

Rasteplassar i Vestland

Kunnskapsgrunnlag

Vestland
fylkeskommune



Innhald

Rasteplassar i Vestland- Kunnskapsgrunnlag.....	4
Samandrag	4
Kriterium for hovudrasteplass og annan rasteplass	4
Prioritering av rasteplassar	4
Økonomiske konsekvensar	5
Innleiing.....	7
1 Om rasteplassar	8
1.1 Kategoriar på rasteplassar.....	8
1.2 Kjelder for rasteplassar – medverknad og datainnhenting	8
1.3 Universell utforming på rasteplassar	9
1.4 Utfartsparkering	10
1.5 Andre tilrettelagde sideareal for stopp og møteplassar langs veg	10
2 Dagens situasjon.....	11
2.1 Dagens situasjon for rasteplassar langs fylkesvegane i Vestland	11
2.2 Dagens situasjon for reiseliv og rasteplassar.....	14
2.3 Rasteplass og skilting for camping.....	15
3 Tilrådingar for rasteplassar i Vestland fylkeskommune	16
3.1 Tilrådingar for plassering og innhald	16
3.2 Prioriteringar og kvalitetsheving av rasteplassar	17
3.3 Turisme	18
3.3.1 Utfordrande strekningar og tilrådingar	18
4 Konsekvensar og økonomiske utfall av tilrådingar.....	22

4.1 Økonomiske konsekvensar av å legge ned rasteplassar.....	22
4.3 Sparetiltak i driftskontraktane.....	22
4.5 Omsyn ved avvikling av rasteplassar i turistområde	23
5 Vegen videre	25

Rasteplasssar i Vestland- Kunnskapsgrunnlag

Samandrag

Kunnskapsgrunnlaget er laga for å gje ei oversikt, og eit fagleg fundament for ei meir systematisk og målretta forvalting av rasteplassar langs fylkesvegane i Vestland fylkeskommune. Arbeidet er forankra i handlingsprogram til Regional transportplan 2022-2033, og følgjer opp utviklingstiltak 1.11 *Temaplan for rasteplassar og serviceanlegg*. Kunnskapsgrunnlaget gir forslag til kriterium for rasteplassar, ei oversikt over dagens rasteplasstilbod, kartlagd dekning av plassar for rast og tilrådde prioriteringar av rasteplassar for vidare forvalting.

Kriterium for hovudrasteplass og annan rasteplass

Eit sentralt prinsipp er at det skal vere tilgang til ein heilårsopen plass for rast med toalett innafor éin times køyring langs fylkesvegnettet, rekna med ei fart på 60 km/t. Under er tilrådde kriterium til rasteplassar:

Hovudrasteplass

- Heilårsdrift og døgnopen
- Toalett
- Universell utforming på opparbeida areal
- Sitteplassar
- Avfallshandtering
- Tydeleg skilting frå vegen
- Fysisk skilje frå køyreveg
- Fast dekke på opparbeida areal

Annan rasteplass

- Sitteplassar
- Avfallshandtering
- Universell utforming på opparbeida areal så langt det er mogleg
- Tydeleg skilting frå vegen
- Fast dekke

Prioritering av rasteplassar

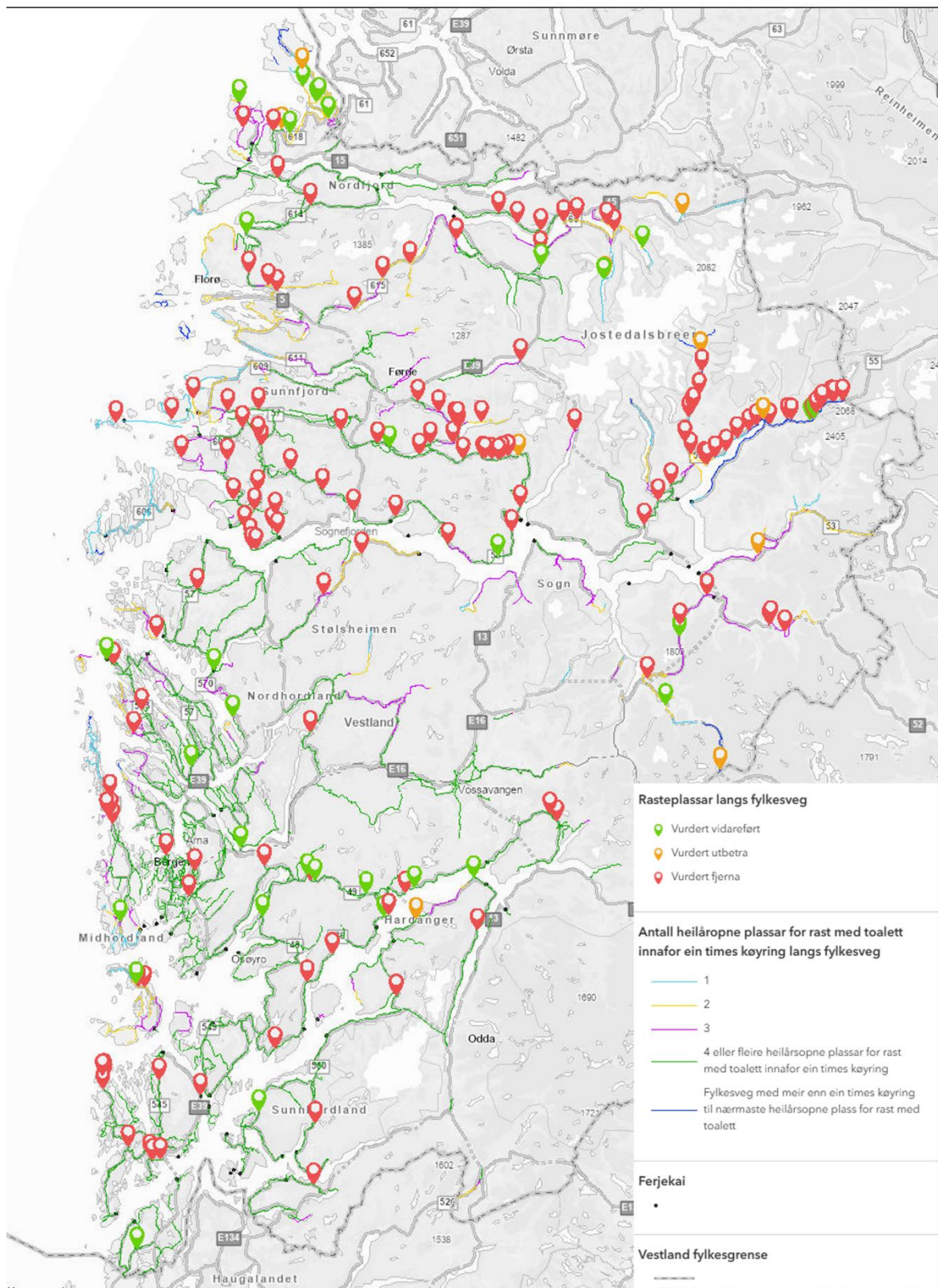
Prioriteringane i dette kunnskapsgrunnlaget byggjer på ei kartlegging av dagens rasteplasstilbod, sett opp mot prinsippet om jamn dekning av heilårsrasteplassar med toalett – med mål om éin slik plass kvar time langs fylkesvegnettet.

Alle *hovudrasteplassar* er vurderte som bevarte. Dette er fordi det er stort behov for toalettanlegg langs fylkesvegnettet, noko som også er tydeleg peikt på i rapporten *Reiseliv og infrastruktur i Vestland*. Hovudrasteplassane fyller ein viktig funksjon for både trafikantar og reiselivsnæringa, der heilårsdrift og toalettfasilitetar ofte manglar.

Andre rasteplassar er vurderte for bevaring, utbetring eller avvikling, avhengig av funksjon, plassering og samanheng med det samla tilbodet. Målet er å spisse porteføljen for å oppnå færre, men betre rasteplassar, der alle plassar held ein minimumsstandard. Dette legg til rette for kvalitetsheving av dei rasteplassane som skal vidareførast, og meir målretta bruk av ressursar i tråd med dei fastsette kriteria. Kartet under, figur 1, viser korleis dei enkelte rasteplassane er prioriterte i denne vurdering, dette er òg tilgjengeleg som [ei digital kartløyning](#).

