut fra økonomiske vurderinger og brukerbehov. Disse rasteplassene vil ikke nødvendigvis være åpne hele året, og det vil ikke være krav om toaletter på alle disse plassene.

Krav til øvrige rasteplasser er beskrevet i Vedlegg C.

Samarbeid med andre aktører - samarbeidsformer

Der forholdene ligger til rette for det kan det være gunstig å samarbeide med andre aktører, for eksempel:

- Rasteplassen kan plasseres inntil en energistasjon²/bensinstasjon, veikro o.l. Kommersiell aktør får et tilskudd for at trafikantene benytter toaletter gratis. Rasteplassen vil i dette tilfelle være uten toaletter, men ha resten av tilbudet som ellers. Dette kan være aktuelt der det finnes et servicetilbud som mangler utearealer til lek og spising av medbrakt mat.
- Det kan inngås avtale med private som har et rasteplasslignende anlegg, f.eks. i forbindelse med et serveringstilbud eller energistasjon. For at dette skal være aktuelt må anlegget ha områder som egner seg til lek og ellers oppfylle samme krav som hovedrasteplassene. En vil da slippe å bygge rasteplass i det aktuelle området. Avtalen må innebære at trafikantene kan benytte toalettene og spise medbrakt mat på området uten å måtte betale.
- Plassering av rasteplass kan samordnes med ulike veieiere (staten, fylkeskommuner, kommuner), gjerne i kryssområder.
- Der det inngås samarbeid bør utgangspunktet være langsiktige avtaler.

Det vil være et fortsatt arbeid med å etablere tydelige, ikke-diskriminerende og forutsigbare konkurransevilkår og samarbeid om etablering av ladestasjoner. Det vil være dialog med Enova om behov og muligheter for støtteordninger ved spesifikke situasjoner der det ikke er tilstrekkelig markedsgrunnlag, og med nettselskaper for om mulig å unngå kostnadskrevende lokaliseringer.

5. Valg av standard og kostnadmessige konsekvenser

I det videre arbeidet vil følgende prinsipper bli lagt til grunn:

- Velge kostnadseffektive løsninger (gode løsninger, god materialkvalitet, lang levetid i tillegg til effektiv drift og vedlikehold, ivareta hensynet til klima og miljø)

² Med energistasjon mener vi her en stasjon som i tillegg til, evt. istedenfor, bensin og diesel tilbyr ulike drivstoff som biodrivstoff, gass, elbillading eller hydrogen.

- Standardisere valg av løsninger for å forenkle og effektivisere forvaltning, drift og vedlikehold
- Standardisere driftskontrakter og avtaleverk hvor det samarbeides med andre aktører
- Effektivisere og gi føringer til planprosesser hvor rasteplasser inngår

Det legges til grunn at det er tilstrekkelig med hovedrasteplasser med ca. én times kjøretid mellom dem. EU har krav om rasteplasser på TEN-T core network hver 100 km på motorvei (dvs. om lag en time mellom hver), og kravene skal innfris innen 2030. Trafikverket i Sverige har krav om rasteplasser langs stamveinettet hvert 40.-80. minutt, noe som innebærer at avstand mellom to rasteplasser ikke overstiger 50-100 km, og i tillegg krav om kortere rast hvert 15. minutt.

Strategien i kapittel 4 samt krav til hovedrasteplasser slik de er gitt i Vedlegg C, gir føringer for ønsket standardnivå og kvalitet på hovedrasteplassene. Utover kravene er det aktuelt å gjøre stedlige tilpasninger. I vedlegg B er det beskrevet og vurdert kostnadmessige konsekvenser av to ulike standardnivå på hovedrasteplassene:

- Minimum standardnivå: I tråd med strategi og krav i Vedlegg C
- Økt standardnivå: I tillegg til minimum standardnivå kan det noen steder også være aktuelt med område tilrettelagt for lek, tømmeanlegg for bobil og buss, severdighet, utkikkspunkt, badeplass, kameraovervåking, ladestasjon for elbil og elsykkel, med mere.

