



Norges miljø- og  
biovitenskapelige  
universitet

**Bacheloroppgave 2023 15 stp**  
Fakultetet for landskap og samfunn

## **Endring av rasteplasser langs riksveg 7, Plassen – Lindelia, med utgangspunkt i ny rasteplassstrategi.**

Change of rest areas along National Road 7,  
Plassen - Lindelia, based on the new rest area  
strategy.

**Tellef Isungset**  
Landskapsingeniør

## Forord

Denne oppgaven er skrevet ved Fakultetet for landskap og samfunn ved NMBU. Oppgaven markerer avslutningen av mine tre år på landskapsingeniørstudiet. Oppgaven er et samarbeid med Statens vegvesen.

Bakgrunnen for valget av oppgaven er todelt. Dette er en strekning jeg har reist mye selv. Dessuten etterlyste Statens vegvesen en gradsoppgave omhandlende rasteplasser på denne strekningen. Å skrive oppgaven har vært en lærerik og spennende prosess.

Jeg vil gjerne takke veilederen min i Statens vegvesen Asbjørn Stensrud for god hjelp og informasjon rundt temaet. Jeg vil også takke Bjørn Kristian Bråten fra Statens vegvesen som var med på befaringen og bistod med informasjon angående rasteplassene på denne strekningen. Til slutt vil jeg takke Kristin Marie Berg, som har vært min veileder ved NMBU.

Ås, 13.05.2023

Tellef Isungset

## Sammendrag

Rasteplasser bidrar til å øke trafikksikkerheten samt gi en økt reiseopplevelsene av veiene. De gir mulighet til et avbrekk på en lang kjøretur, mulighet for å strekke på beina og spise, samt i noen tilfeller tilby flott utsikt og opplevelser. I 2020 vedtok regjeringen en ny strategi for rasteplasser langs riksveier. Hovedtrekkene i denne strategien er at antallet rasteplasser langs riksvegene skal reduseres, mens kvaliteten på rasteplassene skal øke.

I denne oppgaven er strekningen som blir analysert vegen oppover Hallingdal, som er en del av riksveg 7. På denne strekningen er avstanden og kvaliteten på de forskjellige rasteplassene svært varierende, noe som ikke samsvarer med den nye rasteplassstrategien.

Det viser seg at flesteparten av de eksisterende rasteplassene burde saneres eller omklassifiseres til stopplommer. Årsaken er den korte avstanden mellom flere av rasteplassene og den lave kvaliteten på mange av dem. Det kommer også frem at det er et behov for å etablere en ny hovedrasteplass for å oppnå et mer forutsigbart og jevnt tilbud til rast langs denne strekningen.

## Abstract

Rest areas help to increase traffic safety and provide an increased travel experience on the roads. They provide the opportunity for a break on a long drive, the opportunity to stretch your legs and eat, and in some cases offer great views and experiences. In 2020, the government adopted a new strategy for rest areas along national roads. The main features of this strategy are that the number of rest areas along national roads should be reduced, while the quality of the rest areas should be increased.

In this thesis, the section that is analyzed is the road up Hallingdal, which is part of national road 7. On this section, the distance and quality of the different rest areas are very variable, which does not correspond to the new rest area strategy.

Here it turns out that most of the existing rest areas should be rehabilitated or reclassified as stop pockets. The reason is the short distance between several of the rest areas and the low quality of many of them. It also emerges that there is a need to establish a new main rest area in order to achieve a more predictable and even offer for rest along this stretch.

## Innhold

1. Introduksjon .....	6
1.1 Innledning.....	6
1.1.1 Forskjellige funksjoner på rasteplassene .....	6
1.1.2 Definisjon av rasteplass .....	6
1.1.3 Ny rasteplassstrategi.....	7
2. Problemstilling og metode .....	7
3. Bakgrunn.....	8
3.1 Ny rasteplassstrategi.....	8
3.2 Strategi Hovedrasteplasser .....	10
3.3 Strategi øvrige rasteplasser .....	10
3.4 Strategiens foreløpige resultater .....	13
3.5 Andre sideanlegg.....	13
3.5.1 Stopplommer.....	14
3.5.2 Serviceanlegg.....	14
3.5.3 Døgnhvileplasser .....	14
3.5.4 Kjettingplasser .....	14
3.6 Drift og vedlikehold .....	14
4. Resultater .....	15
4.1 Befaring .....	16
4.1.1 Areal .....	18
4.1.2 Avstand.....	19
4.1.3 Trafikksikkerhet .....	19
4.1.4 Parkering.....	20
4.1.5 Vegetasjon.....	20
4.1.6 Nærliggende severdigheter .....	20
4.1.7 Nærhet til annen bebyggelse .....	20
4.1.8 Rasteplassens fasiliteter .....	21
4.2 Strekningen.....	21
4.3 Hovedrasteplassene .....	21
4.3.1 Rasteplass 7 Nesbyen .....	21
4.3.2 Rasteplass 15 Hallingporten øst .....	23
4.4 Øvrige rasteplasser.....	28
4.5 Samarbeid med andre aktører .....	34

4.6 Rasteplasser med tett plassering .....	34
4.7 Elbilladere på rasteplassene.....	38
4.8 Drift og vedlikehold .....	39
4.8.1 Drift og vedlikehold for rasteplassene på riksveg 7 .....	39
4.8.2 Skjøtselen på rasteplassene .....	39
4.8.3 Drift og vedlikehold med andre aktører.....	40
5 Diskusjon .....	40
5.1 Overordnet .....	40
5.2 Endring av klassifisering for rasteplassene.....	41
5.2.1 Rasteplasser som anbefales å sanere.....	41
5.2.2 Rasteplasser som anbefales å omgradere.....	42
5.2.3 Rasteplasser som anbefales å beholdes.....	43
5.3 Etablere en ny hovedrasteplass .....	43
5.4 Endring i utforming av rasteplassene.....	45
5.4.1 Tilgjengelighet for begge kjøreretninger.....	45
5.4.2 Elbilladere på rasteplasser .....	45
5.4.3 Endringer på hovedrasteplass 7 Nesbyen .....	46
5.4.4 Endringer på hovedrasteplass 15 Hallingporten øst .....	46
5.4.5 Lommer for benkene .....	46
5.5 Endringer i drift og vedlikehold .....	46
5.5.1 Samarbeid om drift og vedlikehold med eksterne aktører .....	46
5.5.2 Endre fra grasplen til grasbakke .....	47
6 Konklusjon .....	47
7. Kildehenvisninger .....	48
7.1 Figurliste .....	48
7.2 Tabelliste .....	49
7.3 Litteraturliste.....	50

## 1. Introduksjon

### 1.1 Innledning

Det er om lag 700 rasteplasser langs riks- og europaveiene i Norge. Dette er plasser som er tilrettelagt for at trafikanter skal få mulighet til å ta en pause fra kjøringen (Statens vegvesen, 2021). Rasteplassene har flere funksjoner, men gir i all hovedsak trafikantene mulighet til å raste under en kjøretur. Rasteplasser er områder som skal være trygge og oversiktlige for alle, døgnet rundt. I tillegg skal områdene være sikre og tilrettelagt for forskjellige typer kjøretøy, både med tanke på manøvrering og parkering. Noen rasteplasser har i tillegg toaletter med stellemuligheter for spedbarn. (Statens vegvesen, 2022).

Målet med rasteplasser er at trafikanter skal ha steder som er egnet for pause med jevne mellomrom. Dette bidrar til å oppnå bedre trafiksikkerhet, skape en bedre opplevelse, samt redusere forsøpling (Statens vegvesen, 2022).

#### 1.1.1 Forskjellige funksjoner på rasteplassene

Rasteplasser kan ha flere funksjoner avhengig av lokale forhold. Det kan være rasteplasser som har tilknytning til opplevelser som turstier og naturopplevelser, og det kan være rasteplasser som informerer om lokalhistorie, kulturminner, opplevelser og tradisjoner (Statens vegvesen, 2022). Døgnhvileplasser er en form for rasteplass som er tilrettelagt for sjåførere som kjører tungtransport med kjøre- og hviletidsbestemmelser (Statens vegvesen, 2021). Noen rasteplasser har mulighet for tømning av toalettanlegg for turbusser, campingvogner og bobiler. Det finnes rasteplasser som legger til rette for kommersielle tilbud som ladestasjoner og muligheter for å kjøpe mat (Statens vegvesen, 2022).

#### 1.1.2 Definisjon av rasteplass

For å definere rasteplasser har Statens vegvesen delt rasteplassene inn i to hovedtyper, hovedrasteplasser og øvrige rasteplasser. Hovedrasteplasser defineres som

*«Hovedrasteplasser er sideanlegg som er tilrettelagt for rast og pause. De skal ha en gitt standard og tilstrekkelig kapasitet. De har toalett og er døgnåpne hele året for alle trafikanter og kjøretøygrupper.»* (Statens vegvesen, 2020).

Og øvrige rasteplasser defineres som

*«Øvrige rasteplasser er andre sideanlegg som er tilrettelagt for rast og pause. De kan være sesongåpne og ha varierende tilbud til ulike trafikanter og kjøretøygrupper.»*  
(Statens vegvesen, 2020).

Ut fra definisjonene er det noen vesentlige forskjeller mellom en hovedrasteplass og en øvrig rasteplass. En viktig faktor her er den allmenne tilgjengeligheten. Hovedrasteplasser skal være døgnåpne og være tilgjengelig for alle trafikanter og kjøretøygrupper, mens øvrige rasteplasser har varierende tilbud både for kjøretøygrupper og om de kan være sesongåpne. Dette fører til en usikkerhet ved bruk av øvrige rasteplasser siden en ikke alltid kan være sikker på at man har mulighet for å stoppe der, det kan føre til at sjåføren blir nødt til å kjøre lengre enn de hadde planlagt, noe som igjen kan øke faren i trafikken.

### 1.1.3 Ny rasteplassstrategi

I 2020 vedtok regjeringen en ny strategi for rasteplasser langs riksveg, med mål om å gi trafikantene et forutsigbart tilbud av hovedrasteplasser med god kvalitet. Den nye strategien ønsker også å effektivisere drift, vedlikehold og forvaltning av rasteplassene (Statens vegvesen, 2020).