Økonomiske konsekvensar

Nedlegging av overflødige rasteplassar kan gje driftsinnsparingar. Ein hovudrasteplass har i dag ein gjennomsnittleg årleg driftskostnad på om lag 305 000 kroner, medan ein annan rasteplass gjennomsnittleg kostar om lag 95 000 kroner per år. Samstundes vil oppgradering av rasteplassar som skal vidareførast krevje investeringar, men på sikt vil ein meir spissa portefølje med færre og betre rasteplassar gi lågare driftskostnadar og eit meir føreseieleg tilbod for dei reisande.



Figur 1 Oversikt på rasteplassar og dekningsgrad av plass for rast med heilårsopen toalett langs fylkesveg i Vestland med prioriteringar

Innleiing

Det overordna målet med kunnskapsgrunnlaget er å etablere eit grunnlag for ei meir systematisk og målretta forvalting av rasteplassar langs fylkesvegane i Vestland fylkeskommune (VLFK). Arbeidet omfattar utvikling av kriterium, kategorisering, prioriteringar og tilrådingar for bevaring, utbetring eller nedlegging. Resultata skal støtte seksjonen for drift og planlegging gjennom konkrete krav til utforming og kvalitetsheving, og gi oversikt over kva for rasteplassar som bør vurderast for utbetring til hovudrasteplass eller avvikling.

Utviklinga av kunnskapsgrunnlaget er forankra i *Regional transportplan 2022-2033* og følgjer opp utviklingstiltak 1.11 *Temaplan for rasteplassar og serviceanlegg*. Infrastruktur og veg (INV) har ansvaret for rasteplassane langs fylkesvegane i Vestland, og arbeidet byggjer vidare på rapporten *Reiseliv og infrastruktur i Vestland* og innspel frå avdelinga *Vedlikehald, drift og beredskap* (VDB) på INV og innspel frå dei som jobbar med turisme på avdelinga *Naturressursar, landbruk og reiseliv* (NPI). I tråd med prosjektbestillinga er også utfartsparkeringar ved særleg populære turmål vurdert som ein del av kunnskapsgrunnlaget.

For å sikra ein god og føreseieleg standard på rasteplassane langs fylkesvegane i Vestland, tek kunnskapsgrunnlaget føre seg sentrale spørsmål knytt til utforming, plassering og standard. Kunnskapsgrunnlaget vurderer også korleis rasteplassane kan kategoriserast for å sikre at tiltak blir prioritert på ein effektiv måte. Vidare gir grunnlaget konkrete tilrådingar for utbetring, vedlikehald eller nedlegging av rasteplassar, basert på analysar av behov og ressursbruk. I tillegg gjer kunnskapsgrunnlaget greie for dei økonomiske konsekvensane av ulike tiltak, særleg knytt til drift og oppgradering, for å sikre at framtidige investeringar blir målretta og kostnadseffektive.



Figur 2 Fv. 79 Steinsbøberget rasteplass

1 Om rasteplassar

Rasteplassar er viktige element langs vegnettet, utforma for å gi trafikantar eit trygt og tilrettelagt stoppunkt for kvile og nødvendige pausar undervegs på reisa. Dei bidreg til trafikktryggleik ved å redusere risikoen for ein trøytt og uoppmerksam førar, samstundes som dei fungerer som servicetiltak. Statens vegvesen sitt strategidokument og *Handbok V273* gir føringar for planlegging, drift og utforming av desse anlegga. I tillegg til å styrkje trafikktryggleiken, skal rasteplassar tilby god service for reisande, med fasilitetar som t.d. toalett, sitjeplassar og avfallsbeholdarar.

1.1 Kategoriar på rasteplassar

For å sikre eit funksjonelt og godt tilrettelagt nettverk av rasteplassar, tek vi utgangspunkt i inndelinga som Statens vegvesen nyttar, der dei opererer med omgrepa «hovudrasteplass» og «øvrig rasteplass». I dette dokumentet nyttar vi omsetjing til nynorsk og brukar difor «hovudrasteplass» og «annan rasteplass».

Hovudrasteplassar er dei største rasteplassane, strategisk plasserte langs hovudfartsårene der trafikken er høg og behovet for servicefasilitetar er størst. Desse plassane har eit tilbod av tenester, som toalett, sitjeområde og god parkeringskapasitet. For å sikre eit stabilt tilbod til trafikantar gjennom heile året, er det eit krav om at hovudrasteplassar skal vere heilårsopne. Dei skal òg vere universelt utforma, slik at både bilistar, syklistar, gåande og personar med nedsett funksjonsevne har enkel tilgang til fasilitetane.

Andre rasteplassar er enklare i utforming, men skal framleis gi trafikantar eit trygt stoppunkt for korte pausar. Andre rasteplassar kan variere i fasilitetar, men dei fleste har grunnleggande tilbod som sitjeplassar og avfallsbeholdarar. Nokre av desse rasteplassane kan vere sesongopne, avhengig av bruksbehov og lokale tilhøve. Denne typen rasteplassar blir brukt der det ikkje er høve å byggje større anlegg, særleg med toalett.

1.2 Kjelder for rasteplassar – medverknad og datainnhenting

Vestland fylkeskommune nyttar Statens vegvesen si *handbok V273* og *strategidokumentet for rasteplassar* som viktige grunnlagsdokument i arbeidet med å utvikle eigne kriterium for rasteplassar. Desse dokumenta gir overordna føringar for lokalisering, utforming, drift og vedlikehald. Kunnskapsgrunnlaget er tilpassa fylket sine eigne behov og målsetjingar, og konkretisera korleis fylket vil tilpasse og vidareutvikle dei nasjonale føringane i lys av eigne behov og føresetnader. Kriteria som fylkeskommunen vil nytte for rasteplassar er definerte i kapittel 3.

For meir detaljerte krav og retningslinjer, sjå:

- Handbok V273 [Rasteplasser](#)
- SVV sitt [Strategidokument: Ny Rasteplassstrategi på riksveg](#)

I tillegg til dei nasjonale føringane er kunnskapsgrunnlaget basert på innspel og datainnhenting frå andre kjelder. Driftseininga i VDB (vedlikehald, drift og beredskap) har vore ein sentral bidragsytar, og har gitt verdifulle erfaringar og innspel som har gjort at tilrådingane er betre tilpassa dei lokale forholda i fylket.

Vidare er det henta inn data frå kartlegging utført av NPI (Avdeling for næring, plan og innovasjon) og deira samarbeidspartnarar. Denne kartlegginga har identifisert utfordrande punkt og område knytt til turisme, og er samla i eit digitalt arbeidskart. Kartet har vore særleg viktig for å kommentere og supplere vurderingane av dei 10 prioriterte strekningane som er omtala i rapporten *Reiseliv og infrastruktur i Vestland*, og som er nærare gjennomgått i kapittel 3.3.

For meir detaljar sjå:

- Rapporten [Reiseliv og infrastruktur i Vestland](#)

Informasjon frå Nasjonal vegdatabank (NVDB) er nytta som datagrunnlag og kartlag i dette kunnskapsgrunnlaget, særleg for å få oversikt over eksisterande rasteplassar. Det er likevel viktig å vere merksam på at NVDB-databasen har fleire svakheiter: Data kan vere mangelfulle, det kan førekomme dubletter, og enkelte metadata er feilregistrerte eller utdatert. Desse svakheitene inneber at kunnskapsgrunnlaget ikkje kan brukast til å ta avgjerder om vidareføring, avvikling eller utbetring av kvar enkelt rasteplass basert på NVDB-data åleine. Til slike vurderingar må datagrunnlaget supplerast med lokal kunnskap, manuell kartlegging og kvalitetssikring. I arbeidet med dette kunnskapsgrunnlaget er datagrunnlaget gått gjennom ein runde med kvalitetssikring, men manglar kan framleis førekomme.

Sjølv med desse avgrensingane gir NVDB nyttig innsikt i overordna mønster og storleiksforhold i dagens rasteplasstilbod. Det gir eit utgangspunkt for å identifisere område med låg dekning og potensielt overflødige plassar.