Erfaringsvis vil kostnadene med etablering av ny rasteplass variere mye, fra 5 mill. kr for en enkel plass med lite grunnarbeider, til over 30 mill. kr for en stor plass med omfattende tilbud til alle trafikantgrupper. Her er ikke kostnader til fremføring av strøm, vann og avløp inkludert.

Tilsvarende erfaringer fra oppgradering av eksisterende rasteplasser viser også stor variasjon, fra grovt anslått 2-15 mill. kr avhengig av hva som finnes på plassen fra før og hvilket nivå som ønskes på den ferdige plassen.

Følgende enhetskostnader for investeringer er benyttet (erfaringstall fra Statens vegvesen):

Standardnivå	Ny hovedrasteplass	Oppgradering eksist. hovedrasteplass	Tilleggs kostnader
Minimum standardnivå	15 mill. kr	7 mill. kr	Erverv av grunn Fremføring av strøm Fremføring av vann/avløp
Økt standardnivå	30 mill. kr	10 mill. kr	Erverv av grunn Fremføring av strøm Fremføring av vann/avløp

I tillegg kommer kostnader knyttet til drift og vedlikehold. Disse anslås til 1-1,5 mill. kr per år. Kostnadene vil variere med utstyrsnivå på plassen i tillegg til besøkstallet. En rasteplass med mye besøk vil kreve mye renhold, på de mest besøkte flere ganger hver dag.

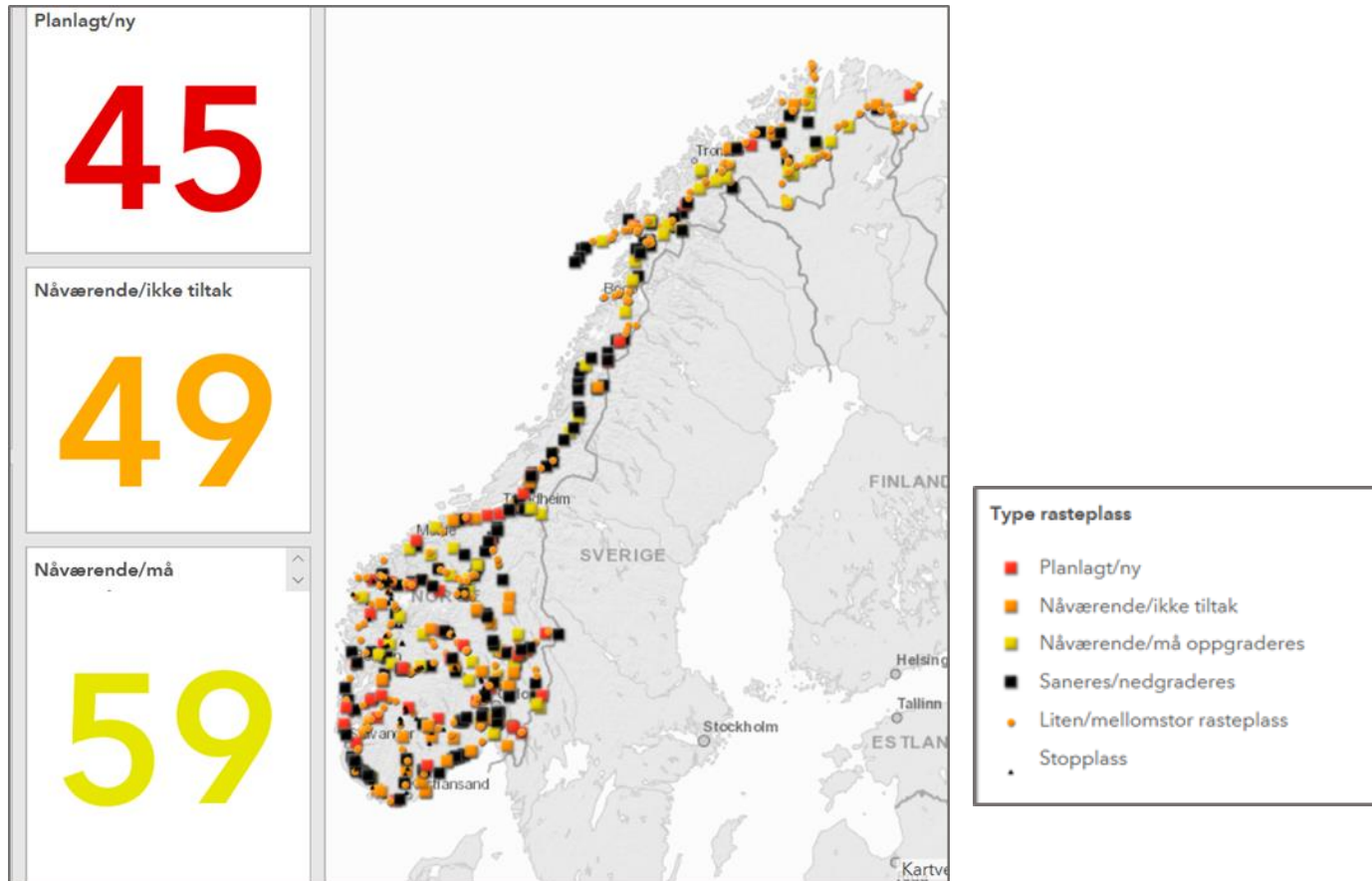
Statens vegvesen har kartlagt og lokalisert behov for hovedrasteplasser. Følgende prinsipper er lagt til grunn:

