

Norges miljø- og
biovitenskapelige
universitet

Masteroppgave 2023 30 stp
Fakultetet for landskap og samfunn

Utvikling, drift og utforming av rasteplassene langs riksvei 15 Otta - Bismo

Development, operation and design of rest stops along
primary road 15 Otta - Bismo

Silje Strøm
Landskapsarkitektur

Bibliotekside

Tittel	Utvikling, drift og utforming av rasteplassene langs riksvei 15 Otta - Bismo
Title	Development, operation and design of rest stops along primary road 15 Otta - Bismo
Forfatter	Silje Strøm
Veileder	Kristin Marie Berg v/NMBU
Biveileder	Asbjørn Stensrud v/Statens Vegvesen
Sideantall	95
Format	Liggende A3 (420 x 297 mm)
Emneord	Rasteplass, riksvei, Statens Vegvesen, landskapsarkitektur, Ottadalen, drift og vedlikehold, veg og landskap, prosjektering, veifarende
Keyword	Rest stop, lay-by, primary road, Norwegian Public Roads Administration, landscape architecture, Ottadalen, operation and maintenance, road and landscape, design project, travellers by road

Bilder og illustrasjoner er egne om ikke annet er oppgitt. Alle bilder er gjengitt med tillatelse eller har fri lisens.

Forord

Denne masteroppgaven markerer slutten av mitt masterstudium i landskapsarkitektur ved Norges Miljø- og Bivitenenskapelige Universitet (NMBU).

Det har vært fem lange og lærerike år. Jeg har utviklet meg fra og så vidt vite hva landskapsarkitektur er til å bli en ferdig utdannet landskapsarkitekt. Nå ser jeg fram til å avslutte et kapittel i livet som student og fortsette ut i arbeidslivet hvor jeg kan ta i bruk alt jeg har lært og lære enda mer.

Det har gått med svært mange timer til utforming og produksjonen av denne oppgaven, og jeg håper at leserne finner den interessant. Jeg håper særlig at Statens Vegvesen finner inspirasjon, tips og hjelp i oppgaven.

Først og fremst vil jeg takke min veileder Kristin Marie Berg, for uvurderlig hjelp og gode innspill gjennom hele oppgaven. Jeg vil også takke min biveileder fra Statens Vegvesen, Asbjørn Stensrud, for gode svar på mine mange spørsmål. Takk til Hans Skartlien og Silje Amundsen fra Vegvesenet, og takk til Gunnar Tenge ved NMBU for henting av kartdata.

Til slutt vil jeg takke min støttende familie, min forlovede og mine nære venner for deres uavbrutte støtte og hjelp til å holde meg motivert i denne intense perioden!

Silje Strøm

Ås/Lom, mai 2023



Sammendrag

I Norge kjører mange av oss bil. Vi er på veiene av mange ulike grunner, og trafikkbildet endrer seg stadig. Det er særlig de lengre turene langs de norske veiene som er bakgrunn for denne oppgaven. Bilferie i Norge har blitt stadig mer populært, både blant nordmenn og utenlandske turister. De nasjonale turistveiene i landet er særlig attraktive for mange ferierende langs veiene. Rasteplasser er et tilbud for de reisende langs vei, som skal legge til rette for gode pauser og oppfylle ulike behov for de mange ulike brukerne.

I dag er finnes det veldig mange rasteplasser, men dessverre er en del av dem av for dårlig kvalitet. Statens Vegvesen har utviklet en strategi for å forenkle og forbedre rasteplasstilbudet i Norge, og dette innebærer færre rasteplasser, men med høyere kvalitet – samtidig som drifts- og vedlikeholdsbehovet holdes enklest mulig.

Denne oppgaven er basert på denne strategien og etter et ønske fra Vegvesenet tar jeg for meg rasteplassene langs strekningen riksvei 15 Otta-Bismo. Dette er en strekning gjennom et vakkert, nasjonalromantisk landskap hvor det bugner av tradisjonsrike elementer. For å komme til de nasjonale turistveiene 'Sognefjellet', 'Gamle Strynefjellsvegen' og 'Valdresflye' fra øst, samt Jotunheimen nasjonalpark med flere av Norges høyeste fjelltopper, blant annet Galdhøpiggen, er det nettopp riksvei 15 fra Otta man må kjøre. Dette er derfor en strekning med mye ferietrafikk i høysesong.

Langs riksvei 15 Otta-Bismo finner vi i dag sju rasteplasser av ulik størrelse og kvalitet. Problemstillingen for oppgaven er som følger: *Hvordan utvikle og forbedre rasteplasstilbudet langs riksvei 15 Otta - Bismo på en bærekraftig måte?*

Et ferskt kunnskapsgrunnlag fra litteraturgjennomgangen ble avgjørende for min gjennomføring av oppgaven og besvarelse på problemstillingen. Basert på dette har jeg analysert og drøftet ulike behov og tilstander på rasteplassene langs denne strekningen, og samtidig utviklet noen kriterier som jeg kunne dømme ut ifra. Med bakgrunn i dette har jeg kommet med et begrunnet forslag til sanering, samt oppgradering av de gjenværende rasteplassene. Med dette forslaget har antall rasteplasser gått fra sju til tre, samt et par som jeg valgte å konvertere til enkle sidelommer.

Videre valgte jeg én av de gjenværende rasteplassene som prosjektområde i en avsluttende prosjekteringsdel. I denne prosjekteringsdelen presenteres et overordnet planforslag for Hårrholet rasteplass, hvor bærekraft, bruker- og driftsvennlighet, samt stedstilpasning har stått i fokus.

Abstract

In Norway, driving is a common mode of transportation where people use their cars for various reasons, and the traffic situation is constantly changing. This master thesis focuses on the longer trips along Norwegian roads, particularly for car holidays, which have become increasingly popular among both Norwegians and foreign tourists. The national tourist routes are particularly attractive to many vacationers. Rest stops are an important service for travellers along the road, which should facilitate quality breaks and fulfil a variety of needs for the different types of users.

Currently, there are many rest stops where some are of quite poor quality. The Norwegian Public Roads Administration has developed a strategy to simplify and improve the provision of rest stops in Norway by reducing their numbers, while increasing the quality and minimizing operational and maintenance needs.

This assignment is based on this strategy, and involves evaluating the rest areas along the stretch of primary road 15 between Otta - Bismo, at the request of the Norwegian Public Roads Administration. This stretch of primary road passes through a beautiful and traditionally rich landscape, and leads to several national tourist roads, such as 'Sognefjellet', 'Gamle Strynefjellsvegen' and 'Valdresflye', as well as Jotunheimen National Park, including Norway's highest mountain peak, Galdhøpiggen. This is therefore a stretch with a lot of holiday traffic in the tourist season.

Along primary road 15 Otta-Bismo there are currently seven rest stops of different sizes and quality. The research question for this master thesis is as follows: *How to develop and improve the rest stop services along primary road 15 Otta - Bismo in a sustainable way?*

A fresh knowledge base from the literature review was essential for my completion of the assignment and my solution to the research question. Based on this, I have analysed and discussed various needs and conditions at the rest stops along this stretch, and at the same time developed criteria by which I could judge. These analysis and criteria have inspired my reasoned proposal for remediation and upgrading of the remaining rest stops. With this proposal, the number of rest stops has been reduced from seven to three, and some have been converted to simple side pockets.

Furthermore, I chose one of the remaining rest stops as a design project for the final part of the assignment. In this design section, an overall plan proposal for the Hårrholet rest stop is presented, where sustainability, user and operational friendliness, as well as site adaptation have been in focus.



Begrepsavklaringer

Rasteplass

Rasteplass er sted eller område for kortere hvile (Gunnarsjaa, 2021) eller for andre nødvendige ærend. En rasteplass skal motivere og gi mulighet for hvile, adspredelse, rekreasjon og naturopplevelser for alle trafikanter (Vegdirektoratet, 2012)

Hovedrasteplass

Hovedrasteplasser skal ha en gitt standard og tilstrekkelig kapasitet. De skal ha toalett og være døgnåpne hele året for alle trafikanter og kjøretøygrupper (Vegdirektoratet, 2021a)

Øvrige rasteplasser

Øvrige rasteplasser er andre sideanlegg som også kan være sesongåpne og ha varierende tilbud, men hvor det stilles færre krav til innhold og tilbud (Vegdirektoratet, 2021a)

Døgnhvileplass

Døgnhvileplass skal være stoppested for hensetting av vogntog slik at yrkessjåfører kan gjennomføre pålagt døgnhvile. Døgnhvileplass skal motivere og gi mulighet for hvile for yrkessjåfører (Vegdirektoratet, 2012)

Drift

Drift omfatter oppgaver og rutiner som er nødvendig for at veiene skal fungere godt for trafikantenes daglige bruk. Utfordringene er størst om vinteren, med snørydding/brøyting og tiltak for å bedre friksjonen (Vegdirektoratet, u.å.)

Vedlikehold

Vedlikehold er de aktivitetene som ivaretar den fysiske infrastrukturen i et lengre perspektiv, slik som å opprettholde standarden på veidekker, grøfter og veiutstyr i tråd med fastsatte kvalitetskrav (Vegdirektoratet, u.å.)

Skjøtsel

Skjøtsel er tiltak for å opprettholde eller oppnå ønsket natur- eller kulturtilstand, som f.eks. fjerne eller stelle vegetasjon (Miljødirektoratet, 2022)

Universell utforming

Universell utforming er å planlegge slik at mennesker med nedsatt funksjonsevne blir integrert i samfunnet (Sørhøy et al., 2020)

Naturlike arealer

Naturlike arealer omfatter sidearealer langs vei i natur- og jordbruksområder, samt andre områder. Naturarealer skal binde omgivelser og vei sammen å gli sømløst inn i landskapet, samt bidra til biologisk mangfold og trafikksikkerhet. Kantslått er en vanlig skjøtelsoppgave (Vegdirektoratet, 2012)

Parklike arealer

Parklike arealer omfatter arealer etter spesiell beskrivelse, slik som grasbakke, grasplen, blomsterplantinger, mm. Slike arealer har et mer intensivt skjøtelsbehov enn naturlike arealer (Vegdirektoratet, 2012)

Grasbakke og grasplen

En grasbakke skal fremstå som en jevn gressflate, gjerne med innslag av blomstrende urter, mens en grasplen skal fremstå som en jevn, ensartet og kortklipt grasflate (Vegdirektoratet, 2016)

Blomstereng

Ei blomstereng skal fremstå som en jevn grasflate med blomstrende urter og gras. Det kreves skrinn jord og tilpasset skjøtsel (Vegdirektoratet, 2016)

1

Introduksjon

1.1	Bakgrunn og aktualitet	s. 8
1.2	Oppgavens avgrensning	s. 8
1.3	Problemstilling, mål og visjon	s. 8
1.4	Oppgavens struktur og metode	s. 8
1.5	Oppgaveområdet	s. 9

2

Litteraturgjennomgang

2.1	Innledning	s. 12
2.2	Ulike brukere og rasteplasser	s. 13
2.3	Behov og lokalisering	s. 14
2.4	Utforming og utstyr	s. 15
2.5	Vegetasjon	s. 18
2.6	Drift, vedlikehold og skjøtsel	s. 19
2.7	Referanseprosjekter	s. 20

3

Strekningen

3.1	Analyser av strekningen	s. 24
3.2	Status og innhold på rasteplassene	s. 30
3.3	Utvikling av kriterier	s. 33
3.4	Forslag til utvelgelse	s. 36
3.5	Forslag til oppgradering	s. 39
3.6	Drift og vedlikehold av rasteplassene	s. 42
3.7	Løsninger for drift og vedlikehold	s. 43
3.8	Tiltak for å informere brukerne	s. 45

4

Prosjektering

4.1	Valg av prosjektområde	s. 48
4.2	Stedsanalyser	s. 51
4.3	Konseptutvikling	s. 61
4.4	Skisseprosess	s. 63
4.5	Endelig planforslag	s. 68
4.6	Beskrivelser	s. 76
4.7	Drift og vedlikehold	s. 86

5

Avslutning

5.1	Konklusjon	s. 90
5.2	Refleksjon	s. 90
5.3	Referanseliste	s. 91
5.4	Figurliste	s. 92

A grayscale photograph of a river flowing through a forested valley. The river is in the foreground, and the forested hills rise on both sides. The text '1.0 INTRODUKSJON' is overlaid in the center in a large, white, sans-serif font.

1.0 INTRODUKSJON

1.1 Bakgrunn og aktualitet

I Norge kjører mange av oss bil. Ved utgangen av 2021 var det blitt registrert like under tre millioner biler i landet (Jarslett, 2022). Mange bruker bilen hver dag, andre bruker den ikke like ofte. Vi er ute på de norske veiene av mange ulike grunner. For eksempel på vei til jobb, til butikken, på besøk både nært og fjernt, på ferie, som yrkessjåfør, osv. Trafikkbildet i Norge endrer seg stadig, for eksempel så blir elbiler vanligere og vanligere å se i trafikken, og står nå for 16% av den norske personbilparken (Jarslett, 2022).

Det er særlig de lengre turene langs de norske veiene som er bakgrunn for denne oppgaven. Bilferie i Norge er blitt mer og mer populært, særlig de to siste årene grunnet koronapandemien som hindret nordmenn i å reise utenlands. Reiseundersøkelsen til statistisk sentralbyrå viste at nordmenn hadde 22,3 millioner reiser i 2021 og hele 92 % av reisene var i eget land (SSB, 2022).

Det er særlig ferierende og turister, samt yrkessjåfører, som er besøkende og brukere av rasteplassene vi finner langs veinettet. For mange rasteplasser langs norske veier i dag er av dårlig kvalitet. Statens Vegvesen har et ønske om å sanere noen av dem, og heller oppgradere de som blir igjen til å møte trafikantenes behov.

I en proposisjon til Stortinget fra Det Kongelige Samferdselsdepartementet (Prop. 1 S (2017-2018)) omtales rasteplasser i et eget punkt på s. 90. Også her står det at det er et stort antall rasteplasser langs riksveiene med ulik standard og kvalitet, og at Vegvesenet har startet å jobbe med en strategi for en målrettet satsing om å bedre kvaliteten på rasteplasser på sikt, som et bedre tilbud til brukerne. Med dette i tankene er denne oppgaven høyst aktuell.

1.2 Oppgavens avgrensning

Tidsrommet for å gjennomføre denne masteroppgaven er begrenset til et vårsemester, som medfølger at omfanget av oppgaven avgrenses til et overkommelig prosjekt. I et fag som landskapsarkitektur hvor det hovedsakelig ikke finnes noen fasit, kan man sitte uendelig lenge for å finne ulike løsninger på utfordringer eller et prosjekt. I en oppgave med begrenset tid, har det vært viktig å sette seg realistiske mål om hva man kan oppnå og komme raskt frem til løsninger. Her er noen viktige avgrensninger for denne oppgaven:

- Oppgaven berører langt fra alle temaer i faget landskapsarkitektur, kun de mest relevante for denne oppgaven, slik som vei og landskap, stedstilpasning og bruker- og driftsvennlige løsninger
- I del to er strekningen jeg analyserer og drøfter avgrenset fra tettstedet Otta i Sel kommune til tettstedet Bismo i Skjåk kommune
- Jeg har i prosjekteringsdelen ikke begrenset meg til et budsjett, på grunn av at tidsrommet satt av til prosjekteringen ikke har rom for denne begrensende faktoren. Samtidig vil jeg vise hva som er mulig å oppnå på rasteplassen med de riktige ressursene
- Grunnet flerdelingen av oppgaven er ikke prosjekteringsdelen (del tre) nede i konstruksjonsnivå. Tekniske tegninger og detaljillustrasjoner er derfor ikke prioritert grunnet tidsbegrensning
- Prosjekteringsdelen inneholder prinsippillustrasjoner/-idéer for bygg, konstruksjoner, møblering, osv., faktisk oppbygging er ikke gått nærmere inn på

1.3 Problemstilling, mål og visjon

Statens Vegvesen uttrykte et behov om å forbedre og forenkle rasteplasstilbudet langs riksvei 15 Otta-Bismo. Dette for å kunne møte brukernes behov for kvalitet og renhold, og til å ha enkel og kostnadseffektiv drift og skjøtsel. På bakgrunn i dette er problemstillingen følgende:

«Hvordan utvikle og forbedre rasteplasstilbudet langs riksvei 15 Otta - Bismo på en bærekraftig måte?»

Mine mål for oppgaven:

- Undersøke og se på de ulike behovene for ulike brukere på rasteplassene og samtidig bygge opp et godt kunnskapsgrunnlag
- Fullføre en begrunnet utvelgelsesprosess basert på analyser, opplevelser og en rekke selvutviklede kriterier
- Kartlegge gode løsninger som kan forenkle drift og vedlikehold på rasteplassene som ikke går på bekostning av uttrykk, opplevelse og kvalitet
- Komme med forslag til hvordan informasjon kan spres til brukerne
- Utforme en attraktiv, stedstilpasset og funksjonell rasteplass av høy kvalitet og opplevelsesverdi, samt med lang levetid - men som samtidig tar hensyn til drifts- og vedlikeholdsbehov

Min visjon for oppgaven er at rasteplassene langs riksvei 15 Otta - Bismo til enhver tid skal gi de reisende kvalitativt gode opplevelser fra lokale natur- og kulturverdier på rasteplasser tilpasset de reisendes behov.

1.4 Oppgavens struktur og metode

Oppgaven er oppbygd av tre deler: en teoretisk del, en analyse- og drøftingsdel, og til slutt en prosjekteringsdel.

Første del – kapittel 1/2 - Introduksjon/Litteraturgjennomgang

Denne delen introduserer oppgaven, presenterer oppgaveområdet, gjennomgår bakgrunns litteratur og tre referanseprosjekter. Metode i denne delen er dokumentanalyser.

Andre del – kapittel 3 - Strekningen

Denne delen tar for seg Vegvesenets problemstilling for oppgaven, her gjennomgås, analyseres og drøftes rasteplassene langs strekningen, hvorav det videre gjøres valg for sanering og oppgradering. Til slutt presenteres noen universelle tiltak for enklere drift og vedlikehold, samt informasjonssdeling med brukerne. Metode i denne delen er feltbefaring, kartanalyser og dokumentanalyser.

Tredje del – kapittel 4 - Prosjektering

Denne delen er ren prosjektering av en utvalgt rasteplass fra andre del som skal oppgraderes/redesignes. Denne delen består av prosjektområde, stedsanalyser, konseptutvikling, prosess, og til slutt et endelig planforslag. Metode i denne delen er prosjektering.



1.5 Oppgaveområdet

Den delen av riksvei 15 som er aktuell i denne masteroppgaven strekker seg gjennom Ottadalen i Innlandet fylke. Ottadalen går gjennom de fire kommunene Sel, Vågå, Lom og Skjåk. Ottadalen er Gudbrandsdalens største sidedal og dalføret strekker seg fra Otta i øst til fylkesgrensen mot Møre og Romsdal i Vest (Thorsnæs, 2020).

I både Lom kommune og Vågå kommune finner vi store fjellområder som er en del av Jotunheimen nasjonalpark, her finner vi også flere av Norges høyeste fjell - blant annet Galdhøpiggen og Glittertind (Thorsnæs & Askheim, 2022).

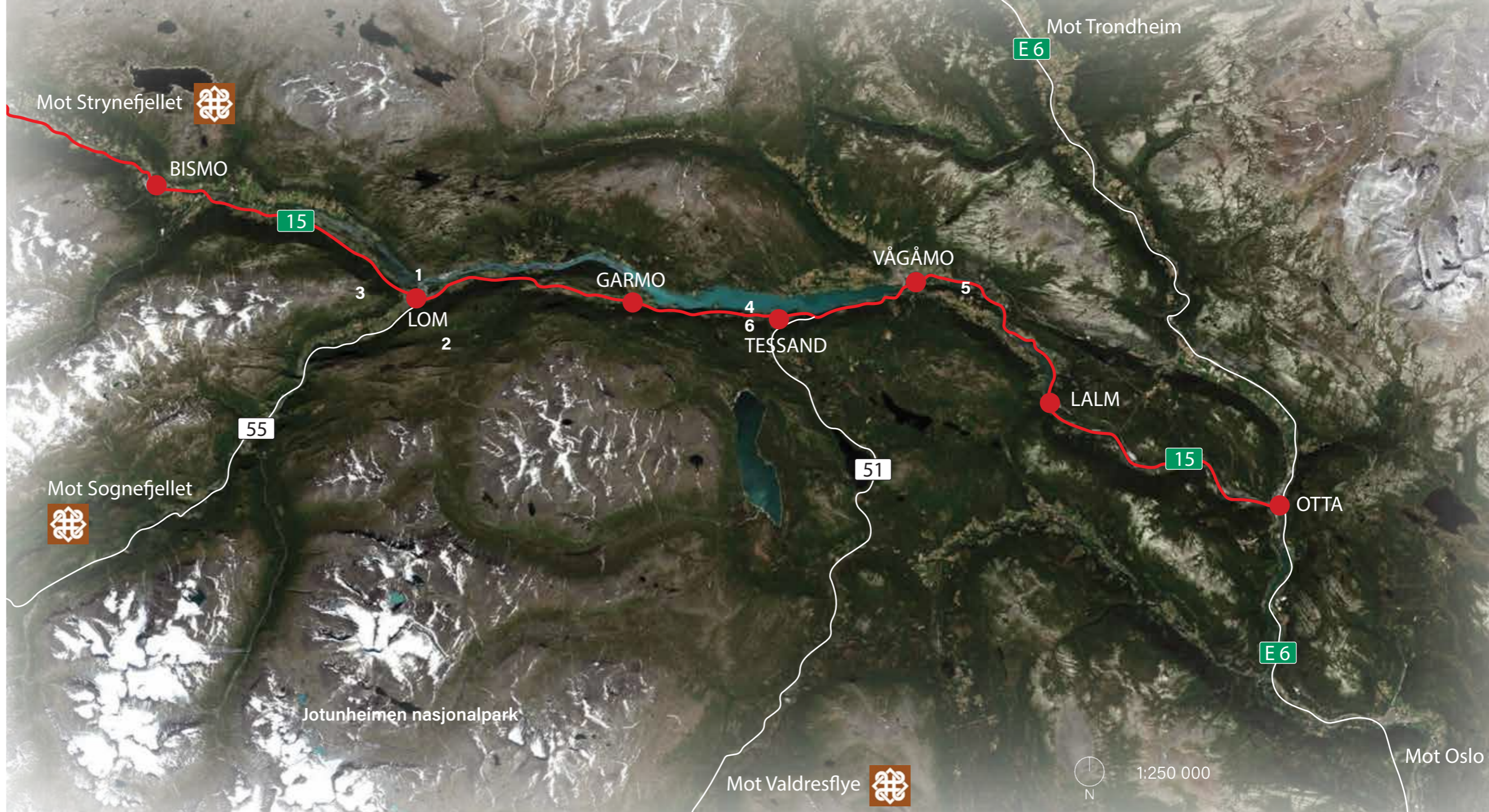
Samtlige kommuner er populære reisemål for både norske og utenlandske turister. Lom, som har status som nasjonalparklandsby (Nasjonalparkriket, u.å.), hadde eksempelvis opptil 180 000 antall *overnattende* turister fra hele verden i 2019 (Lom Kommune, 2023). Tallet for antall besøkende og gjennomreisende er antakelig *mye* høyere.

Figur 1: Illustrasjon som viser hvor i landet oppgaveområdet er

Gjennom Ottadalen renner elva Otta som munner ut i Gudbrandsdalslågen. Otta er lett gjenkjennelig på grunn av sin blågrønne farge, som følge av at den fører med seg mye slam (Vinjar & Thorsnæs, 2020). Ottadalen, sammen med sidedalen Bøverdalen som møter Ottadalen ved Fossbergom i Lom, er kjent for sin særpregede gamle bebyggelse, tradisjonsrike gårder og rik bondekultur (Thorsnæs, 2020).

 Nasjonal turistveg

Figur 2: Kart som viser strekningen og tettstedene den går igjennom, samt stemningsbilder fra området



Stavkirka i Lom



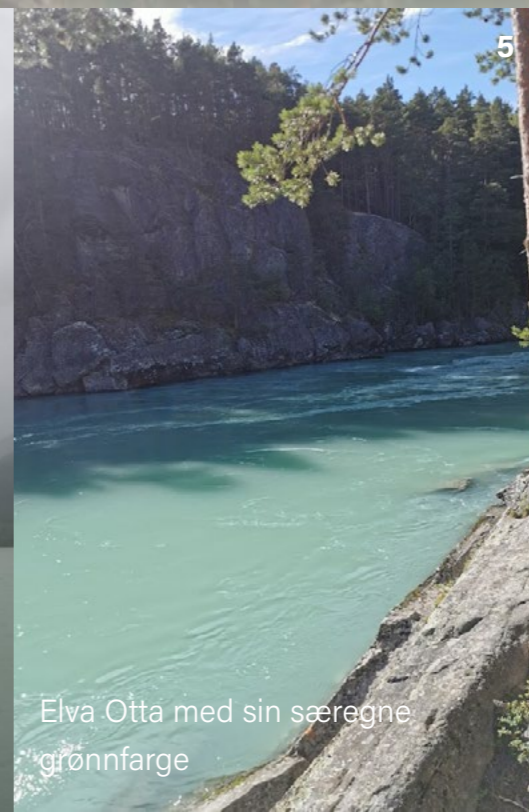
Mye idyllisk gårdsdrift



Utsyn over Ottadalen, retning øst



Dallandskapet i Ottadalen



Elva Otta med sin særegne grønnfarge



Mange gamle, tradisjonelle bygningsmasser



2.0 LITTERATUR- GJENNOMGANG

Litteraturen i dette kapitlet baserer seg hovedsakelig på Statens Vegvesen sin serie med håndbøker og veiledere. Disse veilederne og håndbøkene er stappfulle av god informasjon om temaet rasteplasser, og denne teoridelen er kun et utdrag.

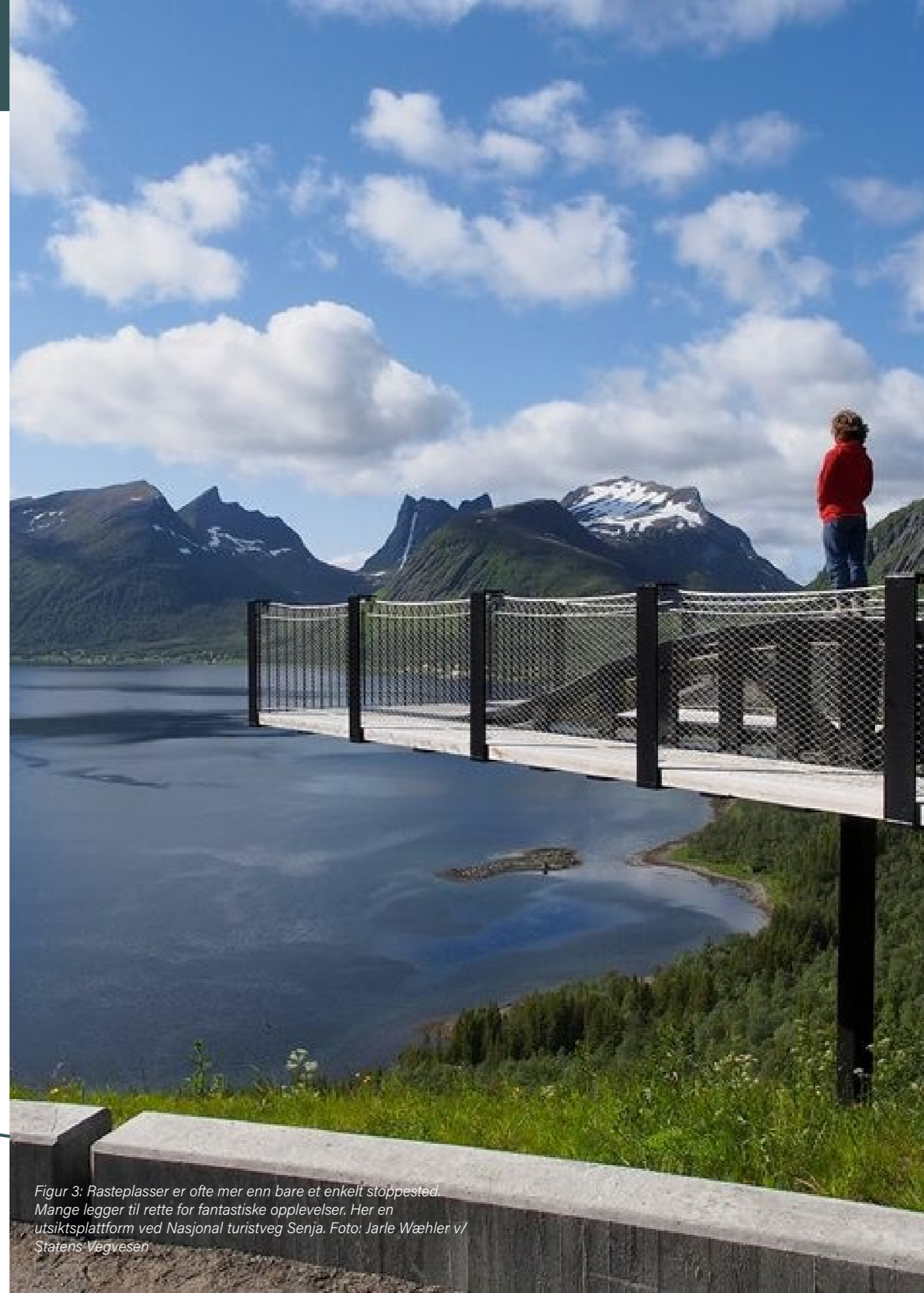
2.1 Innledning

I dag finnes det omkring 700 rasteplasser langs veiene våre i Norge (Vegdirektoratet, 2021b). Vi har alle naturligvis ulike forhold til rasteplasser og dermed også ulike forventninger til hva de skal inneholde og tilby. Noen er nesten aldri innom en, mens for andre er det titt og ofte. Statens Vegvesen definerer en rasteplass som et stoppested for trafikanter ved behov for hvile eller andre nødvendige ærend. Videre utdyper de at en rasteplass også skal motivere og tilrettelegge for adspredelse, rekreasjon og naturopplevelser for alle trafikanter (Vegdirektoratet, 2012). Høringsutgaven av den nye rasteplassveilederen legger til at trafikantene med jevne mellomrom skal kunne finne egnede steder for pause langs veien, og at dette er viktig for trafiksikkerheten.

I innledningen til Statens Vegvesens H204 - håndbok for rasteplasser (1998) presenteres åtte viktige momenter for å skape en trivelig rasteplass:

1. Finn et vakkert sted
2. Sats på kvalitet
3. God utforming
4. Trivelige sitteplasser
5. Trygge oppholdsarealer
6. Klart skille mellom vei og rasteplass
7. Oversiktlig
8. Hold rasteplassen ren

Rasteplasser har potensiale gjennom å tilby mange ulike kvaliteter, og ikke minst fantastiske opplevelser for alle reisende langs de norske veiene.



Figur 3: Rasteplasser er ofte mer enn bare et enkelt stoppested. Mange legger til rette for fantastiske opplevelser. Her en utsiktsplattform ved Nasjonal turistveg Senja. Foto: Jarle Wæhler v/ Statens Vegvesen

2.2 Ulike brukere og rasteplasser

En rasteplass har mange forskjellige brukere. Vi har ferieturister i bobiler, yrkessjåfører, småbarnsfamilier, hundeeiere, folk som kjører hjem fra jobb, osv. Mange har felles behov, slik som toalett, men ikke alle behovene er like for alle. En småbarnsfamilie på ferietur setter stor pris på at barna har mulighet til å løpe rundt og leke på et trygt, tilrettelagt område, mens foreldrene får strukket litt på beina. En yrkessjåfør har pålagt hviletid, noe rasteplasser ofte blir brukt til. Noen stopper kun for å ta et bilde, andre for å svare på telefonen, mens andre spiser hele lunsjen sin der (Vegdirektoratet, 1998; Vegdirektoratet, 2021a). Hovedpoenget er at en rasteplass blir brukt av forskjellige grupper med ulike motiver.

Dermed er det naturlig at det også finnes flere typer rasteplasser som oppfyller de ulike behovene. I håndbok 205 (1998) er det presentert fire typer stoppesteder kategorisert på grunnlag av innhold og størrelse: parkeringslomme, liten rasteplass, mellomstor rasteplass og hovedrasteplass. I den nyeste høringsutgaven (Vegdirektoratet, 2021a) derimot er det skilt kun mellom hovedrasteplasser og øvrige rasteplasser, pluss andre sideanlegg som ikke er klassifisert som rasteplasser.

Hva som inneholder hva varierer noe, men i denne utgaven har de også presentert noen minstekrav som rasteplassene skal oppfylle. Rasteplassveilederne skriver videre at det er færre krav til øvrige rasteplasser enn hovedrasteplasser, men at også de øvrige kan ha mye utstyr – avhengig av behov og mulighet. Hovedrasteplassene har flere krav for å kunne tilby en forutsigbar standard.

Tabellen til høyre er å finne i høringsutgaven, og presenterer krav til innhold for de to kategoriene av rasteplasser, i tillegg til andre tilbud som kan gis.

I tillegg kan rasteplassene betjene enten en kjøreretning eller begge kjøreretningene. Her må man selvsagt ta hensyn til sikt og sikkerhet. Mange rasteplasser er mest brukt i sommerhalvåret, men reisende langs vei har også behov for å stoppe om vinteren (Vegdirektoratet, 1998). I høringsutgaven er det et krav at i hvert fall hovedrasteplasser skal være åpne hele året (2021a).

● = angir krav ● = tilbud som kan gis — = tilbud som ikke er aktuelle/utelukket pga. krav

Tilbud	Hoved- rasteplass	Øvrig rasteplass
Helårs- og døgnåpent - Kan være sesongåpen	—	●
Skiltet fra offentlig vei	●	●
Fysisk skille mellom hovedvei og rasteplass - God skjerming fra hovedveien	●	●
Tilgjengelig for alle (aktuelle) kjøretøytyper - Tilgjengelig kun for lette kjøretøy	—	●
Areal for snølagring	●	●
Skilt som viser parkeringsbestemmelser	●	●
Internt veinett, separat p-areal lette/tunge kjøretøy	●	●
Ladestasjon for bil (skal vurderes for hovedrasteplass)	●	●
Tilrettelagt for sykler, mc - Skap for bagasje, lade sykkelbatteri	●	●
Servicebygg: Toalett og stellemuligheter med god standard og drift, strøm, vann og avløp - Toalett med enkel standard - Dusjer (vurdere ulemper mht. lengre opphold) - Kontakter for lading av mobiler, rullestol mv.	●	●
Opparbeidet areal er universelt utformet	●	●
Deler av arealet er belyst	●	●
Utemøbler tilpasset besøkstall	●	●
Opplegg for avfallshåndtering tilpasset behov og lokale bestemmelser	●	●
Informasjonstavle for rasteplassen	●	●
Aktivitets- og lekeareal, utstyr	●	●
Leskur/gapahuk/takoverbygg	●	●
Tømmeanlegg for toalettavfall	●	●
Kameraovervåkning	●	●
Nærmiljøanlegg: Tilrettelagt for aktiviteter, friluftsliv, utsiktspunkt, inkludert informasjon	●	●
Attraksjoner: Tilrettelagt med severdighet, kulturminne, utsiktspunkt, kunst, mv., inkludert informasjon	●	●
Kommersielle tilbud: kiosk, overnatting, sesongsalg av frukt/grønt/husflid, mv.	●	●

Figur 4: Tabell som viser minimumskrav og mulige andre tilbud på rasteplasser. Hentet fra Håndbok V204 - Rasteplasser (Høringsutgave)

2.3 Behov og lokalisering

Kapittel 2 i håndbok for rasteplasser (Vegdirektoratet, 1998a) tar for seg behov og lokalisering.

En overordnet rasteplassplan kan omfatte både sanering og opprusting av eksisterende plasser og etablering av nye anlegg.

Etterspørselen etter antall og typer rasteplasser langs en strekning vil naturligvis variere avhengig av vegrute, årstid, hvor mye trafikk det er og hvilken type trafikk det er. Behovet vil være større langs attraktive turistruter. Det er også viktig å huske de ulike brukerne. Turisttrafikk varierer gjerne gjennom året, mens yrkessjåfører er mer faste brukere av rasteplasser. Alle de ulike gruppene har ulike behov fra rasteplassen.

Videre står det at i tillegg til strekningens og brukernes behov, må man også ta hensyn til omgivelsene og tenke over hvilke konsekvenser de ulike rasteplassstypene har på landskapsbildet. De største rasteplassene krever mye plass, og kan i mange tilfeller bryte med landskapets skala. Hvis man ikke får det til å harmonere, bør man heller utforme i mindre skala eller velge en annen lokalisering.

Avstand mellom rasteplassene langs en vegrute vil naturligvis variere, men det er en fordel om de er noenlunde jevnt fordelt. I rasteplasshåndboka (Vegdirektoratet, 1998a) viser det til at et minimum for det norske vegnettet bør være mulighet for rast eller stopp ca. hver 15. km. Dette varierer med hvilke typer veier det er snakk om. Ved en motorvei, for eksempel, bør det være hovedrasteplasser med ca. 45 km mellomrom.

Bør være variert tilbud og kort avstand hvis:

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

Kan være mer ensartet tilbud og større avstand hvis:

- Stort antall arbeidsreiser
- Høy standard/motorvei
- Monotont og mindre interessant landskap
- Mange kommersielle tilbud

En av de viktigste faktorene for en suksessfull rasteplass er landskapskvalitetene, altså «fine omgivelser». Da menes fine omgivelser som utsikt, nærhet til vann, vegetasjon, osv. Dermed skal landskapskvaliteter vektlegges tungt. Andre faktorer som påvirker trivselen på en rasteplass er blant annet støynivå, tilbud og aktiviteter på og utenfor rasteplassen, severdigheter og attraksjoner, renslighet og sikkerhet (Vegdirektoratet, 1998a).



Figur 5: "Utsikten" på Gaularfjellet er et veldig godt eksempel på en god lokalisering av rasteplass. Her har man fantastisk utsikt, samtidig som man har en svevende konstruksjon over terrenget, noe som understreker landskapet og gjør hele opplevelsen mer dramatisk. En slik lokalisering gjør rasteplassen meget attraktiv og opplevelsesrik. Foto: Jiri Havran v/ Statens Vegvesen

Når man skal utforme en rasteplass, er det naturligvis flere ting man bør ta hensyn til. Kapittel 3 og 4 i håndbok for rasteplasser (Vegdirektoratet, 1998) og kapittel 4 og 5 i høringsutgaven for ny rasteplassveileder (Vegdirektoratet, 2021a) ramser opp mange punkter når det kommer til utforming og utstyr på rasteplasser.

Stedstilpasning og typer arealer

Et av de viktigste momentene når det kommer til utforming av rasteplasser, er stedstilpasning. Rasteplassen bør tilpasses landskap, terreng og byggeskikker i det aktuelle området, for å få et helhetlig og gjennomført anlegg. For eksempel kan man utnytte naturlige elementer til å løse praktiske problemer, slik som støyskjerming (Vegdirektoratet, 1998; Vegdirektoratet, 2021a).

For trafikkstøy blir gjerne et problem på rasteplasser, naturligvis, særlig forbi-passerende trafikk. Likevel er det viktig at i hvert fall en del av rasteplassen synes fra veien, og ikke gjemmes bort. Trafikantene skal oppleve å forlate veien og kjøre inn til rasteplassen, og det bør være et klart skille, gjerne fysisk, mellom trafikkareal og rasteplass (Vegdirektoratet, 1998). Høringsutgaven av den nye rasteplassveilederen (Vegdirektoratet, 2021a) legger til at inn- og utkjøringer skal kunne skje trygt, og at rasteplassen bør organiseres på en oversiktlig og fornuftig måte.

I høringsutgaven av den nye rasteplassveilederen (Vegdirektoratet, 2021a) ser vi at en rasteplass består av flere typer arealer: trafikkarealer og opphold- og aktivitetsarealer. Oppstillingsplasser er under kategorien trafikkarealer. Håndbok for rasteplasser (Vegdirektoratet, 1998) nevner at oppstillingsplassene gjerne kan være større enn minimumskravet, da brukerne kan ha behov for å f.eks. pakke inn og ut bagasje, luften med åpne dører, osv. Høringsutgaven legger til at det skal dimensjoneres etter behov, og at det kan være mulig å skille mellom parkeringer for biler og tungtransport på de større rasteplassene (Vegdirektoratet, 2021a). Det er viktig å huske at mange ønsker å ha god sikt til med bilen når de raster. Det må også være parkeringsmuligheter tilknyttet toalettet, og minst en av disse må være tilpasset funksjonshemmede (Vegdirektoratet, 1998).



Figur 6: Storhusranden rasteplass på Dovrefjell, her skilles trafikkareal og oppholdsareal av en natursteinsmur av lokale materialer. Gangstier skilles tydelig fra annet areal og består av fast dekke. Foto: Damien Heinisch v/Grindaker

Gjerder og gangstier

Man bør gjennom lokalisering og utforming sørge for at det ikke blir behov for inngjerding, men det er ikke alltid mulig å unngå. Det kan være nødvendig å skille rasteplassen fra farlige områder eller andreeiendommer, eller mellom ulike soner på selve tomta. Som regel er lave gjerder/rekkverk nok. (Vegdirektoratet, 1998)

Noen rasteplasser har også gangstier mellom parkeringsplasser og oppholdsareal, disse bør følge naturlige ganglinjer for å unngå uønsket tråkk. Det kan også være aktuelt å anlegge stier i området rundt rasteplassen, f.eks. tilknytte rasteplassen til et friluftsområde, badeplass, kulturminne, osv. Da må man selvsagt ha samarbeid med grunneier. Ved anleggelse av slike stier må man ta hensyn til terreng og vegetasjon for å skjerme naturen for unødvendig slitasje og skader (Vegdirektoratet, 1998). Høringsutgaven legger til at gangforbindelser skal ha et fast og jevnt dekke (Vegdirektoratet, 2021a).



Møblering

Sittegrupper er et must på en rasteplass. Mange stopper på en rasteplass nettopp av den grunn. Håndbok R610 – standard for drift og vedlikehold av riksveger sier følgende om møblering på sideanlegg: bord, benker og stoler skal gi servicetilbud for trafikantene med adgang til hvile og rekreasjon ved behov for pause under kjøring (Vegdirektoratet, 2012).

Brukerne har ulike preferanser på hvor de ønsker å sitte når de raster. Noen foretrekker nærmest mulig bilen, andre trekker seg gjerne litt unna for å få fred og ro. Det er likevel noen punkter man kan vurdere for å skape en attraktiv sittegruppe, som f.eks. le for vind og vær, utsikt, avstand mellom andre sittegrupper, skjerming og ryggdekning. Noen sittegrupper kan derfor ha tak og leegger. Det er ønskelig med et fast dekke under sittegrupper, da de er utsatt for stor slitasje. De bør også være festet til bakken så de ikke kan velte eller fjernes, og gjerne laget av materialer som er enkle å vedlikeholde (Vegdirektoratet, 1998).

Alle rasteplasser må ha et tilstrekkelig antall søppelkasser som er jevnt fordelt slik at det ikke blir langt å gå for å kaste søppel. Søppelkassene må være stabile og trygge, samt utformet slik at det er minst mulig risiko for forsøpling. Lukt er et problem som kan oppstå, og risikoen for dette øker med størrelsen på søppelkassen da større søppelkasser tømmes sjeldnere enn små. Ikke minst må de være brukervennlige (Vegdirektoratet, 1998; Vegdirektoratet, 2021a).

Toalett- og servicebygg

Toaletttilbud er ofte svært viktig for trafikanter. Håndbok R610 – standard for drift og vedlikehold av riksveger sier følgende om toaletter på sideanlegg: toalett skal gi servicetilbud for trafikantene og bidra til å forhindre forurensning i naturen. Videre understreker de at toaletter skal være i en tilstand slik at trafikanter velger å bruke dem (Vegdirektoratet, 2012). Derfor skal alle hovedrasteplasser utstyres med toalett, hvorav minst ett skal være tilpasset funksjonshemmede (Vegdirektoratet, 1998; Vegdirektoratet, 2021a). Høringsutgaven legger til at det anbefales ett toalett per 100 ÅDT besøkende på rasteplassen, og at servicebygg på hovedrasteplasser skal ha toaletter, stellerom, teknisk rom og utebelysning. I tillegg kan andre tilbud som bagasjeskap, WIFI, mobillading, osv., være aktuelt (Vegdirektoratet, 2021a).