1.3 Universell utforming på rasteplassar

Rasteplassar skal vere tilgjengelege for alle trafikantar, inkludert personar med nedsett funksjonsevne. Universell utforming skal sikre at rasteplassar gir likeverdige moglegheiter for alle trafikantar, uavhengig av funksjonsevne. Statens vegvesen stiller krav til universell utforming (UU) gjennom handbok V273 "Rasteplasser" og handbok V129 "Universell utforming av veger og gater".

Hovudrasteplassar har strengare krav til UU enn andre rasteplass har. Desse skal ha trinnfri tilkomst til alle hovudfunksjonar, som toalett, sitjeplassar og informasjonstavler. Gangvegar skal ha fast og sklisikkert dekke, HC-parkering skal vere plassert nær viktige funksjonar, og toalett må vere tilpassa rullestolbrukarar.

Andre rasteplassar, som er enklare anlegg, skal òg ta omsyn til UU så langt det er praktisk mogleg. Dette kan innebere trinnfri tilgang, tilpassa sitjeplassar og informasjonstavler med god lesbarheit. På grunn av naturleg terreng kan det gjerast tilpassingar der det ikkje er mogleg å oppfylle alle UU-krav.

For meir detaljerte krav og retningslinjer, sjå:

- Handbok V129 [Universell utforming av veger og gater](#)
- Hefte til SVV [Universell utforming av rasteplass / utsiktspunkt](#)
- SVV sin [Veiledning om universell utforming](#) (på høring i 2020, sjå kapittel 13)

1.4 Utfartsparkering

Ei utfartsparkering er ein tilrettelagd parkeringsplass ved friluftsområde eller turstiar. Utfartsparkeringar skal organisere ferdsel, hindre ulovleg parkering langs vegar og sikre trygg tilgang til naturen. Dette kunnskapsgrunnlaget har vurdert utfartsparkeringer på dei opp mot utfordrande strekningar som oppgitt i rapporten om *Reiseliv og infrastruktur i Vestland*, sjå kapittel 3.3.

1.5 Andre tilrettelagde sideareal for stopp og møteplassar langs veg

I tillegg til rasteplass og utfartsparkering, finst det ulike typar stoppunkt og møteplassar langs vegnettet som er utforma for å dekke trafikantane sine behov for stopp, kvile, service, tryggleik og trafikkflyt.

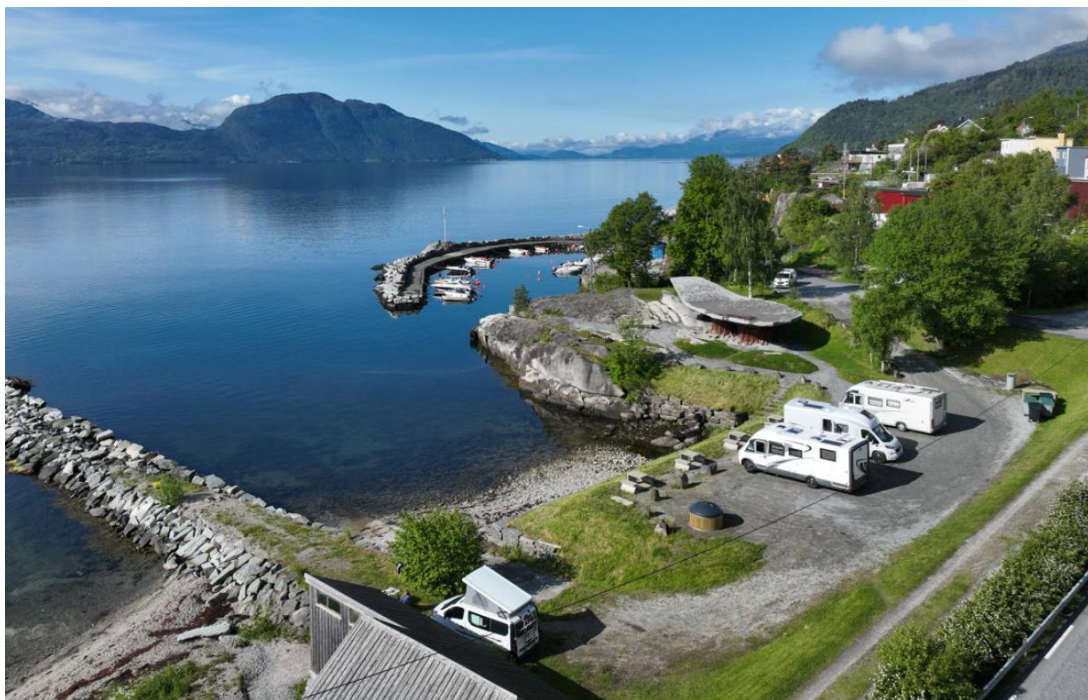
- Serviceanlegg er større anlegg langs hovudfartsårer som tilbyr eit breitt spekter av fasilitetar, som drivstoff, matservering, toalett og kvileområde. Desse er ofte privatdrivne og ligg nær hovudvegar eller knutepunkt.
- Døgnkvileplassar er særskilt tilrettelagde for tungtransport langs riksvegnettet, der sjåførar kan ta lovpålagde kvilepausar.
- Kjettingplassar er område der køyretøy kan stoppe for å legge på eller ta av kjettingar i vinterhalvåret.
- Stopplommer er små stoppestadar langs veg som gir trafikantar høve til å ta korte pausar, t.d. ta ein telefon, eller utføre enkle kontrollar av køyretøyet.
- Møtelommer er utvida parti på smale vegar der køyretøy kan møte og passere kvarandre trygt.
- Kontrollplassar er tilrettelagde område der myndigheiter kan gjennomføre tekniske kontrollar av køyretøy, vektkontroll og andre inspeksjonar. Desse blir eigde av Statens vegvesen og er plasserte langs hovudfartsårer for effektiv gjennomføring av kontrollar.
- Snuplassar er særskilt utforma område der køyretøy kan snu trygt.

2 Dagens situasjon

2.1 Dagens situasjon for rasteplassar langs fylkesvegane i Vestland

Rasteplassane langs fylkesvegane i Vestland er ein viktig del av transporttilbodet i fylket og gir trafikantar. Rasteplassstilbodet er ikkje jamt fordelt i fylket, og det er stor variasjon i både tilstand, funksjonalitet og tilgang på fasilitetar. Nokre rasteplassar er godt utstyrt med toalett, benkar og informasjonstavler, medan andre er enklare stoppestader. Ferjeleie fungerer òg som ein del av nettverket for rast langs fylkesvegane, då mange trafikantar nyttar ventetida på ferjeleiene til kvile og dei har fasilitetar som sitjeplassar og toalett.

Tilstanden på rasteplassane varierer. Hovudrasteplassane langs dei mest trafikkerte fylkesvegane har i mange tilfelle betre fasilitetar, medan mindre rasteplassar ofte har enklare utforming med grunnleggjande fasilitetar. Under er bilete av ein typisk hovudrasteplass (figur 3) og annan rasteplass av god (figur 4) og lågare standard (figur 5). Hovudrasteplassar langs fylkesvegen er som regel avskilt frå vegen med eigne avkøyringsfelt og skilje er gjerne eit grøntareal. Rasteplassane har toalett som vert reingjort jamleg og har avfallshandtering og sitteplassar. UU-tilpassinga varierer på hovudrasteplassane. For annan rasteplassar er det typisk eit sideareal med utviding av vegen, utan fysisk skilje frå køyrevegen, men med stripla kantlinje.