- Færre, men bedre rasteplasser
- Redusere antall rasteplasser fra dagens nivå på ca. 700 stk.
- Differensiere rasteplasser i *hovedrasteplasser* og *øvrige rasteplasser* med definerte krav til kvalitet, innhold og avstand mellom dem.

Foreløpige resultater anslår et behov på om lag 150 hovedrasteplasser på riksveinettet:

- Ca. 45 stk planlagte/nye hovedrasteplasser
- Ca. 60 stk eksisterende hovedrasteplasser som krever oppgradering
- Ca. 50 stk eksisterende hovedrasteplasser som ikke krever tiltak/oppgradering

Oversikten nedenfor er laget før minimumskravene er endelig vedtatt.



Anbefalinger

Minimum standardnivå vil gi tiltalende toalettforhold forutsatt hyppig renhold. Standardnivået gir akseptabelt tilbud til alle trafikantgrupper og egne parkeringsplasser til MC og sykler. Nivået er en avveining mellom trafikantenes behov og statens kostnader. Dette nivået bør være hovedvalg for hovedrasteplasser.

Økt standardnivå gir et godt tilbud til alle trafikantgrupper. Dette nivået bør være et unntak som velges der det er mye trafikk og der økt standardnivå gir god nytte. Tilbudet på rasteplassen avpasses til brukergrunlaget og hva som er hensiktsmessig på stedet.

Arbeidet med hva som skal gjøres med rasteplasser som skal avvikles eller omdefineres er ikke slutført.

Vedlegg

A Forankring av arbeidet

Bakgrunnen for ny rasteplassstrategi er bl.a. omtalt i Statsbudsjettet 2018, 2019 og 2020 og i regjeringsplattformene for 2018 og 2019:

Prop 1 S 2017-2018

Samferdselsdepartementet vil be Statens vegvesen se på mulighetene for standardisering av rasteplasser, herunder toaletter, benker og andre fasiliteter. Målet med en eventuell standardisering er kostnadsreduksjon. Det vises også til omtale av rasteplasser under Andre saker.³

Rasteplasser⁴

Rasteplasser langs veinettet er et viktig miljø- og trafikksikkerhetstiltak.

Det er i dag et stort antall rasteplasser langs riksveinettet med store variasjoner i standard og kvalitet. I brukerundersøkelser om Statens vegvesen får rasteplasser en skåre på rundt 4 av 6 mulige poeng.

Statens vegvesen vurderer tiltak som allerede i 2018 kan gi bedre renhold av toalettanlegg på rasteplasser og ferjeleier, der dette ikke fungerer godt nok i dag. Det vil særlig bli prioritert i områder med mye turisme.