## 2. Problemstilling og metode

For å avgrense oppgaven tar jeg for meg rasteplassene i Hallingdal fra rasteplassen Plassen til rasteplassen Lindelia. Dette er en del av riksveg 7. Problemstillingen blir «Hvordan forbedre rasteplassene langs rv.7 Plassen - Lindelia i forhold til den nye rasteplassstrategien?» For å svare på dette er det to underproblemstillinger som må besvares: «Hva er kvaliteten på rasteplassene langs rv.7 Plassen-Lindelia i dag, og hvor tett ligger de?» og «Hvordan driftes disse rasteplassene i dag?». Under er en tabell med problemstillingene og metode som ble benyttet for å svare på dem.



Tabell 1: Problemstilling og metode

Problemstilling	Metode
Hva er kvaliteten på rasteplassene langs rv.7 Plassen-Lindelia i dag, og hvor tett ligger de?	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Befaring av alle rasteplassene</li> <li>2. Lage analyseskjema</li> <li>3. Dokumentundersøkelser</li> </ol>
Hvordan driftes disse rasteplassene i dag?	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Samtale med fagpersoner fra oppdragsgiver og entreprenør</li> <li>2. Dokumentundersøkelser</li> </ol>
Hvordan forbedre rasteplassene langs rv.7 Geilo-Lindelia i forhold til den nye rasteplassstrategien?	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Dokumentundersøkelser</li> <li>2. Samtaler med fagpersoner</li> <li>3. Analyse og drøfting av innsamlet materiale</li> </ol>

### 3. Bakgrunn

#### 3.1 Ny rasteplassstrategi

I Proposisjonen til Stortinget for budsjettåret 2018 ba samferdselsdepartementet statens vegvesen om å standardisere rasteplasser, inkludert toalettene, møblering og andre fasiliteter for å oppnå en kostnadsreduksjon. I samme proposisjon ble det også påpekt at det er et stort antall rasteplasser langs veinettet og at disse hadde store variasjoner i standard og kvalitet. Her kommer det også frem at Statens vegvesen har begynt å utvikle en strategi for rasteplasser langs nasjonale turistveier. Denne strategien omfatter en rekke forhold, som:

- «– antall og tetthet av rasteplasser
- i hvilken grad behovet kan dekkes av kommersielle tilbud langs vegnettet
- samarbeidsformer med kommersielle aktører for etablering
- krav til utforming
- fasiliteter og andre tilbud på rasteplassene
- ev. tilrettelegging for ladepunkter til el-biler
- ulike typer rasteplasser
- samarbeid med lokale myndigheter
- muligheter for standardisering av toalettanlegg/servicebygg

– tekniske løsninger som kan forenkle dagligrenhold

– innkjøpsstrategier ved bygging av toalettanlegg

– kontraktstrategier for drift og vedlikehold

*m.m.» (Prop. 1 S (2017-2018))*

I prop 1 s 2018-2019 side 74 kommer det frem at statens vegvesen har sett på rutinene for driften av toalettene på rasteplasser og døgnhvileplasser. I tillegg satt de ut helårstoalletter der det var størst behov. Det kommer også frem at de arbeider med å forbedre funksjonaliteten og kostnadseffektiviteten. Videre kommer det frem i Jeløya-plattformen at regjeringen har slått fast at det skal legges frem en rasteplassstrategi, noe som Statens vegvesen har startet arbeidet med. Denne strategien vil gi grunnlag for at trafikantene på sikt får bedre tilbud av funksjonelle og kostnadseffektive rasteplasser (Prop. 1 S (2018-2019)). Jeløya-plattformen er en politisk plattform som ble utgått av regjeringen av Høyre, Frp og Venstre i starten av 2018 (Regjeringen Solberg, 2018)

I Prop s 1 2019-2020 står det

*«Statens vegvesen legger i løpet av 2019 frem et utkast til strategi som grunnlag for en mer styrt og målrettet bruk av midlene»*

Videre står det

*«Statens vegvesen har gjennomført en kartlegging av behov for og plassering av hovedrasteplasser med høy standard langs hele riksveinettet. Staten har videre kartlagt behov for og plassering av øvrige rasteplasser med lavere standard enn hovedrasteplassene. Statens vegvesen vil komme med forslag til strategi for rasteplasser langs riksvei» (Prop. 1 S (2019-2020)).*

Det overordnede målet med den nye rasteplassstrategien er å lage en strategi for hovedrasteplassene på riksvegnettet som gir et forutsigbart tilbud av rasteplasser med en god kvalitet og jevn frekvens. Strategien skal ta utgangspunkt i trafikantens behov for å kunne ta pause langs veien og bidra til å oppnå nullvisjonen, «ingen drepte eller hardt skadde i trafikken», ved å gjøre det mulig for alle typer trafikanter å ha et forutsigbart og trygt tilbud for å raste. I tillegg til dette skal den nye strategien bidra med å redusere klimautslipp fra trafikken. Dette gjøres ved å sette opp ladestasjoner for elbiler på de hovedrasteplassene hvor dette er hensiktsmessig. Det siste målet med strategien er å

reduere kostnader gjennom effektivisering av blant annet planlegging, forvaltning, drift og vedlikehold av rasteplassene. (Statens vegvesen, 2020).

### 3.2 Strategi Hovedrasteplasser

Den nye strategien for hovedrasteplasser sier at det skal være et tilbud om stopp for alle trafikantgrupper med omtrent en times mellomrom, døgnet rundt. Dette innebærer at avstanden mellom hovedrasteplassene er 50-100 km avhengig av fartsgrensene på strekningen. Det skal også skiltes om avstand til neste rasteplass slik at man oppnår en bedre forutsigbarhet i trafikken. Ved markante oppgradering eller planlegging av en ny hovedrasteplass skal mulighetene for elbilladere vurderes. Det skal i tillegg vurderes om det er hensiktsmessig å etablere samarbeid med andre sideanlegg (Statens vegvesen, 2020).

I håndbok V273 Rasteplasser er det følgende minstekrav for hovedrasteplasser:

«- *Vesentlige funksjoner på rasteplassen skal være helårs- og døgntilgjengelig.*

- *Den skiltes fra offentlig vei.*

- *Det skal være fysisk skille mellom hovedveien og rasteplassen.*

- *Tilgjengelig for alle kjøretøytyper veien er/skal være tillatt for. Ved behov kan det skiltes parkeringsbestemmelser.*

- *Det sikres areal for snølagring tilpasset behovet ved vinterdrift.*

- *Opparbeidet areal er universelt utformet. Deler av arealet belyst.*

- *Toalett og stellemuligheter med god standard og drift. Servicebygget har strøm, vann og avløp, og god belysning av inngangspartiet.*

- *Informasjonstavle*

- *Utemøbler tilpasset besøkstall*

- *Opplegg for avfallshåndtering tilpasset behov og lokale bestemmelser» (Statens vegvesen, 2022).*

### 3.3 Strategi øvrige rasteplasser

For øvrige rasteplasser beholdes utvalgte plasser for å skape et godt tilbud til alle trafikantgrupper. Hvilke rasteplasser som blir valgt må sees opp mot brukerbehovet og økonomisk vurdering (Statens vegvesen, 2020).

For øvrige rasteplasser er minimumskravene:

«- Rasteplassen skiltes fra offentlig vei og er tilgjengelig for lette kjøretøy.

- Den ligger i direkte tilknytning til veien og er fysisk atskilt fra kjørebanelen med rekkverk eller grøntareal.

- Opparbeidet areal er universelt utformet og minst utstyrt med flere bord og benker, samt avfallsbeholder.

- Opplegg for avfallshåndtering er tilpasset behov og lokale bestemmelser.» (Statens vegvesen, 2022).

For å sikre muligheten for stopp med jevne mellomrom kan de rasteplassene som skal legges ned endres til andre sideanlegg. Dette kan være sideanlegg som stopplomme, kontrollplass, kjettingplass eller tilsvarende (Statens vegvesen, 2022).

Under er en tabell fra håndbok V273, som viser forskjellige tilbud og krav for hovedrasteplasser og øvrige rasteplasser.

Tabell 2: Anbefalte minimumskrav og andre aktuelle tilbud på rasteplasser. Hentet fra: Håndbok V273 Rasteplasser 01.03.2023

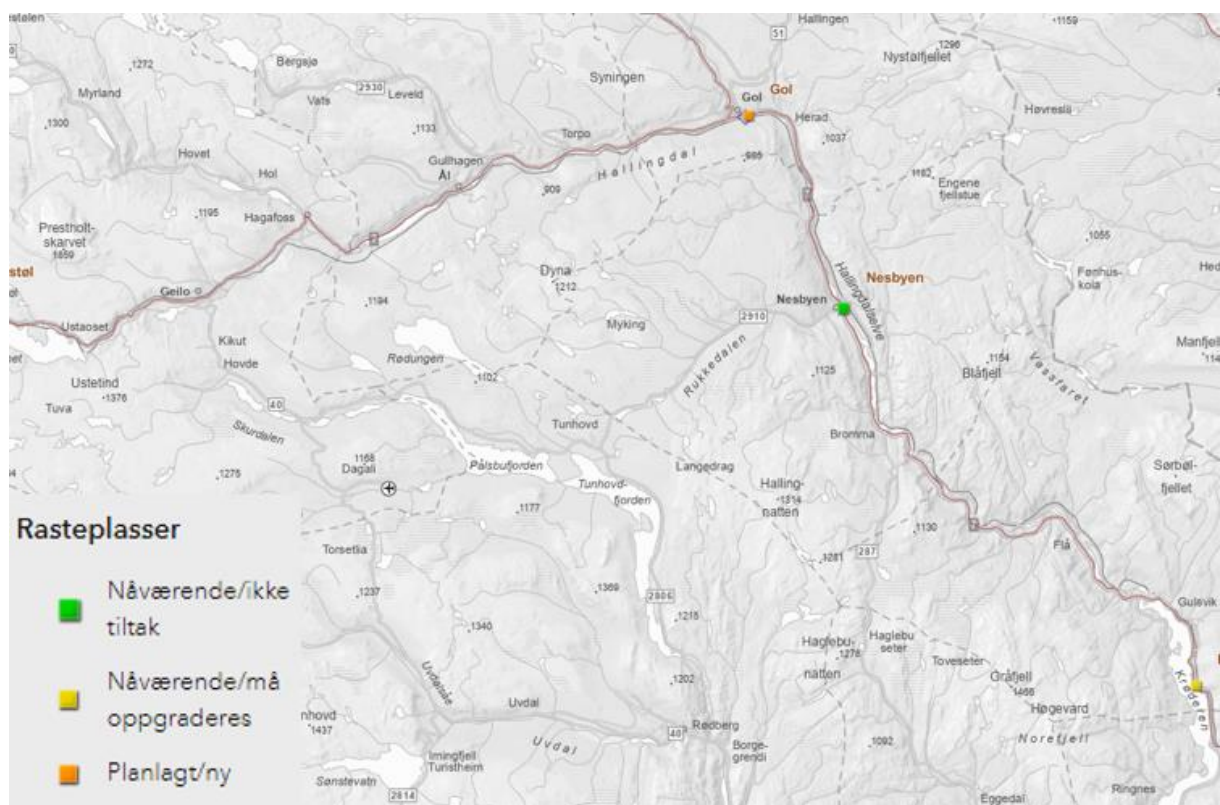
● = angir krav    ● = tilbud som kan gis    — = tilbud som ikke er aktuelle/utelukkes pga. krav