Håndbok for rasteplasser (1998) sier videre at avstand mellom toalettfasiliteter må også sees i sammenheng med andre tilbud langs veien og driftsbudsjett. Plasseringen bør være noe tilbaketrukket, slik at man slipper følelse av eksponering. I tillegg bør man ta hensyn til den dominerende vindretningen når man plasserer toalettbygget og sittegruppene, for å unngå uønsket luktsjenanse. Yrkessjåfører kan også ha behov for dusjmuligheter. (Vegdirektoratet, 1998). Høringsutgaven legger til at det må bestå av materialer som er motstandsdyktige mot eksempelvis hærverk og luktsetting, samt være koblet mot et teknisk rom (Vegdirektoratet, 2021a).



Figur 7: Toalettbygget på Oscarshaug, Sognefjellet. Foto: Frid-Jorunn Stabell v/Statens Vegvesen

Informasjonstavler, belysning og kunstnerisk utsmykking

Informasjonstavler er noe man kan finne flere steder stoppesteder langs norske veier. Innholdet kan variere mye, som for eksempel informasjon om lokale severdigheter eller kart over veiruter. Innholdet bør utvikles sammen med lokale myndigheter og organisasjoner. Informasjonstavler må ikke bli overfylte, heller holdes oversiktlige og interessante (Vegdirektoratet, 1998). I høringsutgaven utdypes dette litt mer, og forteller at alle rasteplasser skal ha informasjon om rasteplassen: navn, koordinater, kontaktinformasjon, nummer til nødnetter – minimum på norsk og engelsk (Vegdirektoratet, 2021a).

Det kan også være behov for belysning på rasteplasser med toalett og informasjonstavle, da disse rasteplassene gjerne brukes i store deler av døgnet. Det er da viktig at belysningen ikke blander trafikken, og skiller seg fra vanlig vegbelysning (Vegdirektoratet, 1998). I høringsutgaven er det krav til belysning på hovedrasteplasser for å sikre orientering og økt sikkerhet (Vegdirektoratet, 2021a).

Et punkt som også nevnes i begge veilederne (Vegdirektoratet, 1998; Vegdirektoratet, 2021a) er ikke er strengt tatt nødvendig, men nyttig, er kunstnerisk utsmykking. Skulpturer, kunstnerisk utforming av møblering og bygg kan gjøre en rasteplass mer attraktiv og tilbyende. Slike ting kan føre til at trafikanter velger å oppsøke akkurat den aktuelle rasteplassen. I noen tilfeller kan nødvendig utstyr, som toalettbygg eller møbelgrupper, gis en kunstnerisk vri (Vegdirektoratet, 2021a).



Figur 8: Mefjellet Oppland - enkel, røff men virkningsfull kunstnerisk utsmykking. Foto: Werner Harstad v/Statens Vegvesen



Figur 9: Den kjente Storelgen i Stor-Elvdal. Denne har blitt et landemerke, og for mange er det blitt en tradisjon å stoppe her for å ta bilde av elgen. Foto: Liisa Oinonen (Creative Commons lisens)

Aktivitetstilbud

Aktivitetstilbud også et viktig tilbud på en rasteplass. Håndbok R610 – standard for drift og vedlikehold av riksveger sier følgende om lekeapparat på sideanlegg: lekeapparater og lekeareal på sideanlegg skal gi servicetilbud til barn med adgang til rekreasjon og lek ved pause under kjøring (Vegdirektoratet, 2012). Håndboka for rasteplasser (1998) forteller at undersøkelser har vist at de som reiser med barn under 10 år, raster omtrentlig dobbelt så ofte som andre. Barn, særlig på lange stillesittende kjøreturer, trenger å kunne rase fra seg. Lekemuligheter på rasteplasser er derfor ofte nødvendig. Barnas sikkerhet må prioriteres, så områder for lek må være forsvarlig adskilt fra trafikkarealer og det bør være sittegrupper i nærheten slik at foreldre kan ha tilsyn til de lekende barna. Lekeutstyret må bygges og vedlikeholdes i tråd med gjeldende forskrifter, og fallunderlag må være støtdempende (Vegdirektoratet, 1998). Høringsutgaven (2021a) nevner noen andre punkter som relevante aktivitetstilbud: utsiktspunkt, fiske, turstier, bademuligheter, hundeluftegård, mm.



Holdbarhet og tilgjengelighet

Alt av utstyr på rasteplasser vil i løpet av årene møte mange påkjenninger. Det skal stå utendørs og tåle de ulike sesongenes klima, og samtidig bli utsatt for tøff behandling. Derfor må utstyret være solid og funksjonelt. Standardisering av utstyr har gjennom årene blitt vanlig, noe som kan være praktisk og økonomisk, men det kan også bryte med omgivelsene og ødelegge helhetsinntrykket. Det er ønskelig at alt av utstyr tar hensyn til lokal byggeskikk med tanke på utseende og materialvalg, som f.eks. skigardsgjerde og naturstein i områder hvor dette er vanlig (Vegdirektoratet, 1998).

Der det lar seg gjøre skal man også tilrettelegge for universell utforming. Stier, toaletter, sittegrupper, søppelkasser og parkeringer skal i høyest mulig grad utformes slik at også blant annet funksjonshemmede, eldre og rullestolbrukere også kan bruke det, gjerne med flere valgmuligheter. I begge veilederne (Vegdirektoratet, 1998; Vegdirektoratet, 2021a) er det presentert minimumskrav for universell utforming på blant annet møblering, stier og toalett.

2.5 Vegetasjon

Bruk av vegetasjon

Vegetasjonsbruk er viktig på rasteplassanlegg slik som i alle andre anlegg. I både rasteplassveilederen fra 1998 og i høringsutgaven av den nye (Vegdirektoratet, 1998a; Vegdirektoratet, 2021a) står det om vegetasjonsbruk på rasteplasser. Ikke bare skaper vegetasjon en attraktiv rasteplass, men den kan også blant annet brukes til å skape en sammenheng mellom rasteplassen og omgivelsene, definere ulike rom, skille og skjerme ulike arealer, dempe opplevd støy og skape le for vær, osv.

Videre nevner rasteplassveilederne noe om bruken av stedegen vegetasjon. Bruk av vegetasjon som naturlig hører til i nærområdet, vil forbinde omgivelsene og rasteplassen sammen, og vil skape en naturlig helhet som glir i ett med landskapet. I tillegg vil stedegen vegetasjon være enklere å etablere enn kultiverte vekster, samtidig som de krever mindre stell (Vegdirektoratet, 1998a; Vegdirektoratet, 2021a). Skjøtsel omtales nærmere i kapittel 2.6.

Ved anleggelse av en ny rasteplass er det som regel en fordel å beholde mye av vegetasjonen som allerede er der, så lenge det ikke forhindrer utsikt, sikt eller andre kvaliteter. Eventuelt kan tynning være aktuelt. Det er viktig å ha i bakhodet at ulike vekster har ulik toleranse for «herjing». Bruk av eksisterende vegetasjon omtales mer i V271 - vegetasjon i veg- og gatemiljø (Vegdirektoratet, 2016).

Valg av vegetasjon

Lokale vekster er en stor fordel, spesielt på rasteplasser som ikke ligger urbant til. De passer godt inn, tåler de aktuelle vekstforholdene og trenger mindre stell når de har først etablert seg (Vegdirektoratet, 1998a; Vegdirektoratet, 2021a). Videre nevner håndbok 204 (1998a) noe om kontrakt dyrking, som går ut på at en utvalgt planteskole samler inn lokale frø fra området hvor rasteplassen skal ligge, og dyrker frem plantene to-tre år i forveien før utplantingen – dette er særlig aktuelt hvor vegetasjonen skal være lokal.

Plantene på en rasteplass bør ha generelt god etableringsevne, samt være nøysomme og friske. Frodig vekst gjør området attraktivt, samtidig som det gjerne hindrer ugras og dermed reduserer behovet for vedlikehold. Det er også viktig å huske at enkelte vekster kan gi plager for brukerne, som f.eks. pollenallergi (Vegdirektoratet, 1998a). I V271 – vegetasjon i veg- og gatemiljø – nevnes flere forutsetninger for å lykkes med beplantning langs vei, som blant annet ulike typer forurensning, slik som tungmetaller, veistøv og salt. Da er det viktig å velge planter som har høy toleranse for dette (Vegdirektoratet, 2016). I tillegg nevnes viktigheten av å unngå fremmedarter. I denne veilederen sies det også en del om planlegging, gjennomføring og valg av ulike vegetasjonstyper.

Beitende dyr må også tas hensyn til. Elg, hjort, rein og rådyr finnes i store deler av Norge og forsyner seg av det naturen har å by på. Naturlig beiter de hovedsakelig på gress, urter og lyng, samt skudd fra ulike treslag. Eksempler på særlig utsatte arter er rogn, selje, vier, blåbærlyng, røsslyng og hvitveis (Hjortesenteret, u.å.; Langvatn, 2023a; Langvatn, 2023b; Morten, 2020). Men også en del kultiverte planter som for eksempel frukttrær, roser og tulipaner, er veldig utsatt (Plantasjen, u.å.). Slike vekster, særlig unge og uetablerte, bør derfor enten beskyttes eller ikke brukes.

Figur 10: Mange rasteplasser har som regel enkel vegetasjonsbruk grunnet driftsmessige forhold, ofte med vekster man finner igjen i landskapet rundt. Her i Svingen rasteplass langs R15.

Drift og vedlikehold

Drift og vedlikehold er forskjellige begrep som likevel henger tett sammen. Drift omhandler nødvendige oppgaver og rutiner for å holde stedet gående, f.eks. renhold av sanitærbygg, mens vedlikehold baserer seg mer på arbeider for å opprettholde kvaliteten på deler med kortere levetid, f.eks. utskifting av en ødelagt benk (Thue, 2019).

I de to rasteplassveilederne (Vegdirektoratet, 1998a; Vegdirektoratet, 2021a) finner man flere eksempler på typiske drift- og vedlikeholdsoppgaver på en rasteplass. Man har mer arbeidskrevende oppgaver slik som tilsyn og kontroll av bygninger, utstyr og installasjoner, i tillegg renhold og påfylling av sanitærbygg, og også vinterdrift med brøyting, måking og strøing er blant annet nevnt. Andre vanlige oppgaver nevnes å være blant annet overflatebehandlinger av servicebygg og utstyr, renhold av trafikk- og oppholdsarealer og vedlikehold av faste dekker og grusdekker. Håndbok 205 (Vegdirektoratet, 1998b) legger til at man bør unngå snøfokk foran inngang til toalett- og servicebygg.

Kapittel 6 i håndbok R610 (2012) handler om vedlikehold av sideanlegg med utsyr, herav rasteplasser. Her nevnes det og stilles ulike krav til vegdekker, renhold, vinterdrift, toaletter, møblering og lekeapparater. Som for eksempel at møbler og lekeapparater skal være rene, trygge og tilgjengelige, og at attestasjon på gjennomført renhold av toaletter skal være synlig i fellesrom eller i hvert toalettrom. R160 krever spesielt at det skal foreligge instruks for drift og vedlikehold av en rekke punkter, som for eksempel hos servicebygg og toalett, belysning og avfallsbeholdere. I dette kapitlet skilles det også mellom sommer- og vinterdrift, da behovene varierer gjennom året.

Når både utformingen og materialbruken er av høy kvalitet vil rasteplassen være enklere å vedlikeholde. Ulike materialer og dekker har naturligvis ulike vedlikeholdsbehov og motstandsdyktighet. Rasteplassveilederen fra 1998 (Vegdirektoratet) nevner flere steder ting som kan lette vedlikeholdsbehovet på en rasteplass, blant annet at møblering og toalett bør tåle rengjøring med høytrykksspyler, at møblering som kan demonteres er lettere å vedlikeholde og for eksempel at riktig design på en søppelkasse kan hindre vindspredning av søppel.

På forhånd bør det lages detaljerte instruks om hvordan en ny/oppgradert skal driftes og vedlikeholdes. Høringsutgaven av den nye rasteplassveilederen (2021a) nevner at slike instruks bør utarbeides allerede som en del av planprosessen, og sammen med fremtidige ansvarlige for oppfølgingen av driften og vedlikeholdet av rasteplassen. Behovet vil ikke være likt for alle rasteplasser, så hver enkelt bør ha egen instruks.

Vegetasjonsskjøtsel

I begge rasteplassveilederne (Vegdirektoratet, 1998a; Vegdirektoratet, 2021a) står det om skjøtsel av vegetasjon. Det forklares at vegetasjonsskjøtsel kan deles i to faser: etableringsfasen og oppfølgings-skjøtsel/ skjøtsel i driftsfase. Det er ved etableringsfasen at arbeidsbehovet er stort. I denne fasen må man sørge for at plantene tar tak og overlever de første årene, og man kan være nødt til å hjelpe til litt ekstra for å forsikre seg om at plantene får en god start. Et godt arbeid her vil bidra til å redusere det langsiktige behovet for vedlikehold, som også vil redusere kostnader.

I håndbok 204 (1998a) sies det at ved å ta vare på mest mulig eksisterende vegetasjon blir behovet for skjøtsel enda mindre, da denne vegetasjonen allerede er etablert. Det samme gjelder det å bruke stedegne vekster ved etablering, gjerne fra lokale frøkilder i nærområdet, da man vet at disse trives i de vekstforholdene og de trenger vanligvis mindre stell når de er etablerte. Videre nevnes det at kultiverte vekster kan benyttes på rasteplasser i urbane miljøer.

Etter etableringsfasen er det et ønske om at vegetasjonen i høy grad skal klare seg selv. Dette blir som nevnt enklere om man bruker stedegne vekster (Vegdirektoratet, 1998a). Skjøtselsoppgaver da ifølge håndbok 204 (1998a) vil være mer etter behov, og eksempler på slike oppgaver kan være inspeksjon og beskjæring av skadde greiner eller vekster som f.eks. begynner å forstyrre sikten, suppleringsplanting hvor noe ikke har overlevd, kantslått og gressklipping.

Skjøtselsoppgavene varierer naturligvis mellom ulike typer rasteplasser. Kapittel 7 i håndbok R610 (2012) omhandler vegetasjonsskjøtsel og går i dybden på skjøtsel av naturlige arealer og parklike arealer. Der hvor naturlige arealer har kantslått og rydding som hovedoppgaver, har parklike arealer oppgaver som gressklipping, gjødsling, vanning, beskjæring, mm. Det står videre at skjøtsel skal tilpasses vegetasjonstype og lokale forhold som klima, vekstforhold, avgrensninger, o.l. For parklike arealer skal det foreligge en skjøtselsplan. Det stilles ulike mål, krav og beskrivelser til vegetasjonsskjøtselen i håndbok R610.

Vegetasjon lever sitt eget liv, og det er derfor viktig å følge opp vegetasjon langs vei slik at det ikke går utover trafikksikkerheten. Viktige ting å følge opp ved vegetasjon langs vei er gjengroing av skilt, lyktestolper, o.l., dårlig sikt, hengende greiner over vei, vindfall, m.m.



Figur 11: Skjøtsel på naturligt areal. Foto: Ellinor Hansen v/ Statens Vegvesen



Figur 12: Eksempel på rasteplass som skjøttes som parkligt areal

2.7 Referanseprosjekter

Ureddplassen i Gildeskål

Av Asplan Viak (tidligere Landskapsfabrikken)

Dette referanseprosjektet valgte jeg ut for å vise hvordan en rasteplass kan bli noe helt unikt og vakkert, samtidig som det holder seg relativt minimalistisk og enkelt.

Asplan Viak skriver på sine nettsider (u.å.) at Ureddplassen blir en storslått turistveiopplevelse, med ny parkering, nytt toalettbygg og en spektakulær utsiktsterrasse. Denne plassen er en av syv stoppesteder langs Helgelandskysten. Dette prosjektet er en oppgradering av en rasteplass som alltid har vært et stoppested for reisende og fastboende. Ureddplassen har vidstrakt utsikt innover fjorden. Denne rasteplassen er også et minnested for de omkomne fra ubåten Uredd etter den gikk på ei mine under andre verdenskrig. Et monument ble reist her i deres minne i 1986.



Figur 14: Fra Ureddplassen, Asplan Viak AS (tidligere Landskapsfabrikken AS). Foto: Lars Grimsby v/Statens Vegvesen



Figur 15: Fra Ureddplassen, Asplan Viak AS (tidligere Landskapsfabrikken AS). Foto: Steinar Skaar v/Statens Vegvesen



Figur 13: Bilde av Uredd, Asplan Viak AS (tidligere Landskapsfabrikken AS). Foto: Steinar Skaar v/Statens Vegvesen



Flydalsjuvet i Geiranger Av Smedsvik Landskapsarkitekter AS

Dette referanseprosjektet valgte jeg ut hovedsakelig for å vise et godt eksempel på stedstilpasning særlig med tanke på materialvalg, samt lokalitet med tanke på utsikt.

Flydalsjuvet rasteplass er prosjektert av firmaet Smedsvik landskapsarkitekter AS.

På Smedsvik landskapsarkitekter sine nettsider (u.å.) skriver de at Flydalsjuvet er et av flere spektakulære utsiktspunkt langs Nasjonal Turistveg Geiranger – Trollstigen. Rasteplassen ligger i vakker natur med storslått utsikt utover Geirangerfjorden. Videre skriver de at plassen består av tre deler med ulike funksjoner: en parkeringsplass på det øvre nivået, et øvre utsiktspunkt hevet over parkeringsplassen og et nedre utsiktspunkt. Servicehuset er bygd med gammelt laftetømmer fra ei løe i Hallingdal, og er et godt eksempel på hvordan man kan bruke stedegne materialer og innføre lokale byggeskikker og stiler i et prosjekt.



Figur 17: Fra Flydalsjuvet rasteplass. Foto: Smedsvik Landskapsarkitekter AS



Figur 18: Fra Flydalsjuvet rasteplass. Foto: Smedsvik Landskapsarkitekter AS

Figur 16: Bilde av Flydalsjuvet. Foto: Jarle Wæhler v/Statens Vegvesen

Storrhusranden på Dovrefjell Av Grindaker

Storrhusranden rasteplass er prosjektert av firmaet Grindaker, og sto ferdig oppgradert i 2015 (Grindaker, u.å.). Rasteplassen ligger langs E6 på Dovrefjell. Dette er et anlegg som Statens Vegvesen har fått gode tilbakemeldinger på i ettertid.

Prosjektet var en oppgradering av en eksisterende rasteplass, og omfattet etablering av nytt toalettbygg, møblering og oppgradering av parkeringsareal. Grindaker skriver på sine nettsider at tanken bak utformingen var å ha fokus på fjellutsikten rundt, og dele plassen i to med hjelp av en mur lagd av oppdalskifer. Den ene siden kaller de for den harde siden, hvor det er parkering. Den andre siden henvender seg til naturen, med en gangsti som leder til en høyde og et framtidig utsiktstårn.

De skriver videre at de tidlig hadde et bevisst fokus på kortreiste og naturlige materialer, som oppdalskifer, malmfuru og cortenstål. De sier også at møbleringen er enkel og robust. (Grindaker, u.å.)



Figur 20: Rasteplassen i vinterdrakt. Eget bilde



Figur 21: Benk og mur på rasteplassen. Foto av Damien Heinisch v/Grindaker

3.0

STREKNINGEN

I denne delen har jeg ønskene fra Statens Vegvesen i fokus. Basert på grunnlaget dannet i del 1, vil jeg sammen med en rekke analyser, drøfting og kriterieutvikling i denne delen til slutt komme med forslag til forenkling og forbedring av rasteplassstilbudet langs R15

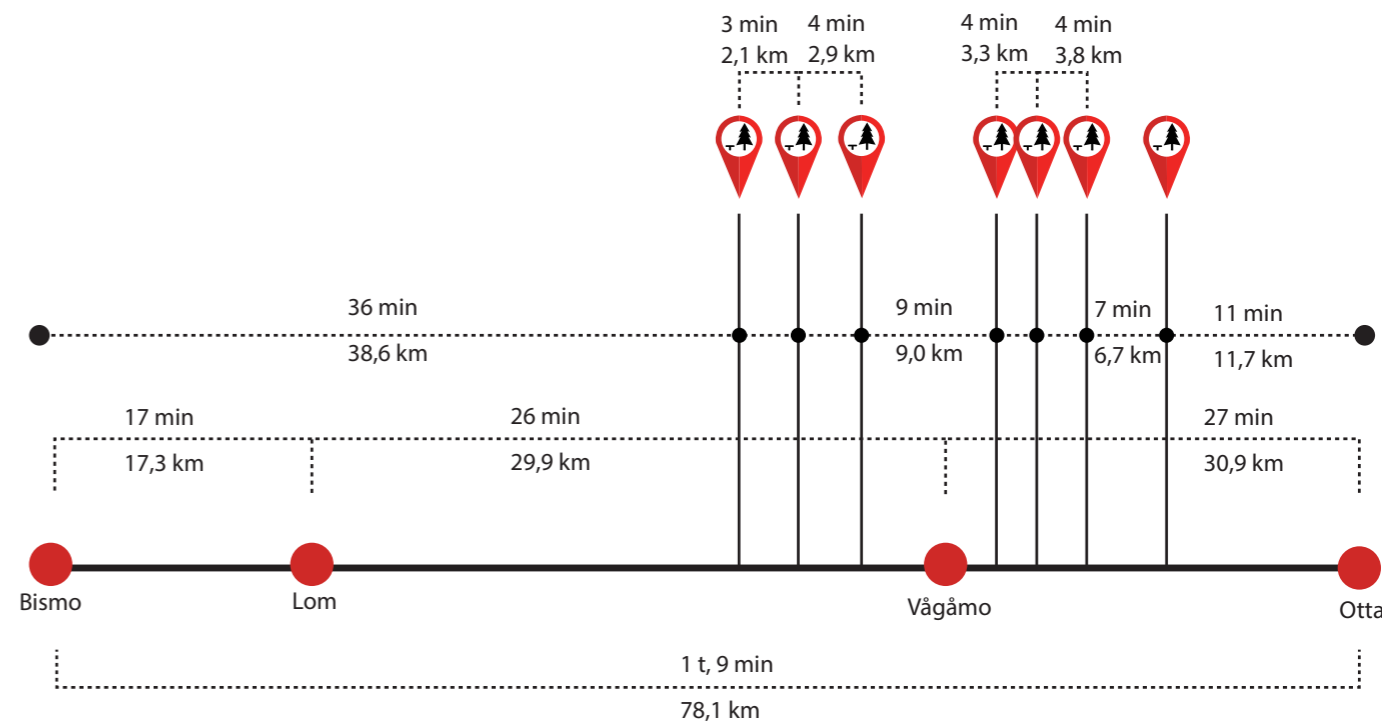
3.1 Analyser av strekningen

Rasteplassene mellom Otta-Bismo

Langs strekningen Otta-Bismo finner vi i dag syv rasteplasser av ulik størrelse og kvalitet. De er derimot ikke jevnt fordelt over strekningen. Deler man strekningen i to, befinner alle seg på østre del og det er ingen rasteplasser fra Garmo til Bismo. I tillegg er det tett avstand mellom dem, kun 2,1 km mellom de tetteste. Man opplever det derfor som at de ligger rett etter hverandre (se figur 23).

Det er naturlig å spørre hvorfor det ikke finnes rasteplasser videre vestover. Det kan være flere grunner til det, blant annet har kanskje terrenget eller grunnforholdene gjort det vanskelig å bygge noen der. Eller så er det ikke uvanlig at deler av gamle veitraseer blir omgjort til rasteplasser ved anleggelse av ny vei, noe som ser ut til å være tilfelle på flere av rasteplassene langs denne strekningen. Kanskje har det ikke vært behov for å ha rasteplasser på den delen, eller det kan ha vært konflikt med grunneiere langs veien.

Lengde, Otta - Bismo	78,1 km	google maps
Tid, Otta - Bismo	1 t 9 min	google maps
ÅDT	2000-3000, hvorav 15-20% er lange kjøretøy (2022)	vegvesenet
Rasteplasser	syv stykker	

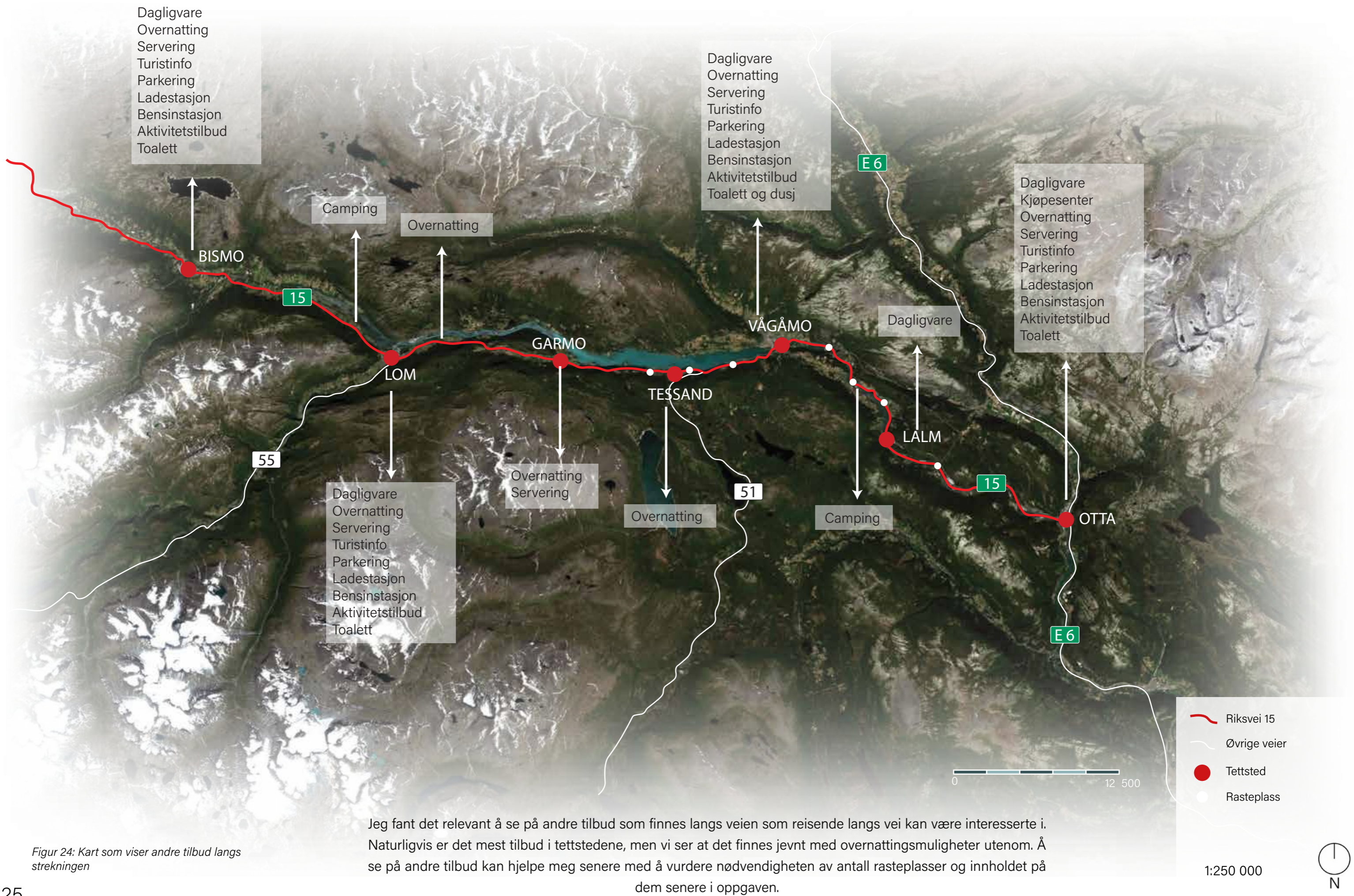


Figur 23: Skjematisk illustrasjon som viser avstand i km og tid mellom tettstedene og rasteplassene

Figuren er en skjematisk fremstilling av strekningen som viser avstand i km og minutter både mellom de større tettstedene, og mellom de ulike rasteplassene. Her ser man godt skjevfordelingen og hvor tett det er mellom dem.



Andre tilbud langs veien



Jeg fant det relevant å se på andre tilbud som finnes langs veien som reisende langs vei kan være interesserte i. Naturligvis er det mest tilbud i tettstedene, men vi ser at det finnes jevnt med overnattingsmuligheter utenom. Å se på andre tilbud kan hjelpe meg senere med å vurdere nødvendigheten av antall rasteplasser og innholdet på dem senere i oppgaven.

Figur 24: Kart som viser andre tilbud langs strekningen

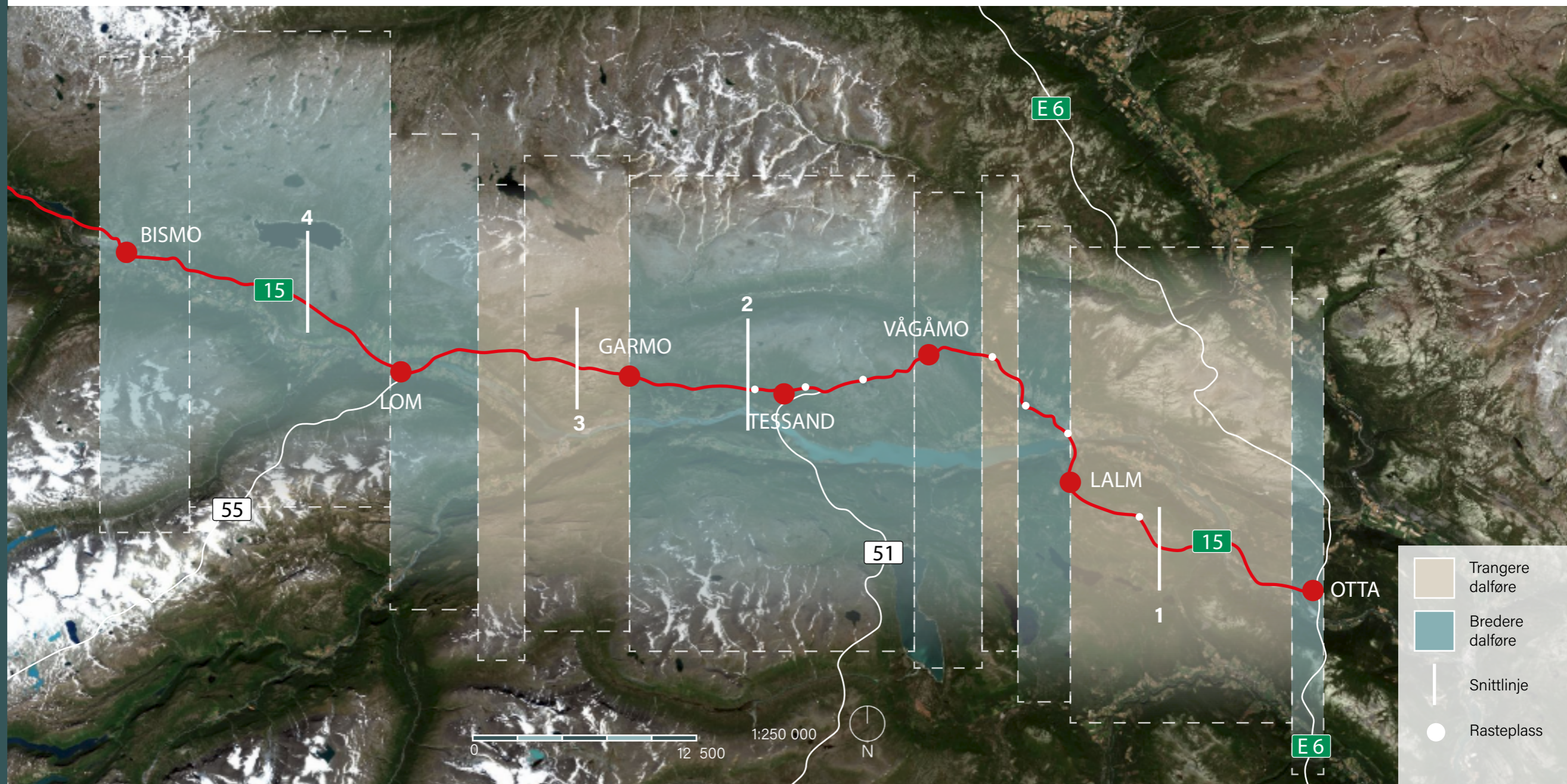
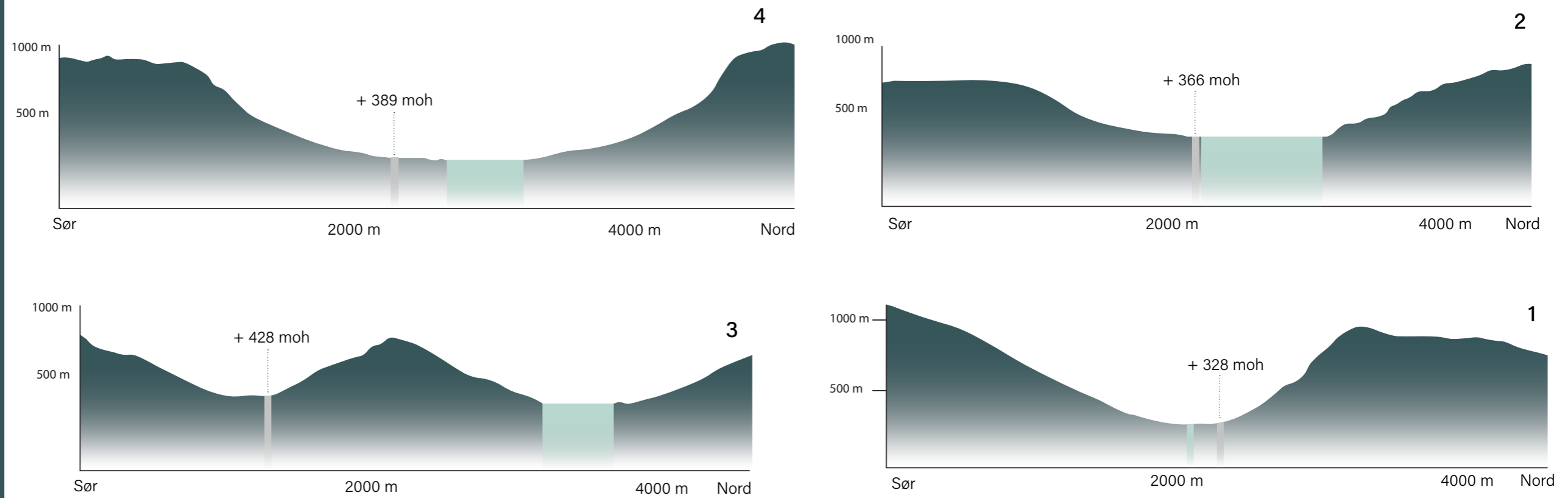
Landskapsanalyse

Landskapet gjennom Ottadalen varierer noe. Det er en dal, så naturligvis rammes dette landskapet inn av bratte dalsider. Noen steder langs strekningen er dalen trangere, andre steder er den bredere. Dette ser vi også igjen på elva Otta. I det trangere dallandskapet er den smalere, mens der det er rom for det strekker den seg bredt fra side til side.

Snittene viser et utvalg av landskapet, og er tatt tvers over dalen på flere steder. Her ser vi godt noen av variasjonene man finner i landskapsrommet. Det er kun elva Otta og riksvei 15, i tillegg til terrenget, som presenteres på disse snittene.

Hvor snittene er tatt vises som hvite streker på kartet.

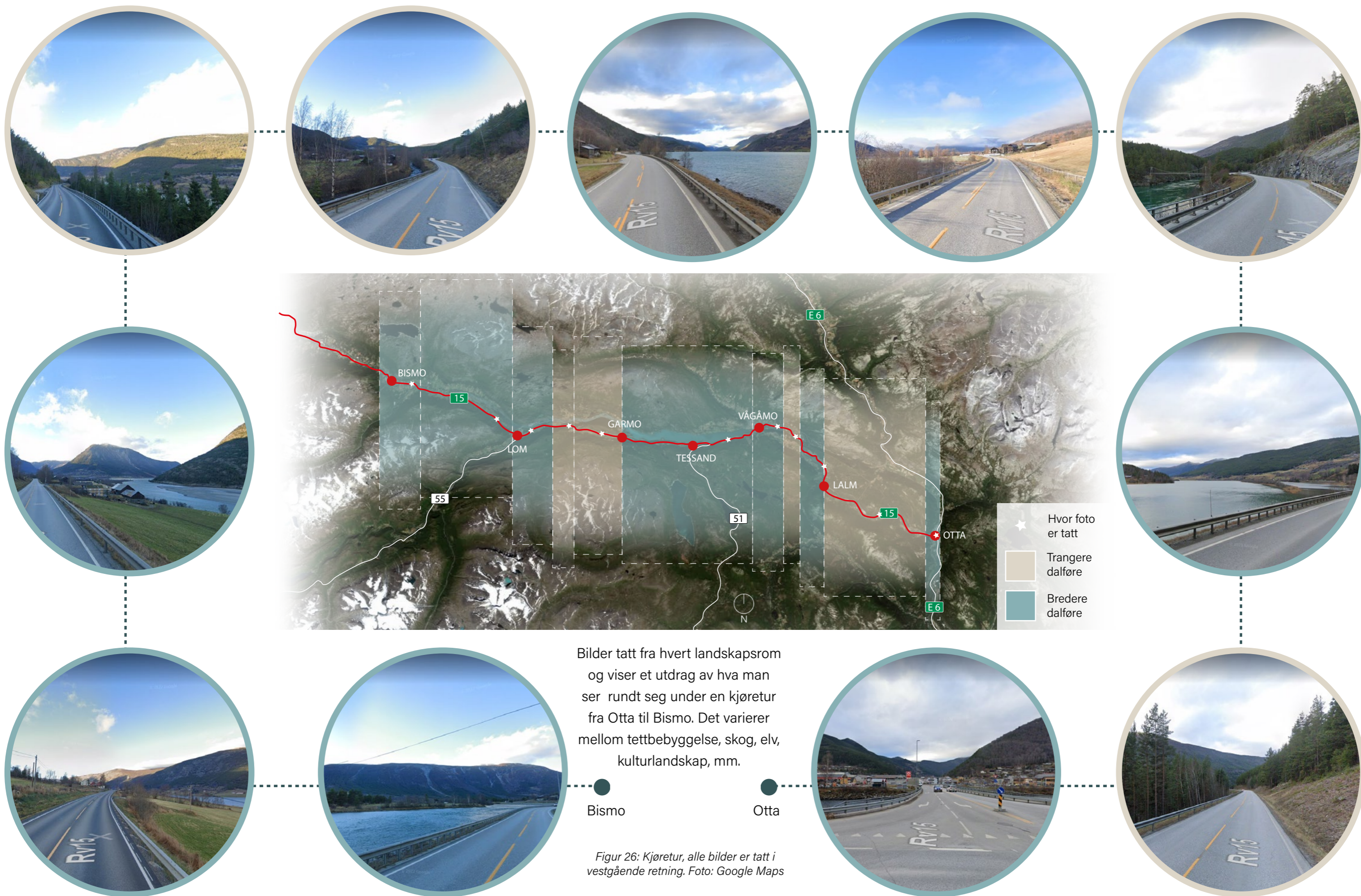
På dette kartet er Ottadalen delt inn i ulike soner hvor dallandskapet er kategorisert som trangere (beige) eller mer åpent (blå). Samtidig markerer feltene hvor sånn ca. hvor det opplevde skillet mellom ulike landskapsrommene er.



- Trangere dalføre
- Bredere dalføre
- Snittlinje
- Rasteplass

Figur 25: Landskapsanalyse i kart og snitt

En kjøretur gjennom landskapet - vestgående retning



Bilder tatt fra hvert landskapsrom og viser et utdrag av hva man ser rundt seg under en kjøretur fra Otta til Bismo. Det varierer mellom tettbebyggelse, skog, elv, kulturlandskap, mm.

Bismo Otta

Figur 26: Kjøretur, alle bilder er tatt i vestgående retning. Foto: Google Maps

En kjøretur gjennom landskapet - østgående retning



Bilder tatt fra hvert landskapsrom og viser et utdrag av hva man ser rundt seg under en kjøretur fra Bismo til Otta. Her i vinter/vårdrakt.

Otta

Bismo



Figur 27: Kjøretur, alle bilder er tatt i østgående retning. Foto: Egne bilder og fra google maps*. Bildene ble tatt under forsvarlige og trafikksikre forhold, ingen bilder er tatt fra bil.

Enkelt helningskart



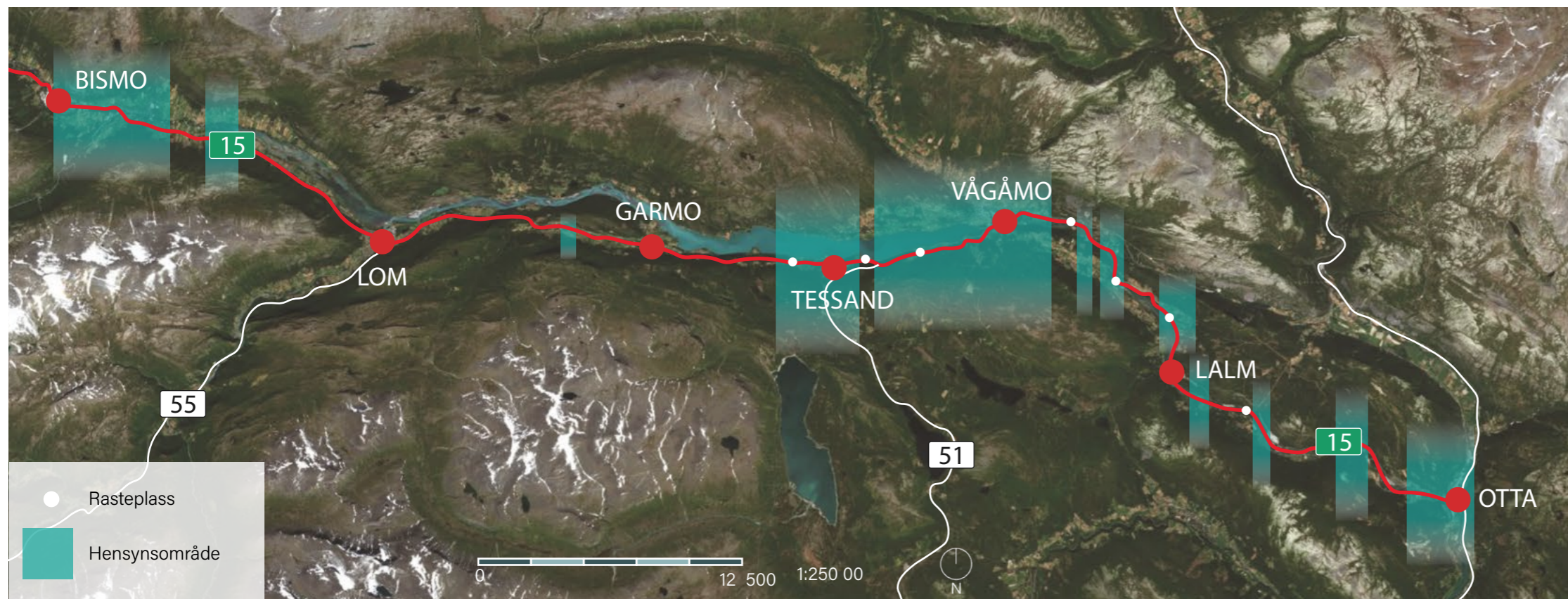
Figur 28: Enkelt kart som viser hensynsområder der hvor aktsomhetssone for flom krysser riksvei 15. Basert på kartdata fra NVE.

Ottadalen er en dal som strekker seg fra vest til øst. Derfor er dalsidene i all hovedsak vendt mot nord og sør. Dette gir blant annet god solgang på nordsiden av dalen hvor skråningene vender mot sør, og mer skyggegang på sørsiden av dalen, hvor skråningene vender mot nord.

Kartet er en forenklet helningskart som kun tar for seg Ottadalsfjøret. Kartet viser enkelt men tydelig hvordan dalen er delt på langs med tanke på helningsretningene.

Når det kommer til rasteplasser, så er ettermiddagssola viktigst. Den kommer fra vest, og derfor ligger rasteplassene i gode solforhold selv om noen av dem ligger på skyggesiden av dalen.

Flomutsatte områder



Figur 29: Enkelt kart som viser hensynsområder der hvor aktsomhetssone for flom krysser riksvei 15. Basert på kartdata fra NVE.

Dette kartet viser områder hvor aktsomhetssone for flom overlapper med riksvei 15, i grove trekk. Her ser vi at fire av de sju rasteplassene langs veien ligger innenfor aktsomhetssonen for flom.

Hele elva har i utgangspunktet en aktsomhetssone for flom, men det er ikke alle steder dette påvirker R15 og er derfor tatt ikke med i dette kartet.