Vegvesenet har startet arbeidet med en strategi som grunnlag for en mer målrettet satsing som skal bidra til at trafikantene på sikt får et bedre tilbud av gode og funksjonelle rasteplasser.

Dette omfatter også rasteplasser ved Nasjonale turistveger. Strategien vil omhandle en rekke forhold som:

- antall og tetthet av rasteplasser
- i hvilken grad behovet kan dekkes av kommersielle tilbud langs veinettet
- samarbeidsformer med kommersielle aktører for etablering
- krav til utforming
- fasiliteter og andre tilbud på rasteplassene
- ev. tilrettelegging for ladepunkter til el-biler
- ulike typer rasteplasser
- samarbeid med lokale myndigheter
- muligheter for standardisering av toalettanlegg/servicebygg
- tekniske løsninger som kan forenkle daglig renhold
- innkjøpsstrategier ved bygging av toalettanlegg
- kontraktstrategier for drift og vedlikehold m.m.

Gjeldende veileder for rasteplasser vil også bli revidert/oppdatert. Strategien vil dekke det langsiktige arbeidet, men det vil også bli vurdert hvordan en kan få til raske løsninger for å oppgradere og skifte ut toalettanlegg som enten har for liten kapasitet eller for dårlig standard.

Prop 1 S 2018-2019

Statens vegvesen har gått gjennom rutinene for drift og renhold av toalettanlegg på rasteplasser og døgnhvileplasser for å sikre gode forhold for trafikantene. I 2018 ble det plassert ut helårstoalletter der behovet er størst. Statens vegvesen arbeider for å gjøre rasteplassene bedre, mer funksjonelle og mer kostnadseffektive.⁵

³ Prop 1 S 2017 – 2018, s. 72

⁴ Prop 1 S 2017-2018, s.90-91

⁵ Prop 1 S 2018 – 2019, s. 74

Rasteplasser langs veinettet er et viktig miljø- og trafikksikkerhetstiltak. Det er i dag et stort antall rasteplasser langs riksveinettet med store variasjoner i standard og kvalitet. I Jeløya-plattformen har regjeringen slått fast at det skal legges frem en rasteplassstrategi. Statens vegvesen har startet arbeidet. Strategien vil være grunnlag for at trafikantene på sikt får et bedre tilbud av gode, funksjonelle og kostnadseffektive rasteplasser.⁶

Prop 1 S 2019-2020

Rasteplasser langs veinettet er et viktig miljø- og trafikksikkerhetstiltak. Det er i dag et stort antall rasteplasser langs riksveinettet med store variasjoner i standard og kvalitet. Statens vegvesen legger i løpet av 2019 frem et utkast til strategi som grunnlag for en mer styrt og målrettet bruk av midlene. Målet er å gi trafikantene et tilpasset tilbud av gode, funksjonelle og kostnadseffektive rasteplasser som ivaretar trafikantenes behov for rast og hvile og forventninger til standard og tilgjengelighet.

Statens vegvesen har gjennomført en kartlegging av behov for og plassering av hovedrasteplasser med høy standard langs hele riksveinettet. Etaten har videre kartlagt behov for og plassering av øvrige rasteplasser med lavere standard enn hovedrasteplassene.

Statens vegvesen vil komme med forslag til strategi for rasteplasser langs riksvei.⁷

⁶ Prop 1 S 2018 – 2019, s. 81

⁷ Prop 1 S 2019 – 2020, s. 97

B Anslag kostnader for utvikling av rasteplasser

Det er vanskelig å vurdere kostnader knyttet til både nybygging og rehabilitering av rasteplasser, fordi omfang av arbeider vil variere fra rasteplass til rasteplass ut fra hva som er status på rasteplassen i dag, hvor enkelt det er å anlegge ny rasteplass på aktuelle lokasjoner og ikke minst hvilken kvalitet, utforming, funksjoner og størrelse den aktuelle rasteplassen skal ha.

For vurdering av kostnader for hovedrasteplasser ble det sett på 2 alternative nivåer.