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 elkjøretøy (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 - Kontakter for lading av mobiler, rullestol mv.	● — ● ●	● ● ● ●
Opparbeidet areal er universelt utformet	●	●
Deler av arealet 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	●	●
Kameraovervåking	●	●
Nærmiljøanlegg: Tilrettelagt for aktiviteter, friluftsliv, utsiktspunkt, inkludert informasjon.	●	●
Attraksjoner: Tilrettelagt med severdighet, utsiktspunkt, mv., inkludert informasjon.	●	●
Kommersielle tilbud: kiosk, servering, overnatting, sesongsalg.	●	●

### 3.4 Strategiens foreløpige resultater

Etter at statens vegvesen har sett nærmere på rasteplassene og kartlagt behov har de kommet med følgende resultater: antallet rasteplasser må reduseres fra dagens situasjon på om lag 700 rasteplasser til omtrent 150 hovedrasteplasser. Ved å legge ned rasteplasser får de større kapasitet til å øke kvaliteten på de rasteplassene som de velger å beholde. De skal også differensiere mellom hovedrasteplasser og øvrige rasteplasser med bestemte krav for kvalitet avstand og innhold. Det er antatt at det da må lages om lag 45 nye hovedrasteplasser, omtrent 60 eksisterende hovedrasteplasser som må oppgraderes, og det er cirka 50 hovedrasteplasser som ikke behøver endringer siden de allerede oppfyller de nye kravene for hovedrasteplasser (Statens vegvesen, 2020).

På figur 1 vises det hva som er planlagt på strekningen av hovedrasteplasser i den nye rasteplassstrategien.



Figur 1: Strategi for rasteplasser langs riksveg, Hentet fra: <https://kartvegvesen.maps.arcgis.com/apps/dashboards/69f29645f7db47b4a23d7f63f96ec811> Dato: 03.05.2023

### 3.5 Andre sideanlegg

Sideanlegg er anlegg som etableres langs veien for å gi trafikanten tilbud for stopp. Rasteplasser går under kategorien sideanlegg, men det finnes også andre former for

sideanlegg hvor trafikanter kan ta en pause fra kjøringen. Noen av disse er stopplommer, serviceanlegg, døgnhvileplasser, kjetting plasser og kontrollplasser. (Statens vegvesen, 2022)

### 3.5.1 Stopplommer

Stopplommer er områder på siden av vegen som det ikke legges til rette for parkering, men heller til kortere stopp og helsemessige eller tekniske nødstilfeller (Statens vegvesen, 2021). Det bør ikke være mer enn 5 kilometer mellom hver stopplomme (Statens vegvesen, 2022).

### 3.5.2 Serviceanlegg

Serviceanlegg er sideanlegg som tilbyr en form for service til trafikantene. Kravet for å bli kategorisert som et serviceanlegg er at det enten er salg av drivstoff eller innendørs servering. Serviceanlegg sin adkomst skal dimensjoneres for enten vogntog eller modulvogntog (Statens vegvesen, 2022).

### 3.5.3 Døgnhvileplasser

Døgnhvileplasser er plasser hvor tungtransportsjåfører som har bestemmelser for kjøre- og hviletid kan ta pause, døgnhvile eller redusert ukehvil. En pause er 45 minutter, døgnhvile er 11 timer og redusert ukehvil er mellom 24 og 45 timer. Alle døgnhvileplasser skal ha dusj, toalett og belysning. De er vanligvis plassert i umiddelbar nærhet av steder hvor det selges drivstoff og mat, og har ofte tilgang på strøm og kjøleaggregater (Statens vegvesen, 2021).

### 3.5.4 Kjettingplasser

Kjettingplasser er et stoppested hvor en kan sikkert montere og demontere kjetting på kjøretøyet. Kjettingplasser burde være belyst og ha refuge eller rekkverk mot veien. De burde minst være 5 meter brede og 25 meter lange, men dette vurderes ut ifra hvor mange kjøretøy det er forventet at skal stoppe der samtidig (Statens vegvesen, 2022).

## 3.6 Drift og vedlikehold

For å holde rasteplassene attraktive for trafikantene må det gjøres drift og vedlikehold. Rasteplasser utformes slik at drift og vedlikehold kan gjøres effektivt og trygt. Det bør være standardiserte løsninger for drift og vedlikehold av rasteplasser. Oppgaver som blir gjort ved drift og vedlikehold på rasteplasser er:

«- Tilsyn og kontroll av bygninger, utstyr og installasjoner

- Renhold av servicebygg og toaletter samt påfyll av sanitærutstyr

- Renhold av utstyr som bord, benker, stoler, aktivitetsapparater, opplysningstavler m.m.
- Renovasjon med tømning av avfallsbeholdere, avfallshåndtering samt fjerning av søppel
- Vegetasjonsskjøtsel av eventuelle parklike arealer
- Vinterdrift med brøyting, snørydding og strøing av trafikkerte arealer, parkeringsarealer og atkomstveier til servicebygg/toalett og andre arealer som skal være tilgjengelige på rasteplassen

Andre vanlige drifts- og vedlikeholdsoppgaver på rasteplasser er:

- Vedlikehold av servicebygg og utstyr (overflatebehandling, smøring, mm)
- Renhold av trafikkerte arealer og oppholds-/aktivitetsarealer
- Vegetasjonsskjøtsel av naturlike arealer
- Tømning av tanker for toaletter og tømmeanlegg for toalettavfall
- Oppsetting/nedtaking og vinterlagring av utstyr
- Vedlikehold av faste dekker, steinsatte arealer og grusdekker
- Oppfølging av skilt, informasjon på skilt og innhold i QR-kodet informasjon»

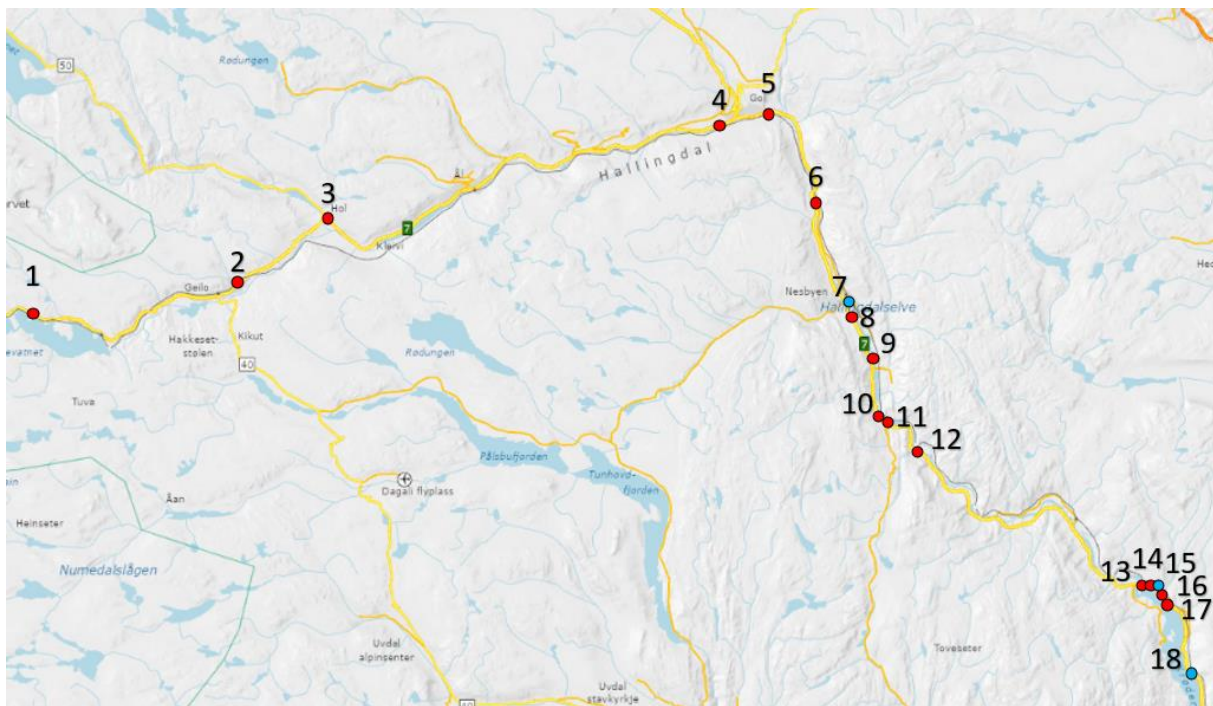
(Statens vegvesen, 2022).

I perioder når rasteplassene blir brukt som mest kan det være driftsbehov flere ganger daglig. Oppgaver som er typiske da er å vaske toaletter, fylle opp med toalettpapir og å tømme søpla, men det er også oppgaver utenfor toalettbygget slik som å fjerne søppel, klippe plen, og skjøtte beplantingen på rasteplassen. Noen rasteplasser vinterdriftes ikke, noe som kommer av økonomiske årsaker (Statens vegvesen, 2015).

#### 4. Resultater

Figur 2 viser et kart over strekningen og alle rasteplassene på den. De er nummerert fra vest til øst hvor rasteplass 1 er Plassen og rasteplass 18 er Lindelia. Dette er de samme numrene som blir brukt i tabellen fra befaringen av rasteplassene og resten av oppgaven. For å skille hovedrasteplasser og øvrige rasteplasser er hovedrasteplassene en blå prikk, mens de øvrige rasteplassene er markert med en rød prikk.