Figur 3 Fv. Tryvefjora rasteplass - døme på hovudrasteplass

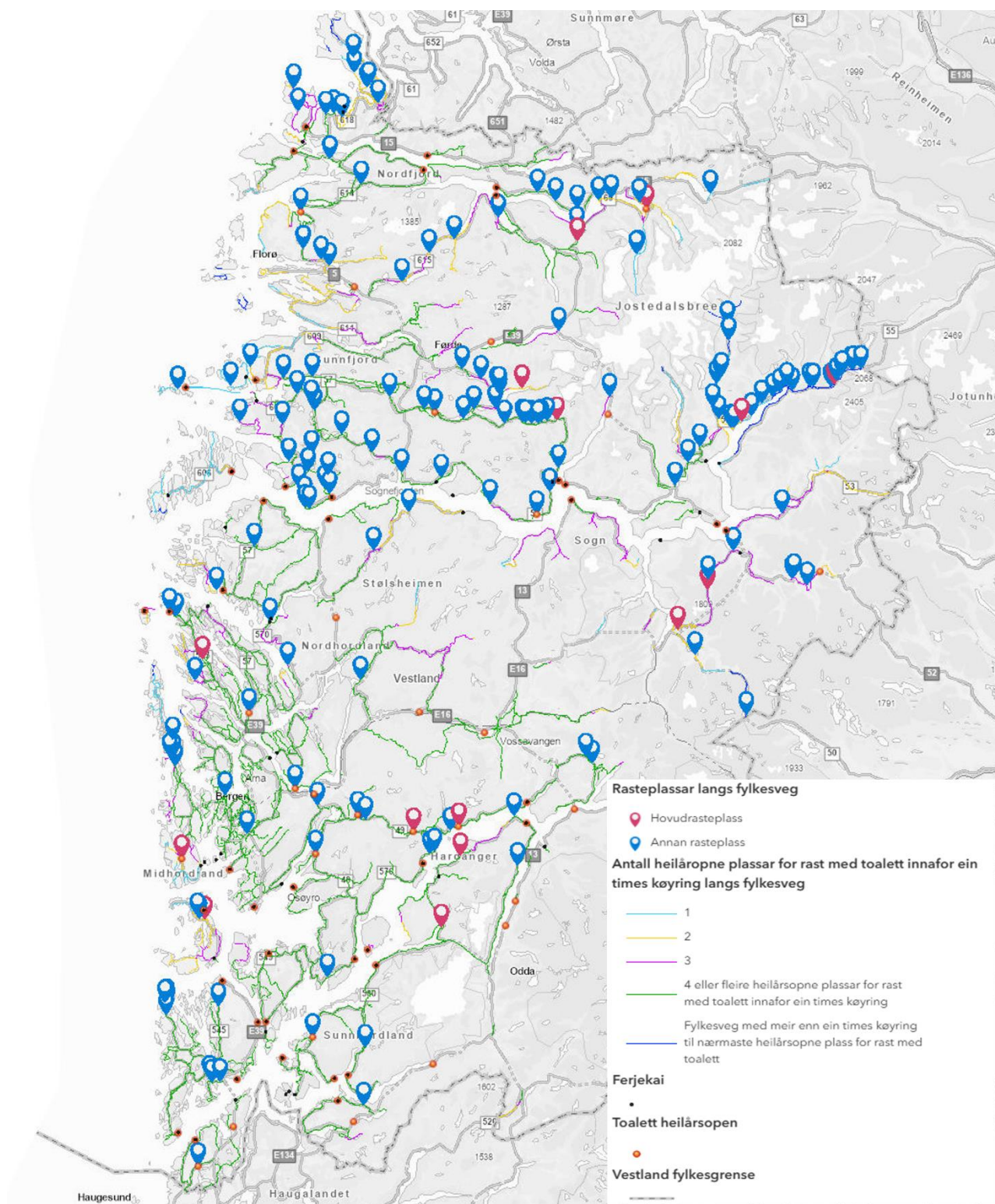


Figur 4 Fv. 618 Utsikten rasteplass, Flatraket – døme på annan rasteplass med god standard, nyleg oppgradert.



Figur 5 Fv. 5597 Engen rasteplass - døme på annan rasteplass av lågare standard

Kartet under, figur 6, viser dekninga av plassar for rast med heilårsope toalett langs fylkesvegane i Vestland. Det kjem fram at det er god dekning i store delar av fylket, men nokre område – særleg øyar, ytterkantar langs kysten og enkelte fjellområde med manglande tilbod etter dekningskravet. Ferjeleier er ein del av dette nettverket, då dei gir trafikantar høve til å ta ein pause med tilgang til sanitærfasilitetar. Bensinstasjonar kan òg vere ein stad der trafikantar stoppar for kvile, men desse er ikkje ekne med i analysen. Det kjem av at vi ikkje kan garantere at dei har gratis og døgnopne toalett, og at vi manglar gode kartdata for å inkludere dei systematisk.



Figur 6 Kart som viser hovudrasteplassar og andre rasteplassar, dekningsgrad av heilårsopne tilbod for rast med toalett, og plassering av toalett i Vestland.

2.2 Dagens situasjon for reiseliv og rasteplassar

Rasteplassar spelar ei viktig rolle for turistar som reiser langs vegane i Noreg, og særleg i Vestland fylke, der mange av rasteplassane ligg ved nasjonale turistveggar og langs naturskjønne strekningar. For mange turistar fungerer rasteplassane som naturlege stoppestader der dei kan strekke på beina, nyte utsikta, ta bilete og få informasjon om nærområdet. For dei som reiser med bubilar og turistbussar, er rasteplassane særleg viktige fordi dei tilbyr parkering. For sykkelturistar kan rasteplassar også fungere som viktige servicepunkt med sykkelparkering, informasjonstavlar og tilgang til vatn og toalett. Langs nasjonale turistveggar er det investert i høg standard på både utforming og utstyr på rasteplassane, noko som gjer plassane til attraktive delar av sjølve reiseopplevinga.

Trass i at mange rasteplassar har ei viktig rolle for turismen i Vestland, er det fleire utfordringar knytt til tilbodet i dag slik det kjem fram i kartlegginga i rapporten *Reiseliv og infrastruktur i Vestland*. Ei av hovudutfordringane er at det er stor variasjon i standard og kapasitet på rasteplassane, og fleire stader er det peika på for dårleg vedlikehald og reinhald. Dette gjer at nokre rasteplassar ikkje held tilfredsstillande kvalitet for reisande, særleg i høgsesongen når påkjenninga er størst. Det er også utfordringar knytt til for få eller manglande toalett på enkelte strekningar, noko som fører til at folk gjer sitt avtrede seg på ueigna stader.

Mange av dei mindre rasteplassane har få fasilitetar og er lite eigna for større køyretøy som bubilar og bussar, trass i at desse utgjer ein stor del av turisttrafikken i fylket. Vidare vert det peika på at fleire rasteplassar manglar god informasjon og skilting, både om nærliggjande attraksjonar og om korleis dei kan kombinerast med til dømes turar eller andre opplevingar. Samstundes er det eit behov for å utvikle tilbodet i tilknytning til populære turistattraksjonar og utfartsområde.

Eit påpekt problem med turismen i Vestland er uønskt bruk av rasteplassar, og anna sideareal, til camping og langtidsopphald. Ei hovudutfordring er villcamping, der telt, bubilar og campingvogner tek i bruk rasteplassar som overnattingsplassar, ofte utan nødvendig tilrettelegging. Dette skaper både miljømessige og praktiske problem, som forsøpling, ulovleg tømning av avfall og sanitærtankar, og høgare belastning på toalett og renovasjonsløyser enn det rasteplassane er dimensjonerte for. Denne bruken kan også føre til auka brannfare og slitasje på natur og infrastruktur rundt plassane. I tillegg kan omfattande camping på rasteplassar skape frustrasjon hos lokalbefolkninga og svekke det opphavlege føremålet med rasteplassane – å vere stoppestad for kvile og korte pausar for vegfarande. Destinasjonsselskapa og fylkeskommunen ønskjer difor tydelege retningslinjer og skilting som avgrensar opphaldsvarigheit, og som gjer det klart at camping skal skje på campingplassar, ikkje på rasteplassar og anna sideareal. Dette krev eit tett samarbeid mellom fylkeskommunen, kommunane og reiselivsnæringa for å sikre at både turistar og lokalbefolkning får gode opplevingar langs vegane i Vestland.