3.2 Status og innhold på rasteplassene

Befaring

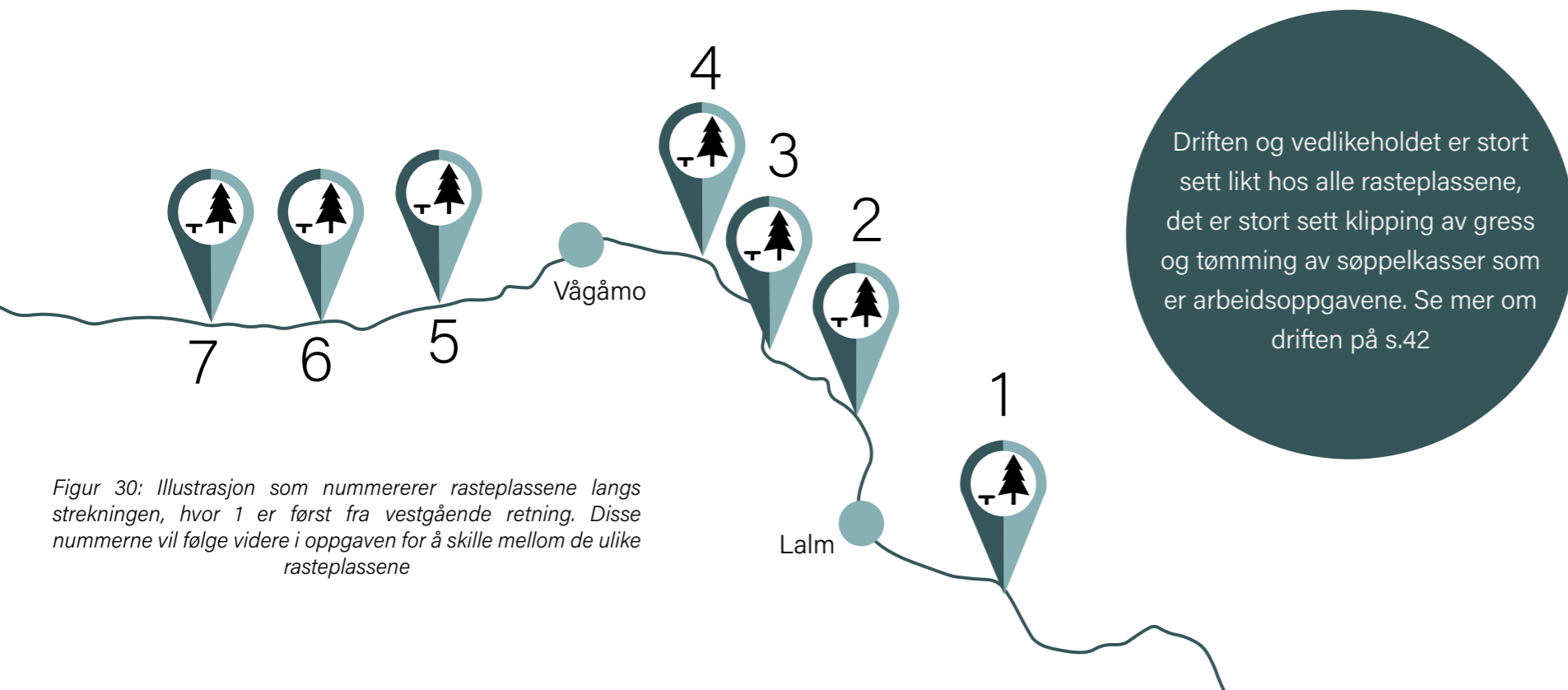
Jeg var på min hovedbefaring tidlig i august 2022. Jeg var da innom alle rasteplassene den samme dagen, og fikk dermed se dem under like forhold. Da noterte jeg forholdene på hver enkelt rasteplass, og det er disse personlige erfaringene som er bakgrunnen for informasjonen i dette kapitlet av oppgaven. Den dagen var det pent vær, så jeg fikk se dem fra deres beste side, og det var folk på samtlige rasteplasser under befaringen. Jeg har kjørt denne strekningen mange ganger, både før og etter befaringen, så også med meg inntrykk fra det også. Dermed er de kommende beskrivelsene om de ulike rasteplassene basert hovedsakelig fra personlige opplevelser.

Generelt inntrykk

Det første som slo meg, var avstanden mellom rasteplassene. Mellom flere av dem er det kun et par minutters kjøretid (se figur 23, s.24). Jeg så også spor etter noen sanerte rasteplasser. De sju rasteplassene som er der i dag er av varierende størrelser og kvalitet.

Det generelle, samlede inntrykket jeg fikk, var at de fleste var enkle og slitne. Det manglet også en sammenheng, både i forhold til hverandre og på rasteplassene i seg selv. På noen av rasteplassene var f.eks. ingen av benkene like. En annen uheldig bemerkning jeg noterte meg på nesten samtlige rasteplasser, var lukten av urin og synet av toalettpapir i kantene. Dette har jeg også sett på vinters tid, når det er vesentlig mindre besøkende.

Likevel så jeg mye potensiale langs strekningen, og tenker at det ikke skal mye til for å knytte dem mer sammen. Ser vi på ønsket til Statens Vegvesen om å ha færre rasteplasser med høyere kvalitet, er dette fullt mulig å oppnå langs denne strekningen.



Rasteplass 1 - Grinden

ca. 500 m²



Ingen benker
2 søppelkasser
Grusdekke og gress

Vinterstengt
Sør for veien
For begge kjøreretninger
Gjennomkjøring
80-sone

Dette er en liten rasteplass, og det er så vidt man kan kalle det det. Det er mer en atskilt lomme med et par søppelkasser. Denne ser ut til å være den minst stelte av alle, og fungerer mer som et enkelt tilbud for noen som har raske ærend. Det som er beleilig med denne er at den ligger i en gjennomsnittmålingssone på en strekning med få, forsvarlige forbikjøringsmuligheter.

Den ligger rett ved elven og det er mulig å komme ned dit om man trækker seg sti gjennom vill vegetasjon. Eneste av møblering er et par søppelkasser, men jeg fant dog en del søppel, særlig dopapir, i kantene.

Driftsmessig ser det ikke ut til å være mange oppgaver her, kun et par drag med gressklipper eller kantslåer en gang iblant og tømning av søppelkassene. Oppsummert er denne rasteplassen praktisk, med få øvrige kvaliteter og er lite innbydende.

Rasteplass 2 - Ekeren

ca. 1200 m²



Figur 32: Ekeren

2 benker på gress
2 søppelkasser
Grusdekke og gress
Flomstein/skulptur

Vinterstengt
Sør for veien
For begge kjøreretninger
Gjennomkjøring
80-sone

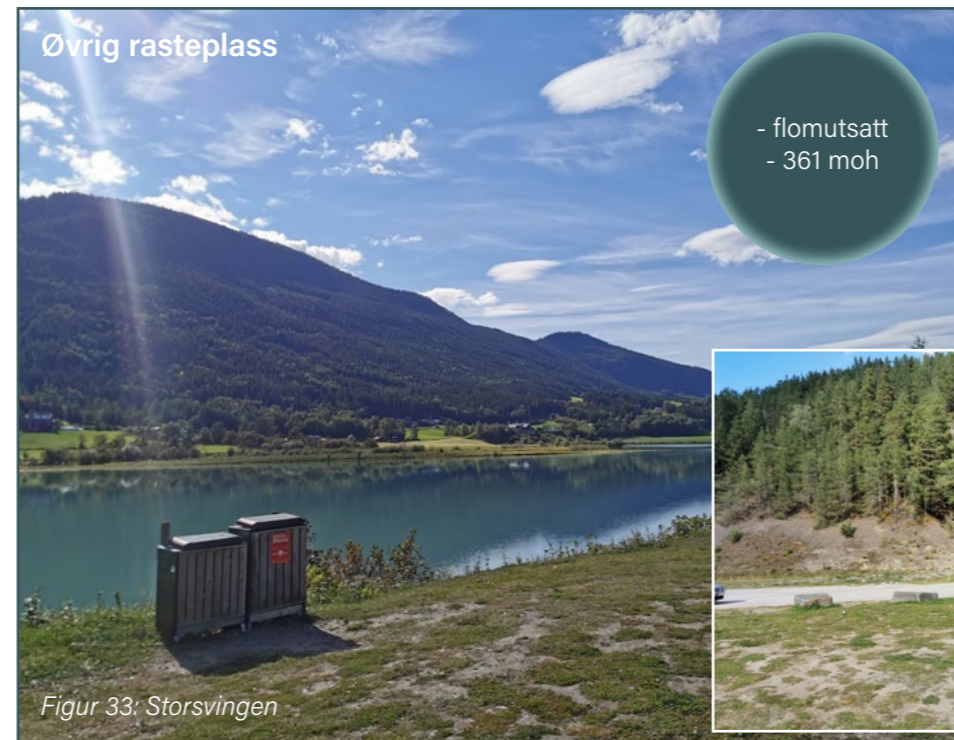
Dette er en mindre rasteplass med nydelige omgivelser. Denne virker stelt og i god stand, selv om den også er enkel. Rasteplassen virker fredelig, selv om det kun er autovern og gress som skiller den fra veien. Elva er like ved, og flyter rolig forbi. Gresset ser friskt ut, dog møbleringen kunne trenge vedlikehold. I enden finner vi et «monument», i form av en høy, smal stein som viser flomhøyder for noen årstall. Denne er ikke spesielt enkel å få øye på, og det er heller ikke tilrettelagt for å komme seg bort til den.

Driftsmessig er det gressklipping som ser ut til å være den største oppgaven her. Det er litt gressareal som skal holdes nede jevnlig, og her må man også flytte benkene og/eller bruke kantklipper i tillegg, siden de står oppå gresset. I tillegg til klippingen kommer tømning av søppelkassene og vedlikehold av benkene. Kjørearealet av grus kan finne på å trenge påfyll eller utjevning, og i tørre perioder kan det støve mye fra grusen.

Oppsummert er dette en fredelig, fin og enkel rasteplass med god lokalitet.

Rasteplass 3 - Storsvingen

ca. 1500 m²



Figur 33: Storsvingen

2 benker på gress
2 søppelkasser
Grusdekke og gress
Steiner

Åpen på vinteren
Sør for veien
For begge kjøreretninger
Gjennomkjøring
80-sone

Dette er en mindre rasteplass som ligger i en sving og kan komme brått på for noen. Den ligger rett ved elva, og det er mulig å gå ned til vannet, men ikke tilrettelagt for det. Den bratte skråningen ned består av ustelt, naturlig vegetasjon. Et smalt gressfelt og et autovern skiller rasteplassen fra veien. Man føler likevel at man får fysisk avstand fra trafikken, men den kan bli noe intens.

Rasteplassen er passe stor og ligger fint til med god utsikt. Denne er enkel uten noe ekstra tilbud, men den ser rufsete ut. Gresset blandes seg med grusen, benkene er merkelige med ruglete stein på bordflaten, og grusdekket har en del hull.

Driftsmessig ser det ut til å være gressklipping som hovedoppgave, i tillegg til søppeltømming og vedlikehold av benker. Også her står benkene oppå gresset som gjør at man enten må flytte dem eller gå etter med kantklipper. Grusdekket kan kreve at man må fylle igjen hull, noe som allerede er en utfordring på denne plassen.

Oppsummert er det en rufsete rasteplass som forsvinner i mengden, men med veldig fin utsikt.

Rasteplass 4 - Hårrholet

ca. 4600 m²



Figur 34: Hårrholet

8 benker
6 søppelkasser
Asfaltdekke og gress
Toalett
Informasjonsskilt/oppslagstavle
2 lekeapparater

Åpen på vinteren
Sør for veien
For begge kjøreretninger
Gjennomkjøring
80-sone
Strøm og sanitær

Dette er en stor rasteplass med mye innhold, og den eneste rasteplassen med WC. I tillegg har den lekeapparater, informasjonsskilt, samt flere benker og søppelkasser. Den ligger flott til, med bratte fjellsider rundt og et spennende elveløp nedenfor. Det er ikke spesielt tilrettelagt for å komme seg ned til elva, men det er ei bru der som man kan gå over. I dette området kommer den intense grønnfargen på vannet veldig godt frem, noe som er en opplevelse i seg selv. Her føler man at veien er nær, men det oppleves likevel ikke utrygt. Strekningen er oversiktlig, og man har to inn-/utkjøringer og god plass til både biler og lastebiler på kjørearealet.

Driftsmessig er det naturligvis mer å gjøre her enn hos de andre på grunn av størrelse og innhold. Gressklipping er selvsagt en sentral oppgave i tillegg til renhold av toalett- og servicebygget. Det ser ut til at kantklipper brukes rundt steiner og div. Ellers er det tømning av søppel og vedlikehold av benker, som her står på fast dekke. Her finner vi også lekeapparater i sandkasser - som ikke ser ut til å ha blitt vedlikeholdt.

Oppsummert er dette en stor og innholdsrik rasteplass med svært god lokalitet, men den oppleves også som utdatert og slitt.

Rasteplass 5 - Strond

ca. 2000 m²



5 benker på betong
4 søppelkasser
Asfaltdekke og gress
Informasjonsskilt

Åpen på vinteren
Nord for veien
For begge kjøreretninger
Gjennomkjøring
Avkjøringsfelt
80-sone

Dette er en fin rasteplass som gir et helhetlig godt inntrykk. De to tingene du først legger merke til når du ankommer er det store informasjonsskiltet av cortenstål, og den nydelige utsikten mot Garmo. Her stopper mange bare for å ta bilder. Den virket opparbeidet, velstelt og ren. Den har et mer moderne uttrykk på møblering og informasjonsskiltet, men som likevel kler plassen grunnet materialvalget. Man kan se at denne er utarbeidet med en gjennomtenkt stil.

Driftsmessig ser denne ut til å være ganske grei. Gressflaten er åpen uten noe oppå så det er ingen hindringer ved klipping. Man ser det er ugress som kommer opp mellom asfalt og betongfeltet som kan fjernes. Ellers vedlikehold av benkene og det store skiltet, samt søppeltømming.

Oppsummert er dette en veldig fin, velstelt rasteplass med god lokalitet, særpreg og gjennomført helhet.

Rasteplass 6 - Kvithåmåren

ca. 3300 m²



4 benker i gress
2 søppelkasser
Asfaltdekke og gress
Steiner

Vinterstengt
Nord for veien
For én kjøreretning - svingeforbud
Ikke gjennomkjøring
80-sone

Det første jeg la merke til på denne rasteplassen var at den virket litt trafikkfarlig. Den ligger i en krapp sving i ei 80-sone, og innkjøringen kan komme veldig brått på. I tillegg er innkjøringen trang og det er heller ikke avkjøringsfelt. Det er også kun én innkjøring, kun for vestgående retning og det er påbudt å svinge til høyre når man skal ut. Man må passe godt på når man skal kjøre ut på veien igjen, for man forsvinner raskt ut av syne i svingen og de bak kan komme fort.

Ellers er dette en fin, enkel rasteplass. Den er stor, romslig, grønn, og har en fin utsikt som dekkes litt av trærne. Denne ligger relativt høyt over elva så det er bratt ned, men det går et smalt tråkk ned til vannet. Rasteplassen er godt gjerdet inn med en flott skigard, og har mye oppstillingsareal og store gressflater med fine furu- og bjørketrær på. Til størrelsen å være er det relativt lite møbler så den kan virke litt tom.

Driftsmessig er gressklippingen en stor oppgave, da det er stort gressareal her. Også her står benkene oppå gresset og kantklipper må brukes, også rundt steinene som står rundt på gressarealet. I tillegg er det søppeltømming og vedlikehold av benkene samt skigarden. Det er fin utsikt her, så tynning kan være en oppgave.

Rasteplass 7 - Storrвик

ca. 1200 m²



2 benker på heller
2 søppelkasser
Asfaltdekke og gress
Steiner

Åpen på vinteren
Nord for veien
For begge kjøreretninger
Gjennomkjøring
80-sone

Dette er en av de mindre rasteplassene langs strekningen. Førsteintrykket er greit, det ser rent og stelt ut men samtidig virker den litt sliten. Rufsete plen og kanter, inngrodde heller, sliten asfalt, osv. Den har dog fin utsikt og ligger rett ved elva. Mange stopper her på grunn av utsikten.

Man kan føle at skillet mellom vei og rasteplass er svakt, da det er kun noen få meter fra benk til veien med 80-sone. Det eneste som skiller sitteplassene fra veien er en smal gresskledd grøft, samt et enkelt, lavt tregerde som ikke strekker seg hele veien. Dette er altså en rasteplass man bør holde ekstra godt øye med barn og kjæledyr.

Dette er en rasteplass som ikke har noe særlig minneverdig ved seg, foruten utsikten. Raden av steiner som skiller oppstillingsplasser og gressareal gjør den mer interessant.

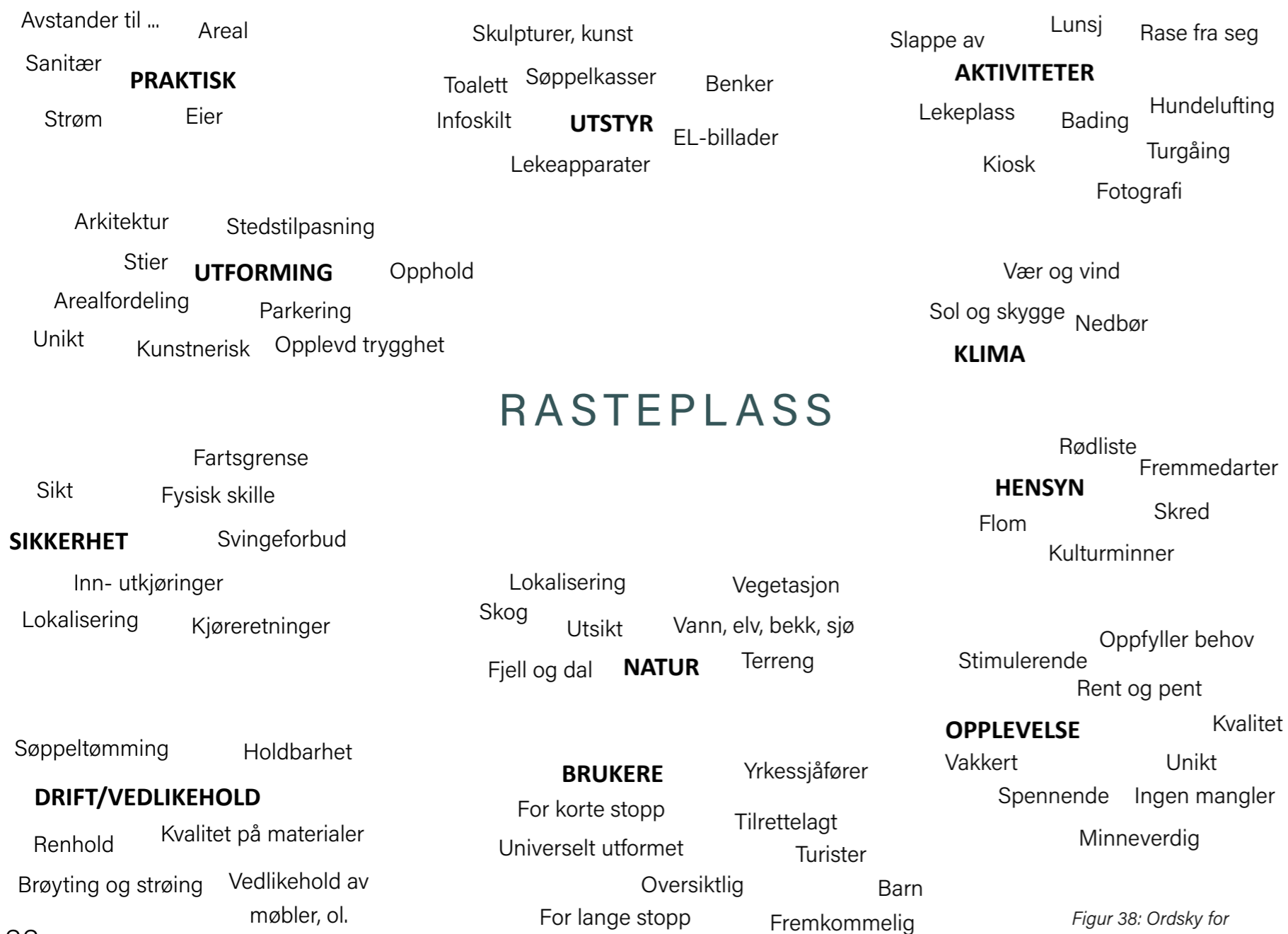
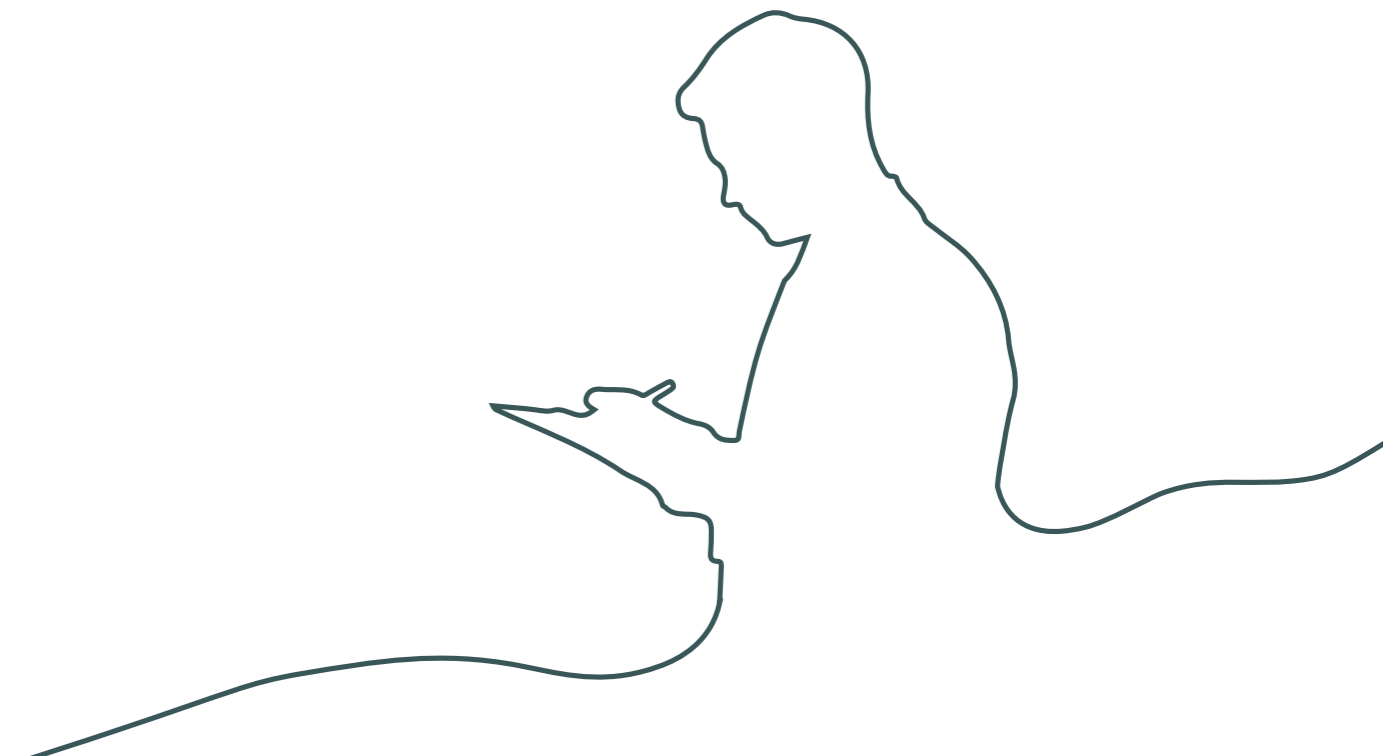
Driftsmessig ser den ut til å være grei. Benkene står ikke på gresset, noe som gjør det enklere å klippe, men kantklipper må brukes rundt steinene. Gresset gror igjen over hellene, og i tillegg er det søppelhåndtering og vedlikehold av utstyret.

3.3 Utvikling av kriterier

Tanken bak

Et annet ønske fra Vegvesenets oppgavebeskrivelse var å utvikle noen kriterier som rasteplassene kan dømmes ut ifra, som kan være et hjelpemiddel til å velge ut hvilke som kan saneres og hvilke som skal oppgraderes.

Det er utvilsomt mange faktorer som skal tas hensyn til når det kommer til rasteplasser, men det er også disse faktorene som bør vurderes når man skal kartlegge rasteplassens verdi. Med bakgrunn i blant annet Vegvesenets håndbøker og veiledere skal jeg utforme en rekke overordnede kriterier som dekker samtlige hensyn på en rasteplass, og som gjør det enklere å vurdere dagens situasjon.



Ordsky

Jeg bruker ofte å starte tankeprosesser med å lage en ordsky. Her skrev jeg ned alle ord jeg kom på som kunne knyttes til rasteplasser. Ordskyen til venstre viser et utdrag fra denne prosessen.

Grupperinger

Med ordene notert ned kunne jeg gruppere dem etter en fellesnevner. Gruppene ble som følger:

- praktisk
- utstyr
- aktiviteter
- klima
- hensyn
- utforming
- opplevelse
- natur
- brukere
- drift/vedlikehold
- sikkerhet

Kriterier

Gruppene brukte jeg som base til kriteriene. Etter litt sortering, sammenslåing og omformuleringer har gruppene blitt til følgende åtte overordnede kriterier:

- Kvalitet og opplevelse
- Innhold og rekreasjon
- Utforming og uttrykk
- Lokasjon og landskap
- Brukervennlighet
- Trafikk og sikkerhet
- Klima og hensyn
- Driftsvennlighet

Disse kriteriene skal i teorien dekke samtlige hensyn som må tas på rasteplasser.

Figur 38: Ordsky for rasteplasser

ESTETISKE



Kvalitet og opplevelse



Innhold og rekreasjon



Utforming og uttrykk



Lokasjon og landskap

PRAKTISKE



Trafikk og sikkerhet



Klimatiske forhold og hensyn



Bruker-vennlighet



Drifts-vennlighet

BEHOV

I tillegg til å se på ulike kvaliteter og utfordringer, er det også lurt å vurdere behovet. Dette vil naturligvis variere fra strekning til strekning, og må også vurderes utifra problemstillingen. Er det for mange rasteplasser, trengs det flere, hvor er nærmeste offentlige WC, for eksempel.

POTENSIALE

Til slutt kan man også se på stedets potensiale til å gjøre noe. Er det mulig å få til høy kvalitet, eller er det for store begrensninger som hindrer god utvikling? Hvis man skal velge mellom noen som ser ut til å være nokså like på tidligere kriterier, kan man prøve å velge ut ifra den som ser ut til å ha størst potensiale.

Kvalitet og opplevelse

Denne gruppen omhandler kvaliteten på rasteplassen og hvordan den oppleves. Kvaliteten påvirker naturligvis opplevelsen, dess dårlige kvalitet og standard på innhold og utforming – dess dårligere opplevelse. Å føle seg trygg er også et stikkord i denne gruppen. Det er viktig at rasteplasser blir utformet for å tåle høy slitasje, både fra klima og bruk – en bærekraftig rasteplass.

Innhold og rekreasjon

I denne gruppen inngår hvilket utstyr som finnes på rasteplassen, slik som antall og kvalitet på møbleringen, søppelkasser, lekeapparat, beplantning og vegetasjonsbruk, toaletttilbud, osv. Videre omhandler det også aktiviteter og rekreasjonsmuligheter, slik som bading, turgåing og andre typer fysisk og psykisk stimuli, i tillegg til muligheten til å slappe av.

Utforming og uttrykk

Denne gruppen omhandler utformingen på rasteplassen, hvordan den er satt sammen, arealfordeling, hvordan den fungerer i praksis og ikke minst hvilket uttrykk den gir. Vakker? Slitt? Spennende? Skitten?

Lokasjon og landskap

Denne gruppen omhandler naturen og landskapet på og området rundt rasteplassen. Hvor i landskapet den ligger har høy verdi, for utsikt og lekker natur får folk til å stoppe. I tillegg omhandler gruppen hvilke vegetasjonstyper vi finner, hvor vakkert er det, hvilke landskapsformer det er snakk om, og ikke minst utsikt og vannkvaliteter som elv, innsjø og hav.

Trafikk og sikkerhet

Denne gruppen omhandler hvordan rasteplassen ligger langs veien og hvor trygge trafikkforholdene er. Slik som innkjøringer, skilting, hastighet, oversiktlig strekning eller farlige svinger, og ikke minst siktforholdene, ligger under denne kategorien.

Klimatiske forhold og naturlige hensyn

Denne gruppen omhandler punkter knyttet til vær og klima, slik som solforhold og snømengder. I tillegg omhandler gruppen ulike naturlige hensyn man kan støte, slik som flom, skredfare, kulturminner og fremmedarter.

Brukervennlighet

Denne gruppen har brukerne i fokus. Rasteplassen skal være tilpasset de ulike brukergruppene slik at alle får oppfylt sine behov. Er rasteplassen oversiktlig og lett å finne frem på? Er den universelt utformet så langt som det lar seg gjøre?

Driftsvennlighet

Denne gruppen omhandler i hovedsak hvor praktisk rasteplassen er. Hvor enkel er den å drifte, vedlikeholde og skjøtte, i alle slags mulige årstider og værforhold?

Bruk og vekting av kriteriene

Nå som kriteriene er definert, er neste spørsmål hvordan man kan bruke dem til ulike problemstillinger og vurderinger. Jeg vil understreke at disse punktene på langt nær er en fasit, men noe som kan brukes som et hjelpemiddel og som en veiledning på hva man skal se etter. Man kan for eksempel sette opp en tabell og vurdere rasteplassen etter en score fra eksempelvis 1-5, eller man kan notere både positive og negative bemerkninger fra rasteplassen på hvert kriterie, eller man kan bruke dem på en annen passende måte, avhengig av hvor nøye man vil gjøre vurderingen.

Likevel er det ikke så enkelt som å si at disse åtte kriteriene vekter like mye om man skal bruke dem til å sortere ut rasteplasser. Man må bruke dem med skjønn. Jeg har derfor sortert dem etter hva som kan telle mest. Slik som innholdet på en rasteplass kan alltid endres, det er verre med lokaliseringen. Scorer en rasteplass dårlig på innhold, men ligger på et fint og oversiktlig sted - er det "bedre" enn en innholdsrik rasteplass som ligger i en uoversiktlig sving. Kriteriene på "øvrig vekting" er der nettopp fordi disse i utgangpunktet er enklere å gjøre noe med.

- Høy vekting: lokasjon og landskap
 trafikk og sikkerhet
 klimatiske forhold og hensyn
- Øvrig vekting: kvalitet og opplevelse
 innhold- og rekreasjon
 utforming- og uttrykk
 brukervennlighet
 driftsvennlighet

Kriteriene kan også brukes ved anleggelse av ny rasteplass eller oppgradering av en eksisterende, som en slags huskeliste av alt som må tas hensyn til.

ESTETISKE FORHOLD

PRAKTISKE FORHOLD



Figur 39: Tabell som viser vekting av estetiske og praktiske forhold

Eksempel på en vurderingstabell

	Kvalitet og opplevelse	Innhold og rekreasjon	Utforming og uttrykk	Lokasjon og landskap	Trafikk og sikkerhet	Klima og hensyn	Bruker-vennlighet	Drifts-vennlighet
1	●○○○○	●○○○○	●●○○○	●●○○○	●●●●○	●●●●○	●●●○○	●●●●●
2	●●●○○	●●●○○	●●●○○	●●●○○	●●●●○	●●●○○	●●●○○	●●●●○
3	●●●○○	●●○○○	●●●○○	●●●○○	●●●●○	●●●○○	●●●○○	●●●●○

En slik tabell kan gjøre det enklere å se etter tydelige forskjeller mellom rasteplasser. Det er også mulig å la flere relevante personer fyller ut samme tabell for å sammenligne, da personlige meninger har mye å si når man setter score. Dette kan tilrettelegge for interessante diskusjoner. Man kan også utvikle definisjoner og krav på hva som skal til for å få så og så mange poeng på hvert kriterie. Disse bør isåfall defineres av flere ulike fagpersoner.

Figur 40: Eksempel på vurderingstabell

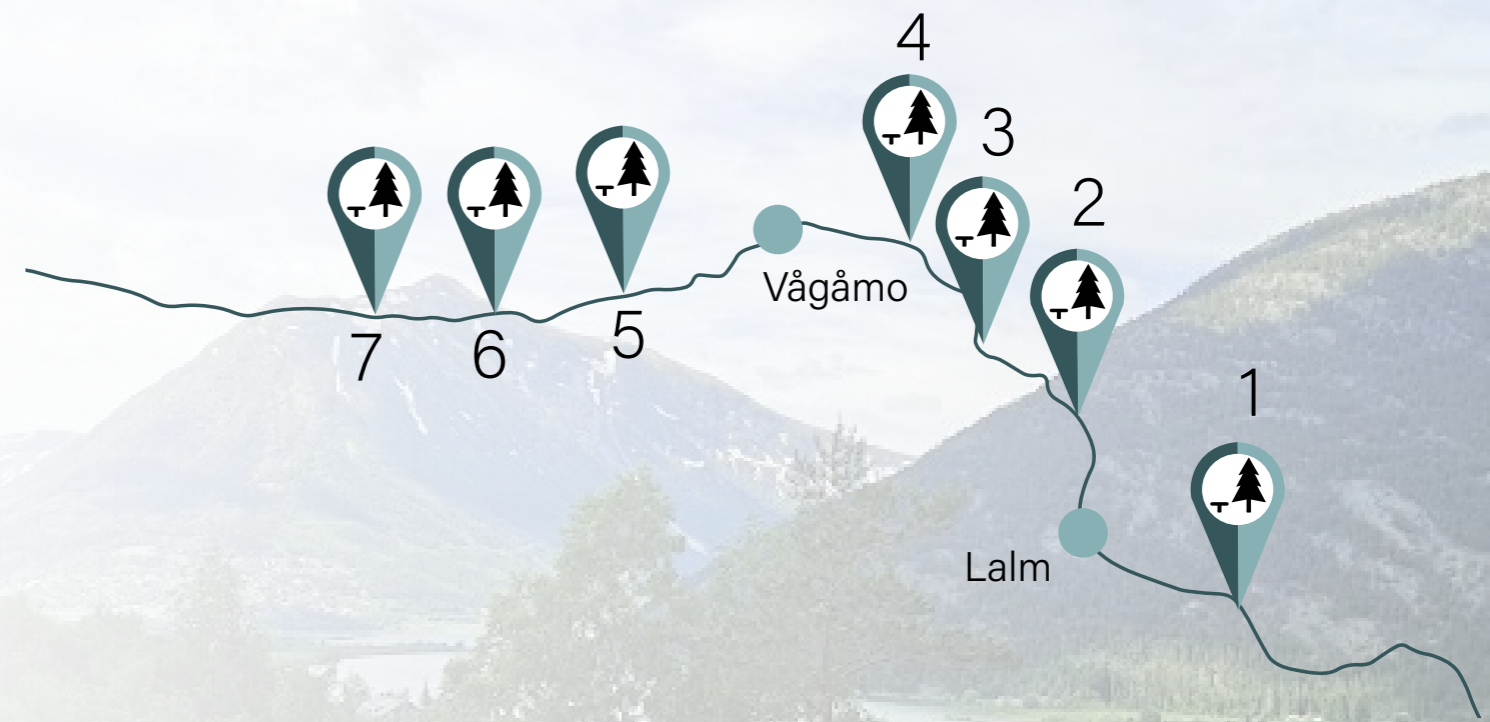
3.4 Forslag til utvelgelse

Første tanker

Denne delen viste seg å bli mer krevende enn først forventet. Et par valg var tydelige allerede fra start, disse skal beholdes. Jeg hadde noen generelle tanker om hver rasteplass, men jo mer jeg tenkte på det, desto mer usikker ble jeg. Spesielt det å finne grunner til å beholde den ene, men ikke den andre når de egentlig var ganske like ble særlig utfordrende.

For å komme i gang satte jeg meg opp noen punkter som jeg kunne begynne ut i fra:

- Vest for Vågåmo trengs det strengt tatt ikke mer enn én rasteplass, maks to
- Den fineste av dem, rasteplass nr. 5, er av så god kvalitet og har så god lokalisering at den skal få bli værende
- Hovedrasteplassen, nr. 4, er den eneste med så mye innhold fra før, så den skal få bli værende
- Den lille lomma øst for Lalm kan være praktisk på grunn av gjennomsnittsmåling, slik at saktegående kjøretøy kan kjøre seg ut og slippe forbi ved kødannelse. Samtidig er det den eneste mellom Otta og Lalm
- Det er tre stykker mellom Vågåmo og Lalm med veldig kort mellomrom. Det trengs ikke, men skal det være kun én eller er det mulighet for å ha to?
- Må ha i bakhodet at dette er en svært populær strekning i sommerhalvåret
- Det er mulig å konvertere til sidelommer



Figur 41: Rasteplassene langs strekningen

I vurderingstabell

	Kvalitet og opplevelse	Innhold og rekreasjon	Utforming og uttrykk	Lokasjon og landskap	Trafikk og sikkerhet	Klima og hensyn	Bruker-vennlighet	Drifts-vennlighet
1	●○○○○	●○○○○	●●○○○	●●○○○	●●●●○	●●●●○	●●●○○	●●●●●
2	●●●○○	●●●○○	●●●○○	●●●○○	●●●●○	●●●○○	●●●○○	●●●●○
3	●●●○○	●●○○○	●●●○○	●●●○○	●●●●○	●●●○○	●●●○○	●●●●○
4	●●●●○	●●●●●	●●●●○	●●●●○	●●●●○	●●●●○	●●●●●	●●●●○
5	●●●●○	●●●○○	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●○○	●●●○○	●●●●○
6	●●●○○	●●○○○	●●●○○	●●●○○	●●○○○	●●●●○	●●○○○	●●●○○
7	●●●○○	●●●○○	●●●○○	●●●●●	●●●●●	●●●○○	●●●○○	●●●●○

I tillegg brukte jeg kriteriene jeg utviklet i kap. 3.5 i en vurderingstabell hvor jeg kunne sette en score på hvert enkelt kriterie for hver enkelt rasteplass. På denne måten kunne jeg enkelt sammenligne dem med hverandre og se om noen skilte seg ut.

Vi ser her at det i grunn er ganske likt mellom de fleste rasteplassene. Nr. 1 skiller seg dog litt ut og er den som samlet har dårligst score. Nr. 4 og nr. 5 har noe bedre score enn resten. Enkelte kriterier er vanskeligere å sette score på enn andre og det kommer også an på hvem man er og hvilke interesser man legger til grunn.

Derfor vil jeg understreke at vurderingen i denne tabellen er basert på personlige opplevelser og observasjoner, og er på ingen måte en fasit for hver rasteplass. Likevel gjør dette det noe enklere for meg å se forskjeller og likheter mellom dem på en skjematisk måte.

Figur 42: Vurderingstabell for aktuelle rasteplasser

Diskusjon

Rasteplass 1

Da jeg kom frem til den lille rasteplass nr. 1 på befaring, tenkte jeg at denne rufsete plassen kan saneres. Men jeg løftet blikket og så på sammenhengen rundt, i stedet for størrelse og utseende. Det er den eneste mellom Otta og Lalm, og ligger langs en strekning med 11,9 km lang gjennomsnittsmåling kan oppleves som drøy. Jeg anser det som praktisk å kunne ha tilrettelagte stoppesteder ved slike strekninger. Derfor foreslår jeg at rasteplass nr. 1 konverteres til sidelomme slik at det er mulig å ta korte stopp for å f.eks. slippe trafikanter forbi eller ta en telefon. Driften og vedlikeholdet kan da holdes på et minimalt nivå.

Rasteplass 2 - 4

Disse tre rasteplassene ligger så tett at det blir naturlig å vurdere disse i forhold til hverandre. Allerede på befaring så jeg at rasteplass nummer 4 skulle få bli værende, nettopp på grunn av innhold, størrelse og lokalisering. Dette er den eneste hovedrasteplassen, samt den eneste med toaletttilbud. Den scorer også høyt etter kriteriene.

De andre to er nokså like hverandre, og har også ganske lik score. Nr. 3 er litt større enn nr. 2, men begge har gode solforhold og begge er flomutsatte, så her er det også lite som skiller dem. I tillegg er de også like med tanke på drift og vedlikehold. Så i dette tilfellet må jeg vurdere mer etter magefølelsen. Her hadde det vært nyttig å supplere med en telling på antall besøkende for å se hvem som blir mest brukt.

Det jeg følte skilte dem mest var opplevelsen av å oppholde seg der. Nr. 3 var mer åpen og trafikken følte nærmere, mens nr. 2 opplevde jeg som mer fredelig selv om begge har fartsgrense 80 forbi. I tillegg har nr. 2 denne flomsteinen som forteller en interessant historie (se figur 44). Ny utforming kan selvfølgelig jevne ut noen forskjeller, likevel foreslår jeg å sanere nr. 3 og beholde nr. 2, blant annet på grunn av opplevelsen og flomsteinen, men også på grunn av at den er lengst unna rasteplass nr. 4. På denne måten får man større avstand mellom de gjenværende rasteplassene.

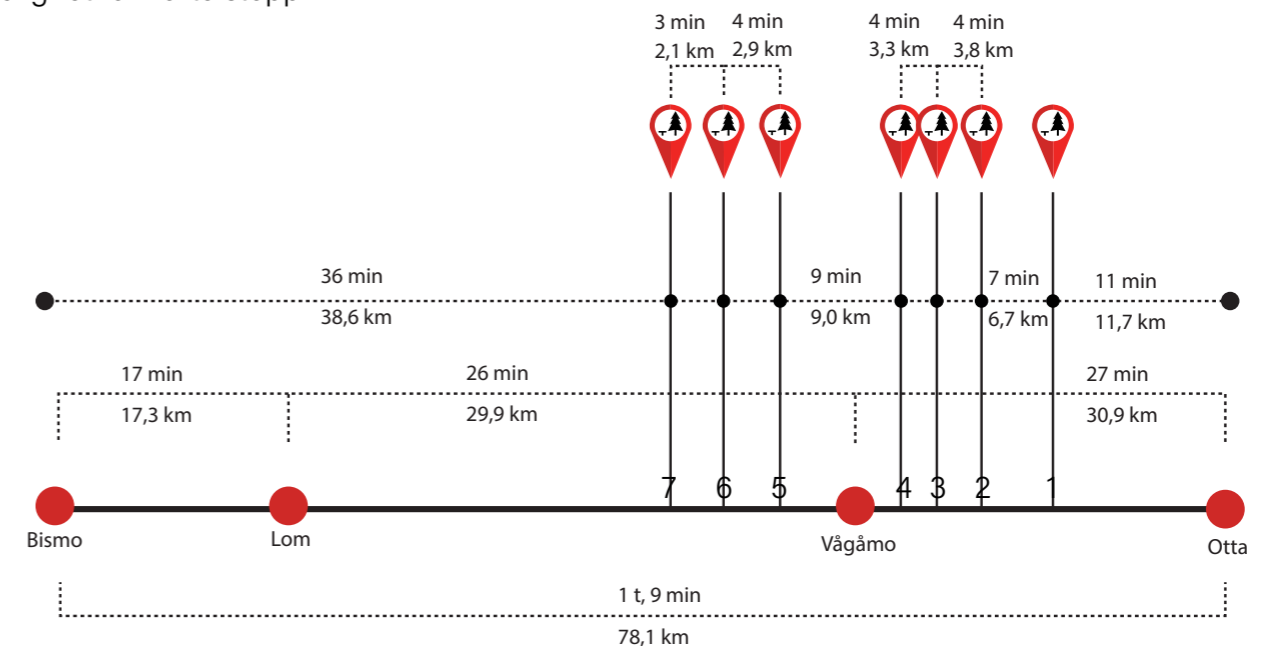
For å supplere til slike diskusjoner anbefaler jeg vegvesenet å gjennomføre trafikktegninger på gjeldende rasteplasser for å se forskjeller i antall besøkende. Samtidig anbefaler jeg å hente inn tall på hvor mye det koster å drifte rasteplassene over tid.

Figur 44: Flomsteinen på rasteplass 2 - Ekeren

Rasteplass 5 - 7

Disse tre rasteplassene ligger også tett på hverandre. Rasteplass nr. 5 kom best ut etter vurderingene basert på kriteriene og anses som den fineste per i dag. Fire minutter unna ligger rasteplass nr. 6, som er romslig, enkel og fin, men oppleves som mer trafikkfarlig enn de andre grunnet inn- og utkjøringsforholdene (se mer på s. 32) - og dette punktet vekter tungt. På grunn av dette vil jeg anta at den ikke blir like mye brukt som de andre, men dette anbefaler jeg at det gjøres en telling på. Jeg foreslår å sanere rasteplass nr. 6. Da vil de gjenværende ikke være med like hyppig mellomrom.