1. Minimum standardnivå:

Rasteplassen skal ha vannklosett, dvs. at vi må ha frem strøm og vann/avløp. For øvrig skal plassen være nøkternt utstyrt med utemøbler, søppelkasser og belysning. Eventuelle grøntarealer skal være lettstelte og naturlige arealer for bruk til lek og bevegelse. Plassen er i hovedsak en stor lomme langs veien med beskjedent internt veinett. Det skal være fysisk skille mellom hovedveien og rasteplassen.

2. Økt standardnivå:

I tillegg til utstyret på plassene med minimum standardnivå kan disse plassene ha varmt og kaldt vann, lekeapparater, dusjer, strøm til lading av f.eks. mobiltelefoner, skap som kan brukes til lagring av utstyr for syklister osv⁸. (Det er ikke gitt at f.eks. dusj og strøm skal være gratis). Det skal være separate parkeringsarealer for store og små biler. Rasteplassene vil ha internt veinett og vanligvis god skjerming fra hovedveien.

Dersom vi legger til grunn én time mellom hver hovedrasteplass er det behov for å bygge om lag 45 nye hovedrasteplasser. Om lag 60 eksisterende rasteplasser vil ha behov for oppgradering. Anslaget på omfang av behov for nye hovedrasteplasser og hovedrasteplasser med behov for oppgradering kommer fra utredning i 2019 (ref. kapittel 5 – foreløpige resultater fra kartleggingen).

Dette gir følgende grove anslag:

Grovt anslag minimum standardnivå:

Behov nye rasteplasser (ca. 45 stk) 700 mill. kr

Behov oppgradering eksisterende plasser (ca. 60 stk) 400 mill. kr

I tillegg påløper kostnader for fremføring av strøm, vann/avløp samt erverv av grunn som vil være avhengig av lokale forhold.

Grovt anslag økt standardnivå:

Behov nye rasteplasser (ca. 45 stk) 1350 mill. kr

Behov oppgradering eksisterende plasser (ca. 60 stk) 600 mill. kr

I tillegg påløper kostnader for fremføring av strøm, vann/avløp samt erverv av grunn som vil være avhengig av lokale forhold.

Kostnader til forvaltning drift og vedlikehold av rasteplassene er ikke medregnet her.

⁸ Av dette inngår nå innlagt varmt og kaldt vann og mobillading i kravene til hovedrasteplass, se vedlegg C.

Drøfting og konklusjon

Minimum standardnivå vil gi tiltalende toalettforhold forutsatt hyppig renhold. Standardnivået gir akseptabelt tilbud til alle trafikantgrupper. Nivået er en avveining mellom trafikantenes behov og offentlige utgifter. Dette nivået bør være hovedvalg.

Økt standardnivå gir et godt tilbud til alle trafikantgrupper. Dette nivået bør være et unntak som velges der det er mye trafikk. Tilbudet på rasteplassen avpasses til brukergrunnlaget.

Kostnadene til etablering av ny rasteplass vil variere svært mye, fra 10 mill. kr for en enkeltplass med lite krevende grunnarbeider, til over 30 mill. kr for en stor plass med omfattende tilbud til alle trafikantgrupper. I tillegg kommer fremføring av strøm, vann og avløp.

En del steder skal vi oppgradere eksisterende rasteplasser. Kostnaden til dette anslås grovt til 7-10 mill. kr avhengig av hva som finnes på plassen fra før og hvilket nivå vi ønsker på den ferdige plassen.

Arbeidet med hva som skal gjøres med rasteplasser som skal avvikles eller omdefineres er ikke slutført.

For minimum standardnivå anslås kostnadene til oppgradering til 7 mill. kr og til etablering av ny til 15 mill. kr + evt. fremføring av strøm, vann og avløp, og erverv av grunn.

Hovedrasteplasser utstyrt etter minimum standardnivå med ca. 1 times mellomrom vil ivareta målet om å bidra til at «Nullvisjonen» med hensyn til trafikkulykker oppnås. Det bidrar også til *kostnadseffektivitet* gjennom å redusere kostnader og effektivisere arbeider knyttet til planlegging, bygging, forvaltning, drift og vedlikehold av rasteplasser.