2.3 Rasteplass og skilting for camping

Når ein skiltar langs fylkesvegen, må ein halde seg til *Vegnormal N300 Trafikkskilt*. Det eksisterer ikkje eit offentleg skilt som viser campingforbod på rasteplassar. I dag er det sett opp fleire private skilt som ikkje er tråd med vegnormalen. Ofte er dette utforma som eit forbodskilt som viser ein bubil med strek over. Slike skilt er ulovlege.

Ei løysing på utfordringa knytt til langvarig opphald utover kvile på rasteplassane, kan vere å avgrense parkering tidsmessig. Til dømes med skilt 552 «Parkering» med underskilt, til dømes 807.1 «Personbil». Alternativt kan ein nytte skilt 372 «Parkering forbode», og avgrense tidsmessig, til dømes 6 eller 12 timar. Merk at det ikkje er mogleg å berre skilte for bubilar. Om Vestland fylkeskommune meiner det er grunnlag for å skilte langs fylkesveg, lager fylkeskommunen ein skiltplan og sender den Statens vegvesen for vedtak. Statens vegvesen har mynde til å vedta skilt langs fylkesveg, jamfør skiltforskrifta.

På somme rasteplassar er det sett opp informasjonsskilt som oppmodar besøkjande om å nytte nærliggjande campingplassar for lengre opphald.

3 Tilrådingar for rasteplassar i Vestland fylkeskommune

Som nemnt er rasteplassar langs fylkesvegane i Vestland ein viktig del av reisetilbodet der trafikantar kan ta ein pause. Gode rasteplassar bidreg både til tryggare trafikk og ei betre reiseoppleving, og er ein del av det samla servicetilbodet langs vegane våre.

Dette kunnskapsgrunnlaget samlar tilrådingane for rasteplassar i Vestland fylkeskommune, og desse byggjer på handbøker, faglege råd og ikkje minst erfaringar og innspel frå seksjona for drift. Når vi planlegg og oppgraderer rasteplassar, må vi alltid hugse at kvar einaste løysing – frå søppeldunkar og toalettbygg til plenareal og utemøblar – skal vere **enkle å drifte**. Erfaringa frå Drift-seksjonane er klar: **Jo enklare ei løysing er å drifte, jo større sjanse er det for at rasteplassen held høg standard over tid.** Enkle og praktiske løysingar gjer at søppelspann blir tømde oftare, toaletta held seg reinare, graset blir klipt oftare, og trafikantane møter ein rein og innbydande plass – som igjen gir betre brukaroppleving. I tillegg er enkle løysingar kostnadseffektive fordi dei krev mindre tid og ressursar å halde ved like, og dei slitast mindre over tid. Enkle og robuste material og utformingar gjer at rasteplassen toler bruk og vêr, utan stadige reparasjonar eller utskiftingar. Drift og vedlikehald skal ikkje vere ein ettertanke – det skal vere ei føring i alle fasar frå planlegging til dagleg drift.

3.1 Tilrådingar for plassering og innhald

Plassering og avstand mellom rasteplassar

- Heilårsopne plassar for rast med toalett bør vere plassert slik at trafikantane har tilgang til ein plass for rast med toalett om lag kvar time (50–70 km) på hovudvegnettet, heretter kalla dekningskravet.
- Plasseringa skal vurderast i samanheng med det totale servicetilbodet langs ruta, inkludert ferjekaiar, turistattraksjonar og populære reiselivsdestinasjonar som kan generere ekstra behov for stopp.
- Unødig mange rasteplassar skal unngåast, då dette både fører til auka driftskostnadar og kan gi lågare standard på kvar enkelt plass.

Rasteplassar skal delast i to kategoriar:

1. **Hovudrasteplass** er hovudtilbodet for kvil langs fylkesvegane og skal minimum innehalde:
 - Heilårsdrift og døgnopen
 - Toalettfasilitetar
 - Universell utforming på opparbeida areal
 - Sitteplassar

- Avfallshandtering
 - Tydeleg skilting frå vegen
 - Fysisk skilje frå køyreveg
 - Fast dekke på opparbeida areal
2. **Annan rasteplass** er eit tilbod der det ikkje er høve for full standard som på hovudrasteplass. Desse plassane skal minimum innehalde:
- Fast dekke
 - Sitteplassar
 - Avfallshandtering
 - Tydeleg skilting frå vegen
 - Universelt utforma på opparbeida areal

3.2 Prioriteringar og kvalitetsheving av rasteplassar

Kunnskapsgrunnlaget har som mål å gje ei første prioritering av rasteplassane våre, basert på både kriterium for utforming og for plassering. Målet er at reisande langs fylkesvegnettet skal ha tilgang til ein heilårsopen plass for rast med toalett innanfor éin times køyring ved ei gjennomsnittsfart på 60 km/t, altså dekningskravet.

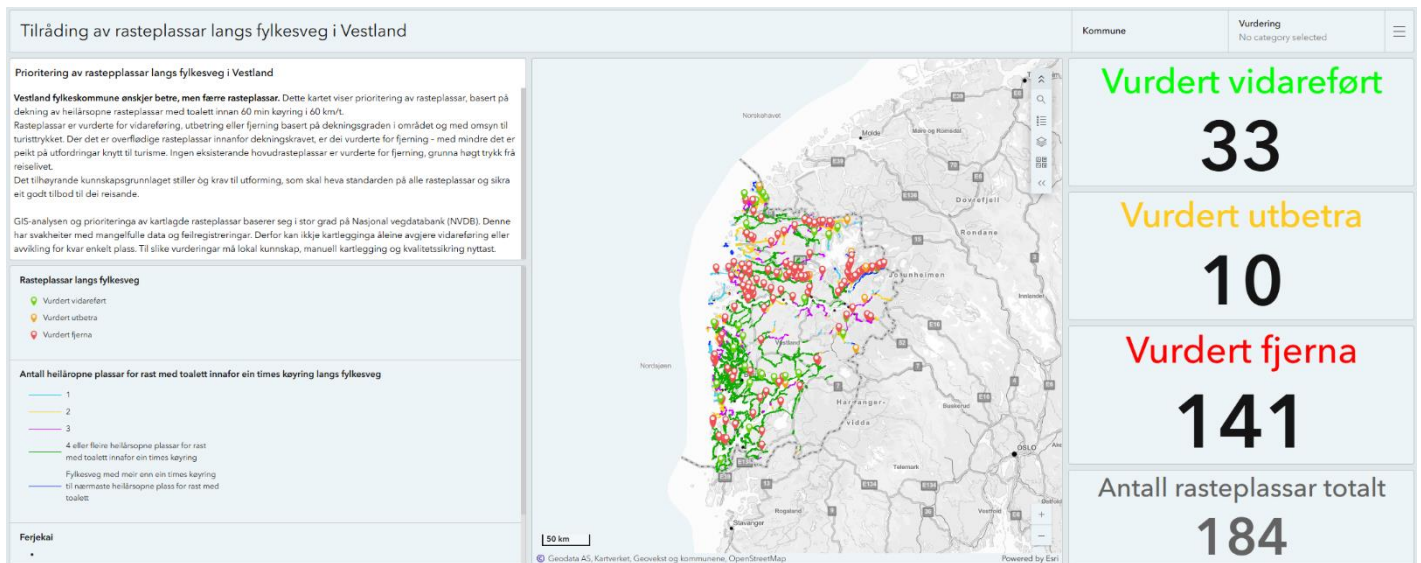
Gjennomgangen av rasteplassane viser at vi allereie har høg dekningsgrad etter dette kravet. Det er difor nødvendig å vurdere om enkelte rasteplassar kan avviklast då dei er overflødige. Figur 7, under, viser resultatet av kartanalysen, der alle rasteplassar er vurderte og visualiserte med prioritering:

- **Vurdert vidareført**
- **Vurdert utbetra**
- **Vurdert som overflødig og aktuell for avvikling**

Det er eit tilhøyrande interaktivt dashbord her: [LINK](#)

Rasteplassar er vurderte for vidareføring, utbetring eller fjerning basert på dekningsgraden i området og med omsyn til turisttrykket. Behovet for hovudrasteplassar langs fylkesvegane er godt dokumentert, mellom anna av NPI og i rapporten *Reiseliv og infrastruktur i Vestland*. Alle desse plassane er vurderte for vidareføring, da desse hovudrasteplassane med toalett spelar ei sentral rolle for reiselivsnæringa. Nokre er òg peikt ut for kapasitetsforbetring på strekningar med særlege utfordringar (sjå kapittel 3.3). Der det er overflødige andre rasteplassar innanfor dekningskravet, er dei vurderte for fjerning – med mindre det er peikt på utfordringar knytt til turisme. Ingen eksisterande hovudrasteplassar er vurderte for fjerning, grunna høgt trykk frå reiselivet.