Mellom de resterende to er nr. 5 større og mer opparbeidet per dags dato, og nr. 7 oppleves som litt kjedelig i forhold. De har dog mange like kvaliteter, og begge ligger fint til med nydelig utsikt som gjør det attraktivt å stoppe. Det som skiller dem er størrelse, innhold og kvalitet, og rasteplass nr. 7 scoret noe dårligere etter kriteriene. Likevel føles det feil å fjerne nr. 7 helt, da mange bruker den for å stoppe og ta bilder av utsikten. Jeg foreslår derfor å beholde og oppgradere rasteplass nr. 5, og konvertere nr. 7 til ei enkel sidelomme med mulighet for korte stopp.



Figur 43: Skjematisk illustrasjon som viser avstand i km og tid mellom tettstedene og rasteplassene



Endelig forslag

- Mellom Otta og Lalm foreslår jeg å konvertere rasteplass nr. 1 til ei enkel sidelomme
- Mellom Lalm og Vågåmo foreslår jeg å beholde og oppgradere rasteplass nr. 2 og nr. 4
- Vest for Vågåmo foreslår jeg å beholde og oppgradere rasteplass nr. 5 og konvertere nr. 7 til ei enkel sidelomme
- Skulle det bli behov for en ny rasteplass, bør den være et sted mellom Garmo og Bismo

Med dette forslaget er antall rasteplasser redusert fra sju til tre. To rasteplasser foreslås konvertert til sidelommer egnet for korte stopp hvor driften kan være minimal .

Før



Figur 45: Strekingen med rasteplassene slik situasjonen er i dag. Bakgrunnskart fra norgeskart.no

Etter



Figur 46: Ettersituasjon. Strekingen etter forslag til utvelgelse. Bakgrunnskart fra norgeskart.no

3.5 Forslag til oppgradering

Alle rasteplassene

De tre gjenværende rasteplassene trenger alle en form for oppgradering i ulik grad. Sidelommene trenger i utgangspunktet ikke mer enn god sikt for trafiksikkerheten og ei søppelkasse for å unngå uønsket forsøpling. Forutsigbarhet er viktig for brukerne, og ved å ha et minimumskrav på hva alle rasteplasser skal inneholde, er det lettere for brukerne å skjønne hva de kan forvente når de svinger inn på en rasteplass. Under har jeg en liste basert på rasteplassveilederne (Vegdirektoratet, 1998; Vegdirektoratet, 2021a) og hva jeg personlig hadde ønsket at en rasteplass generelt minimum skulle ha inneholdt i tillegg til tabellen til høyre:

Alle rasteplassene bør minimum ha:

- skilt på forhånd langs veien med avstand og tilbud på rasteplassen
- avkjøringsskilt ved innkjørsel til rasteplassen
- informasjonsskilt med minimum info om nærmeste WC, camping, bobiltømming, el-billading, bensinstasjon, osv.
- minst 2 søppelkasser
- minst 2 benker
- stallebord på rasteplasser med toaletttilbud
- navn på rasteplassen for identifikasjon
- navnet på rasteplassene registrert Google Maps, en karttjeneste som mange av de veifarende allerede bruker

Se tabellen i stort format på s.13

● = angir krav ● = tilbud som kan gis — = tilbud som ikke er aktuelle/utelukket pga. krav

Tilbud	Hovedrasteplass	Øvrig rasteplass
Helårs- og døgnåpent - Kan være sesongåpen	—	●
Skiltes fra offentlig vei	●	●
Fysisk skille mellom hovedvei og rasteplass - God skjerming fra hovedveien	●	●
Tilgjengelig for alle (aktuelle) kjøretøytyper - Tilgjengelig kun for lette kjøretøy	—	●
Areal for snølagring	●	●
Skilt som viser parkeringsbestemmelser	●	●
Internt veinett, separat p-areal lette/tunge kjøretøy	●	●
Ladestasjon for bil (skal vurderes for hovedrasteplass)	●	●
Tilrettelagt for sykler, mc - Skap for bagasje, lade sykkelbatteri	●	●
Servicebygg: Toalett og stellemuligheter med god standard og drift, strøm, vann og avløp - Toalett med enkel standard - Dusjer (vurdere ulemper mht. lengre opphold) - Kontakter for lading av mobiler, rullestol mv.	●	●
Opparbeidet areal er universelt utformet	●	●
Deler av arealet er belyst	●	●
Utemøbler tilpasset besøkstall	●	●
Opplegg for avfallshåndtering tilpasset behov og lokale bestemmelser	●	●
Informasjonstavle for rasteplassen	●	●
Aktivitets- og lekeareal, utstyr	●	●
Leskur/gapahuk/takoverbygg	●	●
Tømmeanlegg for toalettavfall	●	●
Kameraovervåkning	●	●
Nærmiljøanlegg: Tilrettelagt for aktiviteter, friluftsliv, utsiktspunkt, inkludert informasjon	●	●
Attraksjoner: Tilrettelagt med severdighet, kulturminne, utsiktspunkt, kunst, mv, inkludert informasjon	●	●
Komersielle tilbud: kiosk, overnatting, sesongsalg av frukt/grønt/husflid, mv.	●	●

Figur 47: Tabell som viser minimumskrav og mulige andre tilbud på rasteplasser. Hentet fra Håndbok V204 - Rasteplasser (Høringsutgave)

En rød tråd ...

Det som kan være fint på en slik sammenhengende strekning er å sørge for å ha en rød tråd i utformingen på rasteplassene. Med det mener jeg ikke at de skal være helt like og bestå av akkurat det samme, men at man kan f.eks. bruke noen like materialer og møblering i samme stil. På denne måten kan man skape en sammenhengende og helhetlig følelse gjennom Ottadalen.

Videre går jeg nærmere inn på hver enkelt rasteplass og kommer med forslag til hvilke oppgraderinger som kan gjøres der.

El-biler

El-biler har blitt ganske vanlig å se på de norske veiene. En diskusjon er om det er nødvendig med elbilladertilbud på noen rasteplasser. I dette tilfellet tilbys elbillading i tettstedene, som i f.eks. Otta og Lom. Likevel vil som regel ikke folk stoppe to ganger på kort tid, én gang for å spise på en rasteplass og én annen like etterpå for å lade bilen - da velger de som regel å både spise og lade ved tettstedet. Ved å tilby el-billading på noen rasteplasser øker man attraktiviteten for å stoppe og raste der for denne brukergruppen. Jeg tenker at minst én av rasteplassene kan tilby el-billading langs denne strekningen.

Toaletttilbud

Toaletttilbud er en nødvendig diskusjon. Det finnes ofte flere toalettmuligheter i de fleste tettstedene. Likevel har kjørende lett for å stoppe ved veikanten. På befaring kjente jeg urinlukt og fant dopapir på samtlige rasteplasser uten toalett. Det er kanskje et tegn på at toaletttilbud bør opplyses bedre om, eller at flere av rasteplassene bør ha dette tilbudet.

Camping

I utgangspunktet er ikke camping ønsket på rasteplasser. Ved å ha god informasjon og skilting på rasteplassen kan man redusere dette. Det er viktig å ikke bare opplyse om forbud, men også hvor alternativene er - f.eks. nærmeste campingplass.

Døgnhvileplass

Døgnhvileplass med toalett og dusj for yrkessjåfører tilbys i Vågå. Derfor er det ikke et behov å tilby dette på rasteplassene, men de bør selvsagt være tilrettelagt for større kjøretøy.

Rasteplass 1 - Grinden og 7 - Storrvik: konvertering

Disse to rasteplassene foreslås å konverteres til sidelommer. Sidelommene skal egne seg for korte stopp og trenger minimalt med drift, og ikke særlig til innhold. For å unngå forsøpling foreslår jeg å ha minst én søppelkasse på hver av dem. Det bør være tydelig at dette er ei lomme og ikke en rasteplass, så øvrig møblering kan med fordel unngås. Man kan vurdere om man vil sette ut en enkel benk uten bord, for f.eks. eldre som gjerne ønsker å ha muligheten til å sette seg. Da bør denne benken stå på fast dekke.

Vegetasjonsfeltet mellom lomme og vei bør klippes for å unngå siktutfordringer, ellers trenger ikke vegetasjonen noe særlig stell og det trengs heller ikke å gjøres like hyppig som på rasteplassene. Her er det mulig å prøve blomstereng med lokale arter. Det er svært bra for det biologiske mangfoldet og trenger bare å slås én gang i sesongen (Daugstad et al., 2020). Samtidig er det veldig vakkert og passer godt inn med tanke på stedstilpasning.

En gang i blant kan tynning vurderes og gjennomføres for å unngå gjengroing av utsikt, spesielt på nr. 7 hvor mange stopper kun for å ta bilder av utsikten og landskapet.



Figur 48: Ortofoto fra norgeskart.no



Figur 49: Bilde fra Ekeren rasteplass

Rasteplass 2 - Ekeren: middels oppgradering

Denne rasteplassen er helt grei som den er i dag, men bortsett fra utsikten er den ikke særlig minneverdig. Med tanke på bakgrunnen for oppgaven - "at rasteplassene som blir igjen skal ha høyere kvalitet" - er det flere oppgraderinger som kan gjøres her.

Rasteplassen er ikke særlig stor og kan med fordel holdes enkel for å unngå et rotete eller overfylt preg. Av oppgraderinger her kan blant annet asfaltering av kjøreareal være et tiltak, eller opparbeide et kantsteinskilte mellom grus og gress. Da slipper man den ikke så fine og ujevne gresskanten. Velger man å asfaltere slipper man også hull i grusen og den vil stå i stil med de andre rasteplassene

En annen ting er å sørge for at benkene i det minste er av samme type, og gjerne sette ut et par stykker til. Ved å legge et hardt dekke der hvor benkene skal stå forenkler man driften ved å slippe å flytte på dem ved gressklipping, eller ved å måtte gå over senere med kantklipper.

Flomsteinen er ikke noe man får øye på med en gang. Den vil jeg foreslå å få frem mer ved å f.eks. tilrettelegge en sti ned til den og kanskje lage et lite oppholdsområde rundt. I forbindelse med dette kan man også få tilrettelagt for tilgang til vannkanten da vann er svært attraktivt for brukerne. På grunn av fallforholdene vil det være vanskelig å få til universell utforming på dette, det vil iallfall blitt en del dyrere.



Figur 50: Ortofoto fra norgeskart.no



Figur 51: Bilde fra Hårrholet rasteplass

Rasteplass 4 - Hårrholet: middels til stor oppgradering

Denne rasteplassen er relativt stor, har mest innhold, og er brukbar slik den er i dag. Likevel oppleves den som ganske slitt. Det er ulike typer benker og søppelbøtter, som har slitasjemerker som f.eks. rust. Lekeapparatene er bleke, toalettbygget ser provisorisk ut, og asfalten har noen hull. Alle disse tingene gir en samlet slitt vurdering, og det virker som den hadde satt pris på en oppgradering, noe som hadde gjort den mer attraktiv å raste på.

I tillegg til den slitne møbleringen har rasteplassen noen store kvaliteter som kan utnyttes bedre, slik som terrenget og elva. Her er det fullt mulig å bruke terrenget til å skape unike kvaliteter.

Her bør det en middels oppgradering til for å freshe den opp til dagens standard, og en enda større oppgradering til for å gjøre dette til en rasteplass som skiller seg ut ifra mengden. Ved å bytte ut alt utstyr til noe nytt, samt få på plass et mer attraktivt toalettbygg, vil det slitte preget raskt bli borte.



Figur 52: Ortofoto fra norgeskart.no



Figur 53: Bilde fra Strond rasteplass

Rasteplass 5 - Strond: liten oppgradering

I bunn og grunn trenger ikke denne fine rasteplassen oppgradering. Inntrykket den gir er allerede godt og fungerer bra slik den står i dag.

En liten bemerkelse jeg noterte var universell utforming. Benkene står på et opphevet område med kant som vil være til hindring for rullestolbrukere. Det samme gjelder gressflaten. Ingen av benkene er utformet med hensyn til rullestolbrukere. Benkene kunne også trenge et strøk med ny beis.

I tillegg er det rom for en tydeligere forbindelse ned til elva enn ei smal trapp som er halvveis gjengrodd. Ved en større oppgradering er det fullt mulig å få en universelt utformet tilgang til elva slik at alle kan få glede av vannet.

Denne rasteplassen kan ved behov utvides både i størrelse og innhold, da med fyllmasser. Den har potensiale til å bli en hovedrasteplass, eller ihvertfall en rasteplass med toaletttilbud, noe som absolutt bør vurderes med tanke på mengden besøkende. Denne har mye besøkende året rundt, og her står det like ofte lastebiler som vanlige personbiler.



Figur 54: Ortofoto fra norgeskart.no

3.6 Drift og vedlikehold av rasteplassene

Dagens driftssituasjon

I dag er det stort sett klipping av gress og tømning av søppelkasser som er driftsoppgavene, samt brøyting på vinteren hos noen av dem. I tillegg har vi hovedrasteplassen, nr. 4 Hårholet, som det må gjennomføres renhold på. Etter samtale med en kontaktperson i Statens Vegvesen har jeg fått følgende opplysninger om driften på rasteplassene i oppgaven:

Gressklippingen starter opp først i juni og da er det klipping ca. én gang i uken frem til august. Fra august og utover høsten er det sjeldnere. Grunnet varierende grasvekst er det oftere klipping i sør. Det skjøttes som gressplen med 10 cm gresshøyde. Utstyret de bruker ved klipping av gresset er gåklipper og sitteklipper. Andre gressrelaterte oppgaver er å gå over med kantklipper ved behov og renske gress mellom heller.

Tømning av søppelkasser skjer hyppig på sommerhalvåret på grunn av alle sommertrafikanter. Dette driftes da oftere enn gressklippingen, altså opptil flere ganger i uken.

Renhold av toalett- og servicebygg gjelder pr. nå kun én rasteplass. Her er det oppgaver som vasking av blant annet toalett, gulv og vask og påfylling av papir, såpe og lignende. Dette gjøres én gang om dagen i høysesong, og ellers tre dager i uken.

Kontrakter

I dag er det et lokalt entreprenørfirma som er ansvarlige for driften av rasteplassene i Gudbrandsdalen (inkludert Ottadalen). På rasteplassene langs R15 er det innleid en privat entreprenør som vedlikeholder grøntarealene i forbindelse med renhold på noen rasteplasser. Her er det inngått avtaler mellom firmaene og Statens Vegvesen for drift og vedlikehold.

I disse kontraktene finner vi beskrivelser av driftsoppgavene som jeg har fått tilsendt. For eksempel står det for parklike arealer at grasmark skal ha en høyde mellom 10-25 cm og grasplen skal ha en høyde mellom 5-12 cm. For naturlige arealer skal vegetasjonen være maksimalt 15 cm etter kantklipp.

Utstyr som kan brukes er gressklippere, kantklippere, vanningstank, hagespade, varmtvannsprøyte for ugress og krafse.

Fremtidig driftssituasjon

Rasteplassene i dag er allerede godt stelt, men med tanke på at de gjenværende rasteplassene skal ha høyere kvalitet vil det bli naturlig at driftsbehovet øker. Forskjellen vil bli at man må antakelig gjøre mer pr. rasteplass, men at det blir mindre rasteplasser å drifte.

Gressklippingen er allerede på et høyt nivå noe man kan fortsette med der hvor det skal være gressplen. Man kan dog spørre seg om det er nødvendig å skjøtte alle som gressplen, særlig på en slik strekning som ikke går forbi bynære områder. Jeg ville foreslått å skjøtte noen som grasbakke i stedet, dette minsker driftsbehovet betraktelig.

Skal man endre utformingen på rasteplassene kan man gjøre noen fysiske tiltak for å unngå at driften blir mer krevende enn nødvendig (se s. 43-44 for noen forslag). Det er da viktig å inkludere drifterne i planleggingen.

Tømning av søppel kommer man ikke unna, og siden besøkende ikke får like mange rasteplasser å fordele seg på vil søppelmengden pr. rasteplass antakelig øke. Da må man antakeligvis sette ut flere søppelkasser for å redusere hyppigheten på driften. Noen steder kan det være aktuelt å plassere container.

Renhold av toaletter er en ekstremt viktig oppgave og har mye å si for brukerne av rasteplassen. Brukerne skal kunne forvente å komme til rene lokaler. I høysesongen bør alle toalettbygg vaskes minimum hver dag. Her kan man bruke en app (se s. 46) for å informere brukerne om status på renhold, og hvor de selv kan varsle om hærverk eller behov for rengjøring.

Det er også mulig å spare en del på skjøtsel med bedre planlegging og differensiering i kontrakter, hvor man skiller de ulike rasteplassene slik at skjøtselen ikke trenger å være lik for hele strekningen.



3.7 Løsninger for enklere drift og vedlikehold

Et annet punkt i oppgavebeskrivelsen fra Vegvesenet var å finne løsninger som kan gjentas fra sted til sted for å forenkle drift og vedlikehold. I denne delen har jeg tenkt ut noen punkter som kan være relevante for rasteplasser med tanke på forenkling av drift og vedlikehold generelt. Det vil alltid være unike forhold på hver enkelt rasteplass, men med disse punktene i bakhodet trenger man ikke å gjøre driften mer omfattende enn nødvendig.

Hva er lurt å tenke over?

Det er en rekke ting som kan være lurt å tenke over når det kommer til drift og vedlikehold på rasteplasser. Utenom fysiske tiltak som omtales på nedenfor, er det også lurt å se på administrerende tiltak og gode avtaler mellom partene involvert.

Eksempelvis kan det være lurt å ha en egen driftskontrakt for rasteplassene som er adskilt fra vanlig vegvedlikeholds kontrakt siden oppgavene ofte er vidt forskjellige. Konkurransetlysning er en selvfølge for å få den beste prisen, men da kan det være lurt å sette miljøkrav og kompetansekrav hos de som skal drifte. Da sikrer man seg dyktige entreprenører som holder høyt kvalitetsnivå.

Når det kommer til utstyr kan man lage rammeavtaler med lokale firma som kan produsere møblene. Da er det veldig lurt om man også inkluderer reparasjon av disse møblene i kontrakten, slik at de både produserer og reparerer utstyret ved behov. Ved å bruke dyktige lokale firma slipper man store fraktkostnader både ved innkjøp og ved reparasjon, og samtidig er de ofte konkurransedyktige når det kommer til produktionspris. Da kan man gjenta utstyret på flere rasteplasser og ha en felles rammeavtale for vedlikehold av dette.

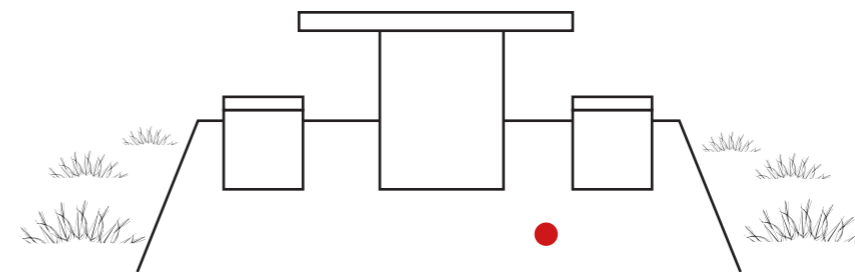
Fysiske tiltak

I tillegg til gode og smarte avtaler er fysisk utforming også viktig å se på. Bare noen enkle, små uformingsforskjeller kan gjøre driften av anlegget vesentlig lettere og mer effektiv, og dermed billigere. Den som utformer bør tenke på driften og tilrettelegge for enkel drift uten at det går på bekostning av anleggets estetiske og praktiske kvaliteter. Det optimale er å involvere drifterne eller anleggsgartnere i hele planleggingen for å sikre enkel fremtidig drift.

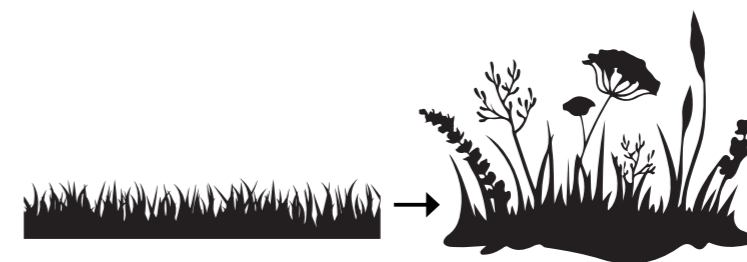
Jeg har videre tenkt ut noen eksempler på enkle, fysiske tiltak som man kan ta hensyn til ved utforming, som igjen kan gjøre en stor forskjell for driften av rasteplassen. Dette er kun noen eksempler fra det som kunne blitt en lang liste.



Eksempler på fysiske tiltak

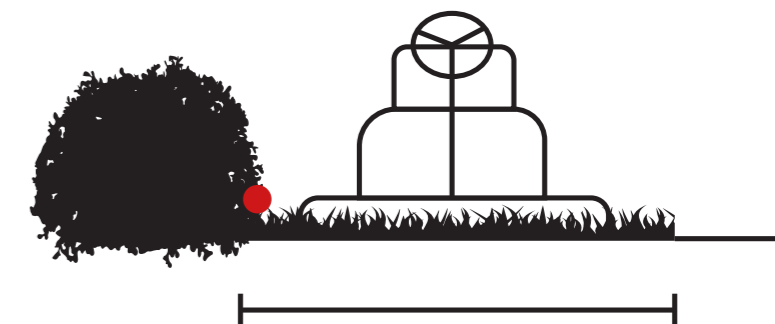


Ved å ha benker på fast dekke og ikke på plen slipper man å flytte på dem ved klipping eller disse lange stråene rundt og under hvis man lar dem stå.



Gressklipping er en vanlig men tidkrevende driftsoppgave. Man kan jo spørre seg om man egentlig trenger plenarealer på "alle" rasteplassene og på hele området, spesielt på de i distriktene hvor naturlighet og stedstilpasning er ekstra viktig. Ved å etablere f.eks. blomstereng med stedege arter slipper man den regelmessige klippingen, samtidig som man øker det biologiske mangfoldet - både planter og insekter - og etableringen og skjøtselen blir lettere. Det er dog ikke alltid like lett å lykkes med, så på hvert sted dette vurderes bør det utføres egen befaring med fagpersoner.

Sitteklippere er mye brukt og ved bruk av dem sparer man som regel tid og energi. Men noen steder må man likevel ty til gåklipper fordi det ikke er plass til en sitteklipper, som er vesentlig større. Ved å dimensjonere gressarealer som skal klippes til en sitteklipper kan driften bli enklere og raskere.

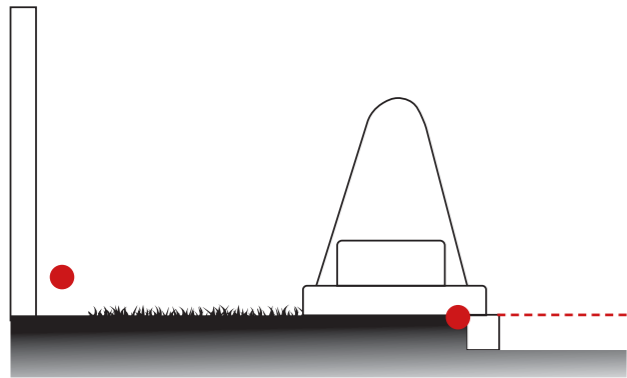


Unngå gjerne busker som "henger" utover gressarealet som ofte gjør at man må frem med gåklipperen likevel for å komme til under busken.

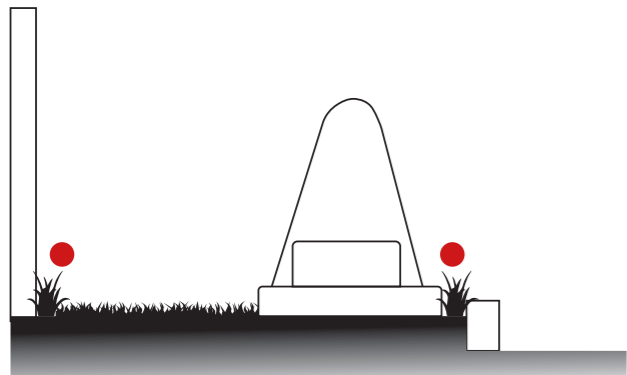


Ved å beskjære lave greiner som kan komme i veien for driften kan man gjøre arbeidsdagen litt enklere med ett irritasjonsmoment mindre.

Ved å plante bunndekkerne under trær som står i gress, rundt stammen, slipper man å prøve og klippe helt inntil og samtidig risikere å skade treet.

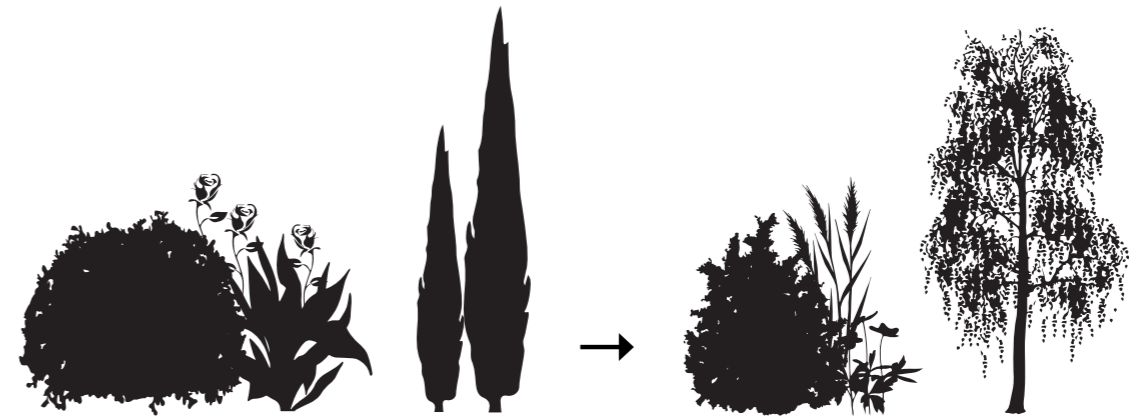


Gressklippere får som regel ikke tatt helt inntil kanter er noe som etterlater høyere gress langs f.eks. vegger og kantsteiner som senere må tas med kantklipper. Ved å ha et felt med hardt dekke langs med veggen som klipperen kan kjøre over får man også klippet det ytterste av gressarealet.

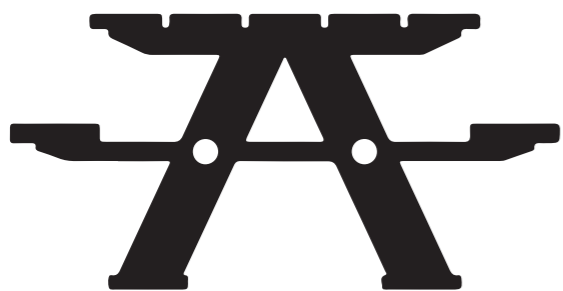


Skal anlegget ha kantstein eller andre forhøyninger bør man kreve å ha gresset og toppen av kantsteinen/forhøyningen i samme høyde, slik at klipperen ikke blir hindret av kanten. Dette gjelder også f.eks. platåer og terrasser.

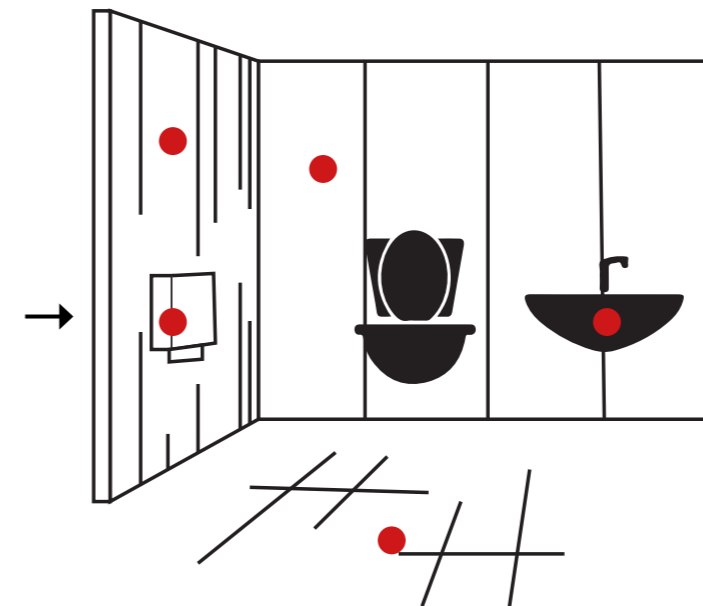
Enda enklere blir det om man ikke har slike kanter, og gresset og eks. asfalten er på samme nivå. Da kan man kjøre gressklipperen av og på når man vil.



Parklike anlegg krever vesentlig mer drift og skjøtsel enn naturlike anlegg. Hold det mest mulig naturlikt og enkelt med stedegne (lokale) arter. For eksempel så har flerstammede trær et mer naturlig preg enn oppstammede trær som man gjerne bruker i byer.



Utstyr hvor man kan bytte ødelagte deler på stedet er veldig praktisk. Det er bedre enn å måtte bytte ut f.eks. hele benken eller ta den med seg til et annet sted for å bytte ut en del. Det samme gjelder utstyr som ikke skal være ute hele tiden, da er det lurt at det enkelt kan skrus fra hverandre på stedet.



Drift og vedlikehold av toalettbygg er en av de store oppgavene på rasteplasser som har dette tilbudet. Små detaljer kan være med på å lette arbeidsmengden. For eksempel gjør vegghengte toaletter og vasker det enklere å vaske gulvet under og veggen bak.

Det er en fordel om påfylling av apparater kan gjøres fra andre siden av veggen, hvor man også kan ha et større lager som er utilgjengelig for andre enn renholderne og drifterne.

Valg av materialer i slike bygg er også viktig. De bør være enkle å rengjøre og tåle f.eks. høytrykkspylere, samtidig som de skal være holdbare og levedyktige. Det er praktisk om det enkelt kan byttes ut eller rebehandles ved f.eks. hærverk. Det er verdt å bemerke seg at treverk innvendig bør unngås da lukt kan sette seg i det.



Ved å velge robuste materialer som tåler de ulike forholdene de utsettes for, vil de vare lengre og tåle slitasje bedre. Behandles de med gode produkter vil de vare enda lengre. Jevnlig vedlikehold etter behov vil også øke levetiden på materialet, men velger man materialer etter forholdene vil også dette behovet reduseres.

Dette er kun noen utvalgte punkter, poenget er at det finnes mange små detaljer som kan lette driften og vedlikeholdet. Det viktigste er å involvere drifterne i selve planleggingen.

3.8 Tiltak for å informere brukerne

En annen ting vegvesenet ønsket bidrag til, var ulike måter å få informasjon om rasteplassene lettere frem hos brukerne. I dag finnes det kun noe informasjon på statens vegvesen sine nettsider, og man kan finne noen av dem på Google Maps sin tjeneste. Generelt når man skal videreformidle informasjon, er det lurt å holde det enkelt, konsekvent og brukervennlig.

Oppsummert har jeg foreslått disse fire tiltakene:

- Konsekvent skilting langs veien
- Informasjonsskilt med praktisk informasjon på alle rasteplasser
- Oppdatering av kart og nettsider hos Vegvesenet, samt legge inn navn og lokalisering på google maps
- Utvikle en brukervennlig app

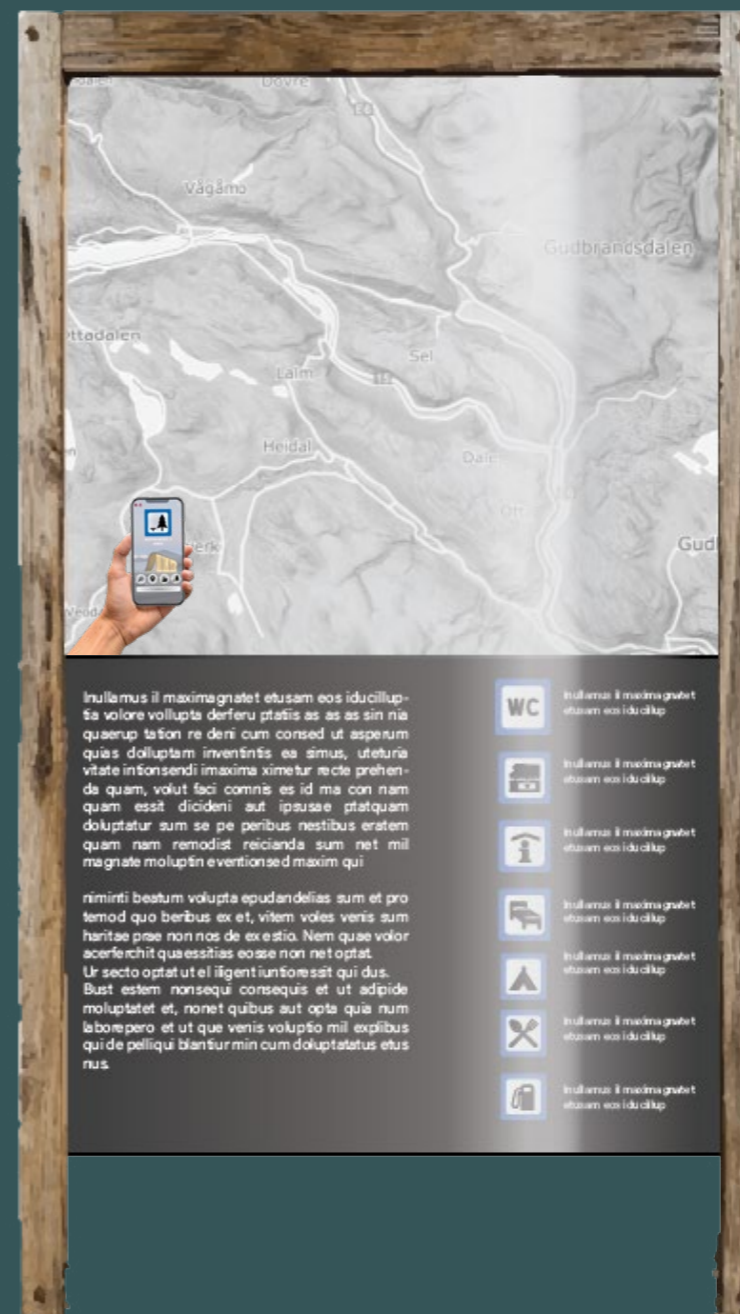


Figur 56: Illustrasjon som viser et eksempel på et skilt langs veien som viser innhold, distanse til kommende rasteplass og distanse til neste rasteplass

Skilting langs vei

Det første punktet er skilting langs veien, noe som allerede er brukt i dag. De aller fleste brukerne ser skiltene på forhånd og får kort info om rasteplassen, særlig om det er WC eller ikke, og hvor langt det er igjen. En del har også kun et skilt rett ved rasteplassen som markerer innkjøringen. Ikke alle rasteplassene har skilt på forhånd noe som kan føre til at enkelte rasteplasser kommer for brått på til at bilfører føler han rekker å stoppe. Noen er ikke skiltet i det hele tatt, noe som gjør det enda vanskeligere for bruker.

Ved å oppdatere rasteplassskiltene langs veien, både på forhånd og ved selve rasteplassene, vil det skape mer forutsigbarhet for brukerne. Jeg anbefaler at alle rasteplasser har skilt både på forhånd og ved selve innkjøringen.

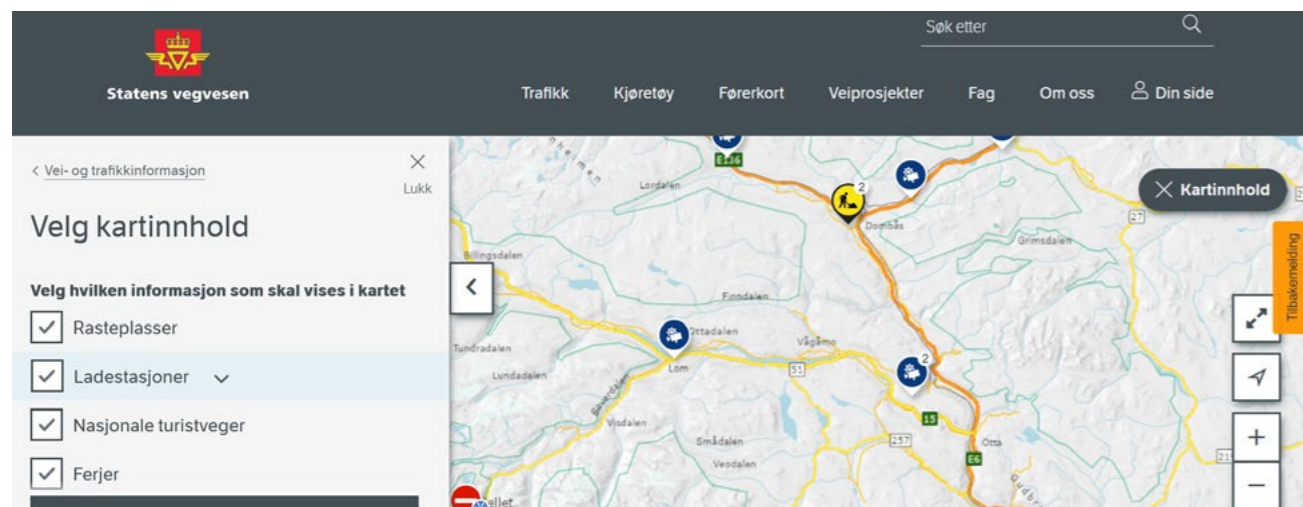


Figur 57: Illustrasjon som viser et eksempel på hvordan et enkelt skilt med praktisk informasjon kan se ut

Ved å ha skilt med informasjon om nærmeste tilbud som den aktuelle rasteplassen ikke har, kan man redusere risikoen for forsøpling, uønsket overnatting, døbesøk i kantene, osv.

Informasjonsskilt på stedet

Det er ikke alle rasteplassene som har informasjonsskilt på stedet som man kan se på når man er innom en. Slike skilt kan inneholde et mangfold av informasjon, både praktiske opplysninger, turområder og spesiell informasjon om området man befinner seg i. Ved å ha slike informasjonsskilt på alle rasteplassene kan brukerne få viktig informasjon lettere tilgjengelig. Tanken er at informasjonsskiltene minimum skal inneholde praktisk informasjon som: nærmeste WC-tilbud, overnattingssted, campingplass, bobiltiltømming, bensinstasjon, EL-billading, døgnehvileplass, søppelhåndtering, osv. Annen type informasjon kan variere fra sted til sted og type rasteplass. Der er dog viktig å tenke over at noe informasjon lett kan bli utdatert, slik informasjon bør heller gis på en annen måte, f.eks. i en app.



Figur 58: Skjermbilde av Vegvesenets karttjeneste på nett

Oppdatering av nettsider og karttjenester

På Statens Vegvesens sine nettsider kan man blant annet finne en karttjeneste hvor man kan se ulike tilbud langs veien, blant annet rasteplasser. Da jeg brukte denne karttjenesten for å finne rasteplassene langs strekningen for denne oppgaven, stemte ikke det kartet viste med virkeligheten den dags dato. Kartet viste flere rasteplasser som nå er lagt ned/sanert, noe som tilsier at karttjenesten ikke er blitt oppdatert på en stund. Dette kan mislede brukerne og føre til unødvendig forvirring og irritasjon. Ved å sørge for å holde slike tjenester jevnlig oppdaterte vil det være enklere og mer forutsigbart for brukerne. I tillegg kan man sørge for å legge inn navn og lokasjon på rasteplassene på Google Maps, siden det allerede brukes mye.

Ny app

En app er lett tilgjengelig og de fleste brukerne er kjent med dette konseptet. Utviklingen av en app for rasteplassene kan derfor være lurt. En slik app kan inneholde den samme karttjenesten som på nettsidene til Statens Vegvesen, turistinformatjon, WC-tilbud langs vei, informasjon om de ulike rasteplassene, samt status om renhold og lignende, relevante artikler, spørreskjema, osv. Her kan det også være mulig å legge inn et varslingsystem, slik at brukerne kan legge igjen tilbakemeldinger om f.eks. skader, hærverk eller behov for renhold. Kanskje den til og med kan inneholde ulike spill og veileker for barna? Mulighetene er mange, og en app kan romme masse informasjon og er vesentlig enklere å oppdatere enn et fysisk skilt. Det viktigste er å holde den enkel og brukervennlig, slik at man raskt og enkelt kan finne informasjonen man søker. En slik app bør også tilby informasjon på ulike språk.



Figur 59: Illustrasjon som viser et eksempel på hvordan en rasteplassapp kan se ut



4.0 PROSJEKTERING

Denne delen er en ren prosjekteringsdel av en rasteplass. Av hensyn til tid begrenser jeg meg ikke til et fastsatt budsjett. Jeg går heller ikke ned i detaljnivå på prosjektet, og holder meg i en konseptuell, overordnet fase.

4.1 VALG AV PROSJEKTOMRÅDE

Slik jeg så det hadde jeg fire valg når jeg skulle velge et område for prosjekteringen. Enten prosjektere en helt ny rasteplass på et egnet sted langs strekningen, eller redesigne en av de gjenværende rasteplassene etter utvelgelsen i kapittel 3.

Oppgradere #2 - Ekeren

For:

- så godt som et blankt ark
- lite innhold å forholde seg til
- fin utsikt

Mot:

- litt for liten - ikke plass til mye innhold
- skal holdes noe enkel?



Oppgradere #4 - Hårrholet

For:

- veldig slitent preg - trenger et løft
- elva og terrenget er veldig spennende
- allerede mange idéer
- hovedraste plass: mye innhold

Mot:

- den er relativt stor
- hvordan begynne på nytt
- dårlige utvidingsmuligheter



Oppgradere #5 - Strond

For:

- nydelig lokasjon
- mulig å utvide

Mot:

- allerede fin og godt opparbeidet
- ikke mye jeg ville gjort annerledes



Prosjektere helt ny

For:

- helt blanke ark
- stor før- og ettersituasjon
- ingen påvirkninger fra eksisterende anlegg

Mot:

- detalj- og tidskrevende arbeid med beregninger av innkjørsler, areal, osv., som jeg har lite kunnskap om
- mer interessant for vegvesenet å prosjektere en eksisterende



Endelig valg

Det endelige valget falt på den største rasteplassen like sør for Vågåmo sentrum - nr. 4 Hårrholet. Jeg valgte denne av flere ulike grunner. Av alle alternativene var det denne som virket både utfordrende og overkommelig. Jeg merket allerede på befaringen at ideene om oppgradering av denne rasteplassen begynte å strømme på. Siden det er en hovedrasteplass og har - og skal fortsatt ha - mye innhold, vil jeg da komme innom mange punkter og hensyn som gjør at jeg får lært mest mulig. Jeg vil få muligheten til å utforske alt en rasteplass kan inneholde. Det er dog dårlig med utvidingsmuligheter her, så jeg må holde meg innenfor dagens rammer.

Hovedsakelig så jeg et stort potensial til å utnytte denne tomten enda bedre, spesielt med tanke på terrengutnyttning og stedskvalitet. Den grønne elva er tomtens store gullbarre, men elva som kvalitet er ikke særlig vektlagt slik rasteplassen er utformet i dag. Med de bratte fjellssidene, den grønne barskogen, og det røffe, særegne elveløpet føler jeg at denne rasteplassen fortjener å bli til noe unikt - slik at utformingen står i stil med landskapet rundt.



Figur 60: Ortofoto av rasteplassen. Foto: norgeskart.no

0 10 20 30 40

1:1000



4.2 STEDSANALYSER



Oppsummering

Rasteplassen er allerede omtalt i del to (se s. 31 og s. 41). Det er likevel greit å oppsummere tilstanden i korte trekk:

- Veldig lang, jevnt smal og flat
- Mye innhold
- Slitt preg
- Flott beliggenhet med spennende terreng
- Nydelig elv
- Mangler noe som gjør at den skiller seg ut



Figur 61: Bilde av rasteplassen

Praktisk informasjon

Navn	Hårholet
Kommune	Vågå, Innlandet
Strekning	Riksvei 15
Moh.	366
Areal totalt	ca. 4600 m ²
Areal grasdekke	ca. 2260 m ²
Lengde	ca. 85 m
Bredde total	ca. 20 m
Bredde kjøreareal	ca. 10 m
Eier rasteplassen	Statens Vegvesen
Driftsansvarlige	Lokalt entreprenørfirma
Innleid for renhold og skjøtsel av grøntarealer	Lokal entreprenør
ÅDT (2022)	2700 (16% lange kjøretøy)
Fartsgrense	80-sone
Tilgang til strøm	Ja

Jeg har også prøvd å undersøke hvem som eier Neset bru, og har fått tilbakemelding fra Vågå kommune om at det er verken kommunen, Statens Vegvesen eller fylkeskommunen.. De tror at det kan være NVE som eier brua, men er ikke helt sikre.

Dagens situasjon 1:1000

Svaberg

Furuskog

Berg / trær

Berg

Furuskog De eksisterende trærne er nøyaktige til en viss grad. Profesjonell oppmåling anbefales sterkt.