Figur 2: Rasteplassoversikt Plassen – Lindelia, markeringen er satt på selv, kart hentet fra:

<https://vegkart.atlas.vegvesen.no/#kartlag:geodata/@157911,6721014,8/vegssystemreferanse:232032.69:6738191.79>,

Dato: 26.04.2023

#### 4.1 Befaring

For å finne ut av hvilke rasteplasser som bør saneres, omgraderes og oppgraderes, startet jeg med å kartlegge hvilke kvaliteter de forskjellige rasteplassene har. Strekningen hadde totalt 18 rasteplasser av varierende størrelse og kvalitet. Rasteplassene hadde også svært varierende avstand mellom dem.

Tabellene 3 og 4 viser alle rasteplassene på strekningen nummerert med tallene 1 til 18 fra vest til øst. Dataen i tabellen for rasteplass 4 til 18 ble samlet inn 8. juni 2022 og dataen for rasteplass 1 til 3 ble samlet inn 23. juni 2022. Tallene for kvm totalt og kvm kjørbart er hentet fra Statens vegvesen (Statens vegvesen, 2023). Tallene for kvm gress er hentet fra D2-S05 Liste over grøntanlegg fra Statens vegvesen (Statens vegvesen, 2020), og tallene for avstand til neste rasteplass er fra google maps (Google maps, 2023). Til venstre i tabellene er det tall 4.1.1 – 4.1.8, dette viser nummereringen for overskriftene som kort tar for seg funnene.

Tabell 3: Resultater befarings rasteplass 1-9

							hovedrasteplass			
	Navn	Plassen	Øyo	Hagafoss	Gol vest	Gol øst	Hallibakken	Nesbyen	Moan	Beia
	Rasteplassnummer	1	2	3	4	5	6	7	8	9
4,1,1	Kvm totalt	780	250	700	738	414	282	3768	530	622
	Kvm kjørbart	780	50	600	600	340	282	1800	430	500
	Kvm gress				169		108	3683	110	139
4,1,2	Avstand til neste rasteplass	19 km	9,4 km	36,7 km	4,2 km	9,2 km	8,7 km	1,1 km	3,9 km	5,2 km
4,1,3	Egnet kjøreretning	Østover	Vestover	Vestover	Østover	Østover	Vestover	Vestover	Vestover	Østover
	Av- og påkjøringsforhold	god	grei	god	greit	god	Dårlig	god	god	Dårlig
	Tilbud begge kjøreretninger	ja	ja	ja	ja	ja	ja	nei	ja	ja
	Fysisk skille fra veien	nei	nei	ja	nei	ja	nei	ja	nei	ja
4,1,4	Parkeringsmuligheter bil	god	grei	god	ja	ja	ja	bra	ja	ja
	Parkeringsmuligheter lange kjøretøy	Ja	nei	nei	ja	ja	nei	Ja	ja	Ikke egnet
4,1,5	Vegetasjon	nei	nei	Busker	gress	Gress	Gress	Busker og trær	Gress	Gress
4,1,6	Nærhet til vann	ja	nei	nei	ja	ja	ja	ja	ja	ja
	Mulighet for bading	ja	nei	nei	nei	nei	nei	ja	ja	må krysse veien
	Nærhet til kulturminne eller liknende	nei	nei	Hol kirke og Hol bygdemuseum	nei	nei	mekrestein 1865	Skulptur fra Gardnos	nei	nei
4,1,7	Nærhet til annen bebyggelse	nei	nei	Matbutikk og ladestasjoner	nei	Bensinstasjon og ladestasjoner	nei	Bensinstasjon, matbutikk og elbilladere	nei	nei
4,1,8	Toalettfasiliteter	nei	nei	ja	nei	nei	nei	Ja	nei	nei
	Møblering	nei	nei	5 benker	2 benker	6 benker	1 benk	7 benker	1 benk	1 benk
	Avfallsbeholdere	nei	nei	3 søppel	1 søppel	2 søppel	1 søppel	mange	1 søppel	1 søppel
	Dekke	grus	grus og asfalt	asfalt	asfalt	asfalt	asfalt og grus	asfalt	asfalt og grus	asfalt
	Opparbeidet belysning	nei	nei	ja	nei	ja	nei	ja	nei	nei

Tabell 4: Resultater befarings av rasteplass 10-18

							hovedrasteplass			hovedrasteplass
	Navn	Bromma vest	Bromma	Bergheim	Tuve bru	Hallingporten vest	Hallingporten øst	Kittilsvik	Gulsvik	Lindelia
	Rasteplassnummer	10	11	12	13	14	15	16	17	18
4,1,1	Kvm totalt	722	1014	1122	425	533	3431	589	1300	5798
	Kvm kjørbart	620	560	822	425	500	1126	537	1182	3500
	Kvm gress	426	490			39	2081	151	240	2762
4,1,2	Avstand til neste rasteplass	0,3 km	4,2 km	22,6 km	0,3 km	0,3 km	0,4 km	1,5 km	6,4 km	
4,1,3	Egnet kjøreretning	Vestover	Vestover	Vestover	Østover	Østover	Vestover	Østover	Østover	Østover
	Av- og påkjøringsforhold	bra	dårlig	bra	Dårlig	bra	bra	grei	bra	bra
	Tilbud begge kjøreretninger	ja	ja	ja	ja	ja	nei	ja	ja	nei
	Fysisk skille fra veien	nei	ja	ja	ja	nei	ja	nei	nei	ja
4,1,4	Parkeringsmuligheter bil	ja	grei	ja	ja	ja	ja	ja	bra	bra
	Parkeringsmuligheter lange kjøretøy	ja	ikke egnet	ja	nei	ja	ja	ja	Ja	Ja
4,1,5	Vegetasjon	Gress	Gress	gress	Trær	gress	trær og busker	gress	nei	Trær
4,1,6	Nærhet til vann	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja
	Mulighet for bading	ja	ja	ja	nei	ja	må krysse veien	ja	ja	ja
	Nærhet til kulturminne eller liknende	nei	nei	Bru	Bru	Hallingporten	Minnesmerke militær trefning 25. april 1940	nei	nei	nei
4,1,7	Nærhet til annen bebyggelse	Serviceanlegg på bromma	Serviceanlegg på bromma	Busslomme	nei	nei	nei	Serviceanlegg på Gulsvik	Serviceanlegg på Gulsvik	nei
4,1,8	Toalettfasiliteter	nei	nei	nei	nei	nei	ja	nei	nei	ja
	Møblering	2 benker	1 benk	2 benker	2 benker	1 benk	6 benker	1 benk	2 benker	6 benker
	Avfallsbeholdere	1 søppel	1 søppel	1 søppel	2 søppel	1 søppel	3 søppel	1 søppel	2 søppel	7 søppel
	Dekke	asfalt	grus	asfalt	asfalt og grus	asfalt	asfalt	asfalt	asfalt	asfalt
	Opparbeidet belysning	ja	nei	ja	nei	nei	nei	nei	nei	nei

#### 4.1.1 Areal

Øverst i tabellen er det form og oppfatning, kvm totalt, kvm kjørbart og kvm gress. Disse faktorene henger sammen og sier noe om størrelsen på rasteplassene. I tabellen kommer det tydelig frem at hovedrasteplassene har et større areal enn de øvrige rasteplassene. Det totale arealet på en øvrig rasteplass på denne strekningen varierer fra 282 m<sup>2</sup> til 1300 m<sup>2</sup>, mens hovedrasteplasser har et areal mellom 3431 m<sup>2</sup> og 5798 m<sup>2</sup>. En annen faktor her er størrelsen på gressarealet. De øvrige rasteplassene har lite, eller ingen gressareal, mens

hovedrasteplassene har store grøntarealer mellom 2018 m<sup>2</sup> til 3683 m<sup>2</sup>. Dette gjør det mer attraktivt å stoppe på hoved rasteplassene med tanke på at vegetasjon demper for vind og støy, gir skygge og kan dele opp plassen i mindre rom (Statens vegvesen, 2022).

#### 4.1.2 Avstand

En viktig faktor for behovet for hver enkelt rasteplass, er avstanden mellom rasteplassene. Dette er viktig for trafikanten siden det er viktig for de å ha muligheten til å ta en pause og raste med jevne mellomrom (Statens vegvesen, 2022). Det kommer frem at avstanden mellom rasteplassene er svært varierende, hvor den korteste avstanden er 0,3 km, og den lengste avstanden er 36,7km.

En annen faktor som spiller inn, er avstanden mellom rasteplassene for hver kjøreretning. I tabell 5 og 6 vises dette.

#### Kjøreretning Vest til Øst

Tabell 5: Avstand mellom rasteplasser for kjøreretning vest til øst

Navn	Plassen	Gol vest	Gol øst	Beia	Tuve bru	Hallingporten vest	Kittilsviki	Gulsvik	Lindelia
Nummer	1	4	5	9	13	14	16	17	18
Avstand til neste rasteplass	65,1	19	32,7	32,3	0,3	0,7	1,5	6,4	

#### Kjøreretning Øst til Vest

Tabell 6: Avstand mellom rasteplasser for kjøreretning øst til vest

Navn	Øyo	Hagafoss	Hallibakken	Nesbyen	Moan	Bromma vest	Bromma	Bergheim	Hallingporten øst
Nummer	2	3	6	7	8	10	11	12	15
Avstand til neste rasteplass	9,4	74,7	8,7	1,1	9,1	0,3	4,2	23,2	

Når man ser på avstanden til rasteplassene for hver kjøreretning blir den lengste avstanden mellom to rasteplasser enda lengre, mens den korteste avstanden forblir på 0,3 km for begge kjøreretningene. Kjøreretning øst blir den lengste avstanden nå 65,1 km og for kjøreretning vest blir den lengste avstanden på 74,7 km. Dette betyr at det er flere av rasteplassene som ligger tett på samme side av veien, og det kan derav anses som lite hensiktsmessig å beholde alle disse.

#### 4.1.3 Trafikksikkerhet

For av og påkjøring til rasteplassene var alle plassene tilgjengelig for begge kjøreretninger med unntak av hovedrasteplassene hvor 7 Nesbyen har dobbel gul sperrelinje og rasteplass 15 og 18 har svingforbud til venstre. For rasteplasser er av- og påkjøring en faktor som er

viktig for trafiksikkerheten. Selv om en rasteplass er tilgjengelig for begge kjøreretninger betyr ikke det at de er egnet for begge kjøreretninger. Om rasteplassen har et fysisk skille mellom selve rasteplassen og hovedveien blir også et krav for rasteplassene (Statens vegvesen, 2022). Dette er noe de eksisterende hovedrasteplassene har i dag, men ikke alle de øvrige rasteplassene.