Krav til standard for både hovudrasteplassar og andre rasteplassar er ein del av kunnskapsgrunnlaget. Desse krava skal heve kvaliteten på alle rasteplassar og sikre eit godt og likeverdig tilbod til alle reisande.



Figur 7 Kartet viser tilrådd prioritering av rasteplassar langs fylkesveg i Vestland basert på dekning av heilårsopne toalett innan ein times kjøring, og om plassane er vurderte til bevaring, oppgradering eller fjerning

3.3 Turisme

3.3.1 Utfordrande strekningar og tilrådingar

Rapporten *Reiseliv og infrastruktur i Vestland* har kartlagt infrastrukturen langs viktige reiselivsstrekningar og peikar ut 10 vegstrekningar der manglande eller mangelfulle toalett og rasteplassar er ei særleg utfordring. På desse strekningane er det rapportert om få offentlege toalett, låg standard på eksisterande fasilitetar, og i fleire tilfelle toalett som er stengde om vinteren. Dette reduserer reiseopplevinga for tilreisande og skaper utfordringar både for tilreisande og lokale brukarar. I det følgjande vert kvar strekning kort presentert med status og tilrådingar. Det er gjort ekstra vurderingar av om rasteplassar skal vidareførast eller fjernast. Generelt blir det tilrådd høg terskel for å fjerne rasteplassar på desse strekningane. Vidare bør drift og kapasitet styrkast gjennom hyppigare reinhald og betre rutinar, i tråd med tilrådingane i rapporten. Det er òg gjort vurderingar av utfartsparkeringsplassar på strekningane.

Fv. 49 Odda–Trenegereid

Langs denne strekninga er det fleire heilårsopne rasteplassar med toalett, og samla sett god dekning. Tre hovudrasteplassar er vurderte som viktige og bør vidareførast, grunna både høg trafikkmengde og stor turistaktivitet. I tillegg er den andre rasteplassen i Vangdal tilrådd vidareført, sidan han ligg nær eit viktig kulturminne med helleristningar.

Området har òg fleire parkeringsplassar knytt til dagsturhytter – i Jondal, Norheimsund og Kvam – noko som gir eit visst tilbod for utfart og friluftsliv. I tillegg fungerer hovudrasteplassen ved Steinsdalsfossen som eit sentralt knutepunkt for utfart i området, og har god kapasitet.

Fv. 79 Granvin–Norheimsund

Denne strekninga har god dekning av rasteplassar med toalett, det ligg åtte heilårsopne rasteplassar med toalett innanfor ein times køyretid, noko som gjer at det ikkje er naudsynt med nye plassar etter dekningskravet som er satt. Likevel peikar rapporten *Reiseliv og infrastruktur i Vestland* på utfordringar. Desse handlar først og fremst om at kapasiteten og standarden ved fleire av dei eksisterande plassane ikkje er god nok, og at det er behov for hyppigare og betre reinhald. Dei to hovudrasteplassane langs strekninga blir tilrådde vidareførte, samt ein plass i nærleiken av Norheimsund. Andre mindre plassar kan fjernast, ettersom dei overlappar med tilbodet frå dei større plassane.

For dei hovudrasteplassane som skal vidareførast, bør både kapasitet og standard vurderast med tanke på eventuell oppgradering, slik at dei i større grad kan møte forventningane frå turistane og handtere høg bruk i sommarsesongen.

Når det gjeld parkering for friluftsliv og utfart, er det ikkje registrert eigne utfartsparkeringar langs sjølve fylkesvegen.

Fv. 550 Eitrheim–Jondal–Utne

Strekninga følgjer prinsippet om éin times køyring mellom rasteplassar. Men NPI har uttalt seg at Utne er særleg utfordrande grunna trykk frå camping og manglande tilgang til toalett. Hovudrasteplassen på Hereiane er viktig og bør utbetrast, her har drift spesielt påpekt behov for nytt dekke. Rasteplassen på Velure, som ligg på ei skredvifte, bør vurderast fjerna grunna skredfare.

Fv. 258 Gamle Strynefjellsveg

Dette er ein nasjonal turistveg, og Statens vegvesen har ansvaret. Vegen er vinterstengd og det er få opphaldsplassar grunna villrein. Fylkeskommunen har ingen rasteplassar her i dag, og det er heller ikkje registrerte utfartsparkeringar. Ein annan rasteplass nedst i dalen ved Hjelle er vurdert utbetra på grunn av turisttrafikk i området.

Fv. 5723 Lodalen

Strekninga har berre éin rasteplass med toalett innanfor éin times køyring. NPI peikar på eit ekstremt høgt turisttrykk frå mai til september. Den eine annan rasteplassen i området er vurdert utbetra som tiltak mot trykket frå turismen. Det er heller ikkje registrert utfartsparkeringar i området, noko som forsterkar behovet for betre tilrettelegging for besøkande.

Fv. 5724 Oldedalen

Langs denne strekninga finst det éin rasteplass, lokalisert i Oldedalen. Rasteplassen har allereie eit toalettanlegg, men er likevel vurdert for utbetring grunna svært høgt turisttrykk i sommarhalvåret. Ifølgje NPI er tilgangen til toalett ikkje tilstrekkeleg – det er rapportert at reisande nyttar naturen som avtrede. Det bør difor vurderast å etablere fleire toalett og forsterke kapasitet og reinhald på eksisterande anlegg.

Det er heller ikkje registrert eigne utfartsparkeringar i området i data frå NVDB. I lys av det høge turisttrykket bør det vurderast å etablere formelle parkeringsareal for å leggje til rette for trygg utfart og avgrense uformell parkering.

Fv. 5750 Vestkapp

Fylkesveg 5750 går ut på det naturskjønne Stadlandet og endar ved ytterpunktet Vestkapp. Heile halvøya opplever utfordringar knytt til stort turisttrykk, ifølgje innspel frå NPI. Dei peikar særleg på problem med villcamping, forsøpling, mangel på parkeringsplassar og manglande sitjeplassar. Det blir òg rapportert at stopplommer og andre sideanlegg i området ofte blir nytta som uformelle parkeringsplassar.

Det er registrert nokre rasteplassar på sjølve Stadlandet, og dei fleste av desse har blitt vurderte til vidareføring. Desse rasteplassane bidreg til å møte delar av behovet for tilrettelegging, men det bør vurderast om eksisterande anlegg kan forbetrast, til dømes med fleire sitjeplassar, betre avfallshandtering og etablering av toalettanlegg, for å møte trykket frå turismen i området. I tillegg kan Utsikten rasteplass ved Flatraket, som er vurdert for utbetring, vere eit sentralt tiltak for å lette presset og styrkje fasilitetstilbodet i regionen.

Det finst òg to formelle parkeringsplassar i området – éin i Humrevika og éin knytt til dagsturhytta på Stad. Desse gir noko tilrettelegging for friluftsliv og utfart, men er ikkje nødvendigvis dimensjonerte for det samla trykket i høgsesongen. Det bør derfor vurderast om eksisterande parkeringsplassar bør styrkjast, og om det er behov for fleire.

Fv. 53 Fodnes–Tyin

Langs denne strekninga har fylkeskommunen éin registrert rasteplass. Det er generelt tilfredsstillande tilgang til toalettfasilitetar i den sørlege delen av strekninga, nær Fodnes, men tilbodet minkar raskt innover dalen mot Tyin. I den nærliggjande Teigdalen har NPI peikt på utfordringar med villcamping og bruk av naturen til toalettbesøk, noko som også speglar seg i observasjonar frå den einaste rasteplassen på strekninga. Her blir det rapportert om stort turisttrykk og utilstreккеleg sanitærkapasitet.