- Gress
- Furuskog
- Elv og bekk
- Berg
- Skigard
- Toalett-/servicebygg
- Eksisterende trær (innenfor grensa)
- Div. skilt
- Benker (på fast underlag)
- Sandbinge med lekeapparat
- Container

Figur 62: Plan over dagens situasjon

Rasteplassens innhold



Åtte benker, men i ulike utførelser. Alle står på fast dekke. De er lenket til bakken for å ikke kunne flyttes på.



Seks søppelbøtter samt én container. Samtlige søppelkasser ser slitte ut med rustflekker og flassete beis.



Ett toalett- og servicebygg med to toaletter, hvorav ett er tilpasset funksjonshemmede. Koblet til strøm.



Informasjonstavle med mulighet for å henge opp diverse informasjon. Utdatert og slitent preg.



Neset bru går fra rasteplassen over elva til den andre siden. Det er mulig å gå over, men ikke på vinters tid. Fra brua får man tilgang til et større turløypenettverk i Sjørdalen. Det opplyses om at strikkhopping fra brua er forbudt.



Skigard foran autovern og vei i diskuterbar stand. Mot elva er det også en skigard - den er i god stand.

Skilt hvor man tester synet sitt. En morsom detalj som man kan teste ut.



To lekeapparater med sanddekke under. Bleknet over tid og gresset gror over skillet.

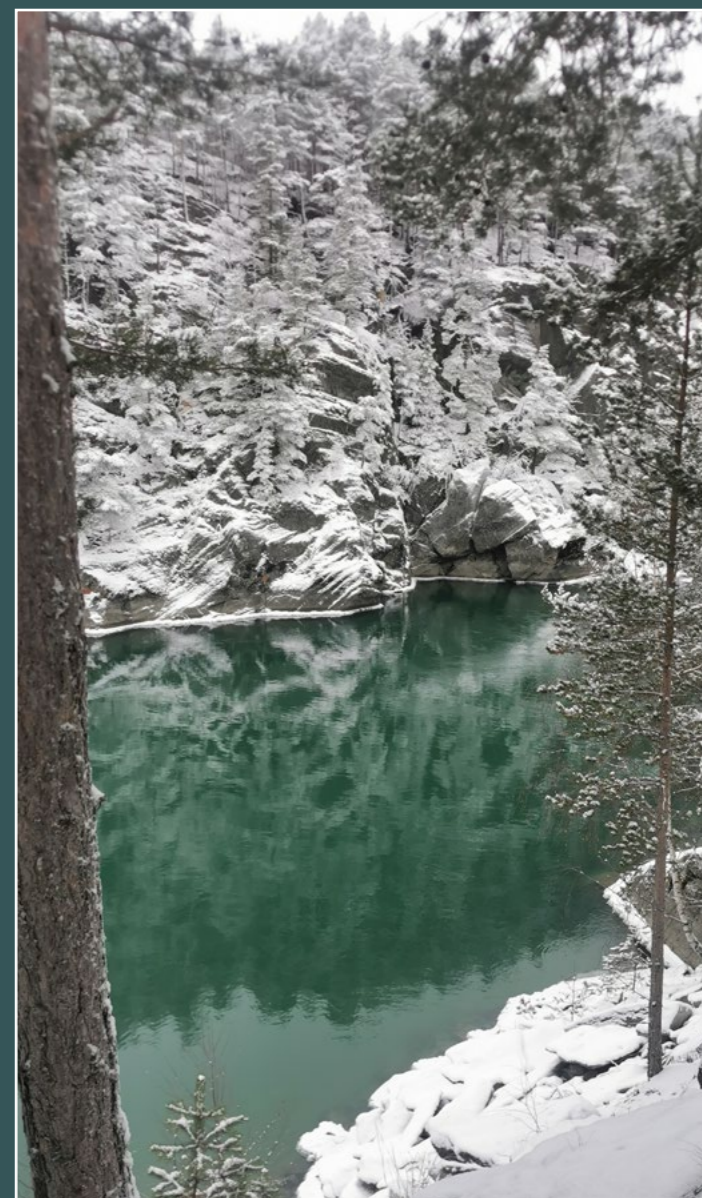
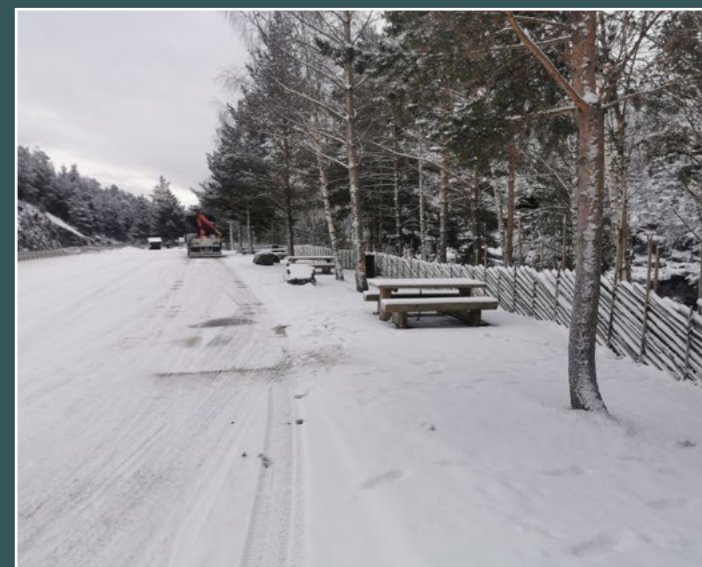


Bilder fra befaringer

Sommer: august 2022



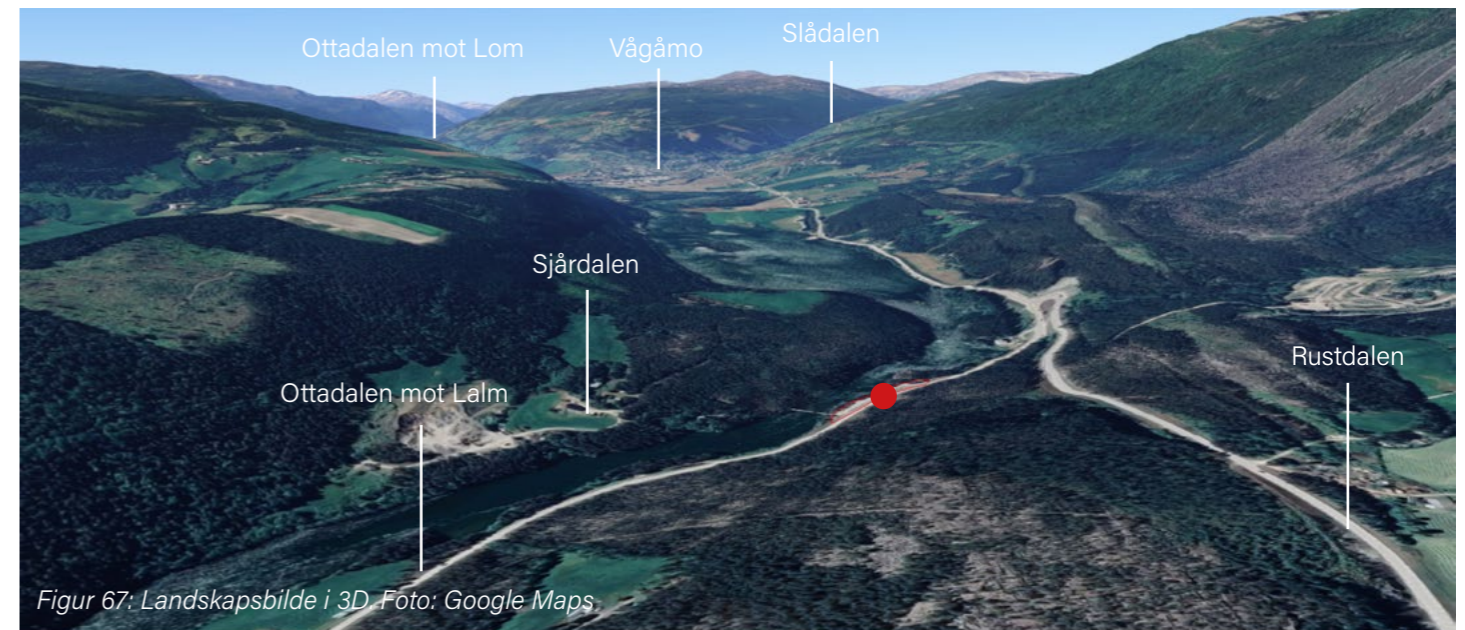
Vinter: desember 2022



På vinters tid opplevdes rasteplassen som mer rolig, naturligvis. Det var ikke is på elva, så man kunne fortsatt se den intense grønnfargen. Dette er en stor kvalitet som ser bra ut uansett årstid.

Rom, landskap og vegetasjon

Rundt rasteplassen finner vi et relativt dramatisk landskapsrom som myknes opp av luftig furuskog. Denne ligger i et smalt parti av Ottadalen og defineres av bratte dalsider. Stående på rasteplassen ser man både fjellet øverst og elva i bunn noe som er med på å dimensjonere rommet. Den spisse fjelltoppen Skagsnebb henter til de store fjellkjedene bak og er et interessant fokuspunkt. Elva fortsetter med det isbreene gjorde for lenge siden, og graver tålmodig ned dalbunnen og former landskapet i det lange løp. I dette området er elva smal med mer fart i vannet og tydelig definert av det bratte berget ned til vannflaten som den selv har erodert.



Figur 67: Landskapsbilde i 3D. Foto: Google Maps



I det store landskapsrommet fra dalside til dalside finner vi også mindre rom, slik som rasteplassen. Tydelig definert av bratte veiskjæringer og skråningen ned til elva. Den flate veien og rasteplassen står i sterk kontrast til dette. Den loddrette furuskogen er med på å definere "veggene" ytterligere.

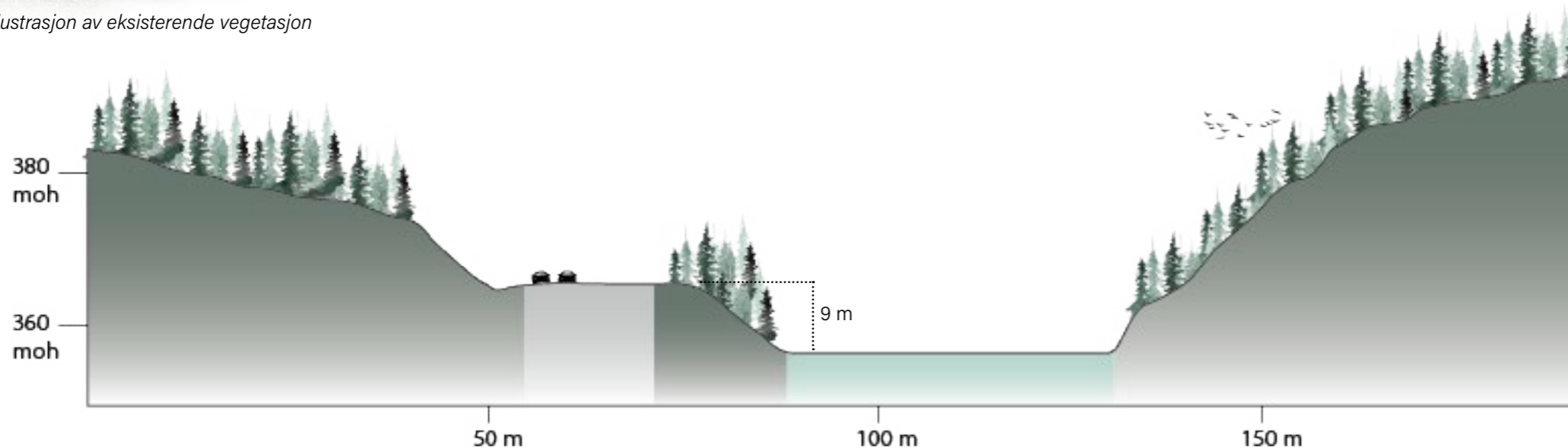
Alt i alt er dette et rom hvor høyden dominerer bredden, som derav skaper et dramatisk, intimt inntrykk.

Av vegetasjon finner vi hovedsakelig furu og bjørk i det høye sjiktet, og gress, skogbunn og lyngplanter i det laveste sjiktet. I busksjiktet er det småtrær i vekst enkelte steder. Furuskogen i området er tett, men luftig.

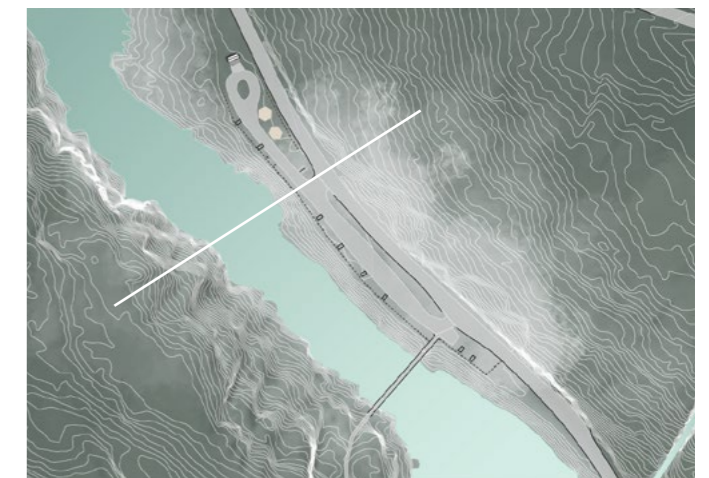


Figur 68: Bilder av ulike landskapsrom på rasteplassen

Figur 65: Illustrasjon av eksisterende vegetasjon

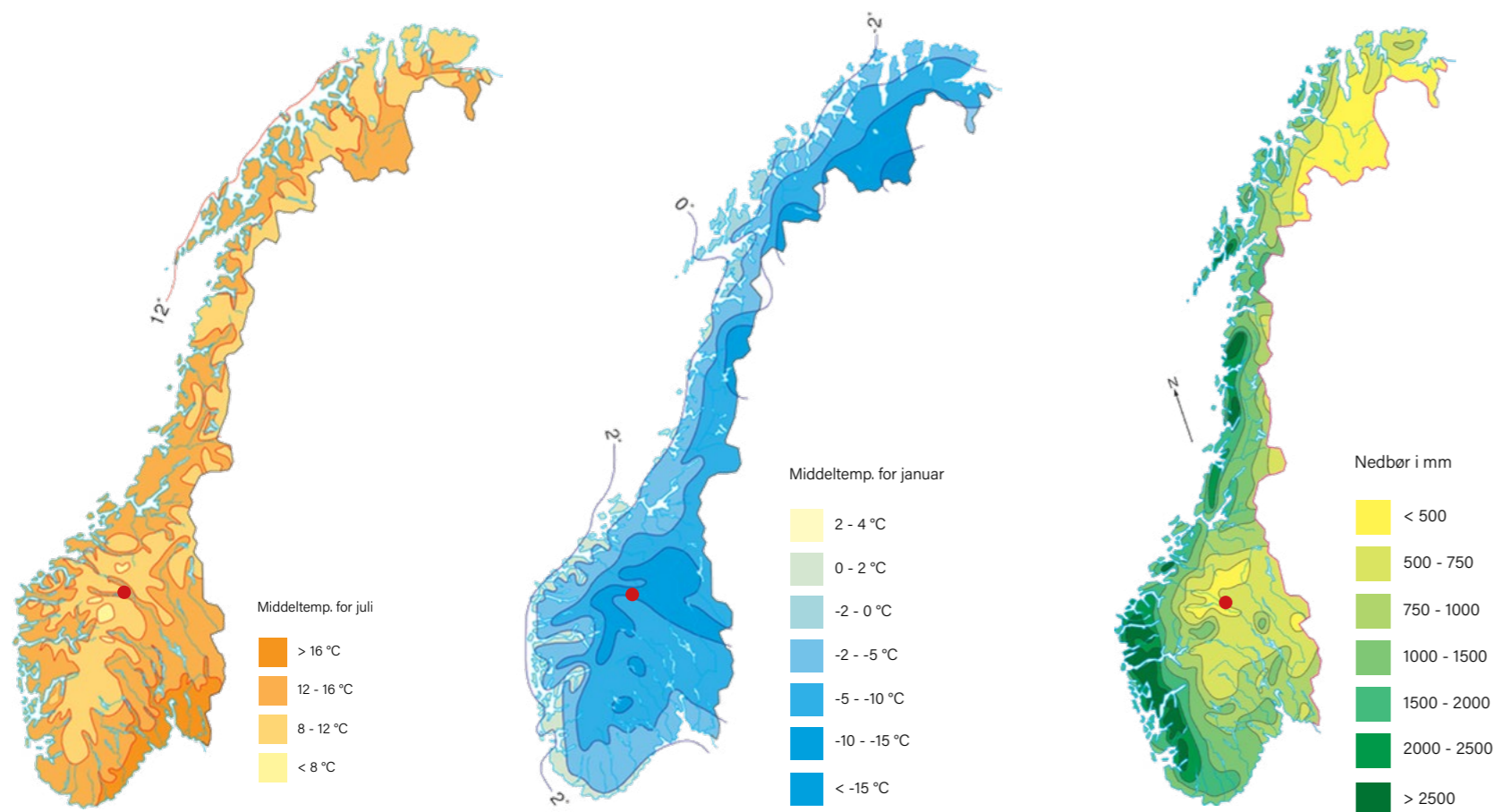


Figur 66: Tverrsnitt av området og hvor snittet er tatt



Klimatiske forhold

Temperatur og nedbør



Figur 69: Norges kart som viser middeltemperatur for juni og januar, samt nedbør. Det røde punktet er Ottadalen. Kart: Store Norske Leksikon

I Ottadalen finner vi noen av Norges tørreste områder. Skjåk er stedet i Norge hvor det er minst nedbør. Området ligger i regnskyggen av flere større fjell og blir beskyttet mot fuktige luftmasser (Yr, 2013).

I tillegg er disse områdene knyttet til flere større fjellkjeder, så sammenlignet med store deler av Norge er det generelt kaldere i Ottadalen, spesielt på vinteren. Det er dog sommeren som er høysesong for rasteplassen, og da ser vi på figur 69 at temperaturen er nokså lik resten av landet.

Sol-skygge

Slik vi ser på helningsanalysen i del to (figur 28, s. 29) er dette et dalføre som strekker seg øst-vest. Dette gjør at ettermiddagssola, som er den viktigste når det kommer til rasteplasser, kommer inn fra siden av dalen - og blir dermed ikke skjult bak dalsidene og fjellene. Dette gir altså god ettermiddagssol på rasteplassene, spesielt i høysesong når sola står høyt på himmelen.

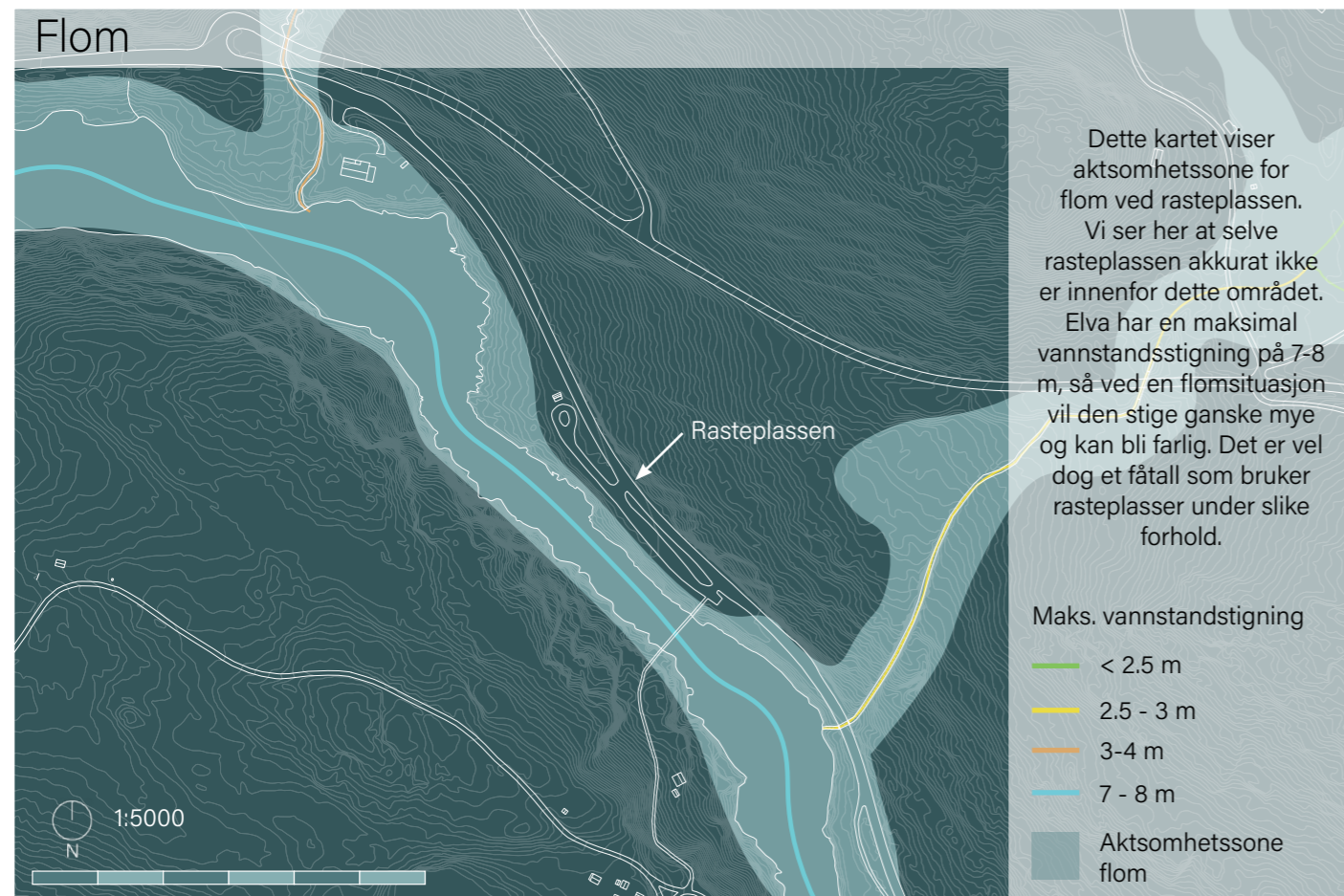
Denne rasteplassen ligger i et smalere parti av dalføret, men siden det er åpent mot vest hvor ettermiddagssola står er det fortsatt gode solforhold her. Det som kaster skygger her, er skogen rundt og trærne på selve rasteplassen, noe som kan være etterlengtet i den varme sommersesongen.

Statistikk/gjennomsnitt

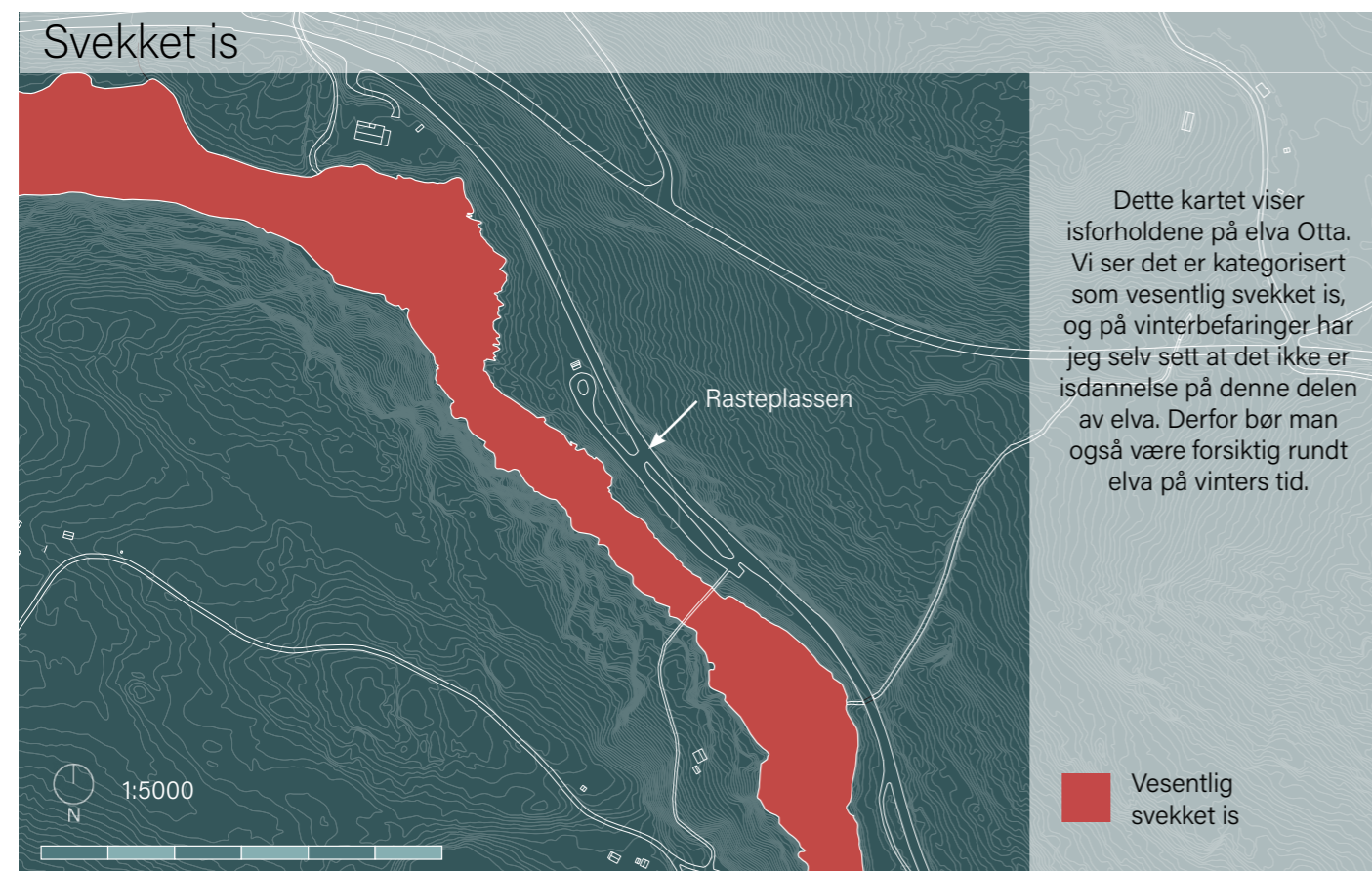
Årsmiddeltemperatur (22):	1-3 grader	senorge.no
Middeltemp. juni-aug (22):	10-15 grader	senorge.no
Årsnedbør (22):	500-750 mm	senorge.no
Snødybde årsmaksimum (22):	50-100 cm	senorge.no
Temperatur 30 år:	4-6 grader	senorge.no
Nedbør 30 år:	< 500 mm	senorge.no
Snødybde 30 år:	25-50 cm	senorge.no

Denne tabellen gjelder for rasteplassens nærområde.

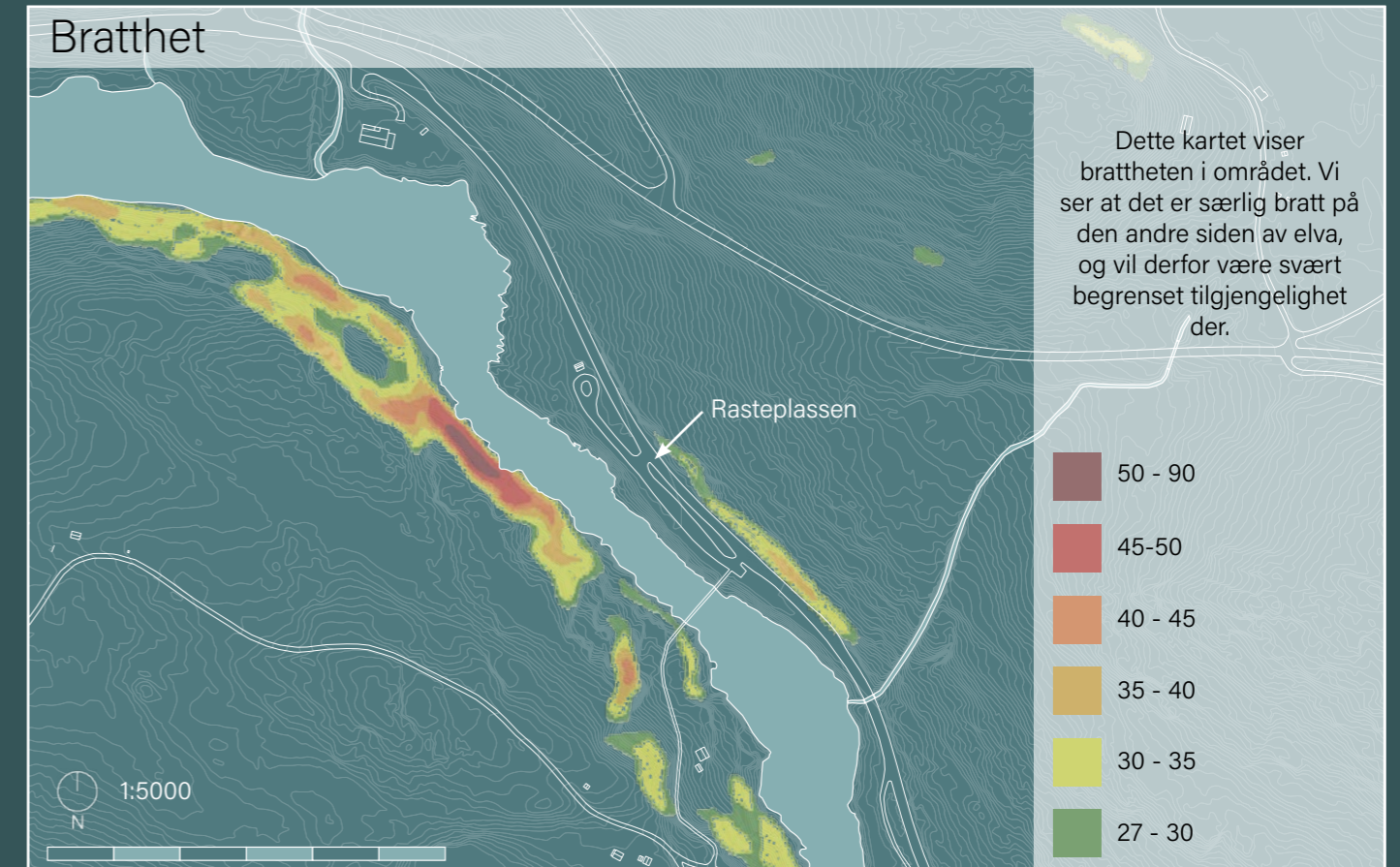
Aktsomhetsområder



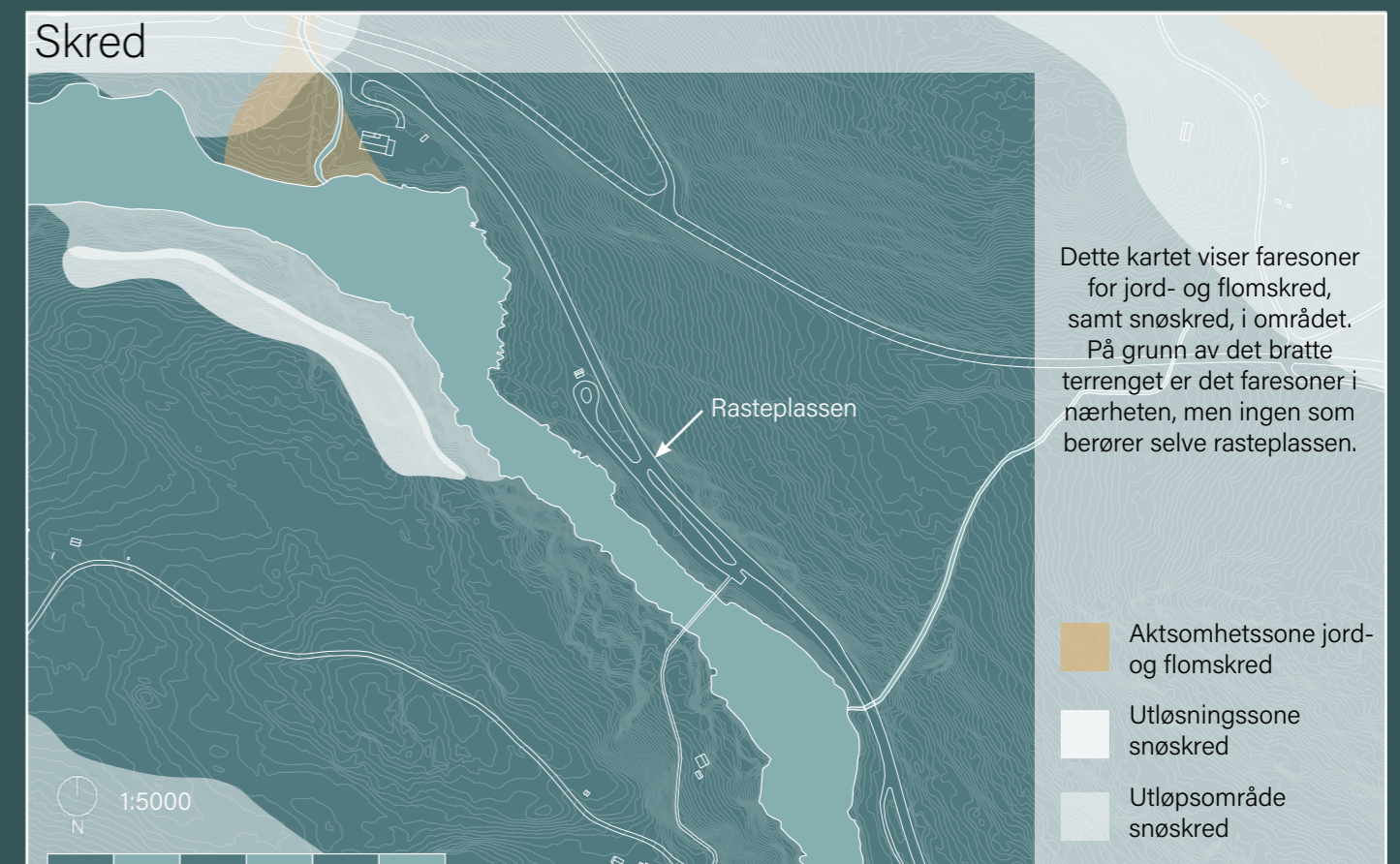
Figur 70: Analyse som viser flomsone. Basert på kartdata fra NVE



Figur 71: Analyse som viser isforhold på vinters tid. Basert på kartdata fra NVE

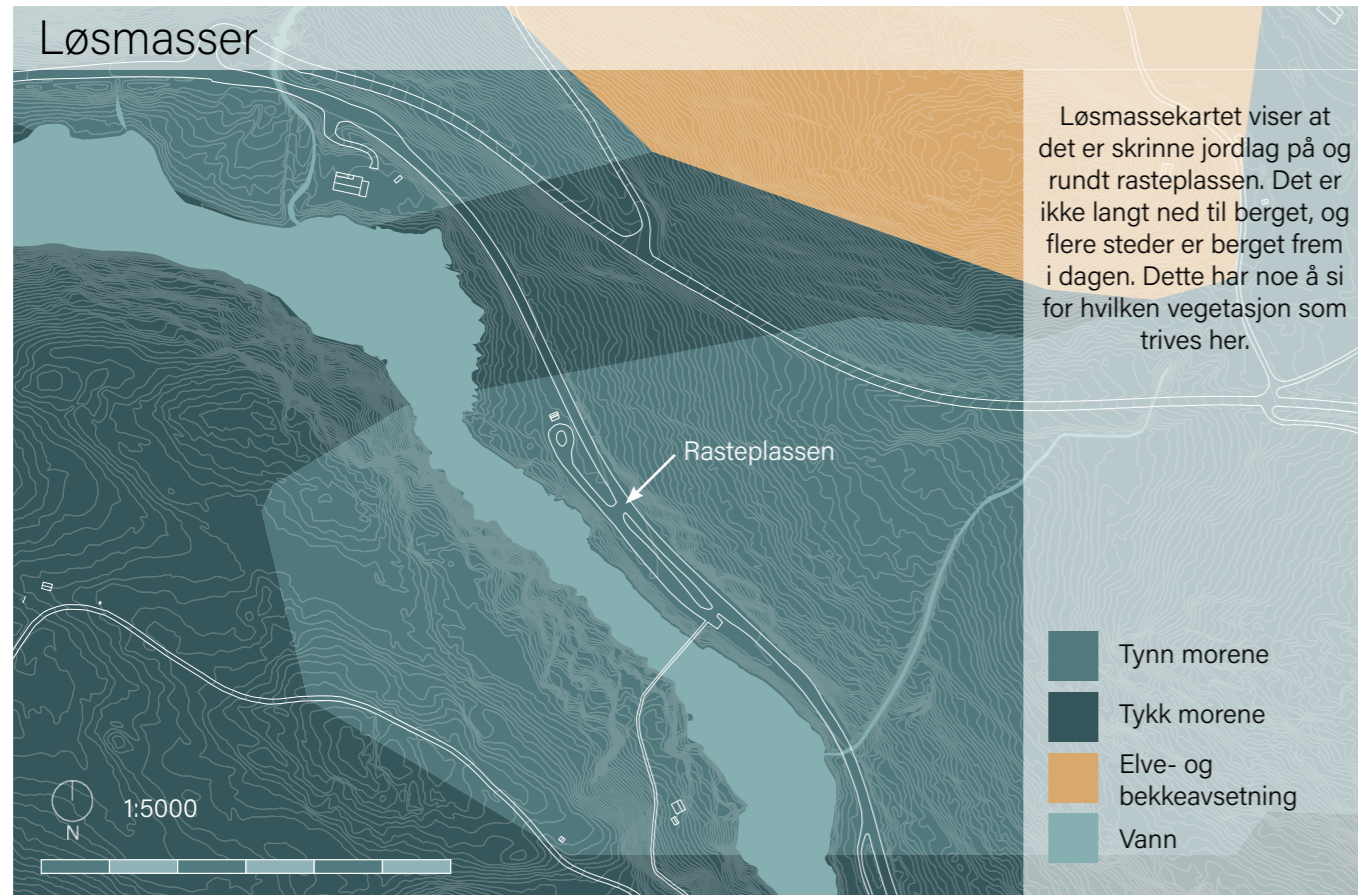


Figur 72: Analyse som viser brattheten rundt oppgaveområdet. Basert på kartdata fra NGU

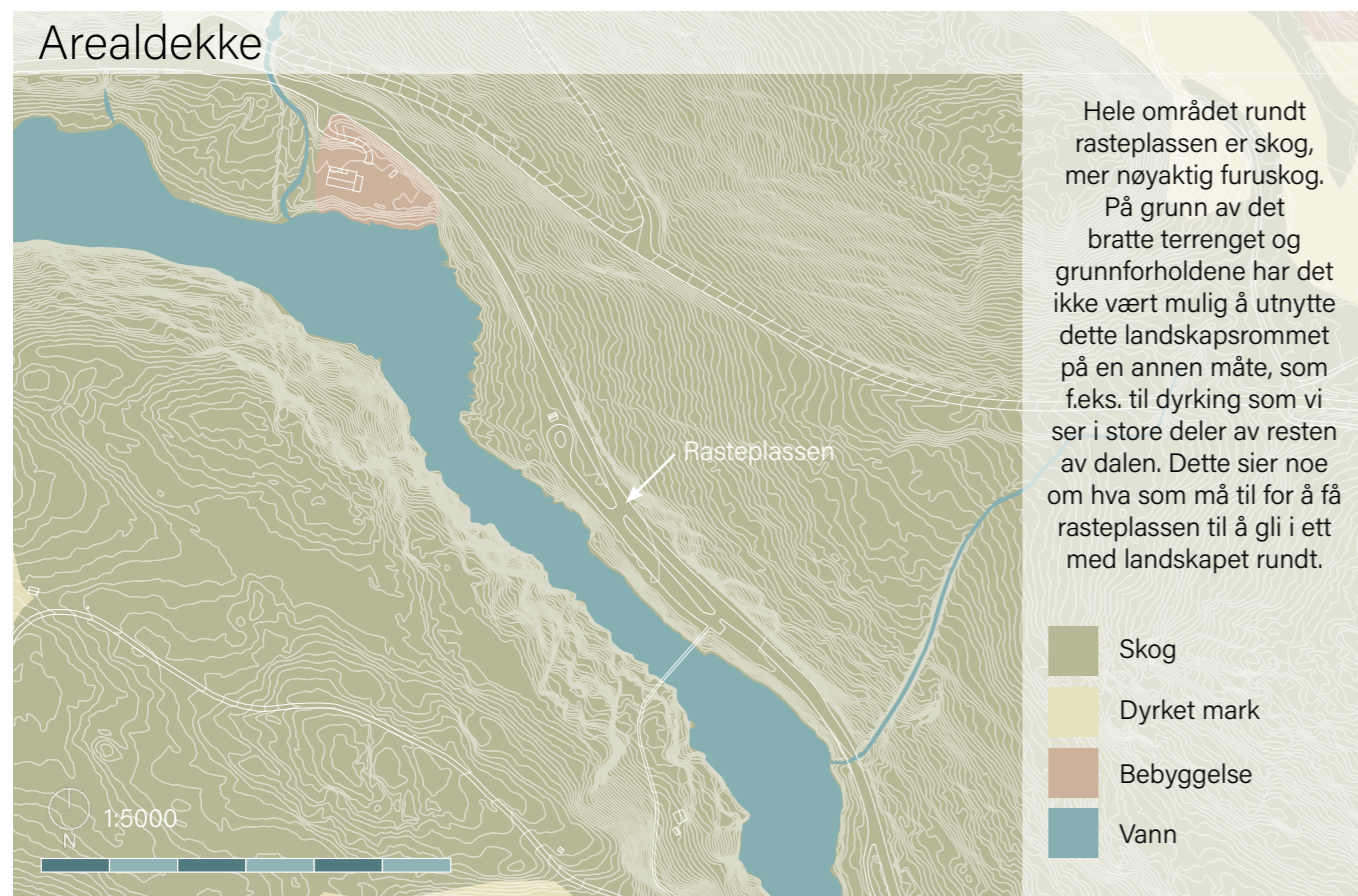


Figur 73: Analyse som viser aktsomhetszone for diverse skred.

Geologiske forhold

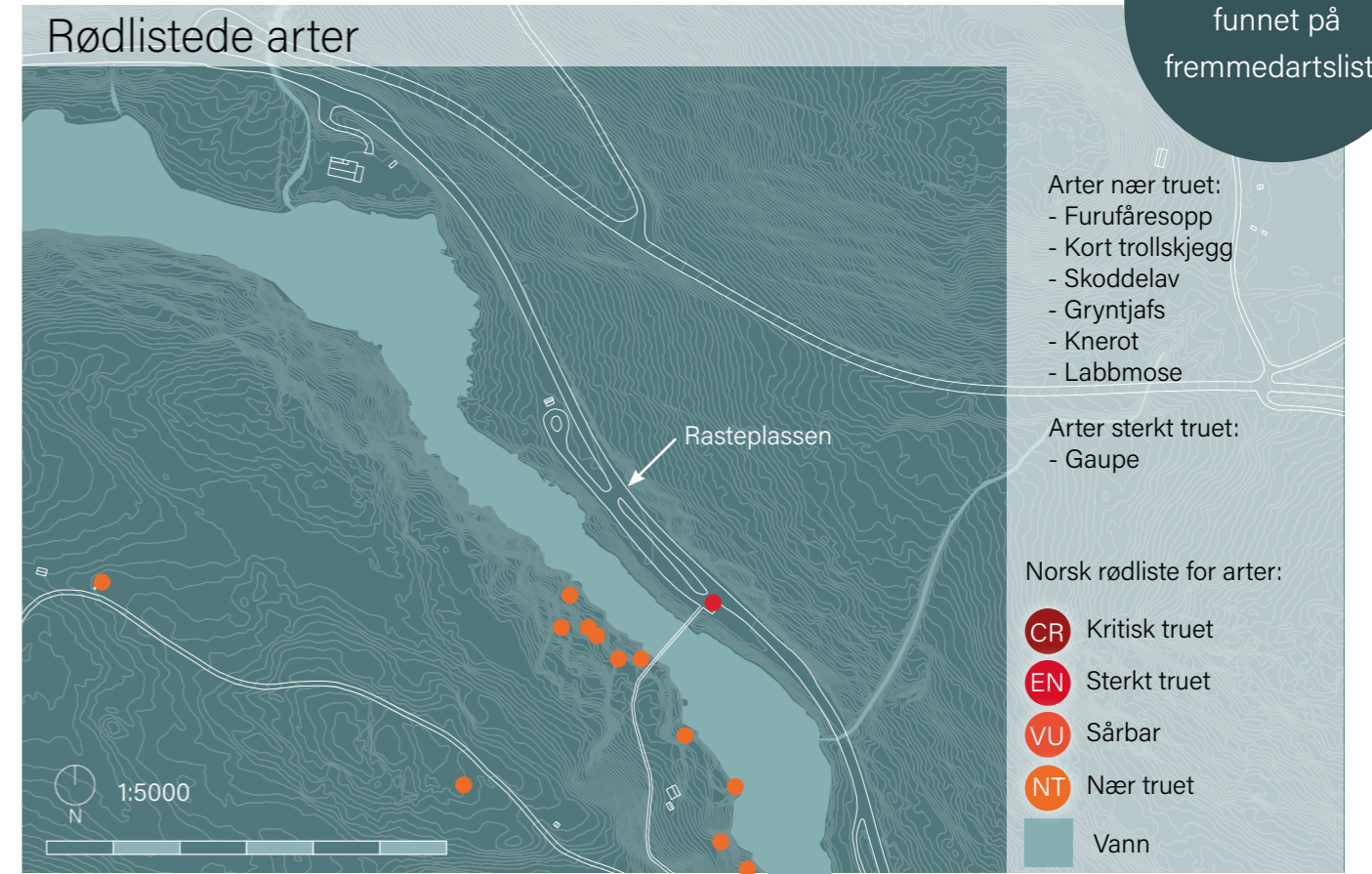


Figur 74: Løsmassekart. Basert på kartdata fra NGU



Figur 75: Arealdekkkart. Basert på kartdata fra NGU

Hensyn



Figur 76: Funn av arter på rødlista (2010-2023). Basert på kartdata fra artsdatabanken

Det er gjort funn av arter som faller innenfor to kategorier på rødlista i umiddelbar nærhet av rasteplassen: én art på sterkt truet og seks arter på nær truet. Kun registreringer fra 2010 til 2023 er tatt med i denne analysen.