#### 4.1.4 Parkering

Parkering er også viktig for rasteplassene. Alle rasteplassene har parkeringsmuligheter for vanlige personbiler, men ikke alle er like egnet for lengre kjøretøy. Dette er en faktor som må vektlegges når en gjør en vurdering av om rasteplassen skal beholdes, endres eller saneres.

#### 4.1.5 Vegetasjon

Vegetasjon på rasteplasser har flere funksjoner. For mennesker er vegetasjon bra for trivsel og mental helse. Vegetasjon kan brukes til å forme rasteplassene og har i tillegg en funksjon som erosjonssikring (Statens vegvesen, 2022). På rasteplassene var det varierende vegetasjon hvor noen så å si ikke hadde noe vegetasjon, mens andre hadde store områder med mye vegetasjon.

#### 4.1.6 Nærliggende severdigheter

Nærliggende severdigheter er faktorer som gjør rasteplassen mer attraktiv. Nærhet til vann kan gi plassen en fin utsikt samt gi muligheter for bading. Store deler av denne strekningen følger Hallingdalselva noe som gir mange av plassene nærhet til vann.

Noen av plassene har også nærhet til kulturminner. Kulturminner gjør rasteplassen mer attraktiv for reisende med historisk interesse. Dette gir også mulighet til å dele driften og samarbeide med andre aktører slik som det blir gjort på rasteplass 3 Hagafoss, hvor Hol kommune har store deler av driften.

#### 4.1.7 Nærhet til annen bebyggelse

Nærhet til bebyggelse er en faktor som har betydning for hvor attraktiv rasteplassen vil være å stoppe på. Å ha en rasteplass et par hundre meter unna et serviceanlegg kan være lite hensiktsmessig. Det vil heller være ideelt å skape et samarbeid med serviceanleggene hvor Statens vegvesen betaler støtte til de som driver serviceanleggene slik at alle trafikanter kan

benytte seg av toalettene gratis (Statens vegvesen, 2022). Det er flere av rasteplassene på denne strekningen som ligger nært andre serviceanlegg.

#### 4.1.8 Rasteplassens fasiliteter

Fasilitetene på rasteplassene er også avgjørende for hvor attraktivt det er å stoppe der. Toalettbygg en viktig faktor ettersom det i de aller fleste tilfeller er det som differensierer en hovedrasteplass og en øvrig rasteplass. Andre fasiliteter som har betydning er benker og bord (Statens vegvesen, 2022).

#### 4.2 Strekningen

For å måle trafikkmengden på veier brukes noe som kalles årsdøgntrafikk. Årsdøgntrafikk er gjennomsnittet av den daglige trafikken. Dette beregnes ved å ta antall kjøretøy som kjører forbi et tellepunkt på en veg i begge retninger i et år og dele dette på antall dager i året (Solvoll, 2023).

På denne strekningen er det varierende årsdøgntrafikk. Fra 18 Lindelia, til Gol er det omtrent 5500 i årsdøgntrafikk. Mellom Gol og Ål er det en årsdøgntrafikk på 4700. Fra Ål til Geilo er det en årsdøgntrafikk på om lag 4000. På strekningen er det om lag 17% lange kjøretøy. Dette er en nokså trafikkert vei siden det er en av hovedveiene mellom øst- og Vest-Norge både for personbiler og som transportåre (Statens vegvesen, 2023).

#### 4.3 Hovedrasteplassene

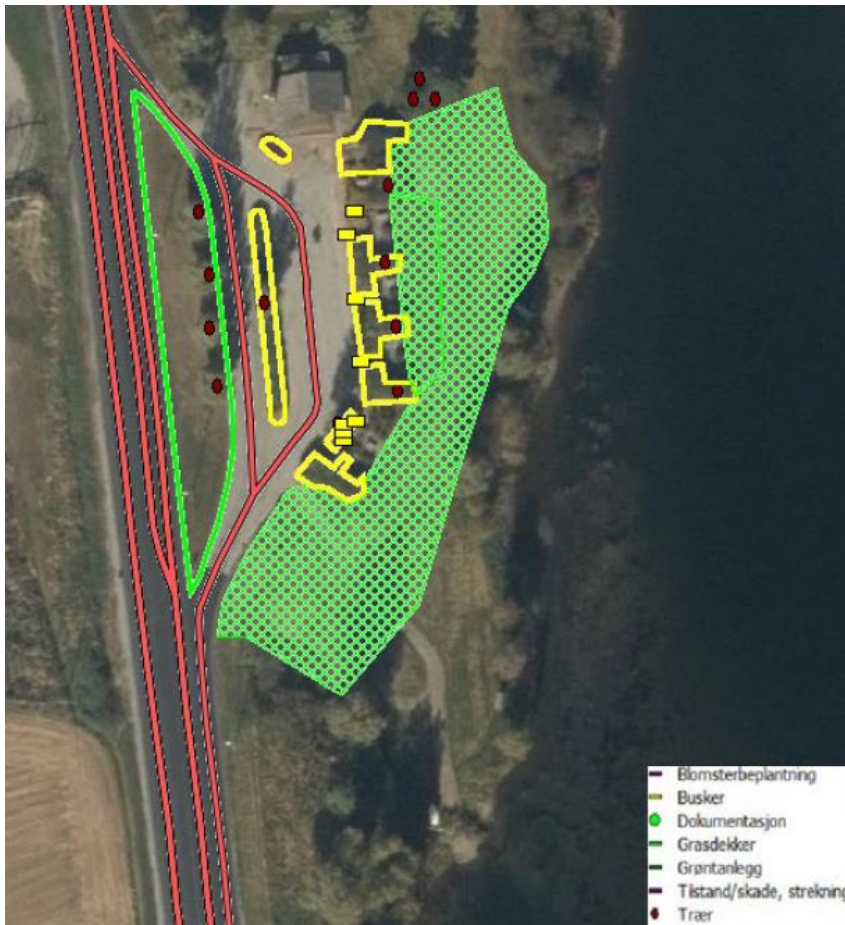
Med tanke på den nye rasteplassstrategien hvor det skal bli færre, men bedre rasteplasser vil det være naturlig å gå mer i dybden på de plassene som allerede har en betydelig høyere standard, nemlig hovedrasteplassene. Hovedrasteplassene har et betydelig større areal enn de øvrige rasteplassene og krever derav mer arbeid for drift og vedlikehold. På denne strekningen er det tre hovedrasteplasser. Hovedrasteplassene er kun tilgjengelig for en kjøreretning. I en samtale med en seksjonssjef i Statens vegvesen kommer det frem at dette er gjort på grunn av trafikksikkerheten.

##### 4.3.1 Rasteplass 7 Nesbyen

Nesbyen er en rasteplass på 3763m<sup>2</sup>. Denne rasteplassen tar kun imot vestgående trafikk. Rasteplassen har adskilte sittemuligheter, samt beplantning og gressplen som går ned til vannkanten. Både gressplenen og beplantningen bærer preg av å bli skjøttet sjeldent. Det er

ugress i fugene til steinbelegget og buskene rundt benkene har vokst tett innpå benkene, noe som gjør at sitteplassene nesten blir gjengrodd.

Den 30. mai 2023 ble plassen befart på nytt. Da hadde problematikken med at sitteområdene var noe gjengrodd blitt løst med å kutte ned buskene, noe som preger inntrykket av rasteplassen, gjør at den blir mindre attraktiv og benkene mister romfølelsen som buskene ga.



Figur 3: Markert kart for grønntanlegg rasteplass Nesbyen. Hentet fra: D2 Tegninger og supplerende dokumenter, D2-S05  
Liste over grønntanlegg, Vedlegg 57: Rasteplass Nesbyen Lest: 17.04.2023

Tabell 7: Vegetasjonsbeskrivelse for rasteplass Nesbyen. Hentet fra: D2 Tegninger og supplerende dokumenter, D2-S05 Liste over grøntanlegg, Vedlegg 57: Rasteplass Nesbyen, Lest: 17.04.2023

Vegetasjonsbeskrivelse	m <sup>2</sup>	Stk.	Art(er)
Grasplen	3683		
Grasbakke			
Busker	388		Sorbaria sorbifolia, Crataegus intricata, Ribes uva-crispa, Cotoneaster lucidus, Spirea betulifolia
Hekker/Buskroser	42		Dasiphora fruticosa, Sorbaria sorbifolia
Blomsterbeplantning			
Løvfellende trær		11	Sorbus aucuparia, Betula pendula
Vintergrønne trær		2	Pinus sylvestris
Naturmark			



Figur 4: Bilder fra rasteplass 7 Nesbyen. Foto: Tellef Isungset

#### 4.3.2 Rasteplass 15 Hallingporten øst

Hallingporten øst er en nokså stor rasteplass på 3431m<sup>2</sup>. Denne rasteplassen tar imot trafikk som reiser vestover. Rasteplassen ligger i underkant av 10 km unna hovedrasteplass 18 Lindelia som tar imot trafikk østover. Rasteplassen har toalett og bra med møblering. I tillegg



til dette er det et minnesmerke på plassen for de militære trefninger som skjedde på Gulsvik 25. april 1940 under andre verdenskrig. Rasteplassen er langstrakt og har ikke noe adskilt parkering slik som de to andre hovedrasteplassene. Rasteplassen har noen små lommer for parkering, men er ikke veldig egnet for parkering av flere tungtransportbiler. Hallingporten øst har heller ikke belysning, noe som er et minimumskrav for hovedrasteplasser (Statens vegvesen, 2022). Denne rasteplassen har en stor beplantning med mange busker og trær. Benkene er plassert på små asfaltlommer langs kjørearealet og på en opphøyning i enden av rasteplassen hvor det er et plenareal.