Det er difor tilrådd å oppgradere den eksisterande rasteplassen med nytt eller forsterka toalettanlegg, for å betre dekninga i øvre del av dalføret.

Når det gjeld parkering for utfart og friluftsbuk, er det ikkje registrert eigne utfartsparkeringar langs strekninga i offentlege register, med unntak av ein parkeringsplass ved dagsturhytta i Årdalen – omtrent midt på strekninga

Fv. 5378 Vallavik–Djønno

Dette er ei naturskjønn strekning langs Hardangerfjorden, med utsyn over fjordlandskapet. Sjølv om strekninga ikkje har eigne registrerte rasteplassar i NVDB, ligg ho tett på hovudvegnettet (riksveg 13 og riksveg 7), der det finst rasteplassar med toalettfasilitetar. I teorien gir dette området god dekning innanfor dekningskravet.

Likevel er strekninga peikt ut som utfordrande i rapporten *Reiseliv og infrastruktur i Vestland*. Det blir understreka at tilbodet må sjåast i samanheng med nærliggande riksvegnett, og at utfordringar kan oppstå om det ikkje er god koordinering mellom vegeigarar. Det er heller ikkje registrert utfartsparkeringar i området, noko som forsterkar behovet for betre tilrettelegging for besøkande. For å sikre eit robust og framtidsretta tilbod bør det difor vurderast om det trengs betre lokal tilrettelegging, særleg om endringar skjer i tilbodet på riksvegstrekningane.

Fv. 5386 Palmafoss–Mjølfjell

Denne strekninga går frå Palmafoss, like aust for Vossevangen, og innover Raundalen til Mjølfjell. Heile strekninga er innanfor dekningskravet, med fem rasteplassar innanfor ein times køyring i den nedre delen av dalen ved Palmafoss. Lenger opp i dalen minkar tilbodet, og ved Mjølfjell er det to rasteplassar. Det er i dag ingen registrerte rasteplassar eller utfartsparkeringsplassar i NVDB langs strekninga, sjølv om området er mykje brukt til friluftsliv.

Reiseliv og infrastruktur i Vestland identifiserer ikkje spesifikke tiltak på denne strekninga, men ut frå bruksmønster og manglande tilrettelegging bør det vurderast om etablering av éin eller fleire rasteplassar er aktuelt. Det finst heller ikkje registrerte parkeringsplassar for utfart langs vegen, noko som kan skape uoversiktlege og uformelle parkeringssituasjonar. Etablering av rasteplass og tilrettelagde parkeringsareal vil kunne betre tilbodet for besøkande, gi meir ordna forhold, og redusere slitasje på natur og vegmiljø.

4 Konsekvensar og økonomiske utfall av tilrådingar

4.1 Økonomiske konsekvensar av å legge ned rasteplassar

Tilrådinga om å legge ned eit visst tal rasteplassar vil kunne gi økonomiske innsparing for fylkeskommunen. I dag inngår drift av rasteplassar som ein del av dei ordinære driftskontraktane. Desse prosessane omfattar mellom anna søppeltømming, inspeksjon, plenklipp og vedlikehald av servicebygg. Nedlegging av rasteplassar reduserer behovet for desse tenestene og vil gi direkte kostnadsreduksjon i driftskontraktane.

Basert på grove estimat av driftskostnader (sjå tabell 1), kan ein forvente at nedlegging av ein hovudrasteplass vil kunne gi ei innsparing på om lag 305 000 kroner per år, medan nedlegging av ein mindre rasteplass kan gi ei innsparing på om lag 95 000 kroner per år.

Det er vanskeleg å gi ein eksakt kostnad for nedlegging av ein enkel rasteplass, då dette vil avhenge av omfanget av fysiske inngrep som må gjerast. Om rasteplassen skal tilbakeførast til naturleg terreng eller stengast fysisk med autovern, vil det koma til utgifter til fjerning av utstyr og arealtilpassing. Om det berre er snakk om å fjerne punktet frå *Vegkartdatabasen* og avvikle drift, vil kostnaden vere låg samanlikna med driftsinnsparinga.

4.3 Sparetiltak i driftskontraktane

Potensiell nedlegging av rasteplassar vil kunne gi moglegheit for innsparingar på driftsbudsjettet. I den samanhengen har Drift gjort eit overordna anslag på kva det ein gjennomsnittleg kostnad av å drifte rasteplass er. Dei har gått gjennom nokre driftskontraktar for å vurdere dei kalkulerte kostnadane, og tala som no blir nytta, er basert på ein estimert middelkostnad. Det blir samtidig understreka at det er vanskeleg å fastsetje ein presis kostnad, sidan driftskostnader knytte til rasteplassar ofte er fordelte på fleire prosessar i kontraktane. I tillegg varierer dei gjennomsnittlege driftskostnadene per rasteplass mykje, avhengig av plassering, standard, sesongdrift og omfang. Drift kommatra at sjølv små rasteplassar har ein relativt høg driftskostnad, noko som underbyggjer moglegheita for innsparing gjennom nedlegging eller omstrukturering av rasteplassstilbodet. Tabell 1

viser ei oversikt over gjennomsnittleg årlege driftskostnader for hovudrasteplassar og andre rasteplassar.

Tabell 1 Årlege gjennomsnittleg driftskostnader for hovudrasteplass og annan rasteplass

Hovedrasteplass kostnad pr. år		Annan rasteplass, kostnad pr. år	
Prosess	Sum	Prosess	Sum
Drift av bygg	200 000	Reinhald av plass	5 000
Grønt	40 000	Grønt	40 000
Vinterdrift inkl. beredskap	30 000	Drift av utemøbler og bossdunker	10 000
Straum	10 000	Bosstøpping	15 000
Slamtømming	25 000	Vinterdrift	25 000
SUM	305 000	SUM	95 000

4.4 Kostnad for oppgradering og drift av rasteplassar

Oppgradering av rasteplassar som skal oppretthaldast og vidareutviklast vil medføre investeringskostnader. Kostnadane vil variere frå enkle oppgraderingar som utskifting av møblar og søppeldunkar, til større tiltak som etablering av universelt utforma toalettbygg med vass- og avløpstilkopling. Ifølgje Statens vegvesen sin «*Ny rasteplassstrategi på riksveg*» (2020) er kostnaden for oppgradering av eksisterande rasteplassar på riksvegnett grovt anslått til mellom 2 og 15 millionar kroner per plass, avhengig av eksisterande standard og kva nivå som skal oppnåast ved oppgraderinga. Dette er ikkje direkte overførbart til fylkesvegnettet, men gir eit bilete av storleiksordenen på slike tiltak.

Når det gjeld årlege driftskostnader for rasteplassar på fylkesvegnettet i Vestland, viser oversikta frå drift at ein hovudrasteplass har ein årleg driftskostnad på om lag 305 000 kroner. For mindre rasteplassar er driftskostnaden estimert til om lag 95 000 kroner per år. Desse kostnadane inkluderer reinhald, inspeksjon, vinterdrift, slamtømming og anna nødvendig vedlikehald.

Dette tyder på at tilrådinga om å legge ned eller omstrukturere delar av rasteplassstilbodet kan gi betydelege innsparing i framtidige driftsbudsjett. Spesielt vinterdrift, som ofte er kostbart for rasteplassar utanfor tettbygde strøk, trekk opp den totale driftskostnaden.

4.5 Omsyn ved avvikling av rasteplassar i turistområde

Avvikling av ein eksisterande rasteplass må vurderast nøye opp mot potensielle konsekvensar for både trafikantar og lokalsamfunn. Sjølv om enkelte plassar ikkje lenger tilfredsstiller krava til ein hovud- eller annan rasteplass, kan dei framleis framstå som attraktive for bubilturistar og andre som ønskjer ein uformell stoppestad. Om slike plassar blir ståande utan tydeleg endra form eller

avgrensingar, vil det kunne oppstå uønska bruk – inkludert overnatting, forsøpling og toalettbesøk utan tilgjengelege fasilitetar.