Den ene observasjonen på selve rasteplassen, som også er den arten som er sterkt truet, er fotspor fra to gauper som har krysset over Neset bru. Det opplyses på nettstedet skandobs.no, en nettjeneste hvor observasjoner av store rovdyr registreres, at dette funnet fant sted i desember 2018 (Skandobs, u.å.). Selv om observasjonen er gjort her, holder ikke gaupene til på dette området.

Ellers er det plante- og sopparter som vi finner i skogene rundt, flere av dem på "utilgjengelige" steder og vil sannsynligvis ikke få økt forstyrrelse ved oppgradering av rasteplassen.

SWOT-analyse

På neste side (s.60) har jeg gjennomført en SWOT-analyse. Dette er en type analyse hvor man identifiserer sterke og svake sider for prosjektet. S står for 'strengths', W for 'weaknesses', O for opportunities og T for 'threats'.

Bra med areal
Innholdsrik
Strøm og sanitær
ELVA
Naturen og landskapet rundt
Brua over elva
Oversiktlig

Smal
Bratte kanter mot elva
Sliten
Støy og fart på veien

S W O T

Mye brukt
Kan få unik identitet
Utnytte elva
Terrenget kan brukes til fordel
Tilrettelegge for opplevelser og rast

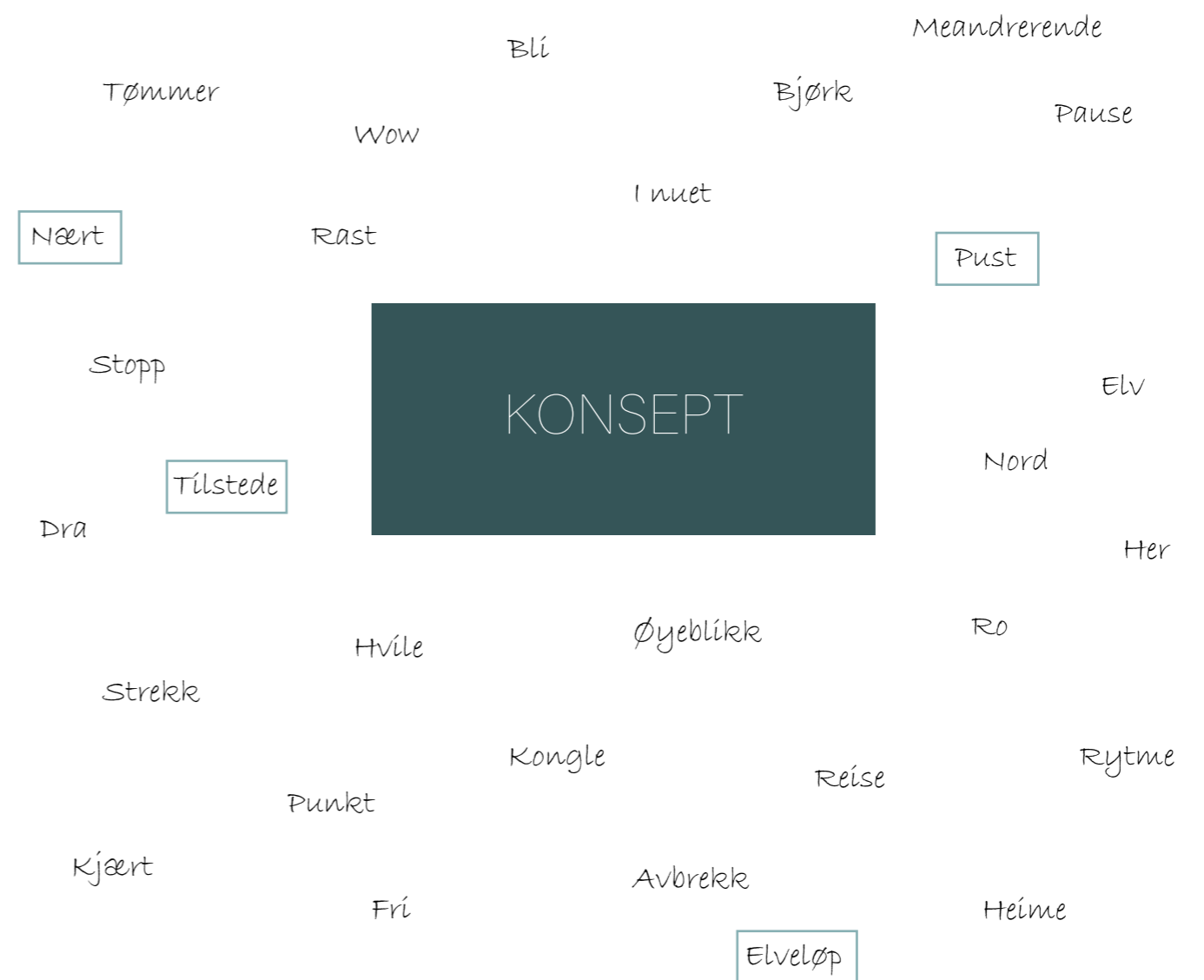
Økonomi
Interesse
Gjennomførbarhet
Trafikk, fart og støy

4.3 KONSEPTUTVIKLING

Utvikling av konsept

Et konsept skal hjelpe kreativiteten og tankeprosessen med å komme i gang. Konsept for meg er rett og slett inspirasjon. Det kan være et ord, et bilde, en sang, et dikt - så lenge det inspirerer meg og trigger kreativiteten min.

Det blir aldri likt hver gang jeg skal finne et konsept for et prosjekt. Enkelte ganger dukker det opp helt av seg selv på forhånd, andre ganger må jeg jobbe litt for å finne det. Jeg starter ofte med brainstorming, hvor jeg skriver ned alle ordene som dukker opp i hodet, og kommer det ett kommer det gjerne flere. Fra dette velger jeg ut ord jeg liker spesielt, og noen ganger er dette ordet konseptet, andre ganger bearbeider jeg det litt til.



Figur 77: Konseptutvikling - brainstorming

Konsept følelse: trekke pusten

Du har kjørt bil lenge, kroppen er stiv, hodet er tungt og du kjenner du er sliten. Det er flere timer siden du stoppet sist. Du kjenner at du trenger å strekke på beina, så du svinger av veien ved første mulighet, parkerer bilen og stanser motoren. Stillheten omkranser deg umiddelbart. Du sukker, løsner setebeltet og åpner bildøra. Luften skyller over deg. Du stiger ut og allerede før du lukker døra strekker du på hele kroppen så musklene nærmest kiler og trekker pusten dypt slik at lungene fylles av deilig frisk luft. Barna er allerede i gang med å løpe rundt og rase fra seg. Du føler deg så lett at det er nesten så du svever av gårde. Det er en deilig følelse, og du nyter disse bekymringsløse minuttene før du igjen må sette deg i bilen å kjøre videre.

Du kjenner deg kanskje igjen i dette scenarioet? Dette er bakgrunnen for mitt valgte konsept "trekke pusten", det dype åndedraget man tar når man tar seg en etterlengtet pause. I mitt prosjekt er dette veldig relevant, da en rasteplass nettopp skal tilrettelegge for dette. I tillegg er det flere grunner til at valgte dette konseptet. Det er nemlig flere måter å trekke pusten på. Man kan blant annet sukke av slitsomhet, puste dypt av avslapning, gispe av overraskelse, trekke pusten av å se noe fascinerende eller være andpusten etter lek.

Jeg vil bruke dette konseptet for å legge til rette for slike scenarioer i min utforming av rasteplassen. Dette krever ulike soner og elementer for å oppnå, og det kan veilede meg gjennom min prosess og valg. Følelsen av å sveve i scenarioteksten er heller ikke tilfeldig, dette er nemlig et element jeg ønsker å ta igjen i prosjekteringen.

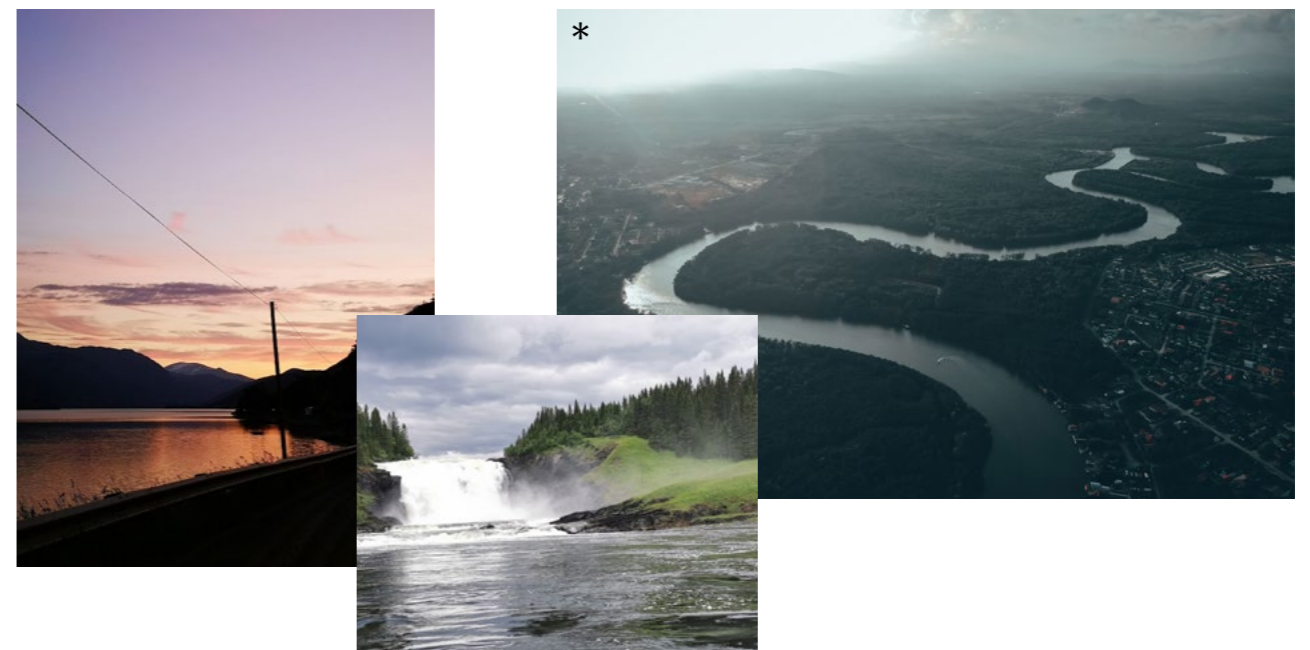
Konsept formspråk: elveløp

Inspirert av elva Otta som renner langs med riksvei 15 har jeg valgt ordet elveløp som konsept for formspråket i oppgaven, siden elva har en sentral rolle i hele landskapet i Ottadalen. Jeg skal la meg inspirere av ei elvs former, farger og tilstander - ingen elv er lik. Vi har de store, rolige meandrerende elvene med utallige kronglete svinger som brer seg og graver ut i landskapet, og som etterlater seg disse kroksjøene. Vi har elver i det bratte fjellandskapet som over tid graver seg dypere og dypere, hvor vannet buldrer i de røffe partiene og hvor man stadig vekk ser det hvite bruset.

Elver kan være i dype blå nyanser, brune- og sandfargede, eller så intenst grønne at man ikke klarer å ta øynene vekk. Ei elv kan til og med speile himmelen og kle seg i solnedgangens farger og opptre som et kunstverk av landskapet rundt seg. Elver og fossefall går hånd i hånd, og et buldrende fossefall er umulig å ikke legge merke til og la seg bli bergtatt av.

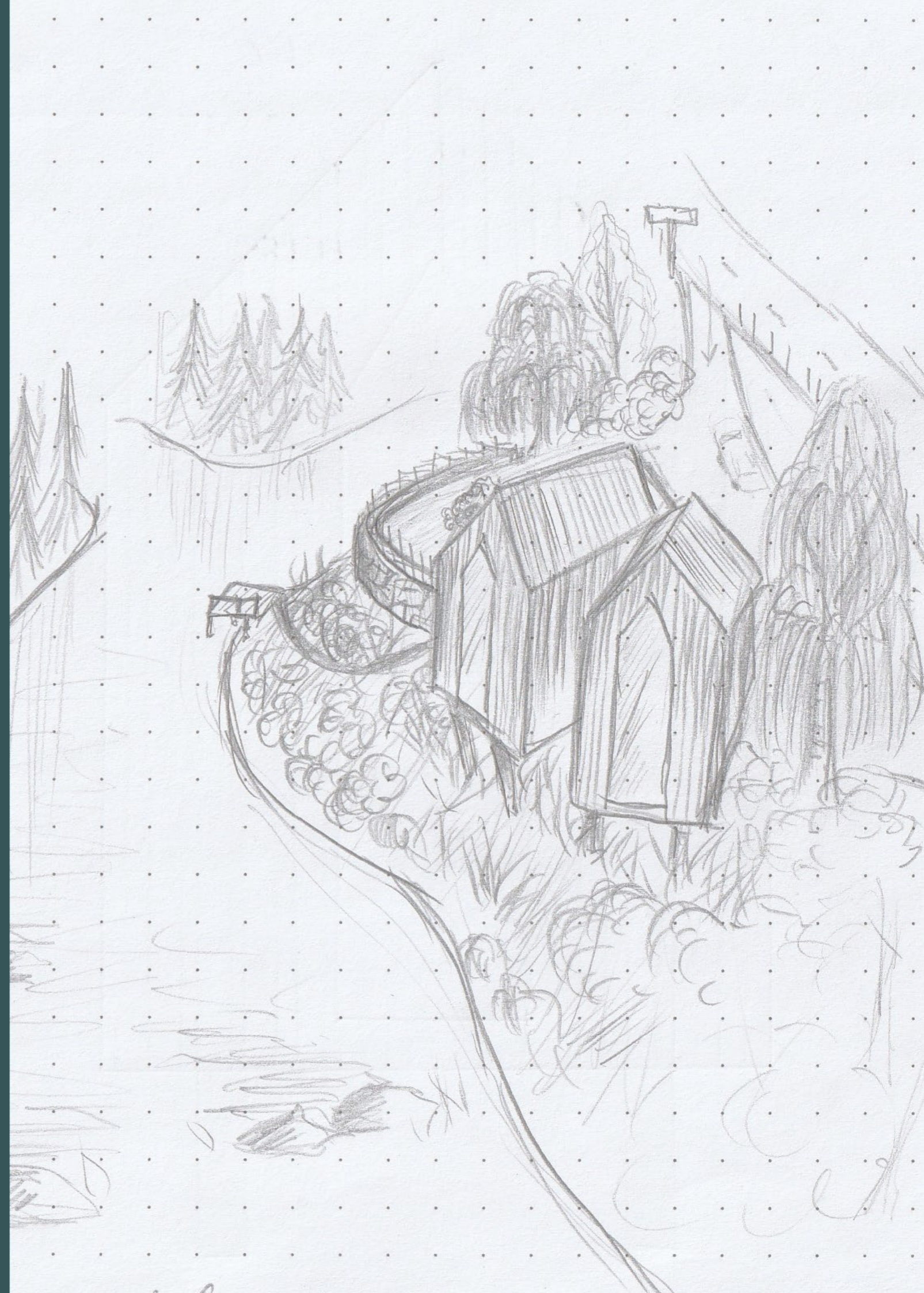


Figur 78: Konseptillustrasjon



Figur 79: Konseptbilder formspråk. Egne bilder og *fri lisens

4.4 SKISSEPROSESS



Inspirasjon



Jeg likte godt uttrykket og materialvalget på benkene som er brukt på den rasteplassen vest for Vågåmo. Jeg bet meg merke i at de ikke var rullestolvennlige, så dette er noe jeg må ha i bakhodet.



Denne nydelige skifermuren med LED-stripe langs kanten, falt umiddelbart i min smak. Ikke er det bare pent og praktisk, men passer også svært godt til stedet



I Otta sentrum kom jeg over denne vegg som jeg likte veldig godt. En passiv men dekorativ belysning som understreker fjellformene på vegg.



Fjelltoppen Skagsnebb, som man ser fra rasteplassen, inspirerer med sitt spisse dramatiske utseende. Denne toppen ser man fra store deler av riksveien forbi Vågåmo.



Det er ikke uvanlig å se store kampesteiner etter gamle ras langs veiene i disse dalstrøkene - her fra Bøverdalen. *



Jeg kom over dette nydelige bildet tatt av en lokal fotograf, som ga meg noen idéer. **

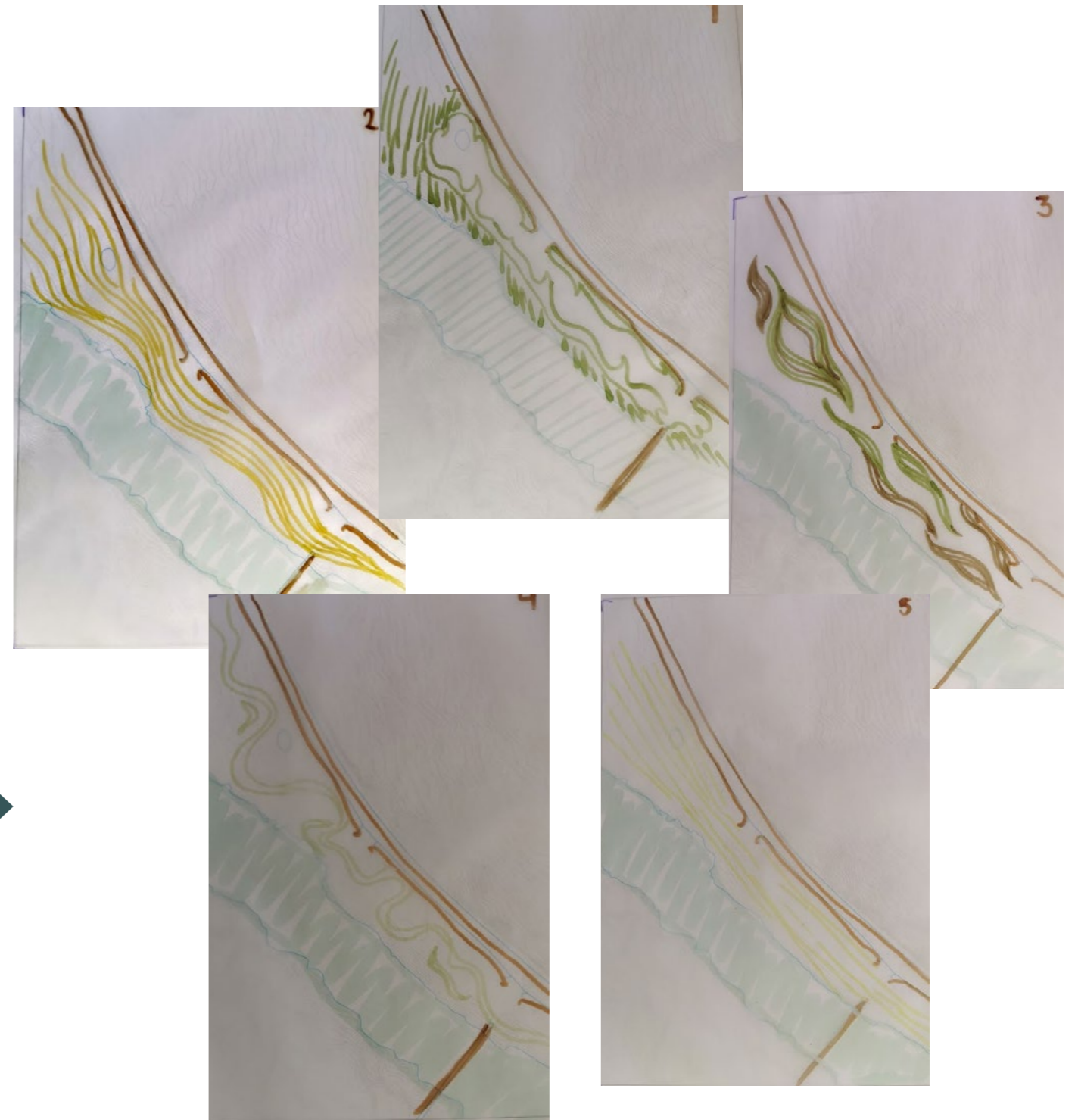
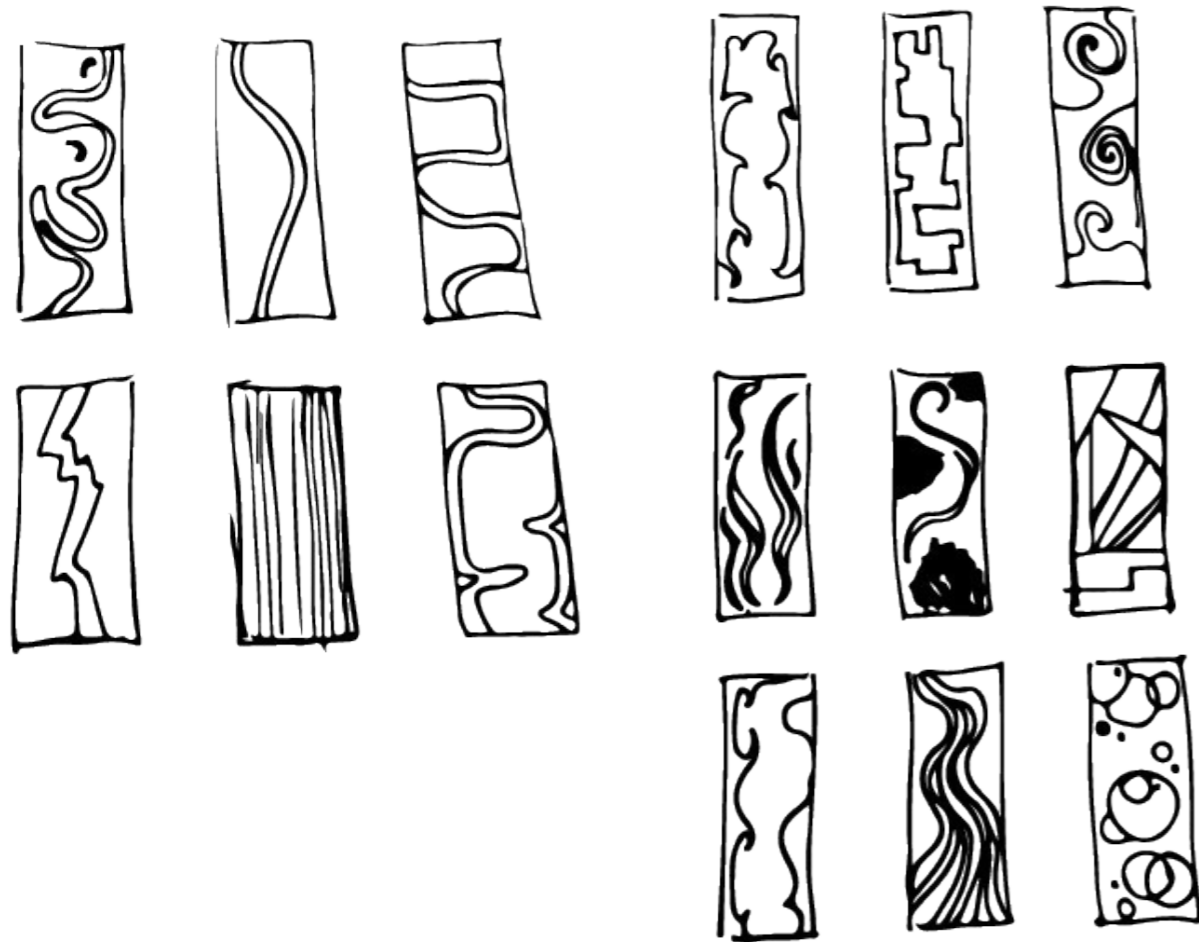
Ottadalen er kjent for sine gamle, tradisjonelle bygninger og bratte fjellsider - god inspirasjon til utforming og materialbruk

Bilde av Presthaugen - Lom bygdemuseum i Lom sentrum, med Lomseggen i bakgrunn



Skissefase

Selv om jeg allerede fra start hadde noen sentrale idéer til prosjekteringsdelen, ville jeg ikke la meg begrense av det i tidlig fase. Jeg begynte veldig abstrakt ved å leke meg med linjer og formspråk. Siden rasteplassen er lang og smal lekte jeg meg innenfor disse rektanglene, de fleste med konseptet "elveløp" i bakhodet. Skissene under viser et utdrag fra denne prosessen. De jeg likte best eller så et potensiale i, tok jeg med meg videre.



I neste fase måtte jeg også tenke noe praktisk. Hvilke av disse formspråkene kan modifiseres til å passe en rasteplass, et område hvor praktiske forhold og brukervennlighet står høyt på lista? Samtidig begynte jeg å forholde meg til selve rasteplassens rammer, dog fortsatt med abstrakt uttrykk.



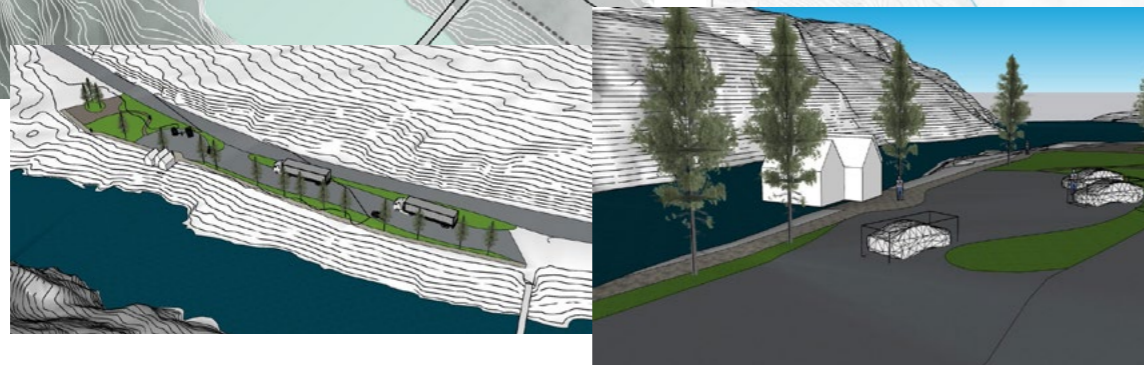
Figur 81: Skisser fra tidlig fase



Etter å ha begynt og definert noen former innenfor rasteplassens rammer, fant jeg til slutt et formspråk jeg likte. Inspirert av ei elv som er slyngende og meandrerende i toppen, som mot slutten åpner seg og roer seg ned. Dette er noe som kan utvikles til å bli både spennende og praktisk. Konseptskissen (til høyre) illustrerer dette formspråket som ble fastsatt på bakgrunn av den videre skisseutviklingen (til venstre).



Med konseptskissen til grunn begynte den mer detaljerte skissefasen, hvor målestokk ble viktig for å få størrelser og rom til å fungere. 3D-modell ble brukt aktivt underveis for å teste ut løsninger og for å kunne kjenne på romforholdene.



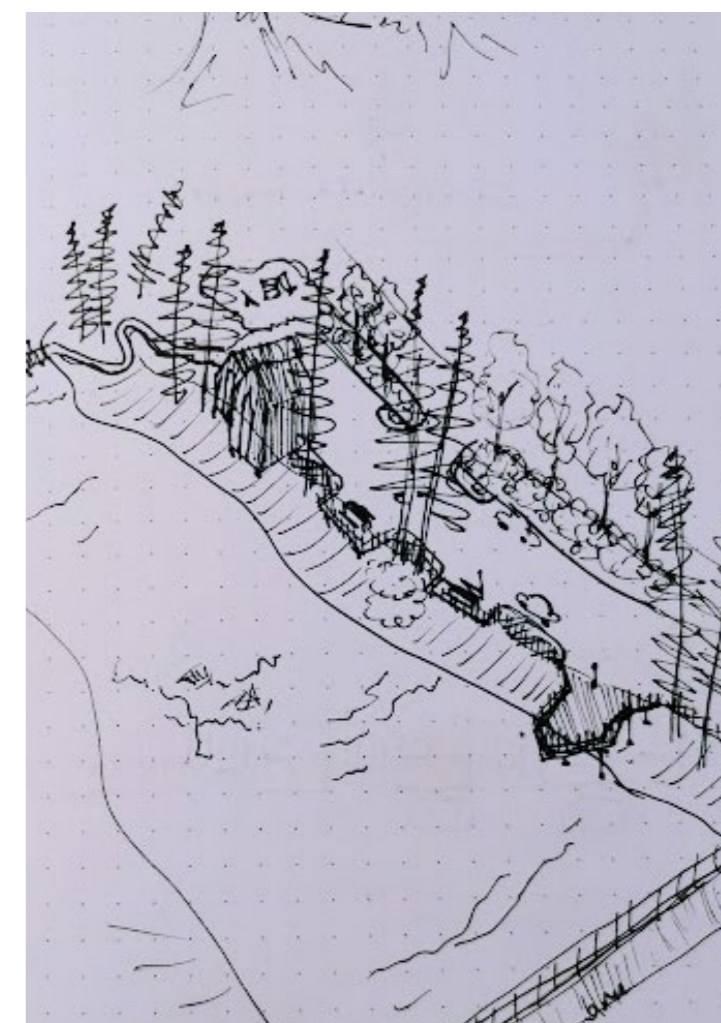
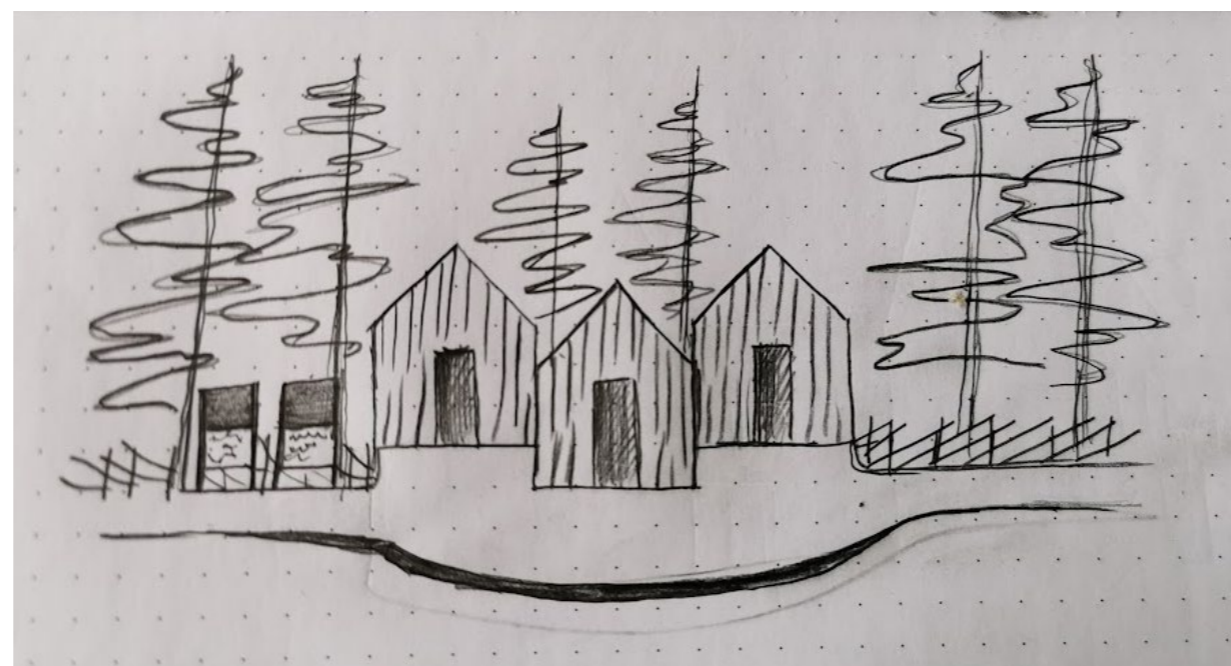
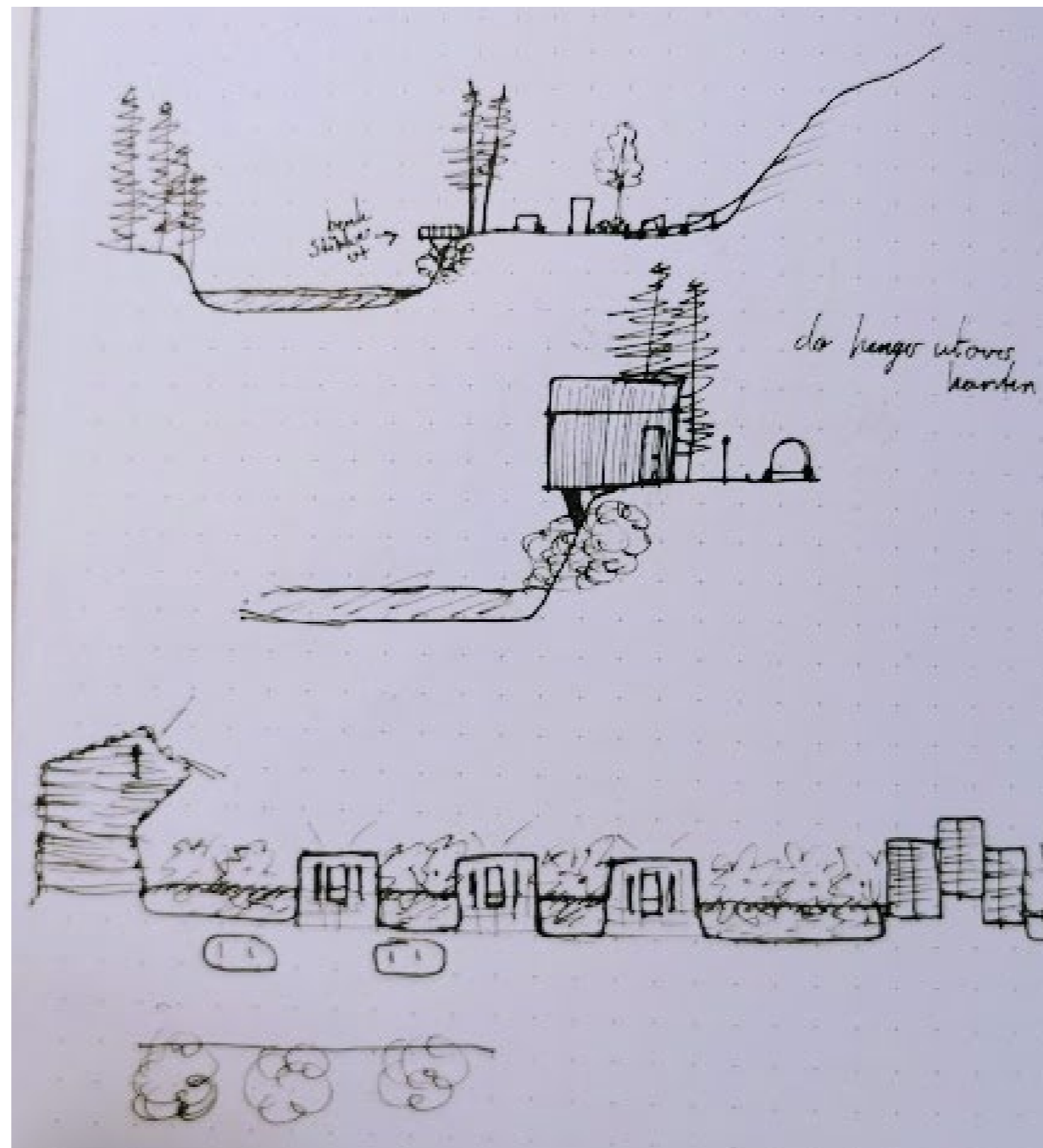
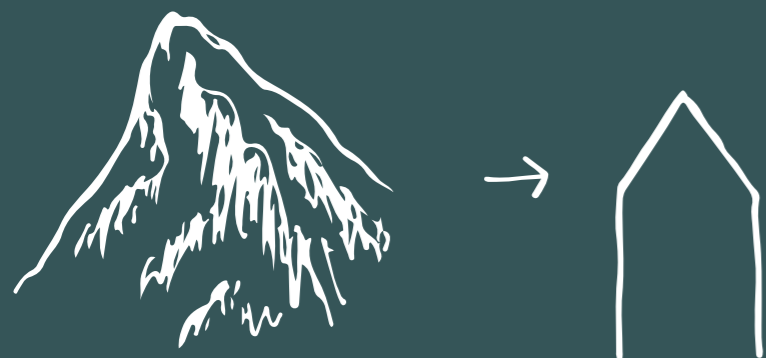
Øvrig skisseprosess

Ønsker - utforming:

- Praktisk og relativt enkel
- Unik og fin
- Rasteplass man ikke glemmer
- Passer inn med omgivelsene og nærområdet
- Spennende og opplevelsesrik
- Avslappende

Ønsker - innhold:

- Toalettbygg "hengende" over elva
- Utkikkplattform
- Store steiner
- Naturlikt lekeområde
- Stedegne materialer
- Overkommelig vegetasjonsbruk



Figur 83: Utvalgte skisser fra skisseprosessen

4.5 ENDELIG PLANFORSLAG



3D-bildene er kun for å illustrere prosjektet og kan avvike noe fra plan og virkeligheten



Illustrasjonsplan 1:1000

Denne planen illustrerer den nye utformingen av rasteplassen Hårrholet, som ligger sør for Vågåmo sentrum. Etter inspirasjon fra konseptet "trekk pusten" og "elveløp", samt nærområdets tradisjonelle kvaliteter har jeg transformert en sliten rasteplass til noe mer spennende, og friskt, men likevel praktisk. De organiske formene går fra smale og svingete, til brede og rolige, og skaper en helhetlig dynamikk gjennom plassen. Selv om selve størrelsen på rasteplassen forblir uendret, har jeg økt bruksarealet og tilrettelagt for en helt ny kontakt med elva ved å anlegge plattformer over skråningen.

Når det kommer til rasteplasser, er det mange hensyn som må tas, og det praktiske samt brukerne har høy prioritet. Mitt hovedfokus var å introdusere mer liv og former, samt spennende kvaliteter, uten at det skulle gå utover bruker- og driftsvennligheten. I tillegg sto stedstilpassing sentralt gjennom hele prosessen. Jeg ville at rasteplassen skulle **skille seg** ut ved å **gli rett inn** i omgivelsene.

Figur 84: Illustrasjonsplan

- | | | | |
|--|---------------|--|-------------------------|
| | Eng | | Plattform |
| | Asfalt | | Utkikkplattform |
| | Buskfelt | | Toalett- og servicebygg |
| | Treflis (lek) | | Steinskulptur |
| | Skiferheller | | Eksisterende trær |
| | Hundegård | | Nye trær |
| | Snittlinjer | | Container/søppelkasser |
| | Skigard | | Sittegrupper/benker |
| | Autovern | | Div. skilt |
| | | | Tråkkheller |
| | | | Inngang |

De eksisterende trærne er kun nøyaktige til en viss grad. Profesjonell oppmåling anbefales.



Detalj 1/2 - 1:500

I øvre del av rasteplassen finner vi det "meanderende elveløpet". Her fikk jeg lekt meg med former og uttrykk. I dette området finner vi et naturlig lekeområde, skulpturelle steiner, toaletter, informasjonsplass, parkeringsområde med el-billading, HC-parkering og små kjøretøy, samt områder med sitteplasser. Gangstien på langs med rasteplassen har fått en fjellinspirert utforming, som både spiller sammen med og står i kontrast til de bølgende formene. Stien tar også hensyn til de eksisterende trærne og skigarden, ved å være smaltest (1,8 m) ved trærne og bredere hvor det er mulighet for det (opptil 3 m).



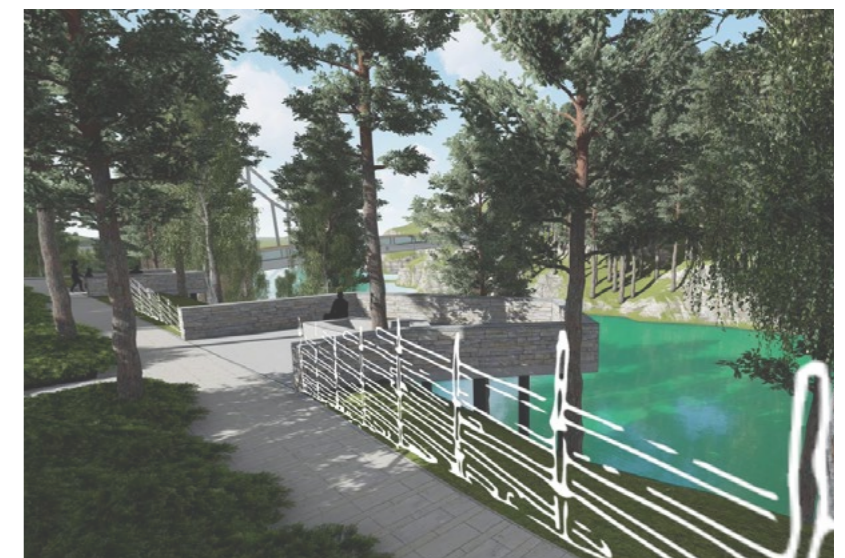
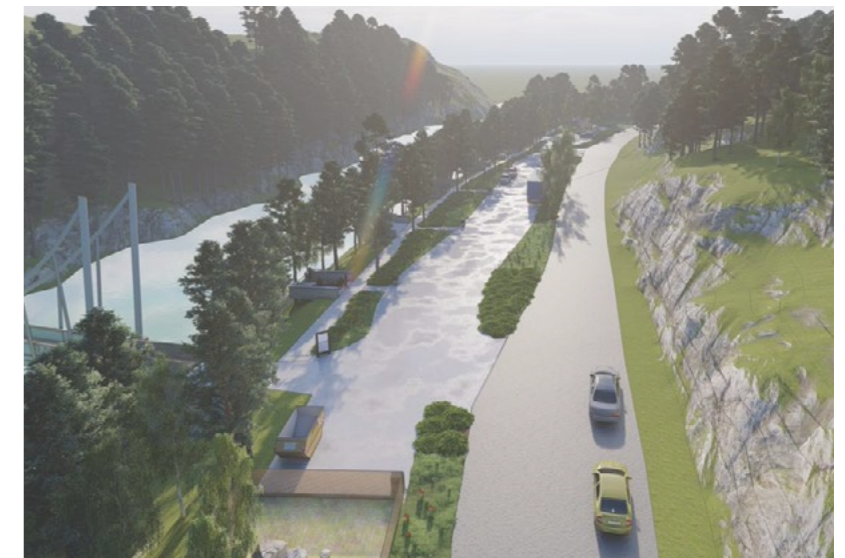
Figur 86: Illustrasjon som viser øverste del av rasteplassen

Jeg hadde også lekt med tanken om å etablere en universell stikonstruksjon ned til elva fra dette øverste området, men valgte å slå det fra meg på grunn av forholdene. Det er ni meter høydeforskjell og en slik rampe/sti ville blitt over 140 meter lang og en voldsom konstruksjon. I tillegg er det berg og mange trær, så en slik tilrettelegging må avveies mot naturinngrepet det vil medføre og ikke minst kostnadene. Her får man likevel god kontakt med elven på grunn av plattformene og brua, og det vil fortsatt være mulig å gå ned til elven langs de tråkkene som finnes der i dag.