Figur 5: Markert kart for grønntanlegg rasteplass Hallingporten øst. Hentet fra: D2 Tegninger og supplerende dokumenter, D2-S05 Liste over grønntanlegg, Vedlegg 48: Rasteplass Hallingporten øst, Lest: 17.04.2023

Tabell 8: Vegetasjonsbeskrivelse for rasteplass Hallingporten øst. Hentet fra: D2 Tegninger og supplerende dokumenter, D2-S05 Liste over grøntanlegg, Vedlegg 48: Rasteplass Hallingporten øst, Lest: 17.04.2023

Vegetasjonsbeskrivelse	m <sup>2</sup>	Stk.	Art(er)
Grasplen	2081		
Grasbakke			
Busker	98		Salix purpurea
Hekker/Buskroser			
Blomsterbeplantning			
Løvfellende trær		14	Quercus robur, Betula pendula, Alnus glutinosa, Populus tremula og Sorbus aucuparia
Vintergrønne trær		14	Pinus sylvestris
Naturmark	3428		



Figur 6: Bilder fra rasteplass 15 Hallingporten øst. Foto: Tellef Isungset

#### 4.3.3 Rasteplass 18 Lindelia

Lindelia er en rasteplass på 5789m<sup>2</sup>, noe som gjør det til den rasteplassen med mest areal på strekningen. Rasteplassen tar trafikk som reiser østover. Rasteplassen har en adskilt parkering med god plass til alle typer kjøretøy. Rasteplassen har fin utsikt fra sitteområdene.

Bepantningen på rasteplassen er trær av typen hengebjørk som skjermer sitteområdet fra kjøre- og parkeringsarealet på plassen, og kjøre- og parkeringsarealet fra riksveg 7.



Figur 7: Markert kart for grønntanlegg rasteplass Lindelia. Hentet fra: D2 Tegninger og supplerende dokumenter, D2-S05 Liste over grønntanlegg, Vedlegg 44: Rasteplass Lindelia, Lest: 17.04.2023

Tabell 9: Vegetasjonsbeskrivelse for rasteplass Lindelia. Hentet fra: D2 Tegninger og supplerende dokumenter, D2-S05 Liste over grøntanlegg, Vedlegg 44: Rasteplass Lindelia, Lest: 17.04.2023

Vegetasjonsbeskrivelse	m <sup>2</sup>	Stk.	Art(er)
Grasplen	2762		
Grasbakke			
Busker			
Hekker/Buskroser			
Blomsterbeplantning			
Løvfellende trær		18	Betula pendula
Vintergrønne trær			
Naturmark	992		






Figur 8: Bilder fra rasteplass 18 Lindelia. Foto: Tellef Isungset

#### 4.4 Øvrige rasteplasser

Kvaliteten på de øvrige rasteplassene på strekingen er svært varierende. Noen av de har gode av- og påkjøringsmuligheter, flott utsikt, bra med møblering og god plass. Dette gjelder ikke for alle rasteplassene da noen av rasteplassene var trange, hadde farlige av- og påkjøringsmuligheter og manglet møblering. Dette gjør at ikke alle de øvrige rasteplassene på strekningen oppfyller den nye rasteplassstrategiens krav for øvrige rasteplasser og de behøver derfor å oppgraderes, saneres, eller gjøres om til et annet sideanlegg.

Mange av de øvrige rasteplassene står veldig tett, noe som ikke er gunstig med tanke på ønske om å gi jevne og forutsigbare muligheter til å stoppe langs veien. Å ha så mange «unødvendige» rasteplasser krever ressurser som heller kunne blitt brukt til å holde en høyere standard på færre rasteplasser. Tabell 10 er en oversikt over de øvrige rasteplassene med bilde av hver av dem og en kort beskrivelse.

*Tabell 10: Øvrige rasteplasser med beskrivelse*

Bilde	Beskrivelse
 <p data-bbox="204 730 767 801"><i>Figur 9: Rasteplass 1 Plassen, Foto: Tellef Isungset, Dato: 23.06.2022</i></p>	<p data-bbox="842 255 1107 286">Rasteplass 1 Plassen</p> <p data-bbox="842 315 1369 465">Plassen er en langstrakt rasteplass. Den har ikke møblering eller søppelkasser og har grusdekke.</p>
 <p data-bbox="204 1285 767 1357"><i>Figur 10: Rasteplass 2 Øyo, Foto: Tellef Isungset, Dato: 23.06.2022</i></p>	<p data-bbox="842 853 1059 884">Rasteplass 2 Øyo</p> <p data-bbox="842 913 1390 1115">Øyo er en liten rasteplass uten møblering. Dekket er delvis asfalt og grus. Den ligger inneklemt mellom riksveg.7 og Bergensbanen.</p>
 <p data-bbox="204 1796 767 1957"><i>Figur 11: Rasteplass 3 Hagafoss, Hentet fra: <a href="https://www.google.com/maps/@60.5975762,8.3491753,3a,75y,352.48h,81.69t/data=!3m6!1e1!3m4!1seTCc3F5Uza91WFFsvIm8Dq!2e0!7i16384!8i8192">https://www.google.com/maps/@60.5975762,8.3491753,3a,75y,352.48h,81.69t/data=!3m6!1e1!3m4!1seTCc3F5Uza91WFFsvIm8Dq!2e0!7i16384!8i8192</a>, Dato 02.05.2023</i></p>	<p data-bbox="842 1404 1129 1435">Rasteplass 3 Hagafoss</p> <p data-bbox="842 1464 1390 1787">Hagafoss er en rasteplass som er et samarbeid mellom statens vegvesen og Hol kommune. Rasteplassen har toaletter og beplantning. Den ligger nært til Hol kirke og Hol bygdemuseum. Den har også nærhet til matbutikk og elbilladere.</p>



Figur 12: Rasteplass 4 Gol vest, Foto: Tellef Isungset, Dato: 08.06.2022

#### Rasteplass 4 Gol vest

Gol Vest er en romslig rasteplass og har møblering og søppelkasser. Den har asfaltdekke og ligger nært Hallingdalselva.



Figur 13: Rasteplass 5 Gol øst, Foto: Tellef Isungset, Dato: 08.06.2022

#### Rasteplass 5 Gol øst

Gol øst har delt parkeringsplass med en bensinstasjon og ladestasjoner. Selv om det er nærhet til eksterne aktører, er det ikke samarbeid om driften.



Figur 14: Rasteplass 6 Hallibakken, Foto: Tellef Isungset, Dato: 08.06.2022

#### Rasteplass 6 Hallibakken

Hallibakken er en liten rasteplass som ligger i en oppoverbakke, noe som gjør at den har ganske mye helning. På plassen er det en merkestein fra 1865 som markerer da Kongevegen oppover Hallingdal var ferdig (Norsk vegmuseum, 2020)



Figur 15: Rasteplass 8 Moan, Foto: Tellef Isungset, Dato: 08.06.2022

#### Rasteplass 8 Moan

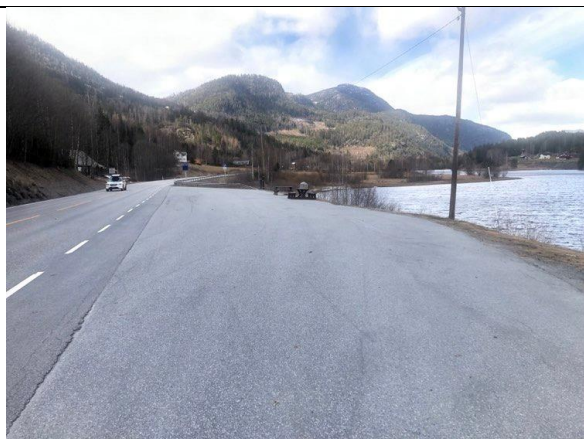
Moan er en rasteplass hvor en del av dekket er asfalt og en del er grus. Den har en benk og en søppelkasse.



Figur 16: Rasteplass 9 Beia, Foto: Tellef Isungset, Dato: 08.06.2022

#### Rasteplass 9 Beia

Beia er en rasteplass som er adskilt fra veien. Rasteplassen har veldig lite sol. Den har også en noe smal av- og påkjøring, og er trolig vanskelig for tungtransport å benytte seg av.



Figur 17: Rasteplass 10 Bromma vest, Foto: Tellef Isungset, Dato: 08.06.2022

#### Rasteplass 10 Bromma vest

Bromma vest er en relativt stor rasteplass med asfaltdekke. Den ligger veldig nært rasteplass 11 Bromma og servicetilbudene på Bromma.





Figur 18: Rasteplass 11 Bromma, Foto: Tellef Isungset, Dato: 08.06.2022

#### Rasteplass 11 Bromma

Bromma har dekke av grus og er adskilt fra veien. Den er vinterstengt og ligger nært 10 Bromma vest og servicetilbudene på Bromma



Figur 19: Rasteplass 12 Bergheim, Foto: Tellef Isungset, Dato: 08.06.2022

#### Rasteplass 12 Bergheim

Bergheim er en stor rasteplass som er adskilt fra veien. Den har nærhet til en bro og et busstopp. Den er godt utstyrt med benker og søppelkasser, og den har belysning.



Figur 20: Rasteplass 13 Tuve bru, Foto: Tellef Isungset, Dato: 08.06.2022

#### Rasteplass 13 Tuve bru

Tuve bru er en rasteplass som er adskilt og opphøyd fra veien. Den er nokså liten og har en trang av- og påkjøring. Den ligger veldig tett på 14 Hallingporten vest.



*Figur 21: Rasteplass 14 Hallingporten vest, Foto: Tellef Isungset, Dato: 08.06.2022*

Rasteplass 14 Hallingporten vest.  
Hallingporten vest har fin utsikt til vannet. Den har nærhet til rasteplassene 13 Tuve bru og 16 Kittilsvik



*Figur 22: Rasteplass 16 Kittilsvik, Foto: Tellef Isungset, Dato: 08.06.2022*

Rasteplass 16 Kittilsvik  
Kittilsvik har ligger nært 14 Hallingporten vest og servicetilbudene på Gulsvik hvor det er bensinstasjon, cafe, lademuligheter og bademuligheter.



*Figur 23: Rasteplass 17 Gulsvik, Foto: Tellef Isungset, Dato: 08.06.2022*

Rasteplass 17 Gulsvik  
Gulsvik er en stor rasteplass. Den har nærhet til, og ligger på samme side av veien som servicetilbudene på Gulsvik og rasteplass 16 Kittilsvik og 18 Lindelia

#### 4.5 Samarbeid med andre aktører

Det er mulig å samarbeide med eksterne aktører på rasteplassene. Dette samarbeidet kan enten være med offentlige eller private aktører. De offentlige aktørene vil da gjerne være kommunen eller fylkeskommunen, mens de private ofte vil være næringsaktører eller frivillige organisasjoner. (Statens vegvesen, 2022).