Dersom det legges til grunn én time mellom hver hovedrasteplass og at rasteplassene skal inneholde det som er definert under minimum standardnivå, er det behov for å bygge om lag 45 nye hovedrasteplasser. Om lag 60 eksisterende rasteplasser vil ha behov for oppgradering.

C Krav til rasteplasser

Det er utviklet forslag til minimumskrav for henholdsvis hovedrasteplasser og øvrige rasteplasser langs riksvei.

Minimumskrav til hovedrasteplasser

Hovedrasteplass skal:

- være tilgjengelig og egnet for alle typer kjøretøyer
- ha døgnkontinuerlig helårsdrift
- være attraktiv og egnet til rast og pause for alle trafikanter
- være universelt utformet på opparbeidet areal
- ha utemøbler
- ha belyst uteområde, tilkoblet strøm (for belysning, servicebygg m.m. samt for lading av mobil o.l.) og innlagt kaldt og varmt vann
- ha toalett inklusive HC-funksjonalitet, stellerom
- ha opplegg for håndtering av avfall
- ha informasjonstavle
- ha egne parkeringsplasser for MC og sykkel
- ha tilfredsstillende plass til snødeponi fra vinterdrift av rasteplass
- skal skiltes fra hovedvei

Minimumskrav til øvrige rasteplasser

Øvrige rasteplasser skal:

- være egnet for rast og pause for lette kjøretøyer
- være universelt utformet på opparbeidet areal
- ha utemøbler
- skiltes fra hovedvei

D Innkjøpsstrategier for utvikling av hovedrasteplasser

Strategien skal bidra til kostnadseffektivitet gjennom å redusere kostnader og effektivisere arbeider knyttet til planlegging, bygging, forvaltning, drift og vedlikehold av rasteplasser.

Det vil derfor være naturlig at man vurderer innkjøpsstrategier for ulike deler av prosessen fra planlegging, til bygging og videre til drift og vedlikehold av hovedrasteplasser.

Det spesielle med hovedrasteplasser er at de ligger med store avstander mellom seg på veinettet. Det vil være få tilfeller av samtidig planlegging og bygging av de nye rasteplassene. Hovedrasteplasser skal være attraktive og vil ofte være tilpasset de lokale forholdene på stedet, noe som ikke alltid vil tilrettelegge for «standardiserte løsninger». Prosjektene vil normalt gjennomføres på ulike tidspunkt og i ulike kontrakter med ulike entreprenører involvert. Prosjektering av nye rasteplasser vil ofte skje som del av større utbyggingsprosjekter, og arbeidet med rasteplassen vil derfor normalt være inkludert i arbeidet med å planlegge og prosjektere veien for øvrig. Noen av disse veiprojektene vil være totalentrepriser, hvor entreprenøren får større mulighet/frihet til å gjøre valg med hensyn til utformingen av anleggene. Når rasteplassene er ferdig bygget, og klare til å tas i bruk, så vil de med dagens kontraktstrategi driftes og følges opp gjennom ulike driftskontrakter som kan ha forskjellige driftsentreprenører.

Alle disse forholdene bidrar til å komplisere en samordning og standardisering av innkjøp knyttet til både planlegging, bygging og drift og vedlikehold av hovedrasteplasser.

Det kan arbeides videre med å standardisere løsninger, f.eks. knyttet til toaletter, lekeapparater, bord og benker osv., og etablere en mal for hvilke løsninger som skal benyttes på hovedrasteplasser.

Endringer mht. antall, avstander, standard, forventninger og evt. samarbeidsformer gir grunnlag for å arbeide med kontraktstrategier for drift og vedlikehold av rasteplassene. For Statens vegvesen sees dette i sammenheng med endringer i kontraktstrategier for drift og vedlikehold generelt. Nye Veier AS har etablert et opplegg for drift og vedlikehold av riksveistrekninger i et femårs perspektiv, men har varslet revisjon av dette opplegget ved ny kontrakt. Arbeidet med kontraktsformer er ikke slutført.