Detalj 2/2 - 1:500

I nedre del har det praktiske vært retningsgivende, men jeg har likevel fått inn et dynamisk formspråk. Her finner vi selve kjøre- og oppstillingsarealet. Det er like stort som før, men har nå fått noen svake kurver som gjenspeiler ei rolig elv, nettopp for å få mer bevegelse på rasteplassen uten at det går på bekostning av brukervennligheten. Fra oppstillingsarealet får man tilgang til sittearealene som svever over skråningen ned til elva. Helt nederst er det et inngjerdet område hvor man kan slippe løs hunden.

Jeg har beholdt rasteplassen som den flate, jevne plassen den er i dag. Jeg har valgt plattformer nettopp på grunn av å gjøre så lite inngrep på naturen og terrenget som mulig, slik at de setter minst mulig spor om de en gang må tas vekk.



Figur 88: Illustrasjoner som viser nederste del av rasteplassen.

Snitt A til A' er tatt på langs av rasteplassen. Det går fra brua i øst til informasjonsplassen i vest. Dette er tatt igjennom vegetasjonsfeltene som skiller oppstillingsplass og plattformer. Oppholdene mellom disse feltene er gangstier som leder fra oppstillingsarealet rett til skiferstien og plattformene bak. Svakt i bakgrunnen ser man den eksisterende skigarden som grenser av mot elva. På et oppstillingsareal på ca. 135 meter, inkludert informasjonsplassen, får man plass til mange personbiler og mindre kjøretøy, samt lastebiler.



1:200



Snitt B til B' er tatt på skrå over leke- og engområdet. Her ser man den grønne øya med tråkkheller og de eksisterende furutrærne i midten, som er basert på rundkjøringen som er der i dag. Området rundt den er av trellis med stokker og steiner som barna kan klatre, hoppe og balansere på. I engpartiet er det plassert store steiner som fungerer som skulpturer, også her er det tråkkheller igjennom. I enden ser vi skiferstien og den eksisterende skigarden før det begynner å skråne ned mot elva.

Snitt C til C' er tatt på tvers av rasteplassen, fra ca. midt på elva i sør til litt av bergveggen i nord. Dette snittet går igjennom utkikkplattformen og oppstillingsarealet. Her ser man blant annet hullet i plattformen hvor et furutre vokser igjennom med sittekant på 40 cm høyde i rundt. Man kan også se hvordan den svever over skråningen og skaper en sterkere tilknytning mellom elv og rasteplass. Her ser vi også det 10 meter brede oppstillingsarealet som blir skilt fra veien og gangstien med vegetasjonsfelt for å få litt avstand til oppholdsområdene, men uten å miste sikt til bilene.

Snitt D til D' er også tatt på tvers av rasteplassen, men er tatt fra andre siden av elva for å vise landskapsrommet bedre. I dette snittet ser vi de svevende toalett- og servicebyggene samt det jeg har kalt informasjonsplassen, med blant annet el-billading og HC-parkering.

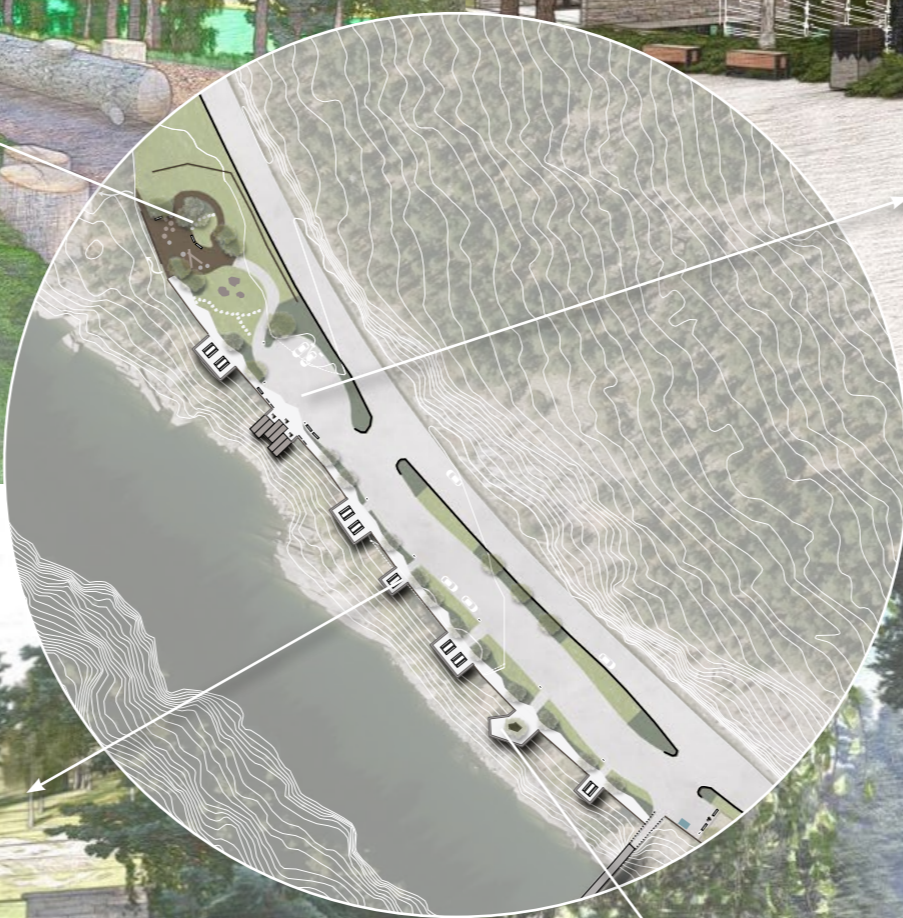


1:200



Figur 90: Snitt C og snitt D





4.6
BESKRIVELSER



Arealfordeling

Grovt sett er det blitt fordelt fem ulike soner i prosjektet. Kjøre- og oppstillingsareal, lade- og informasjonsareal, leke- og aktivitetsområder, gangsoner og sitteområder.

Kjøre- og oppstillingsarealer

Det oransje feltet viser kjøre- og oppstillingsarealene. Her er det plass til alt fra personbiler til lastebiler. Denne delen er i grunn ikke forandret så mye fra utgangspunktet da det allerede funket bra. Forskjellen er formene som gjør det hele litt mer spennende. Arealet består av asfalt og er 10 meter bredt og ca. 95 meter langt.

Lade- og informasjonsplass med toaletttilgang

Det rosa feltet viser det jeg har kalt informasjonsplassen. På denne plassen er det merket parkering, her er det tenkt at det kan tilbys el-billading, HC-parkering, motorsykkelparkering, etc. Her har man direkte tilgang til toalettene og informasjonsskilt med praktisk informasjon.

Leke- og aktivitetsområder

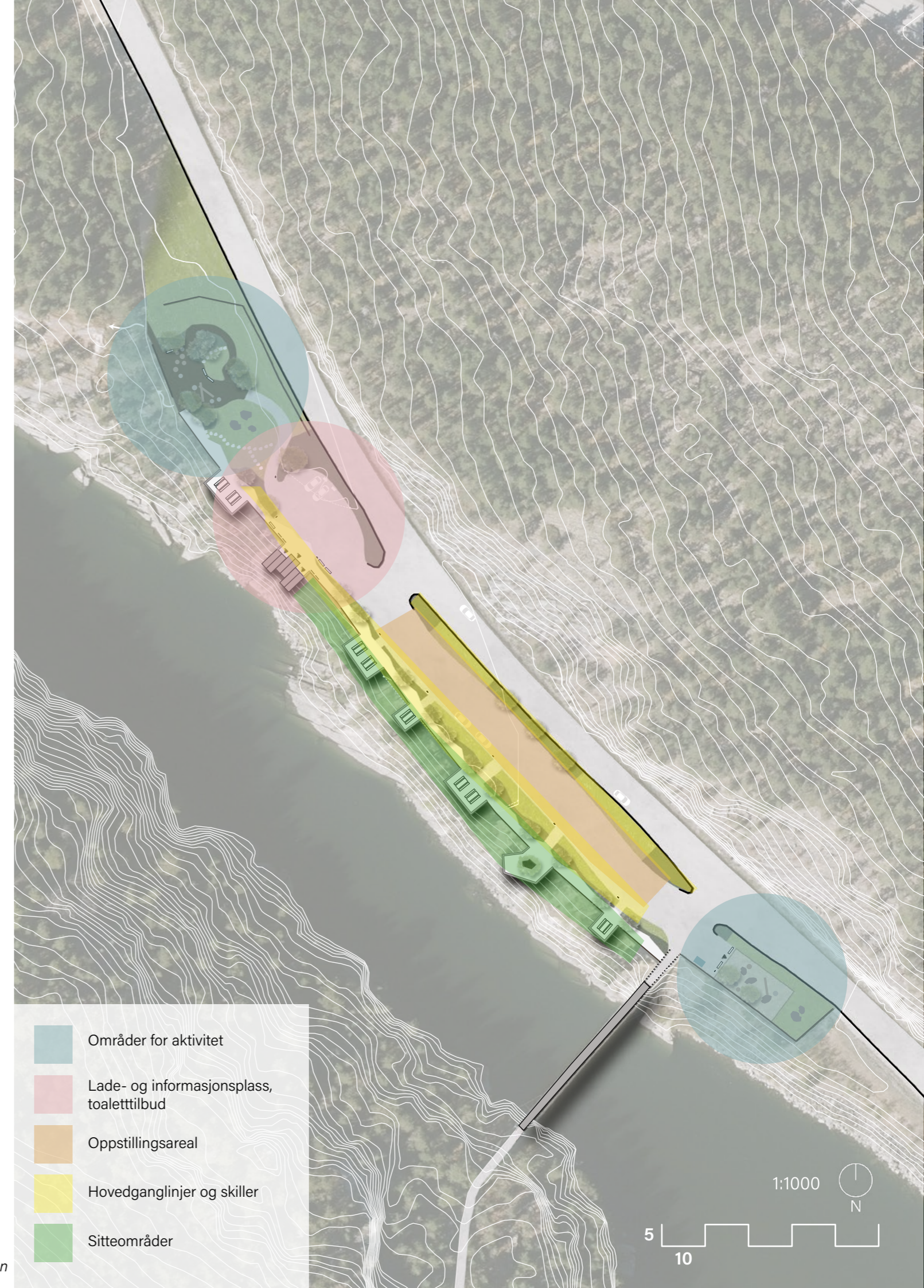
De blå feltene viser leke- og aktivitetsområdene. Etter en slyngende vei gjennom ei blomstereng finner vi et naturlig lekeområde helt i toppen hvor barna kan leke og løpe fra seg. Helt nederst har jeg tegnet inn et inngjerdet naturlig område hvor folk kan slippe løs hundene slik at også de får utløp for energi og mental stimuli.

Ganglinjer og skiller

Det gule feltet viser ganglinjene. Det går en skifersti på langs med hele rasteplassen, inntil den eksisterende skigarden. Mellom den og kjørearealet er det et skille av grønt, men man kan enkelt komme seg gjennom det til skiferstien og sitteområdene. Rasteplassen skiller fra veien med både autovern, skigard i øvre del, og grønne felt. Neset bru er også mulig å gå over.

Sitteområder

Det grønne feltet viser sitteområdene. Dette er plattformer som svever over skråningen med benker på. Tidligere var benkene inntil kjørearealet, men har nå fått en grønn buffersone imellom for å få avstand til trafikken, og ikke minst for å skape en uforglemmelig opplevelse ved å sitte høyt over elva. Man har likevel fri sikt til bilene herfra. Plattformene stikker utenfor den eksisterende skigarden og man får på den måten mer areal og en luftigere rasteplass. Det finnes også noen enkle benker på andre steder på rasteplassen. Én av plattformene er en utkikkplattform som stikker litt lengre ut enn de andre, den har ikke benker men en sittekant rundt "hullet" hvor et tre vokser igjennom.

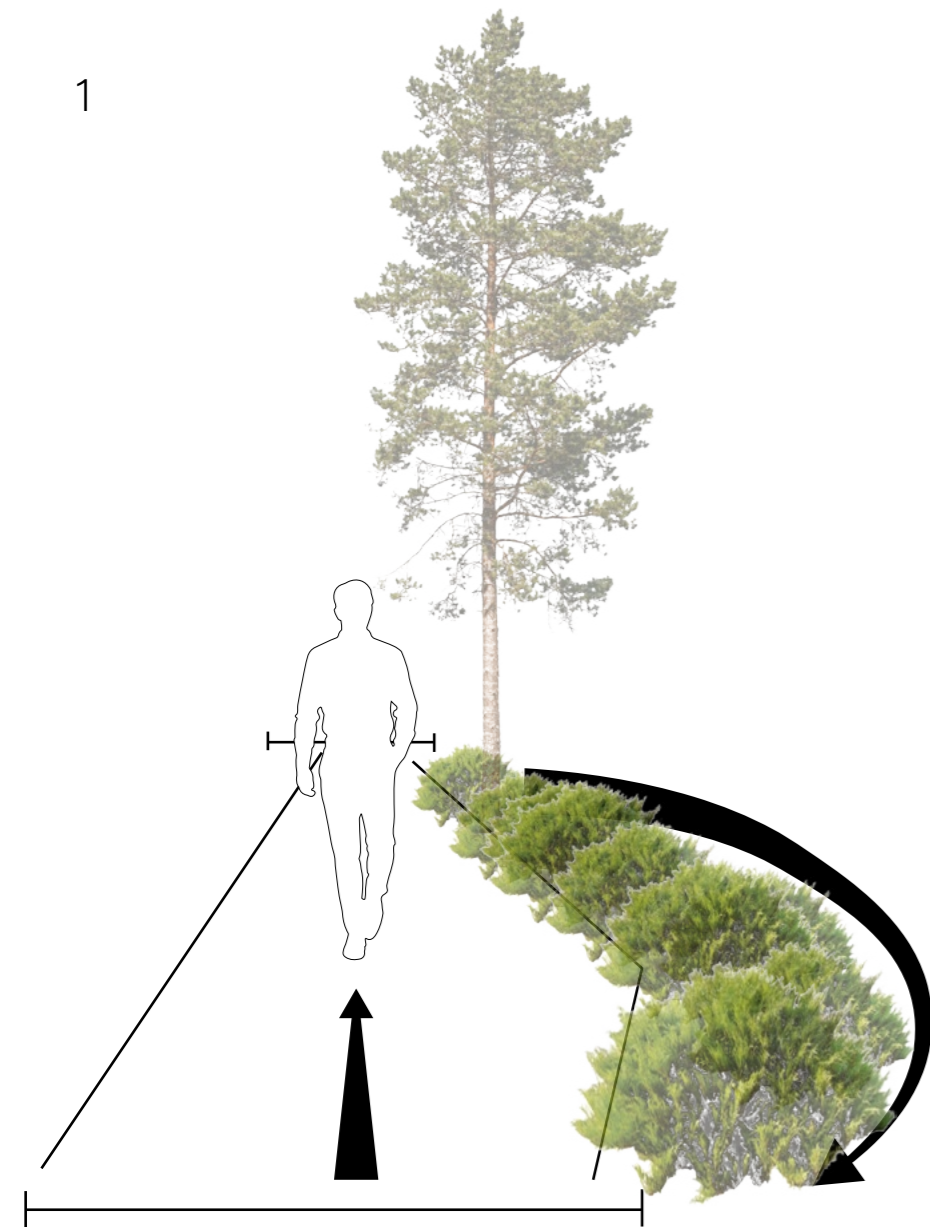


Figur 93: Arealfordeling av rasteplassen

Bruk av vegetasjon

Vegetasjonen i prosjektet fungerer på ulike måter og er brukt av ulike grunner. Først og fremst er nesten alle av de eksisterende trærne tatt vare på, bortsett fra et par furuer der hvor toalett- og servicebygget er plassert. Jeg har valgt å supplere rasteplassen med en del vintergrønne busker slik som einer. Disse opprettholder strukturen og fargen på vinters tid, noe som gir gode kvaliteter til anlegget. Jeg har også bevisst brukt vegetasjon i ulike sjikt for å skape rom og utnytte dimensjoner, med lave busker på 10 - 50 cm høyde og middels store busker på 60 - 100 cm høyde, i tillegg til trærne.

1



Retningsgivende og formdefinerende

En viktig funksjon for vegetasjonen er det retningsgivende og formdannende elementet som illustreres på prinsippskisse 1. Jeg har blant annet brukt buskene til å understreke og definere formene. Den er bølgete på den ene siden, og kantete langs skiferstien for å etterligne fjellformer. På denne måten får man også tatt hensyn til de eksisterende trærne. Formen gir mere rom å gå på der hvor det ikke er eksisterende trær i veien. Denne skiferstien skaper en tydelig gangakse hele rasteplassen på langs.

I tillegg til å definere former er vegetasjonen brukt til å skille mellom ulike rom. På prinsippskisse 2 illustreres vegetasjonsskillet mellom gangstien og oppstillingsarealet, hvor det begynner lavt med blomstereng før det glir over til høyere buskvegetasjon med søyler av trær. Jeg har bevisst valgt høyere og fyldigere buskfelt bakerst mot skiferstien og plattformene, nettopp for å skjerme mot oppstillingsarealet og riksveien. Likevel er ikke buskene så høye at de hindrer siktlinjen mot bilene, da brukerne ofte liker å kunne holde øye med bilen mens de raster. Med dette vegetasjonsskillet får man avstand fra det trafikale mens man raster i en roligere, mer privat sone uten å miste oversikten.

Prinsippskissen 3 og 4 illustrerer det jeg kaller for en vegetasjonsbuffer mellom riksveien og oppstillingsarealet. Dette er en bred sone - minimum 2,5 meter - hvor enten eng eller buskfelt skiller vei fra plass. Vegetasjonen her vil være utsatt for lagring av snø og salting fra veien, så det er viktig at den tåler begge deler. Skisse 3 illustrerer feltet på midten av oppstillingsplassen, hvor det er høyere busker pluss tre nye bjørketrær. Denne delen er ikke til hinder for sikten fra inn- og utkjøringene, og derfor har jeg valgt høyere busker for å skjerme bedre. Vegetasjon har lite virkning på faktisk lydnivå fra vei, men det kan skape en visuell barriere og få støyen til å oppleves mindre. Prinsippskisse 4 illustrerer situasjonen ved inn- og utkjøringene. Jeg har også valgt busker her, for fylde og struktur, men disse skal være så lave at de ikke hindrer sikt.

2



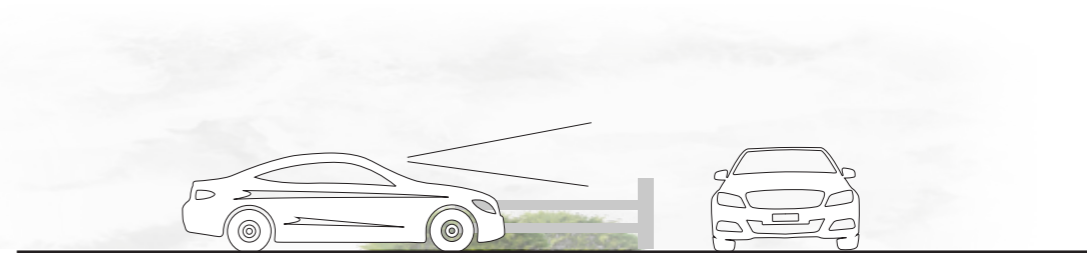
Romskapende

3



Vegetasjonsbuffer

4



Figur 94: Prinsippskisser (1 - 4) for ulike bruksmåter av vegetasjonen

Valg av vegetasjon

Forslaget til plantearter i denne oppgaven nøye valgt ut basert på flere kriterier. Vegetasjon langs veianlegg har noen ekstra krav, da vekstforholdene langs vei gjerne er krevende og varierende. Vegvesenets veileder om vegetasjon i veg- og gatemiljø (Vegdirektoratet, 2016) sier at vann- og lystilgang, jordforhold, klima, forurensning og skjøtelsnivå skal ligge til grunn for plantevalget på anlegg langs vei. Samtidig må man ikke glemme krav om sikt og sikkerhet, både ved etablering og plantenes utvikling over tid.

Figuren under viser hvilke kriterier jeg har valgt artene ut i fra, basert på rasteplassveilederne og V271.



Figur 95: Kriterier for plantevalg

Jeg har valgt arter som vi finner igjen i nærområdet, på grunn av at disse artene klarer seg godt under disse forholdene, og på grunn av stedstilpasningen - jeg vil at rasteplassen skal gli uforstyrret inn med omgivelsene. Stauder og prydgress er ikke brukt i dette anlegget, da de vanligvis krever mer skjøtsel. Det samme gjelder også sommerblomster. Tørketolerante arter er spesielt viktige her, på grunn av lite nedbør (se s. 57).

I stedet for grasplen og grasbakke har jeg foreslått å anlegge en blomstereng av flere grunner (se s. 80). Blomstereng krever mager og mineralrik jord for å ikke bli utkonkurrert av gressarter, se mer om utfordringer på s. 87. Blomstereng skjøttes som grasbakke. NIBIO har utviklet en veileder for etablering av blomstereng i innlandet (Daugstad et al., 2020) og en blomsterengfrøpakke for blant annet fjellstrøk i Innlandet som jeg foreslår å prøve på rasteplassen. Den inneholder disse artene:

Blåklokke	<i>Campanula rotundifolia</i>	Flekkgriseøre	<i>Hypochaeris maculata</i>
Enghumleblom	<i>Geum rivale</i>	Gullris	<i>Solidago virgaurea</i>
Engnellik	<i>Dianthus deltoides</i>	Karve	<i>Carum carvi</i>
Engsmelle	<i>Silene vulgaris</i>	Prestekrage	<i>Leucanthemum vulgare</i>
Engtjæreblom	<i>Viscaria vulgaris</i>	Ryllik	<i>Achillea millefolium</i>
Fagerknoppurt	<i>Centaurea scabiosa</i>	Rød jonsokkblom	<i>Silene dioica</i>
Firkantperikum	<i>Hypericum maculatum</i>	Rødknapp	<i>Knautia arvensis</i>

Forslag til planter

Busker:

Ullvier 'Hjeltnes' E	<i>Salix lanata</i> 'Hjeltnes'E
Mjølbbær 'Vancouver Jade'	<i>Arctostaphylos uva-ursi</i> 'Vancouver Jade'
Einer 'Marvill'E	<i>Juniperus communis</i> 'Marvill'E
Einer 'Tyrihans'E	<i>Juniperus communis</i> 'Tyrihans'E
Dvergbjørk	<i>Betula nana</i>

Løvfellende trær:

Bjørk	<i>Betula pendula</i>
Hegg	<i>Prunus padus</i>

Vintergrønne trær:

Furu	<i>Pinus sylvestris</i>
------	-------------------------

Blomsterløk på engområdene. Viktig med arter som beitedyr ikke liker, som f.eks. påskelilje - *Narcissus pseudonarcissus*

Det er viktig å la engblomstene sette og spre frø før enga slås, for å sikre ny blomstring neste år.



Figur 96: Vegetasjonsillustrasjon

Materialer og dekker utendørs

Materialer

Jeg har valgt å videreføre materialer som er typiske for Ottadalen. Inspirert av de gamle, vakre gårdstunene bestående av tømrede bygninger med torvtak, stående på en slitesterk grunnmur av naturstein - bygninger som har stått slik i hundrevis av år og som fortsatt kjemper for å stå i hundre år til. Det er utvilsomt en sjarm, og det føles helt rett og bruke like materialer i prosjektet.

Derfor har jeg valgt materialer som treverk og naturstein. Toalett- og servicebygget er kledd i trekledning og tømmer, som behandles med tjære. Tjæra er svart når den påføres, men blir gyllen brun etter hvert som årene går - og får til slutt en lekker patina som hører hjemme i Ottadalen. Optimalt hadde det vært om man hadde gjenbrukt gammelt treverk og tømmer fra forfalne bygninger i nærområdet. Torvtak valgte jeg bort da det har høyt vedlikeholdsbehov, derfor er taket i samme materiale som veggene, for et rent og moderne uttrykk.



Figur 97: Material- og dekkepalett

Dekker

Av dekker har jeg hovedsakelig brukt fire forskjellige typer: asfalt, skiferheller, og treflis og gress/eng. På kjøre- og oppstillingsarealer har jeg valgt å fortsette med asfalt av praktiske årsaker. På den ene gangstien langs med skigarden og på plassen foran toalett- og servicebygget har jeg valgt å bruke skiferheller fra Ottaskifer som beleg - de har et fint fargespill, passer godt til stedet og er så lokale materialer som man kan få det. På plattformene hadde jeg i utgangspunktet tenkt å bruke terrassebord, men med tanke på levetid og holdbarhet gikk jeg for skiferheller der også. Dette gir et naturlig helhetlig uttrykk.

Ellers har jeg valgt treflis som beleg på lekeområdet av flere grunner. Det stemmer bra med det naturlige lekeområdet jeg ønsker å oppnå, men råtner ikke like fort som dekkbark. Her gjør det ingenting om det blir treflissøl utenfor lekeområdet. I tillegg er det et naturlig materiale som ikke er skadelig for natur og miljø. Det krever derimot noe vedlikehold (se s. 86).

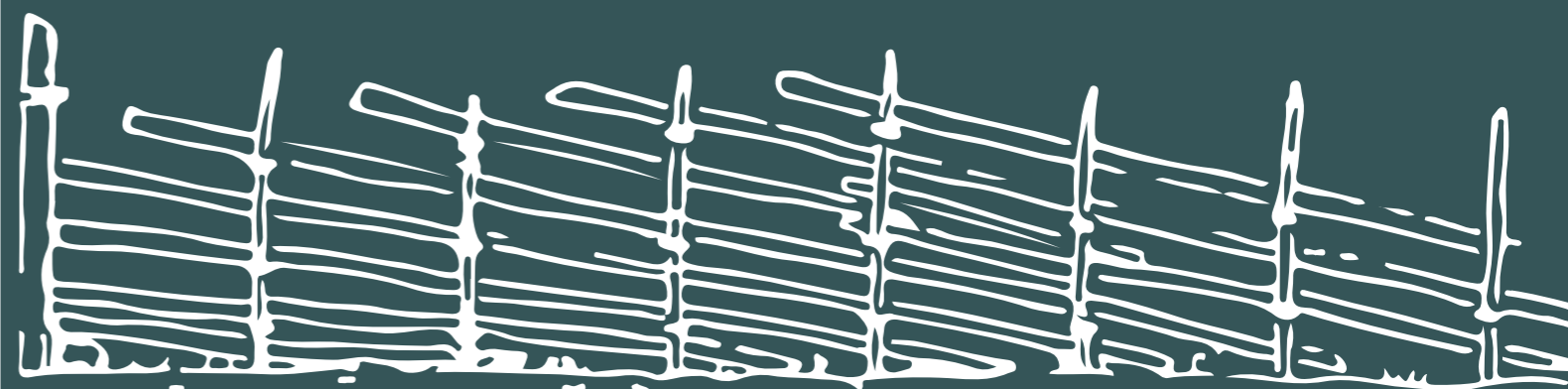
Til slutt har jeg foreslått å anlegge blomstereng bestående av lokale arter, i stedet for gress. Det krever mindre behov for drift, da den ikke skal klippes jevnlig slik som gress. I tillegg er det mye bedre for insekter og pollinatorer, og tilrettelegger for økt biologisk mangfold. Samtidig passer det godt inn med det ville preget vi finner igjen i Ottadalen. Skulle det likevel vise seg å ikke fungere er det fullt mulig å gå for gressbakke i stedet (se s. 87).

Mur og gjerde

Det meste av den eksisterende skigarden er tatt vare på, og den er fortsatt brukt som grense for rasteplassen. Det er kun tatt på noen hull til plattformene. Jeg har tegnet inn en ny skigard langs med veien på øvre del av rasteplassen, siden lekeområdet der skal være trygt. Her kan man vurdere tilstanden til skigarder fra de sanerte rasteplassene, og gjenbruke materialet her.

I tillegg til skigard har jeg prosjektert inn en 40 cm bred og 95 cm høy natursteinsmur av Ottaskifer som rekkverk på plattformene. Dette er en forblendet mur med ei skiferplate på toppen. I enden mot elva er muren derimot brutt og erstattet med et glassrekkverk, som ikke hindrer sikten til vannet (se figur 98). Natursteinsmuren finner vi også igjen utenfor toalett- og servicebygget. Endene mot gangstien kan vurderes og beskyttes med stålplate, da de er utsatte for skader ved f.eks. brøyting.

Både natursteinsmurer og skigarder er noe som er vanlig å se i Ottadalen, og passer derfor godt inn på rasteplassen. Jeg anbefaler å også vurdere dette på de andre rasteplassene.



Møblering

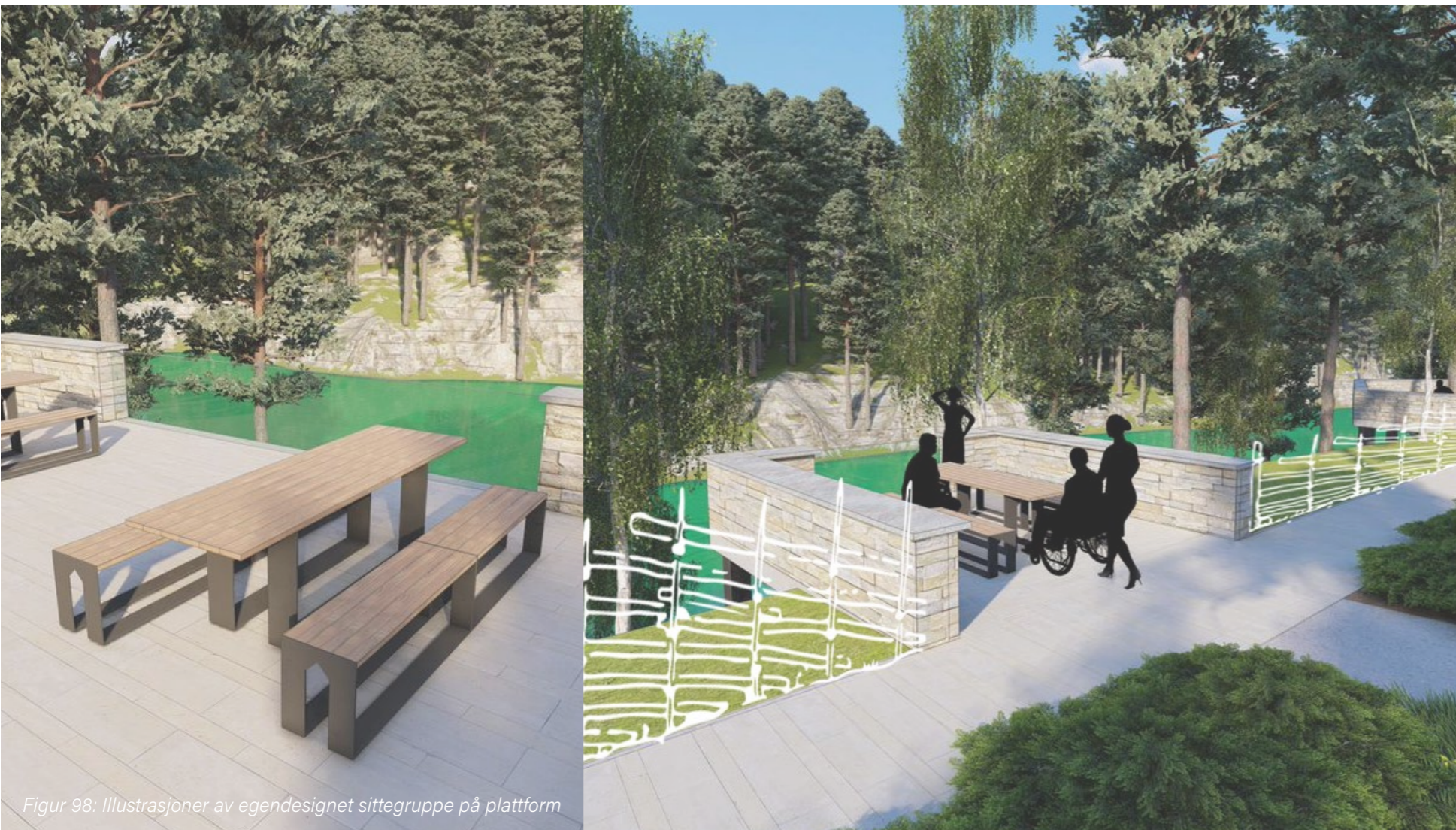
Sittegrupper og plattformer

Til denne oppgaven har jeg designet en egen sittegruppe, bestående av ett bord og fire benker, hvor det også er mulig å montere ryggstø. Sittegruppen er utformet med hensyn til rullestolbrukere, og tar opp fjellformen som er brukt flere steder i prosjektet. Den har et moderne og lett uttrykk.

Sittegruppen har et understell av svart, pulverlakkert stål, av 10 mm tykkelse som gjør den solid og holdbar. Det er mulig å bore igjennom stålet for å forankre sittegruppene. Setene og bordplaten er laget av vanlige, royalimpregnerte terrassebord, et lettilgjengelig materiale som krever minimalt vedlikehold og er enkle å skifte ut ved skade.

Sittegruppene er plassert på "svevende" plattformer, og bevisst ikke i gress/eng. Jeg har også designet en enklere versjon uten bord, som kan brukes som et enklere sittetilbud fordelt på rasteplassen. Totalt har jeg plassert ut åtte sittegrupper og åtte øvrige benker. Alle er fordelt over rasteplassen for enkel tilgang.

Plattformene er i to størrelser: to stykker 5 x 5 meter med én sittegruppe, og tre stykker 5 x 10 meter med to sittegrupper. Dekket på plattformene er skiferheller fra Ottaskifer, og de er innrammet av en natursteinsmur, også Ottaskifer, med et glassfelt i enden for å kunne se elva.



Figur 98: Illustrasjoner av egendesignet sittegruppe på plattform

Illustrasjonene viser ikke faktisk oppbygging og fundamentering av plattformene, kun en idé. Dette må konsulteres og utvikles i samarbeid med byggingeniør eller lignende for å forsikre om at ulike krav og riktig dimensjonering følges.

Avfallshåndtering

I stil med benkene har jeg også designet en enkel søppelkasse i stål, også inspirert av fjellformer. Den har en kapasitet på ca. 100 liter, og kan åpnes fra siden for enkel fjerning av avfallsposen inni. Øvre del av søppelkassen er pulverlakkert svart stål, lik benkene, og nedre del i ubehandlet rustfritt stål.

Totalt har jeg plassert ni søppelkasser jevnt fordelt på rasteplassen, hvor alle står på fast dekke. De skal være lett synlige og lett tilgjengelige.

Jeg anbefaler å lage en prototype og teste den ut i praksis i løpet av et års tid, for å sikre at funksjonaliteten er tilfredsstillende. Dette gjelder også benkene.



Figur 99: Illustrasjon av den egendesignede søppelkassen med fjellmotiv

Dette er utstyr som også kan brukes på de andre rasteplassene for å skape en rød tråd gjennom strekningen.

Toalett og servicebygg

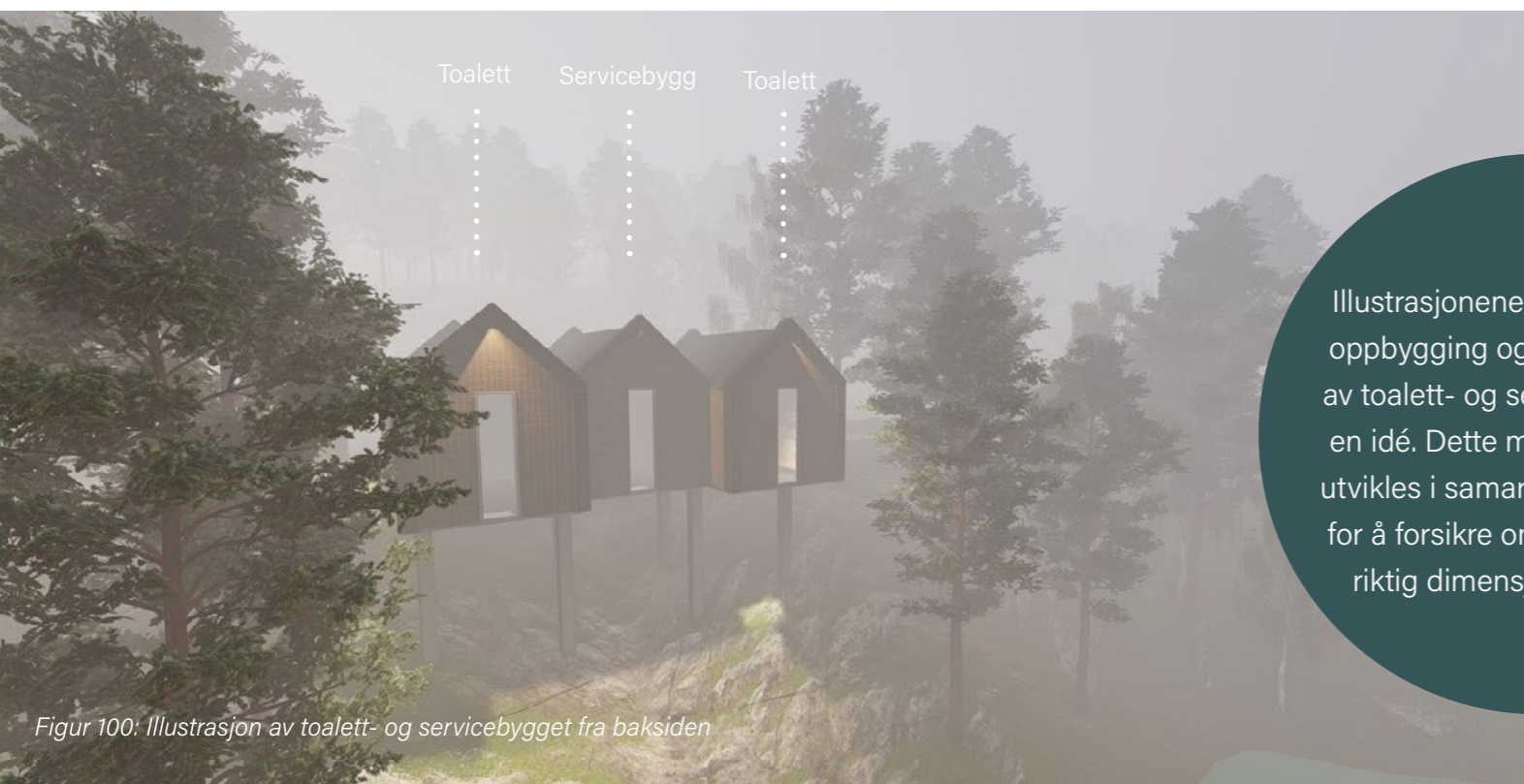
Toalett- og servicebyggene består av tre moduler av samme størrelse, som er plassert ved siden av hverandre og forskjøvet for å skape et mer interessant visuelt uttrykk. Byggenes utforming er inspirert av fjelltopper og den tradisjonelle arkitekturen vi finner i området. Modulene er 3 x 5 m, men faktisk størrelse må gjennomgå med arkitekter for å sikre riktig dimensjonering i henhold reglement. Tanken er at de ikke trenger å bygges på stedet, men kan fraktes dit og monteres på en forhåndslegd fundamentering.

Jeg har valgt å kombinere moderne og tradisjonell stil, ved å ha en moderne konstruksjon med tradisjonelle materialer. Servicebygget i midten er i laftet tømmer, gjerne gjenbrukt, mens de to toalettbyggene på hver side har ytterkledning i tre - alle skal behandles med tjære (se s. 80). Ved å ha servicebygget i midten, kan påfylling av produkter til toalettbyggene skje gjennom veggen.

En grunnleggende idé for at byggene ble designet slik, er det smale, lange vinduet i enden som fortsetter et stykke ned i gulvet. Dette er fordi bygningene "henger" over den bratte skråningen (se snitt D-D', figur 90.) slik at man kan se den grønne elva under seg - en spennende kvalitet. Dette bør dog testes ut på forhånd for å finne ut av hva man faktisk ser. Glasset er tenkt å være slik at man kan se ut, men ikke inn. Dette bør kommuniseres tydelig slik at ingen føler seg utsatt, i tillegg er toalettet og vasken plassert i egen sone bak en halvvegg for følelsen av mer privatliv. Denne sonen skal tåle vask med høytrykksspyler.

Innvendig har servicebygget synlige tømmervegger, siden dette er en laftekonstruksjon. Siden det ikke skal være toaletttilbud her, er det mindre hensyn å ta til materialene innvendig. Her er det god plass til å lagre varer og utstyr, samt tekniske og sanitære innstillinger. I mine illustrasjoner er *toalett*byggene en betongkonstruksjon med forblending av Ottaskifer på veggene inne, og trekledning på veggene og taket ute. På gulvet har jeg valgt et mørkt, slitesterkt gulvbelegg.

Ett eller begge toalettene kan være tilpasset funksjonshemmede, og begge skal ha stellebord for barn.



Figur 100: Illustrasjon av toalett- og servicebygget fra baksiden



Illustrasjonene viser ikke faktisk oppbygging og fundamentering av toalett- og servicebygget, kun en idé. Dette må konsulteres og utvikles i samarbeid med arkitekt for å forsikre om at ulike krav og riktig dimensjonering følges.

Figur 101: Illustrasjon fra innsiden av toalettbygget. Her ser man den opplevelsen man får ved å ha et slikt vindu som også går i gulvet som gjør at man kan se rett ned i elva.

Kunstnerisk utsmykking

Av kunstnerisk utsmykking har jeg to hovedelementer: kampesteinene og fotoutstilling.

Steinene er inspirerte av landskapet rundt, og tar utgangspunkt i de store kampesteinene og de gamle steinrasene som man ofte ser langs veiene i området (se inspirasjon s. 64). Å bruke elementer fra naturen slik som kampesteinene, kan gi en følelse av tilhørighet og bidrar til å vekke undring hos besøkende. Samtidig glir det godt inn i det naturlige, ville landskapet. Steinene er også en referanse til gamle, overtroiske og religiøse sammenhenger som ofte inkluderte steinformasjoner. Dette passer spesielt godt i et tradisjonsrikt område som Ottadalen.

Jeg har to områder i prosjektet hvor store kampesteinene er plassert i åpent lende for å skape en skulpturell effekt. Det er en enkel installasjon - steinene trenger kun å flyttes hit og forankres. Steinene er dekorative slik de er.



I tillegg til kampesteinene foreslår jeg å tilrettelegge for en fotoutstilling, i samarbeid med en lokal fotograf, av lokale natur- og dyremotiver. Jeg har illustrert dette konseptet med bilder tatt av naturfotografen Erlend Haarberg, som holder til i Vågå. En slik utstilling med lokale motiver vil også være god reklame for nærområdene, samtidig som det vil være spennende for de besøkende på rasteplassen å utforske. Tanken er også at det kan stå informasjon om bildet og den aktuelle arten, noe som tilrettelegger for læring.

Jeg har sett for meg at bildene er festet til en uthugget steinblokk, på en høyde som samsvarer med øyehøyden til en voksen person. LED-lys rundt bildet vil fremheve motivet. Det kan også finnes egne versjoner for barn. Å bruke en steinblokk som ramme, knytter utstillingen sammen med det naturlige preget ellers på rasteplassen, samtidig som det skaper noe unikt. Det er viktig at de forankres godt.



83 Figur 102: Illustrasjon av kampesteinene som er brukt som kunstnerisk utsmykking av rasteplassen

Figur 103: Eksempel på fotoutstillingsløsning. Foto: Erlend Haarberg

Aktiviteter

Lek for barn

Jeg har designet et stort naturlig lekeområde som gir barn muligheten til å utforske og leke fritt. Her er det ulike elementer slik som stubber, steiner og stokker som oppmuntrer barna til klatring, hopping og balansering. Det er også rom for noen enkle lekeapparater, for ytterligere leketilbud. Lekeplassen inkluderer også en grønn øy, hvor barna kan hoppe mellom tråkkheller eller jage hverandre rundt.

Benker er plassert rundt på området, for foreldre som ønsker å følge med. For å oppnå en god grad av trygghet er lekeplassen avgrenset fra veien med grøntarealer, skigard og autovern

Figur 104: Illustrasjon av lekeområdet



Hundelufting

Det er ikke bare mennesker som ferdes langs veiene, mange kjæledyr er også med. For å imøtekomme behovene til hundeeiere, har jeg funnet en passende plassering på rasteplassen til et inngjerdet område på 8,5 x 16 m. Her kan hunder trygt slippes løs og få utfolde seg. For å gi hundene både fysisk og mental stimuli, er det blant annet plassert steiner og stokker inne i hundegården. Dette området krever minimalt med vedlikehold. Det viktigste er å sørge for at gjerdet er i orden, for å unngå farlige situasjoner. På dette området gjør det ingenting om det gror til litt, så lenge det holdes brukbart.