For å motverke dette bør det vurderast tiltak som gjer området mindre attraktivt eller praktisk utilgjengeleg for uformell bruk. Dette kan til dømes vere:

- Fjerning av bord og benker
- Stenging med autovern, bom eller fysisk hindring
- Endra utforming eller tilbakeføring til naturleg terreng
- Skiltinformasjon som tydeleggjer at området ikkje er lovleg oppstillingsplass

Desse tiltaka kan vere viktige for å unngå forsøpling, ulovleg camping og slitasje på natur og infrastruktur – særleg i område med høgt bubiltrykk. Erfaringar frå mellom anna Lofoten og Sognefjorden viser at fleire hundre bubilar kan ferdast på ein enkelt strekning i løpet av høgsesongen, noko som gjev både driftsmessige og miljømessige utfordringar.

I nokre område er det også observert at bubilturistar vel uoffisielle plassar sjølv om det finns ledig kapasitet på campingplassar, anten fordi dei ønskjer å spare pengar, eller fordi dei føretrekk enklare og rolegare alternativ. Dette understrekar behovet for fleire oppstillingsplassar med enkel standard – til dømes liknande det som har vore prøvd ut på Mindemyren og ved Bergenshallen – der ein kombinerer låg pris med tilgang til nødvendige tenester som søppelhandtering og tømning av septik.

Eit heilskapleg grep bør difor inkludere både tiltak for å lukke uønska plassar, og stimulering av eit betre og meir differensiert tilbod for bubilar i regionen – i samarbeid med næringa og kommunane. Slik kan ein både redusere ulemper og bidra til betre styring av trafikk, opplevingskvalitet og lokal verdiskaping.

5 Veggen videre

Kunnskapsgrunnlaget for rasteplassar skal vere eit hjelpemiddel for vidare samfunnsutvikling i Vestland fylkeskommune, både internt i avdeling for infrastruktur og veg og på tvers av ulike fagfelt i fylkeskommunen.

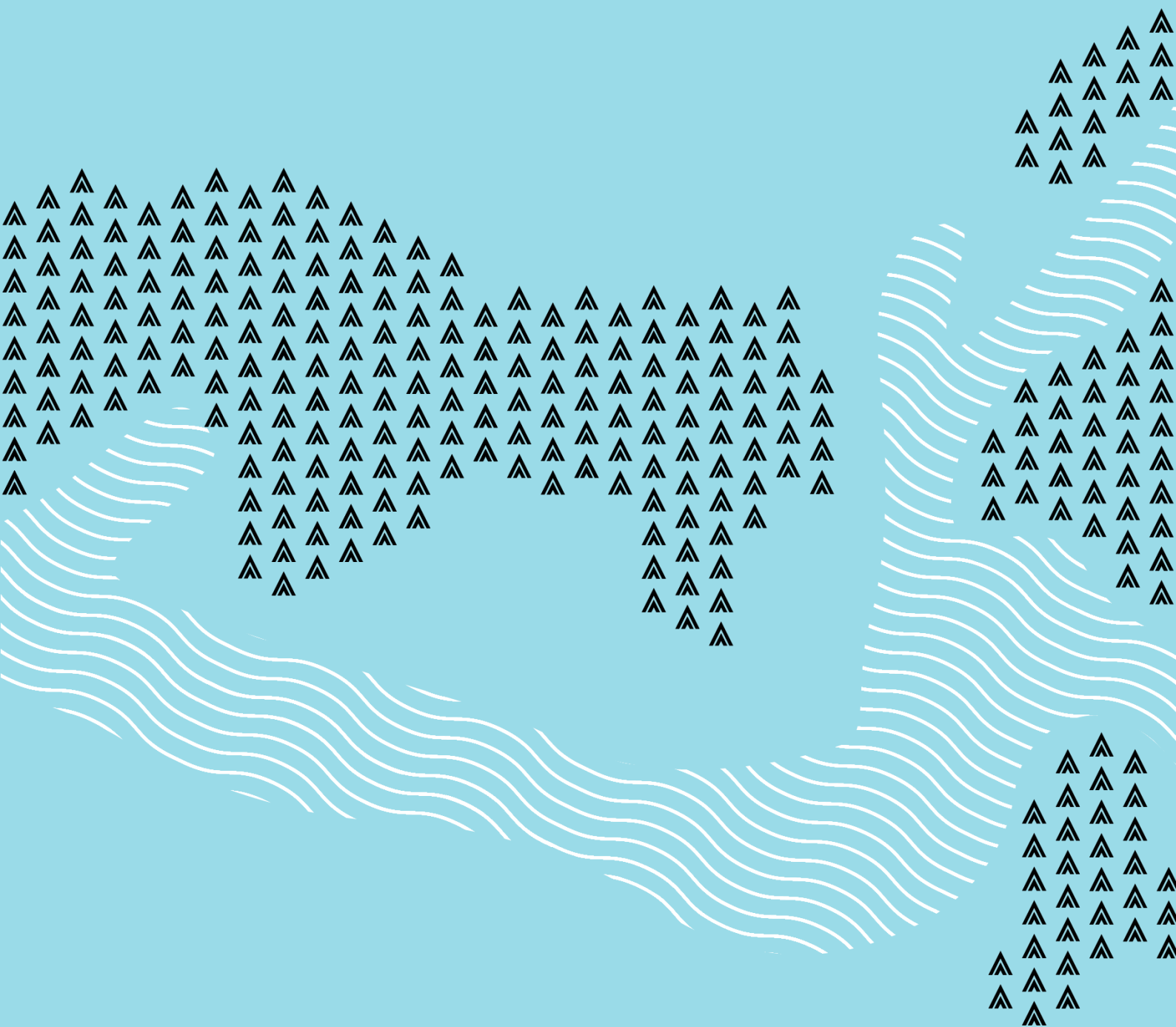
Avdeling for infrastruktur og veg må vurdere vidare utvikling av rasteplassnettverket knytt til drift og inn i rulling av driftskontraktar, samt trafikktryggleik. Dette krev at seksjonen for drift kvalitetssjekkar prioriteringane undervegs i utviklinga av rasteplassnettverket. Til kunnskapsgrunnlaget høyrer det med ei kart-geodatabase med kartlag som er nytta i analysane. Denne inneheld blant anna kart genererte av NPI som viser kor det er utfordringar knytte til reiseliv, og desse karta bør brukast vidare i vurderingar av rasteplassar og prioriteringar. Kart-geodatabasen er meint for internt bruk av driftseksjonen, og er arkivert i J-mappa til INV.

Vidare bør det arbeidast vidare med å sjå rasteplassar opp mot utviklinga av reiseliv, mellom anna med tanke på utfartsparkering og endra bruk av rasteplassar (NPI). Grunna mangel på data knytt til reiselivet (til dømes georefererte utfartsparkeringar), er det ikkje gjennomført analysar utover dei 10 utvalde strekningane gitt i rapporten «*Reiseliv og infrastruktur i Vestland*». Avvikling av rasteplassar bør sjåast på i samanheng med turiststraumar og behov for anlegg knytt til dette (utfartsparkering, lading osv).

I eit samfunn med aukande elektrifisering av samferdselssektoren, veks behovet for tilgjengeleg og effektiv ladeinfrastruktur for både personbilar og tungtransport. Vestland fylkeskommune arbeider for å møte dette i tråd med eigne strategiar for [ladeinfrastruktur for tunge køyretøy](#) og [vidare utvikling av hurtigladetilbodet](#). Strategiane legg vekt på å prioritere strekningar med mykje tungtrafikk og sikre eit godt tilgjengeleg minimumstilbod av hurtigladarar for personbilar i heile fylket. Det er òg sett av midlar til støtteordningar for etablering av offentlege tungbilladarar. Tidlegare avvikla rasteplassar kan vurderast som strategiske stader for nye ladepunkt, sidan dei ofte har eksisterande infrastruktur og god tilkomst. Nokre kan òg nyttast av tunge køyretøy, og drift kan samfinansierast med ladeoperatørar. I tillegg kan plassar peika ut for utbetring eller ny etablering, til dømes med høgt trykk frå reiseliv, vurderast som aktuelle stader for ladetilbod for personbilar.



Figur 8 Fv. 618 Utsikten rasteplass, Flatraket



vestlandfylke.no