Om det er eksterne tilbud for rast og hvile for alle trafikanter kan dette ha påvirkning for hvor tett en trenger å etablere en rasteplass. Disse tilbudene må i så fall kunne benyttes fritt av trafikantene. Dette kan i tilfeller kreve at det blir gitt driftstøtte til den eksterne aktøren slik at det blir gratis adgang til alle trafikanter (Statens vegvesen, 2022).

En annen faktor som kan spille inn er om det er muligheter til aktiviteter rundt rasteplassen. Dette kan være strender, kulturminner eller turstier. I disse tilfellene kan det være aktuelt å skape en plass som dekker behovene både for rasteplassen og friluftsområdet. Det vil si felles parkering, toaletter og renovasjon (Statens vegvesen, 2022).

På denne strekningen er rasteplass 3 Hagafoss et godt eksempel. På denne plassen er det Hol kommune som har store deler av driften.

#### 4.6 Rasteplasser med tett plassering

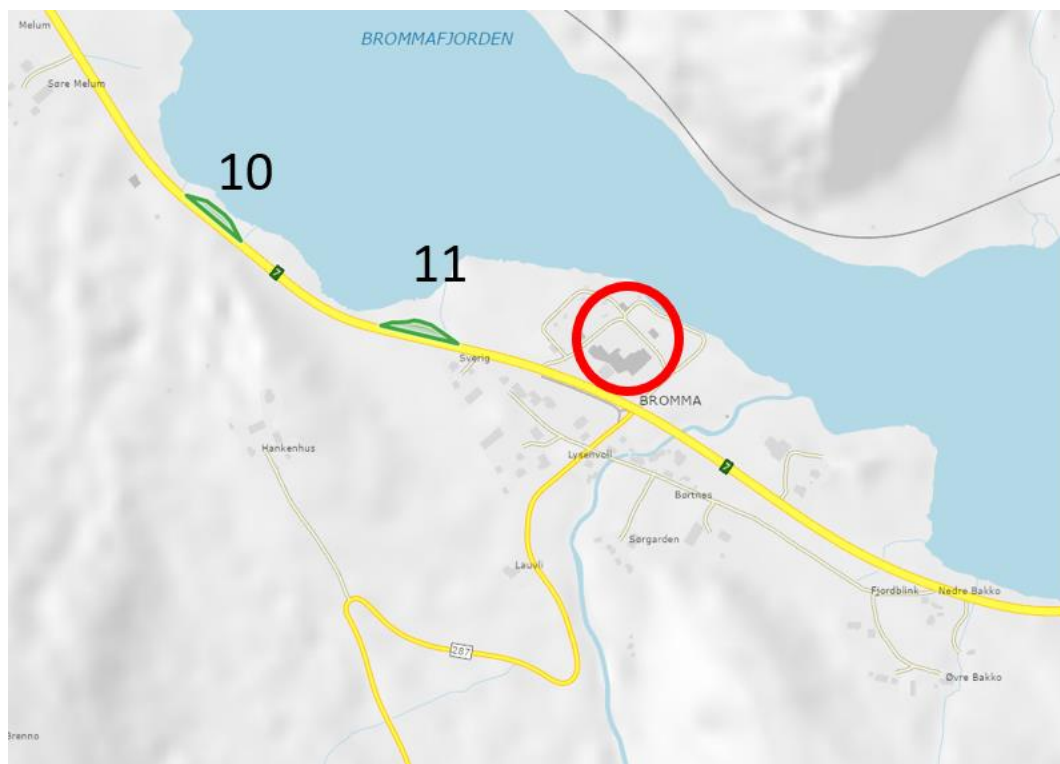
Ser man på plasseringen av de forskjellige rasteplassene på denne strekningen ser man at rasteplassene ikke er jevnt fordelt utover strekningen. De er derimot plassert nokså tett og ofte nokså nærme en hovedrasteplass, i flere tilfeller er de rasteplassene som står tett også plassert på samme side av vegen.

I området rundt hovedrasteplass 15 Hallingporten vest, kan en se at det er plassert fem rasteplasser med nokså lite mellomrom. Dette er rasteplassene 13 Tuve bru, 14 Hallingporten vest, 15 Hallingporten øst, 16 Kittilsvik og 17 Gulsvik. Tar man for seg grupperingen med de fire rasteplassene 13, 14, 15 og 16 er det om lag 1 kilometer fra start til slutt. Av de fem rasteplassene på figur 24 er de fire øvrige rasteplassene på samme side av vegen. I den røde sirkelen på figuren, mellom 16 Kittilsvik og 17 Gulsvik er det en bensinstasjon og en cafe. Her er det også ladestasjoner for elbil og bademuligheter. Dette vil nok for mange være et mer attraktivt stoppested for trafikanter.



Figur 24: Oversiktskart rasteplass 13-17, Nummerering av rasteplasser og markering av serviceanlegg gjort selv. Kart: [https://veqkart.atlas.vegvesen.no/#kartlaq:geodata/@202594,6706408,13/hva:!\(id~39\)~](https://veqkart.atlas.vegvesen.no/#kartlaq:geodata/@202594,6706408,13/hva:!(id~39)~), Dato: 08.05.2023

For rasteplassene 10 Bromma vest og 11 Bromma ser man det samme problemet med at rasteplassene har en avstand på 300 meter, noe som er svært kort, i tillegg til at disse rasteplassene ligger begge på samme side av veien. Rasteplassen 11 Bromma er vinterstengt. På figur 23, markert med en rød sirkel er det en bensinstasjon og en kro som ligger 250 meter unna rasteplass 11 Bromma. I denne røde sirkelen er det også ladestasjoner for elbil og muligheter til å bade. Dette kan trolig medfører at disse to rasteplassene ikke får veldig stor nytte for trafikanter når det er et så attraktivt tilbud i nærheten.



Figur 25: Oversiktskart rasteplass 10-11, Nummerering av rasteplasser og markering serviceanlegg gjort selv. Kart: [https://vegkart.atlas.vegvesen.no/#kartlag:geodata/@180794,6719974,14/hva:!\(id~39\)~](https://vegkart.atlas.vegvesen.no/#kartlag:geodata/@180794,6719974,14/hva:!(id~39)~), Dato: 08.05.2023

Ved Nesbyen er det to rasteplasser som ligger tett og på samme side av veien. Dette er rasteplassene 7 Nesbyen og 8 Moan. Her er avstanden 1,1 km og rasteplass 7 Nesbyen er en hovedrasteplass. I den røde sirkelen på figur 26 er det en bensinstasjon, matbutikk og elbilladere.



Figur 26: Oversiktskart rastepllass 7-8, Nummerering av rastepllasser og markering av serviceanlegg gjort selv. Kart: [https://vegkart.atlas.vegvesen.no/#kartlaq:geodata/@177891,6728972,14/hva:!\(id~39\)~](https://vegkart.atlas.vegvesen.no/#kartlaq:geodata/@177891,6728972,14/hva:!(id~39)~), Dato: 08.05.2023

Rastepllassene 4 Gol vest og 5 Gol øst er plassert på hver sin side av Gol. Rastepllass 5 Gol øst har samme innkjørsel og deler parkeringsplass med en bensinstasjon. Det er ikke et samarbeid mellom Statens vegvesen og bensinstasjonen om drift. I den røde sirkelen på figur 27 er det en trafikkstasjon og døgnhvileplass.



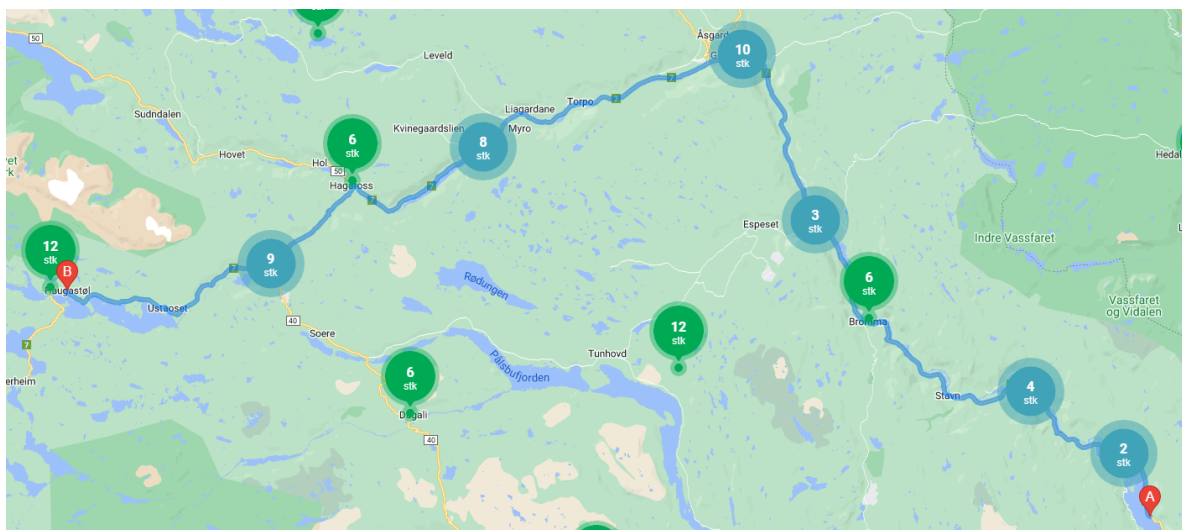
Figur 27: Oversiktskart rastepllass 4-5, nummerering av rastepllasser og markering av trafikkstasjon gjort selv. Kart: [https://vegkart.atlas.vegvesen.no/#kartlaq:geodata/@169576,6744633,13/hva:!\(id~39\)~](https://vegkart.atlas.vegvesen.no/#kartlaq:geodata/@169576,6744633,13/hva:!(id~39)~), Dato: 08.05.2023

#### 4.7 Elbilladere på rasteplassene

Det kommer frem i den nye rasteplassstrategien at om det er en vesentlig oppgradering og planlegging av hovedrasteplasser skal det vurderes om det er muligheter for å etablere ladestasjoner på hovedrasteplassene. Det skal være en vurdering for hver av hovedrasteplassene med tanke på nærliggende eksisterende lademuligheter og prisen på å etablere ladestasjonen (Statens vegvesen, 2020).