Figur 105: Illustrasjon av hundegården



Fisking og bading

I dag er det et skilt som opplyser om fiskekort for elva. Her er det altså mulig å fiske for dem med fiskekort. Det bør tydeliggjøres hvor man kan skaffe seg dette, da det kan være interessant for noen av brukerne.

Bading kan være fristende, men det vil jeg ikke anbefale. Dette er det smaleste partiet på elva hvor vannet har høy hastighet og trolig sterke understrømmer. I tillegg er det store steiner enkelte steder som kan være vanskelige å se. I stedet for å sette opp forbudsskilt, som fort kan virke bryskt, kan man vurdere en mer humoristisk tilnærming, slik som på figuren til høyre.



Figur 106: Skilt som viser fare ved bading på en humoristisk måte. Foto: Knut Opeide v/Statens Vegvesen

Disse opplysningene bør stå både på informasjonsskiltene på rasteplassen og suppleres med et mindre skilt nede ved elva.

Tilgang til turløyper

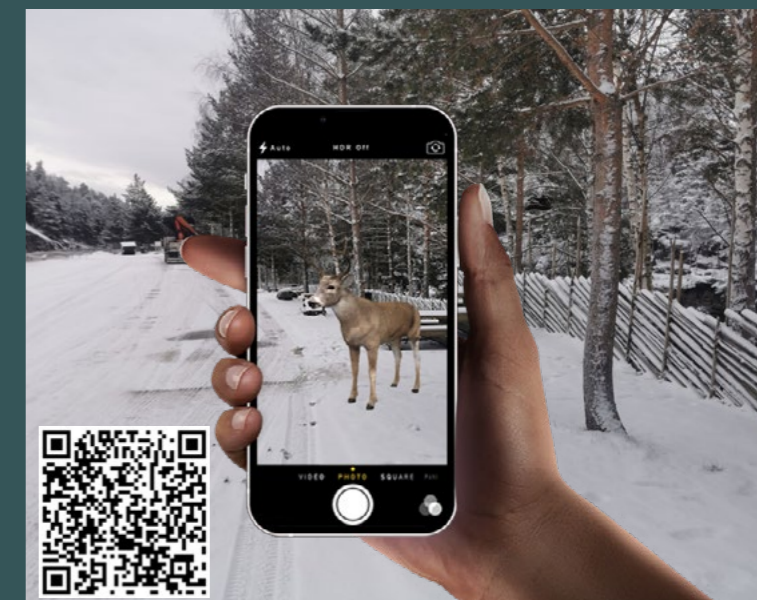
I dag er det et skilt som informerer om tilgjengelige turstier som kan nås fra rasteplassen, og dette ønsker jeg beholde. For de som ønsker å gå lengre turer, er det mulig å krysse Neset bru og få tilgang til et nettverk av turstier i Sjørdalen. Dette er fint for de som har behov for å strekke ekstra mye på beina.

Interaktive skilt / app

En annen tanke var å bruke skilt for å formidle ulike typer informasjon. For å få inn en annen type aktivitet kan man bruke den nye rasteplassappen til å scanne f.eks. QR-koder på skiltene, og få diverse informasjon om ting og hendelser rundt seg. Dette kan være en måte å tilrettelegge for læring både for voksne og barn.

Eksempler på informasjon, utenom praktiske ting, kan være

- Hvorfor er elva grønn?
- Historien til stedet
- Om Vågå og nærområdene
- "life-size" 3D-vusialisering av arter observert i området



Figur 107: Illustrasjon som viser 3D-hjort i "life-size" på rasteplassen

Belysning

Når det kommer til belysning har jeg valgt et dunkelt, rolig men stemningsfullt uttrykk. Det er viktig å ikke ha en type belysning som blander eller forstyrrer trafikantene langs veien, samtidig skal rasteplassen føles trygg og oversiktlig uten å flomme over av lys.

LED-striper langs skifermuren er et indirekte lys som skaper utrolig mye stemning, samtidig som det ikke er for skarpt. Det lyser akkurat opp nok til å kunne sitte komfortabelt ved bordene. Foran toalett- og servicebygget lyses det opp fra spotter montert under rammen på byggene. Dette gir et lokalt, sterkere lys som gjør plassen synlig, samtidig som det kaster et stemningsfullt lys på byggene.

Kampesteinene og fotoutstillingen er også elementer jeg ønsker å belyse med dunkel, lokal belysning. Et siste grep er å belyse Neset bru. Den ser man fra veien før man kommer til rasteplassen, og selv om det ikke er ei bru som gjør mye ut av seg er den et blikkfang for de kjørende. Stemningsfull belysning av denne vil bli en stor kvalitet.



Figur 108: Illustrasjoner som viser belysningsstrategiene på rasteplassen

4.7 DRIFT OG VEDLIKEHOLD

Drifts- og vedlikeholdsoppgaver

Dette var rasteplassen som hadde flest driftsoppgaver fra før av, og selv om det kan bli mer nå etter oppgradering er det en del som fortsatt er likt. Oppgavene varierer naturligvis etter sesong.

Jevnlige oppgaver:

- Renhold av toaletter
- Tømming av søppel

Årlige oppgaver:

- Royalolje terrassebord på benker (1-3 år)
- Opprydding etter vinteren
- Vurdering og evt. påfylling av treflis
- Slått av blomstereng på høsten (etter blomstring)

Oppgaver ved behov:

- Vedlikeholde skigard
- Utskifting av ødelagte deler på møblering og utstyr
- Tjærebre toalett- og servicebygg
- Beskjære/fjerne skadde trær
- Fjerne kratt skråningen som hindrer utsikt

Vinteroppgaver:

- Brøyting
- Måking foran noen søppelkasser og toalett- og servicebygg
- Strøing



Hensyn tatt i prosjektet

Jeg har prøvd og tatt så mange hensyn til drift og vedlikehold som mulig i oppgaven. Jeg har hatt de fysiske tiltakene (se s. 43-44) i bakhodet under hele prosjekteringen.

Et eksempel er at alt av utstyr ikke er plassert på gress/eng. Benkene står på plattformer hvor de også kan forankres, søppelkassene står på asfalten og lekeobjekter står på eget område med treflis. Det vi finner i selve gresset/enga er tråkkheller, som da er på samme nivå slik at de kan kjøres over og ikke være til hindring under drift, og kampesteinene. Disse trenger ikke å bli klipt helt inntil, og kan plasseres med slik avstand slik at det blir mulig å kjøre klipper i mellom. Benkene er også designet slik at man kan bytte ut del for del, og ikke hele benken hvis det oppstår skade.

Toalettbyggene er tenkt å kunne være module og kan flyttes hele, de må da dimensjoneres i henhold til fraktestriksjoner. Får man et lokalt firma til å bygge dem blir heller ikke frakten så lang. Men de kan også bygges på selve rasteplassen. Inne i toalettbyggene er det tilrettelagt for påfylling av varer gjennom vegg, siden servicebygget er plassert i mellom dem. Vegghengt vask og toalett i egen sone gjør det enklere vaske og spyle rent.

Alt av dekker - gress, asfalt, heller, treflis - er på samme nivå. Det gjør at man kan kjøre gressklipper uten å måtte tenke på kanter og smale parti.

Et siste eksempel er at trær står i buskfelt slik at de ikke er utsatt for skade under klipping. Lokale arter er valgt for enklest mulig skjøtsel.



Figur 109: Illustrasjon som viser hvordan utstyret kan bli brukt i andre anlegg

Mulige utfordringer

Et prosjekt uten utfordringer er umulig å få til. Selv om jeg har prøvd og tatt så mange hensyn som mulig, finnes det noen punkter som kan bli potensielt utfordrende i ulik grad.

Å etablere og opprettholde en blomstereng er ikke alltid like lett. Avklipp fra slått som blir liggende igjen vil gjødsle jordsmonnet over tid, og sjansen for at andre konkurransesterke arter dukker opp øker. Åpne områder med vind er mindre utsatte, da vinden kan blåse bort avklippet. Derfor bør dette alltid befares og vurderes i hvert enkelt tilfelle. Hvis det i dette tilfellet ikke går å anlegge blomstereng, er det fullt mulig å gå for grasbakke i stedet uten at det går utover helhetsinntrykket på rasteplassen. Grasplen passer ikke like godt med det ville, naturlige preget jeg ønsker å oppnå, og krever i tillegg mer drift.

Noe jeg har tenkt på men ikke har kunnskap om, er sanitær- og vannløsninger, spesielt når toalettbyggene henger over terrenget slik de gjør. Derfor er det viktig å utforme slike bygg tverrfaglig.

Materialer av god kvalitet og lang holdbarhet koster som regel mer enn de enkle alternativene. Pris er viktig og ofte en begrensende faktor i mange prosjekt, men det er like viktig å tenke på langsiktige kostnader sammenlignet med innkjøpskostnader. Bedre materialer er gjerne dyrere å kjøpe inn, men de krever mindre vedlikehold og holder lengre. Et tiltak jeg valgte å gjøre i mitt prosjekt basert på dette var å droppe plattformer av terrassebord og gå over til skiferheller. De blir dyrere til innkjøp men har "uendelig" holdbarhet.

Treflis er et kjempefint og miljøvennlig materiale. Men det krever en del vedlikehold for å opprettholde det siden det omdannes over tid. Personlig mener jeg at det er verdt det siden alternativet med gummibelegg er skadelig for miljøet med mikroplasten, og i dette tilfellet passer det heller ikke inn i omgivelsene og ikke minst så ligger elva rett ved. Derfor er stien dit dimensjonert for at bil skal kunne kjøre bort for å helle av treflis.

Det er mange som ønsker å grille på rasteplasser. Det er fare for at folk setter grillen sin oppå bordet og svir trekledningen der, noe som har skjedd andre steder. Nå har jeg valgt skiferheller som gulvdekke noe som tåler dette, og de aller fleste vil skjønne at man heller bør sette den der.

Utstyr som kan gjentas

Det meste av utstyret brukt i prosjektet kan gjentas. De kan bli brukt på flere av rasteplassene langs riksvei 15 for et helhetlig inntrykk, men de kan også brukes andre steder i landet. Selv om det er utviklet med inspirasjon fra Ottadalen så er de stilrene og enkle endringer - som andre farger - kan gjøre at det passer inn på helt andre steder. Prototyper vil være nødvendig for å se hva som fungerer og hva som ikke fungerer som tenkt.

På illustrasjonen til venstre ser man samme utstyr i en annen setting, nemlig på kysten. Ved kun å ha endret farger har utstyret fått et helt annet uttrykk. Tanken her var å etterligne fargerike rorbuer eller naust.

Priseksempel

Egetdesignet bord og benker

Terrassebord 28x120 mm (Coop Obs Bygg)

Royalimpregnert brun, bordplate	36 kr/m	15 m	≈ 550 kr inkl. moms
Royalimpregnert brun, benker	36 kr/m	3,75 m x 4	≈ 560 kr inkl. moms
Totalt			≈ 1 110 kr inkl. moms

Stålunderstell (Bakke Stålprodukter, Vågå)

Pulverlakkert understell inkl. arbeid		ett sett	≈ 14 500 kr eks. moms
Moms	25 %		≈ 3600 kr
Totalt			≈ 18 100 kr inkl. moms

Arbeidskraft (Stokk og stein, Lom)

Arbeidskraft (Stokk og stein, Lom)	590 kr/t	3 timer	≈ 1 770 kr eks. moms
Moms	25 %		≈ 440 kr
Totalt			≈ 2 210 kr inkl. moms

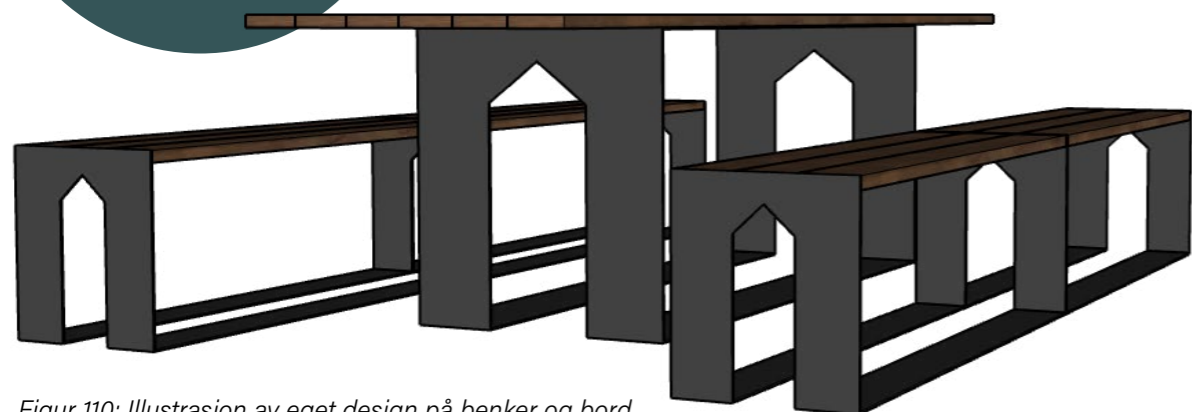
Dette er pris for ett sett. Antakelig er det mulig å få til "pakketilbud" ved bestilling av flere.

Vedlikehold

- Vask med hvis skitne
- Strøk med royalolje hvert 1.-3. år

ca. 20 310 kr
pr. sett

Prisanslag på
stålunderstell fra Bakke
Stålprodukter i Vågå, for
arbeidskraft fra Stokk
og Stein i Lom



Figur 110: Illustrasjon av eget design på benker og bord

STOOP benkebord fra Vestre

Benkebord:

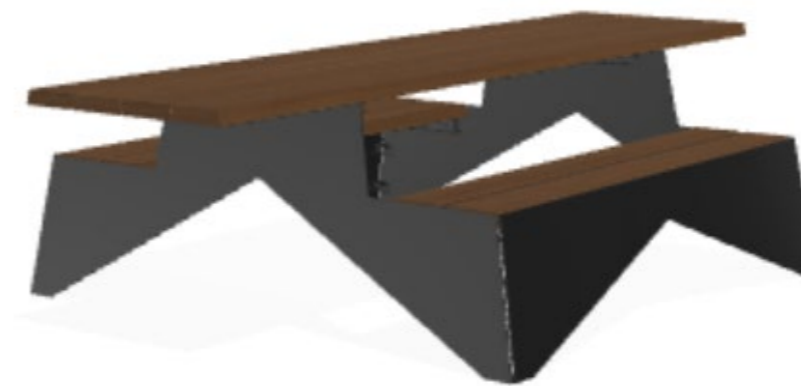
Varmforsinket og pulverlakkert stål
Kebony Clear furu

Vedlikehold

- Vask hvis skitne
- Må oljes ved behov

fra 35 000 kr
pr. benkebord

Pris på forespørsel
fra Vestre.
Ikke inkludert
fraktkostander



Figur 111: Benkebord STOOP fra Vestre. Illustrasjon hentet fra Vestres nettside

Fordeler

Det er noen fordeler med min egendesignede benk i forhold til en tilsvarende fra Vestre

- Den er billigere
- Den er større, så mer benk for mindre penger
- Den er designet med inspirasjon fra nærområdet
- Likt vedlikeholdsbehov
- Ved ødelagte deler trenger man ikke å skifte ut hele benken, da den ikke henger sammen slik som Vestre sin
- Man setter seg inn fra siden, og trenger ikke å "klatre" inn på plass
- Det er mulig å montere på ryggstø
- Det er god plass til rullestolbrukere på begge sider
- Ved bruk av lokale firma slipper man store fraktkostnader, og det er mulig å lage avtaler om vedlikehold og reparasjon
- Mer personlig, ikke masseprodusert



5.0
AVSLUTNING

5.1 Konklusjon

Problemstillingen min for denne masteroppgaven var som følger: *Hvordan utvikle og forbedre rasteplassstilbudet langs riksvei 15 Otta - Bismo på en bærekraftig måte?*

Dette er en bred problemstilling hvor det ligger mange faktorer og hensyn bak. I tillegg er det et spørsmål som ikke har kun én løsning, og det kan angripes fra ulike perspektiver. Derfor var det viktig for meg å definere fokuset og hva jeg ville legge inn i problemstillingen tidlig i prosessen. Dette gjorde jeg ved å utvikle noen mål som tilrettela for arbeidet videre.

Statens Vegvesen definerte denne oppgaven på bakgrunn av deres strategi om å forenkle og forbedre rasteplassstilbudet i Norge, samtidig som man tar hensyn til drifts- og vedlikeholdsbehovet. Basert på litteraturgjennomgang, befaringer, analyser, drøfting, kontraktstudier og samtaler med fagpersoner, utviklet jeg en rekke kriterier som i all hovedsak berører alt som er viktig å ta hensyn til på rasteplasser, både estetiske og praktiske. Kriteriene er generelle og kan være nyttige for andre problemstillinger andre steder.

Basert på alt forarbeidet og med kriteriene som hjelpemiddel, har jeg formulert et forslag om utvikling og forbedring av rasteplassstilbudet mellom Otta og Bismo. Langs denne strekningen er det i dag sju rasteplasser av ulik størrelse og kvalitet, alle tett på hverandre. Kun én av dem kan klassifiseres som en hovedrasteplass. I mitt forslag har jeg redusert antall rasteplasser fra sju til tre, samt konvertert to stykker til sidelommer egnet for korte stopp. Dette forenkler rasteplassstilbudet og tilrettelegger for økt kvalitet.

Videre har jeg valgt ut hovedrasteplassen, én av de gjenværende rasteplassene etter mitt forslag, som oppgaveområde i prosjekteringsdelen av oppgaven. Ved å komme med et overordnet planforslag har jeg berørt mange relevante hensyn, økt kvaliteten og forbedret opplevelsesverdien på rasteplassen, uten å gjøre driften og vedlikeholdet verre enn nødvendig.

Gjennom min oppgave har jeg lagt vekt på sentrale temaer som drift- og vedlikehold, stedstilpasning, samt kvalitet og bærekraft. Mitt forslag til utvikling og forbedring av rasteplassstilbudet langs riksvei 15 Otta - Bismo er ett av mange mulige svar på problemstillingen, men det er godt begrunnet og kan være retningsgivende for Vegvesenets videre arbeid.

Ved utvikling av rasteplasser kan det være en fordel å velge ut én å utvikle først, for å hente erfaringer fra drift og vedlikehold et par år før andre rasteplasser langs strekningen utvikles med samme formspråk. Nettopp for å finne ut hva som fungerer, og hva som ikke fungerer som planlagt – man trenger ikke å gjenta samme feil flere ganger. Selv om det alltid vil være lokale forhold som påvirker utviklingen av hver enkelt rasteplass, kan det likevel være hensiktsmessig å bruke samme formspråk og utstyr på flere rasteplasser langs en strekning for å skape en sårt tiltrengt helhet.

Det å satse på lokale firma til å f.eks. produsere og drifte møbler og utstyr, trenger nødvendigvis ikke å være dyrere – eller billigere – enn de kjente leverandørene. På lengre sikt kan det derimot være mer bærekraftig på grunn av transportbehov ved frakt og reparasjoner, samtidig som det kan gi en lokal forankring og økt kvalitetsbevissthet for nærmiljøet. Det kan også gi mulighet for å skape unikt utstyr i tråd med stedets særpreg.

5.2 Refleksjon

Å jobbe med en masteroppgave har vært en intens prosess som jeg har lært utrolig mye av. Til tross for at jeg ikke hadde tidligere erfaring innen temaet rasteplasser, har jeg nå skrevet en hel masteroppgave om dem. Jeg var tidlig ute med å etablere et grunnleggende kunnskapsgrunnlag som jeg kunne støtte meg på hele veien, og den læringskurven har vært bratt men helt nødvendig. I løpet av oppgaven skulle jeg etter hvert gjøre noen viktige valg som trengte gode begrunnelser. Jeg har prøvd under hele oppgaven og diskutert og vist hvordan jeg har kommet frem til mine beslutninger. Men dette har ingen fasit og det kommer an på hvilke interesser man legger til grunn og hvilke øyne man ser det igjennom. Jeg har gjennomført oppgaven gjennom en landskapsarkitekts perspektiv og med mitt personlige grunnlag.

Jeg ble tidlig interessert i oppgavebeskrivelsen Statens Vegvesen hadde kommet med. Selv om jeg ikke hadde jobbet med rasteplasser før, følte jeg at dette skulle bli en lærerik og overkommelig oppgave om et tema jeg gjerne ville lære mer om. Under arbeidet ble det tydelig at det var flere hensyn å ta i betraktning når det kommer til rasteplasser enn jeg først hadde antatt. Jeg hadde en ekstra personlig tilknytning til oppgaven siden jeg er godt kjent med strekningen riksvei 15 Otta - Bismo fra tidligere, etter å ha bodd i Lom de siste to somrene. Da ble det ekstra spennende å få muligheten til å jobbe i dette området.

Prioriteringen var å få gjennomført vegvesenets sine ønsker i del to, før jeg tok steget videre til prosjekteringen i del tre. Jeg var usikker på hvor detaljert jeg rakk å gjøre prosjekteringen, men jeg bestemte meg tidlig at jeg skulle i all hovedsak holde meg på et overordnet nivå og heller gå i detalj på noen utvalgte elementer. Dette ga meg mulighet til å ta hensyn til de fleste faktorene som må vurderes når det gjelder rasteplasser, samtidig som jeg kunne teste ut en del av min kunnskap i praksis.

Selv om jeg har dekket mye i min masteroppgave, er det alltid rom for å inkludere mer som utfyller og bidrar til temaet. For eksempel hadde en brukerundersøkelse kunne gitt meg en del interessante synspunkter og tips fra brukernes perspektiv. Videre ville det vært spennende å samarbeide med en drifter eller anleggsgartner for å utvikle planforslaget ytterligere.

Jeg håper at vegvesenet får nytte av denne oppgaven og at den bidrar til deres arbeid videre med utvikling og fornyelse av rasteplassene i Norge.



5.3 Referanseliste

AS, S. L. (u.å.). Nasjonale turistveger, Geiranger – Utsiktspunkt Flydalsjuvet.

Tilgjengelig fra: <https://smedsvig-landskap.no/projects/nasjonale-turistveger-geiranger-utsiktspunkt-flydalsjuvet/> (lest 07.11.2022).

Daugstad, K., Bär, A., Bele, B., Svalheim, E. & Aamlid, T. (2020). Etablering av blomstereng i Innlandet. NIBIO POP, 6 (16): 1-4.

Grindaker. (u.å.). Storrusranden rasteplass.

Tilgjengelig fra: <https://grindaker.no/projects/storrusranden-rasteplass/> (lest 07.11.2022).

Gunnarsjaa, A. (2021). Rasteplass. I: Store Norske Leksikon.

Tilgjengelig fra: <https://snl.no/rasteplass> (lest 22.10.2022).

Hjortesenteret. (u.å.). Hjort (Cervus elaphus).

Tilgjengelig fra: <https://www.hjortesenteret.no/fakta-om-hjort/> (lest 07.02.2023).

Jarslett, Y. (2022). Personbiler i Norge. I: Store Norske Leksikon.

Tilgjengelig fra: https://snl.no/personbiler_i_Norge (lest 23.10.2022).

Langvatn, R. (2023a). Rein. I: Store Norske Leksikon.

Tilgjengelig fra: <https://snl.no/rein> (lest 07.02.2023).

Langvatn, R. (2023b). Rådyr. I: Store Norske Leksikon.

Tilgjengelig fra: <https://snl.no/r%C3%A5dyr> (lest 07.02.2023).

Lom Kommune (2023). Turisme i Lom (e-post til Silje Strøm 09.05.2023).

Miljødirektoratet. (2022). Tilskudd til trua natur.

Tilgjengelig fra: <https://www.miljodirektoratet.no/ansvarsomrader/arter-naturtyper/truede-arter-og-naturtyper/soke-om-tilskudd-trua-natur/> (lest 09.05.2023).

Morten, G. (2020, 26. februar). Også elgen blir hva den spiser. Nationen.

Tilgjengelig fra: <https://www.nibio.no/nyheter/ogsa-elgen-blir-hva-den-spiser> (lest 07.02.2023).

Mørch, H. (2019). Kapittel 15 Grøntarealer: Statens Vegvesen (forelesning 14.11.2019).

Nasjonalparkriket. (u.å.). Lom.

Tilgjengelig fra: <https://www.nasjonalparkriket.no/lom> (lest 20.04.2023).

Plantasjen. (u.å.). Slik skremmer du bort rådyr fra hagen.

Tilgjengelig fra: <https://www.plantasjen.no/slik-skremmer-du-bort-radyr-fra-hagen.html> (lest 07.02.2023).

Prop. 1 S (2017-2018). Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak). Oslo: Det kongelige samferdselsdepartementet.

Tilgjengelig fra: https://www.regjeringen.no/contentassets/7d8a1ba37d6f42679a84a039b9587cb7/no/pdfs/prp201720180001_sdddpdfs.pdf (lest 01.05.2023).

Skandobs. (u.å.). Nessebrue.

Tilgjengelig fra: <https://www.skandobs.no/#showObservationOne/2F8B4E60-FE68-4D67-A504-FAF6AF791B60> (lest 28.02.23).

SSB. (2022). Reiseundersøkelsen.

Tilgjengelig fra: <https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/reiseliv/statistikk/reiseundersokelsen> (lest 23.10.2022).

Sørhøy, M. S., Hårberg, G. B. & Haugan, V. (2020). Hva er universell utforming?

Tilgjengelig fra: <https://ndla.no/nb/subject:1:113986bb-9b00-42dc-b1ff-0b9a352369f4/topic:1:d20c7589-a9e5-4052-926b-9da0b73bce9c/topic:1:7ab11c57-1556-4a4b-9c73-cefd0861d3f6/resource:1:7128> (lest 08.02.2023).

Thorsnæs, G. (2020). Ottadalen. I: Store Norske Leksikon.

Tilgjengelig fra: <https://snl.no/Ottadalen> (lest 23.10.2022).

Thorsnæs, G. & Askheim, S. (2022). Jotunheimen. I: Store norske leksikon.

Tilgjengelig fra: <https://snl.no/Jotunheimen> (lest 20.04.2023).

Thue, J. V. (2019). FVD. I: Store Norske Leksikon.

Tilgjengelig fra: <https://snl.no/FDV> (lest 08.02.2023).

Vegdirektoratet. (1998a). Håndbok 204- Rasteplasser planlegging og utforming. Oslo: Drammen Grafisk a.s.

Vegdirektoratet. (1998b). Håndbok 205- Veg og reiseliv. Oslo: Stavanger offset.

Vegdirektoratet. (2012). Håndbok R610- Standard for drift og vedlikehold av riksveger. Oslo: Vegdirektoratet.

Vegdirektoratet. (2016). Håndbok V271- Vegetasjon i veg- og gatemiljø. Oslo: Vegdirektoratet.

Vegdirektoratet. (2021a). Håndbok V204- Rasteplasser (høringsutgave). 1. utg.

Tilgjengelig fra: https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/horinger/2022/21-226249-1-horing-av-veileder-v204-rasteplasser-frist-04-02-2022/21_226249-1-veileder-rasteplass-hoeringsutgave-okt-2021.pdf.

Vegdirektoratet. (2021b). Rasteplasser.

Tilgjengelig fra: <https://www.vegvesen.no/trafikkinformasjon/langs-veien/drift-og-vedlikehold-av-vei/rasteplasser/> (lest 22.10.22).

Vegdirektoratet. (u.å.). Drift og vedlikehold av riksveier.

Tilgjengelig fra: <https://www.vegvesen.no/fag/fokusomrader/nasjonal-transportplan/gjennomforingsplan-2022-2027/drift-og-vedlikehold-av-riksveier/> (lest 22.10.22).

Viak, A. (u.å.). Ureddplassen.

Tilgjengelig fra: <https://www.asplanviak.no/prosjekter/ureddplassen/> (lest 07.11.2022).

Vinjar, A. & Thorsnæs, G. (2020). Otta (elv). I: Store Norske Leksikon.

Tilgjengelig fra: https://snl.no/Otta_-_elv (lest 23.10.2022).

Yr. (2013). Norges våteste og tørreste steder.

Tilgjengelig fra: <https://www.yr.no/artikkel/norges-vateste-og-torreste-steder-1.11125446> (lest 12.05.2023).

5.4 Figurliste

Alle bilder er enten gjengitt med tillatelse eller så har de fri lisens.

Bilder og illustrasjoner er egne om ikke annet er oppgitt.

Bakgrunnsbilder, sidepynt, ol. refereres ikke.

Egenproduserte kart er basert på følgende kartdata:

FKB-kartdata og Matrikkeldata i UTM32 Euref89 og er lastet ned fra Geonorge, oktober 22.

Laget av Geovekst.

Plantegning bakgrunnskart:

Ortofoto i UTM32 Euref89 fra 25.5.20 er lastet ned fra Norgebilder, oktober 22. Laget av Geovekst.

Kartanalyser bakgrunnskart: hentet fra norgeskart.no

Figur 1: Illustrasjon som viser hvor i landet oppgaveområdet er

Figur 2: Kart som viser strekningen og tettstedene den går igjennom, samt stemningsbilder fra området

Figur 3: Rasteplasser er ofte mer enn bare et enkelt stoppested. Mange legger til rette for fantastiske opplevelser. Her en utsiktsplattform ved Nasjonal turistveg Senja. Foto: Jarle Wæhler v/Statens Vegvesen. Tilgjengelig fra: <https://reiseplanlegger.naf.no/tur/nasjonal-turistveg-senja--ZXBpc2VydmVyL3RyaXBzdWdnZXN0aW9uLzMzNDc1> (Hentet 08.05.2023)

Figur 4: Tabell som viser minimumskrav og mulige andre tilbud på rasteplasser. Hentet fra Håndbok V204- Rasteplasser (Høringsutgave). Tilgjengelig fra: https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/horinger/2022/21-226249-1-horing-av-veileder-v204-rasteplasser-frist-04-02-2022/21_226249-1-veileder-rasteplass-hoeringsutgave-okt-2021.pdf (Hentet 09.11.2022)

Figur 5: «Utsikten» på Gaularfjellet er et veldig godt eksempel på en god lokalisering av rasteplass. Her har man fantastisk utsikt, samtidig som man har en svevende konstruksjon over terrenget, noe som understreker landskapet og gjør hele opplevelsen mer dramatisk. En slik lokalisering gjør rasteplassen meget attraktiv og opplevelsesrik. Foto: Jiri Havran v/Statens Vegvesen. Tilgjengelig fra: <https://www.nasjonaleturistveger.no/no/turistvegene/gaularfjellet/utsikten/> (Hentet 05.02.2023)

Figur 6: Storrusranden rasteplass på Dovrefjell, her skilles trafikkareal og oppholdsareal av en natursteinsmur av lokale materialer. Gangstier skilles tydelig fra annet areal og består av fast dekke. Foto: Damien Heinisch v/Grindaker. Tilgjengelig fra: <https://grindaker.no/projects/storrusranden-rasteplass/> (Hentet 05.02.2023)

Figur 7: Toalettbygget på Oscarshaug, Sognefjellet. Foto: Frid-Jorunn Stabell v/Statens Vegvesen. Tilgjengelig fra: <https://www.aftenposten.no/reise/i/56jnJO/skal-du-paa-biltur-i-sommer-her-er-seks-splitter-nye-attraksjoner-du-kan-besoeke> (Hentet 05.02.2023)

Figur 8: Mefjellet Oppland- enkel, røff men virkningsfull kunsterisk utsmykking. Foto: Werner Harstad v/Statens Vegvesen. Tilgjengelig fra: <https://www.visitjotunheimen.no/opplev-jotunheimen/kunstverket-steinen-pa-mefjellet-sognefjellet-p5259753> (Hentet 17.03.2023)

Figur 9: Den kjente Storelgen i Stor-Elvdal. Denne har blitt et landemerke, og for mange er det blitt en tradisjon å stoppe her for å ta bilde av elgen. Foto: Liisa Oinonen (Creative Commons lisens). Tilgjengelig fra: https://live.staticflickr.com/7862/39928491333_140098fb03_c.jpg (Hentet 17.03.2023)

Figur 10: Mange rasteplasser har som regel enkel vegetasjonsbruk grunnet driftsmessige forhold, ofte med vekster man finner igjen i landskapet rundt. Her i Svingen rasteplass langs R15. Foto: eget bilde

Figur 11: Skjøtsel på naturlikt areal. Foto: Ellinor Hansen v/Statens Vegvesen. Tilgjengelig fra: <https://www.vegvesen.no/om-oss/presse/aktuelt/2021/05/sommeren-er-tiden-for-kantslatt/> (Hentet 08.05.2023)

Figur 12: Eksempel på rasteplass som skjøttes som parklikt areal. Foto: Eget bilde

Figur 13: bilde av Uredd, Asplan Viak AS (tidligere Landskapsfabrikken AS). Foto: Steinar Skaar v/Statens Vegvesen. Tilgjengelig fra: <https://www.asplanviak.no/prosjekter/ureddplassen/> (Hentet 11.11.2022)

Figur 14: fra Ureddplassen, Asplan Viak AS (tidligere Landskapsfabrikken AS). Foto: Lars Grimsby v/Statens Vegvesen. Tilgjengelig fra: <https://www.asplanviak.no/prosjekter/ureddplassen/> (Hentet 11.11.2022)

Figur 15: fra Ureddplassen, Asplan Viak AS (tidligere Landskapsfabrikken AS). Foto: Steinar Skaar v/Statens Vegvesen. Tilgjengelig fra: <https://www.asplanviak.no/prosjekter/ureddplassen/> (Hentet 11.11.2022)

Figur 16: bilde av Flydalsjuvet. Foto: Jarle Wæhler v/Statens Vegvesen. Tilgjengelig fra: <https://smedsvig-landskap.no/projects/nasjonale-turistveger-geiranger-utsiktspunkt-flydalsjuvet/> (Hentet 11.11.2023)

Figur 17: fra Flydalsjuvet rasteplass. Foto: Smedsvig Landskapsarkitekter AS. Tilgjengelig fra: <https://smedsvig-landskap.no/projects/nasjonale-turistveger-geiranger-utsiktspunkt-flydalsjuvet/> (Hentet 11.11.2023)

Figur 18: fra Flydalsjuvet rasteplass. Foto: Smedsvig Landskapsarkitekter AS. Tilgjengelig fra: <https://smedsvig-landskap.no/projects/nasjonale-turistveger-geiranger-utsiktspunkt-flydalsjuvet/> (Hentet 11.11.2023)

Figur 19: Bilde av Storrusranden rasteplass. Foto av Damien Heinisch v/Grindaker. Tilgjengelig fra: <https://grindaker.no/projects/storrusranden-rasteplass/> (Hentet 11.11.2023)

Figur 20: Rasteplassen i vinterdrakt. Eget bilde

Figur 21: Benk og mur på rasteplassen. Foto av Damien Heinisch v/Grindaker. Tilgjengelig fra: <https://grindaker.no/projects/storrusranden-rasteplass/> (Hentet 11.11.2023)

Figur 22: Kart som viser hvor rasteplassene ligger langs strekningen Otta-Bismo og hvordan de ser ut. Bakgrunnskart og ortofoto fra norgeskart.no

Figur 23: Skjematisk illustrasjon som viser avstand i km og tid mellom tettstedene og rasteplassene

Figur 24: Kart som viser andre tilbud langs strekningen

Figur 25: Landskapsanalyse i kart og snitt

Figur 26: Kjøretur, alle bilder er tatt i vestgående retning. Foto: Google Maps

Figur 27: Kjøretur, alle bilder er tatt i østgående retning. Foto: Egne bilder og fra google maps*. Bildene ble tatt under forsvarlige og trafikksikre forhold, ingen bilder er tatt fra bil.

Figur 28: Enkelt kart som viser hensynsområder der hvor aktsomhetssone for flom krysser riksvei 15. Basert på kartdata fra NVE

Figur 29: Enkelt kart som viser hensynsområder der hvor aktsomhetssone for flom krysser riksvei 15. Basert på kartdata fra NVE

Figur 30: Illustrasjon som nummererer rasteplassene langs strekningen, hvor 1 er først fra vestgående retning. Disse nummerne vil følge videre i oppgaven for å skille mellom de ulike rasteplassene

Figur 31: Grinden

Figur 32: Ekeren

Figur 33: Storsvingen

Figur 34: Hårrholet

Figur 35: Strond

Figur 36: Kvithåmåren

Figur 37: Storrвик

Figur 38: Ordsky for rasteplasser

Figur 39: Tabell som viser vektning av estetiske og praktiske forhold

Figur 40: Eksempel på vurderingstabell

Figur 41: Rasteplassene langs strekningen

Figur 42: Vurderingstabell for aktuelle rasteplasser

Figur 43: Skjematisk illustrasjon som viser avstand i km og tid mellom tettstedene og rasteplassene

Figur 44: Flomsteinen på rasteplass 2- Ekeren. Eget bilde

Figur 45: Strekningen med rasteplassene slik situasjonen er i dag. Bakgrunnskart fra norgeskart.no

Figur 46: Ettersituasjon. Strekningen etter forslag til utvelgelse. Bakgrunnskart fra norgeskart.no

Figur 47: Tabell som viser minimumskrav og mulige andre tilbud på rasteplasser. Hentet fra Håndbok V204- Rasteplasser (Høringsutgave)

Figur 48: Ortofoto fra norgeskart.no

Figur 49: Bilde fra Ekeren rasteplass

Figur 50: Ortofoto fra norgeskart.no

Figur 51: Bilde fra Hårrholet rasteplass

Figur 52: Ortofoto fra norgeskart.no

Figur 53: Bilde fra Strond rasteplass

Figur 54: Ortofoto fra norgeskart.no

Figur 55: En rekke fysiske tiltak for drift og vedlikehold

Figur 56: Illustrasjon som viser et eksempel på et skilt langs veien som viser innhold, distanse til kommende rasteplass og distanse til neste rasteplass

Figur 57: Illustrasjon som viser et eksempel på hvordan et enkelt skilt med praktisk informasjon kan se ut

Figur 58: Skjerm bilde av Vegvesenets karttjeneste på nett

Figur 59: Illustrasjon som viser et eksempel på hvordan en rasteplassapp kan se ut

Figur 60: Ortofoto av rasteplassen. Foto: norgeskart.no

Figur 61: Bilde av rasteplassen

Figur 62: Plan over dagens situasjon

Figur 63: Bilder av rasteplassens innhold

Figur 64: Bilder fra befaringer, sommer og vinter

Figur 65: Illustrasjon av eksisterende vegetasjon

Figur 66: Tverrsnitt av området og hvor snittet er tatt

Figur 67: Landskapsbilde i 3D. Foto: Google Maps

Figur 68: Bilder av ulike landskapsrom på rasteplassen

Figur 69: Norgeskart som viser middeltemperatur for juni og januar, samt nedbør. Det røde punktet er Ottadalen. Kart: Store Norske Leksikon. Tilgjengelig fra: https://snl.no/klima_i_Norge (Hentet 14.01.2023)

Figur 70: Analyse som viser flomsone. Basert på kartdata fra NVE

Figur 71: Analyse som viser isforhold på vinters tid. Basert på kartdata fra NVE

Figur 72: Analyse som viser brattheten rundt oppgaveområdet. Basert på kartdata fra NGU

Figur 73: Analyse som viser skredfare for diverse skred.

Figur 74: Løsmassekart. Basert på kartdata fra NGU

Figur 75: Arealdekkekart. Basert på kartdata fra NGU

Figur 76: Funn av arter på rødlista (2010-2023). Basert på kartdata fra artsdatabanken

Figur 77: Konseptutvikling- brainstorming

Figur 78: Konseptillustrasjon

Figur 79: Konseptbilder formspråk. Egne bilder og *fri lisens. Tilgjengelig fra: <https://www.pexels.com/photo/meandering-river-flowing-through-shores-covered-with-forest-7092719/> (Hentet 11.05.2023)

Figur 80: Inspirasjonsbilder. Foto: Egne bilder, *Google Maps, **Erlend Haarberg. Tilgjengelig fra: http://haarbergphoto.com/news/archive/erlend_haarberg_is_the_overall_winner_of_the_gdt_ewpy_-101 (Hentet 10.05.2023)

Figur 81: Skisser fra tidlig fase

Figur 82: Skisser fra videreutvikling

Figur 83: Utvalgte skisser fra skisseprosessen

Figur 84: Illustrasjonsplan

Figur 85: Illustrasjonsplan øvre halvdel

Figur 86: Illustrasjon som viser øverste del av rasteplassen

Figur 87: Illustrasjonsplan nedre halvdel

Figur 88: Illustrasjoner som viser nederste del av rasteplassen

Figur 89: Snitt A og snitt B

Figur 90: Snitt C og snitt D

Figur 91: Oversiktsbilde over rasteplassen

Figur 92: Illustrasjoner fra rasteplassen

Figur 93: Arealfordeling av rasteplassen

Figur 94: Prinsippkisser (1- 4) for ulike bruksmåter av vegetasjonen

Figur 95: Kriterier for plantevalg

Figur 96: Vegetasjonsillustrasjon

Figur 97: Material- og dekkepalett. Tilgjengelig fra: <https://i.pinimg.com/originals/37/40/a8/3740a82a86864c336005fb304223dfde.jpg>, https://img.freepik.com/free-photo/asphat-road-texture-gray-color_1017-15567.jpg, <https://www.saethre-sten.no/remote.axd/saethresten.blob.core.windows.net/saethresten-umbra-co/1251/lys-oppdal-raamur-15-30-cm.jpg?center=0.64,0.504950495049505&mode=crop&quality=90&width=1225&heightratio=0.5714285714285714285714285714285714&rnd=131320738870000000&slimage=true>, <https://thumbs.dreamstime.com/b/meadow-texture-20950171.jpg>, <https://images-wixmp-ed30a86b8c4ca887773594c2.wixmp.com/f/eb6ef061-447e-4136-8a39-06fafccb861d/dbgl18-783b5067-ca40-4e55-a9b0-0b8e84e61922.jpg?token=eyJ0eXAiOiJKV1QiLCJhbGciOiJIUzI1NiJ9.eyJzdWwiOiJ1cm46YXBwOjdlMGQxODg5ODIyNjQzNzNhNWYwZDQxNWVhMGQyNmUwIiwiaXNzIjoideXJuOmFwcDo3ZTBkMTg4OTgyMjY0MzczYTVmMGQ0MTVlYTlkMjZlMCIslm9iail6W1t7InBhdGgiOiJcL2ZcL2ViNmVmMDYxLTQ0N2UtNDEzNi04YT-M5LTA2ZmFmY2NiODYxZFwvZGJnbDE4LTc4M2I1MDY3LWNhNDAtNGU1NS1hOWIwLT-BiOGU4NGU2MTkyMi5qcGcifV1dLCJhdWQiOiJscXJuOnNlcnZpY2U6ZmIsZS5kb3dubG-9hZCJdfQ.APYFPOGF2GmBhliMBGnR7dv6hKSCJ6QaEflveuOh60Y>, <https://www.moelven.com/no/produkter-og-tjenester/tommer-og-flis/>, <https://www.shutterstock.com/image-photo/texture-bumpy-rugged-metal-painted-260nw-1086328487.jpg> (Hentet 23.04.2023)

Figur 98: Illustrasjoner av egendesignet sittegruppe på plattform

Figur 99: Illustrasjon av den egendesignede søppelkassen med fjellmotiv

Figur 100: Illustrasjon av toalett- og servicebygget fra baksiden

Figur 101: Illustrasjon fra innsiden av toalettbygget. Her ser man den opplevelsen man får ved å ha et slikt vindu som også går i gulvet som gjør at man kan se rett ned i elva.

Figur 102: Illustrasjon av kampesteinene som er brukt som kunstnerisk utsmykning av rasteplassen

Figur 103: Eksempel på fotoutstillingsløsning. Foto: Erlend Haarberg. Tilgjengelig fra: http://haarbergphoto.com/galleries/erlends_gallery/126 (Hentet 09.05.2023)

Figur 104: Illustrasjon av lekeområdet

Figur 105: Illustrasjon av hundegården

Figur 106: Skilt som viser fare ved bading på en humoristisk måte. Foto: Knut Opeide v/ Statens Vegvesen. Tilsendt.

Figur 107: Illustrasjon som viser 3D-hjort i "life-size" på rasteplassen

Figur 108: Illustrasjoner som viser belyningsstrategiene på rasteplassen

Figur 109: Illustrasjon som viser hvordan utstyret kan bli brukt i andre anlegg

Figur 110: Illustrasjon av eget design på benker og bord

Figur 111: Benkebord STOOP fra Vestre. Illustrasjon hentet fra Vestres nettside. Tilgjengelig fra: <https://vestre.com/no/produkter/benkebord/stoop-benkebord> (Hentet 10.04.2023)



Norges miljø- og biovitenskapelige universitet
Noregs miljø- og biovitenskapelige universitet
Norwegian University of Life Sciences

Postboks 5003
NO-1432 Ås
Norway