I Nasjonal ladestrategi ber regjeringen Statens vegvesen om å kartlegge muligheter og behov for ladestasjoner langs riksveiene. Dette gjelder både for tunge og lette kjøretøy. For tunge kjøretøy vil døgnhvileplasser virke som det ideelle valget, mens for lette vil rasteplasser være et aktuelt valg. De ber også Statens vegvesen om å utarbeide en strategi og vilkår for utleie av arealer, noe som skal være med på å senke barrieren for utbygging av ladestasjoner langs riksveinettet. Denne planen skal være klar før 1. juli 2023 (Samferdselsdepartementet, 2022).

På strekningen er det allerede en del eksisterende lademuligheter langs veien. Figur 28 viser eksisterende ladestasjoner på strekningen. De grønne sirklene viser antall ladere samlet på en plass, mens de blå sirklene viser antall områder hvor det er plasser å lade.



Figur 28: Ladestasjoner på strekningen, hentet fra: <https://www.ladestasjoner.no/kart/>, Dato: 16.04.2023

I et intervju med en byggleder i Statens vegvesen ble det nevnt at de har hatt møte om elbilladere på strekningen hvor de har vurdert 7 Nesbyen og 18 Lindelia som mulige hovedrasteplasser hvor det kunne vært mulig å etablere elbilladere. For rasteplass 7 Nesbyen er det per i dag lademuligheter på den andre siden av veien med bensinstasjonen

og matbutikken. For rasteplass 18 Lindelia er nærmeste lademulighet ved serviceanlegget på Gulsvik, som ligger 7 kilometer unna (Google maps, 2023).

#### 4.8 Drift og vedlikehold

Drift og vedlikehold er to begreper som ofte brukes om hverandre, men det er to forskjellige ting. Drift er arbeid som må gjentas flere ganger uten noe satt tidspunkt for når det kan avsluttes. Dette kan for eksempel være oppgaver som snørydding, klipping av plen og renhold av toaletter. Vedlikehold er oppgaver som blir gjort med sjeldnere intervaller. For rasteplasser kan dette være å oppgaver som bytte ut slitne benker eller å fikse opp i skader på vegdekker (Statens vegvesen, 2015).

##### 4.8.1 Drift og vedlikehold for rasteplassene på riksveg 7

På strekningen er det entreprenørfirmaet Presis vegdrift AS som har ansvaret for drift og vedlikehold. I en samtale med en som jobber med denne strekningen kom det frem hvilke oppgaver de hadde og noen av tanken deres om dette.

Presis vegdrift AS har ansvaret for brøyting av snø, kosting av grus, tømme søppel, vedlikehold av benker, vasking og tilsyn av toalettene, og grøntanlegg.

Presis vegdrift AS sa at rasteplassene for det meste er greie å drifte. Noen av de eldre rasteplassene har en utforming som gjør driften litt mer tungvint, mens de nye rasteplassene er godt utformet.

##### 4.8.2 Skjøtselen på rasteplassene

Skjøtselen på de øvrige rasteplassene under befaringen var stort sett grei. For de øvrige rasteplassene er den største problematikken med skjøtselen at benkene er plassert på gresset for å få de utenfor det kjørbare arealet og gresset vokser høyt rundt benkene, noe som gjør benkene mindre attraktive. I kontrakten for skjøtsel av grøntarealer står det at «*Vegetasjon skal ikke redusere funksjonen for konstruksjoner, installasjoner og vegutstyr eller tilkomst til disse.*» (Statens vegvesen, 2021). Det er også noen av benkene som er plassert på det som vil regnes som kjørbart areal, noe som er trafikkfarlig.





Figur 29: Forskjellige plasseringer av benker. Foto: Tellef Isungset

I kontrakten for skjøtselen av rasteplassene på denne strekningen skilles det mellom grasbakke og grasplen. Grasbakke skal ha en høyde på 10-25 cm, mens en grasplen skal ha en høyde på 5-12 cm (Statens vegvesen, 2021). Det er ingen av hovedrasteplassene på strekningen som har areal som er definert som grasbakke (Statens vegvesen, 2020). Det vil si at alt gressarealet de har planer om å skjøtte på disse plassene må ha en høyde på 5-12 cm istedenfor å benytte seg av begge grasarealtypene å kunne la kanter og bakker vokse til 10-25 cm.

#### 4.8.3 Drift og vedlikehold med andre aktører

Rasteplassen Hagafoss er ikke en hovedrasteplass selv om den har toalett. Grunnen til dette er at det er Hol kommune som har bygd og drifter toalettbygget. I et møte med en i Hol kommune som jobber med drift av rasteplass 3 Hagafoss kommer det frem at de også har ansvar for møbleringen og de slår gresset. I høysesong vaskes toalettet 2 ganger om dagen og utenom sesong vaskes det 3 ganger i uka. På denne rasteplassen har vegvesenet ansvaret for selve parkeringen ved å brøyte snø og koste grus. En annen rasteplass som også har samarbeid om drift og vedlikehold er hovedrasteplass 7 Nesbyen. Her er arbeidsfordelingen annerledes, hvor Nesbyen kommune kun drifter toalettet.

## 5 Diskusjon

### 5.1 Overordnet

For å bedre driften av rasteplassene på denne strekningen må vi først ta for oss hva strategien for rasteplassene er. I korte trekk er den å redusere antallet rasteplasser fra 700 til 150 hovedrasteplasser og da øke kvaliteten på disse 150 hovedrasteplassene (Statens vegvesen, 2020).

På denne strekningen er det mange øvrige rasteplasser som er samlet på en plass, i tillegg til at mange av disse kun er noen hundre meter unna en allerede etablert hovedrasteplass. Kvaliteten på disse øvrige rasteplassene er nokså varierende, og det er heller ikke alle som oppfyller kravene til en øvrig rasteplass. I tillegg til dette er det også en del av de øvrige rasteplassene som ligger veldig nærme andre eksterne aktører som har et mer attraktivt tilbud.

## 5.2 Endring av klassifisering for rasteplassene

Når man endrer en rasteplass har man tre muligheter. Dette er oppgradering, sanering, eller å endre det til et annet sideanlegg (Statens vegvesen, 2022).

I Ny rasteplassstrategi på riksveg står det under øvrige rasteplasser og andre sideanlegg at *«Det totale tilbudet for rast, stopp og hvile må ses i sammenheng for å sikre et optimalt tilbud til alle trafikantergrupper. Utvalgte «øvrige rasteplasser» beholdes fordi rasteplassstilbudet på strekningen ellers vil bli uhensiktsmessig ut fra økonomiske vurderinger og brukerbehov.»* (Statens vegvesen, 2020).

For å velge ut hvilke av rasteplassene som burde saneres, endres eller beholdes, tas det utgangspunkt i anbefalinger og krav fra den nye rasteplassstrategien. Det har vist seg at avstanden til nærmeste rasteplass eller nærhet til andre serviceanlegg en viktig faktor for å se «det totale tilbudet for rast, stopp og hvile». Selve rasteplassen sin utforming og funksjonalitet er også faktorer som spiller inn. Er rasteplassen liten, dårlig utformet, har en mindre egnet av- og påkjøring eller ingen buffer mot hovedvegen, vil dette ha betydning for hvor vidt den er verdt å beholde.

### 5.2.1 Rasteplasser som anbefales å sanere

Rasteplass 1 Plassen er en rasteplass som burde saneres. Den har relativt romslig plass. Dekket på plassen er grus og den har heller ingen møblering.

Rasteplass 2 Øyo er en av rasteplassene som kan saneres. Denne rasteplassen er liten, har dekke av grus og asfalt, og ligger klemt mellom riksveg 7 og Bergensbanen. Denne rasteplassen har heller ikke noe møblering.

Rasteplass 8 Moan er en plass som kan saneres. Den ligger 1,1 km unna hovedrasteplassen 7 Nesbyen og på samme side av vegen. Om en ser bort i fra grusdekke på denne plassen blir den svært liten og vil ikke egne seg som en stopplomme heller.

Rasteplass 9 Beia er en av rasteplassene som burde saneres. Plassen har nesten ikke sol, noe som gjør den mindre attraktiv å oppholde seg på. Den har også en smal og trafikkfarlig av- og påkjøring, som gjør at den ikke egner seg som stopplomme.

Rasteplass 11 Bromma vest er også en av rasteplassene som er gunstig å sanere. Denne rasteplassen er adskilt fra veien, men har en mindre egnet av- og på kjøring. Denne rasteplassen driftes ikke om vinteren, er ikke egnet for tungtransport, og ligger kun et par hundre meter unna servicetilbudene som er å finne på Bromma.

Rasteplass 13 Tuve bru er en av rasteplassene som kan saneres. Denne plassen er liten og har en farlig av- og påkjøring. Denne rasteplassen er vinterstengt og utilgjengelig for tungtransport. Den har også nærhet til andre stoppmuligheter som rasteplass 14 Hallingporten vest.

Rasteplass 16 Kittilsvik er en rasteplass som også kan saneres. Denne rasteplassen ligger tett på Gulsvik sine servicemuligheter og rasteplass 14 Hallingporten vest. Den ligger i tillegg i en sving noe som gjør av- og påkjøring mindre oversiktlig.

#### 5.2.2 Rasteplasser som anbefales å omgradere

Rasteplass 4 Gol vest er en rasteplass som kan gjøres om til en stopplomme. Dette er en relativt romslig plass med asfaltdekke, med noe avstand til neste mulige stopp.

Rasteplass 6 Hallibakken burde gjøres om til en stopplomme. Rasteplassen har et lite areal og ligger en oppoverbakke, noe som gjør at den heller og ikke egner seg for rast.

Rasteplassen ligger i en sving og har ikke noe buffer mellom hovedveien, noe som gjør den trafikkfarlig. Den faktoren som avgjør at det skal bli mulig å stoppe her er merkesteinen fra 1865 som kan være attraktiv å se på for de med historisk interesse.

Rasteplass 10 Bromma vest burde endres til en stopplomme. Denne rasteplassen ligger veldig nært serviceanlegget på Bromma noe som er en mer attraktiv plass å stoppe.

Rasteplassen har likevel verdi som en stopplomme siden den er nokså romslig, har asfaltdekke og oversiktlig av- og påkjøring.

Rasteplass 14 Hallingporten vest burde bli en stopplomme. Med tanke på tidligere anbefaling om å sanere rasteplass 13 og 16 som er svært nærliggende, samt at

hovedrasteplass 15 Hallingporten øst ikke er tilgjengelig for begge kjøreretninger, vil det være ideelt å ha muligheten til å kunne stoppe her.

Rasteplass 17 Gulsvik er en stor rasteplass hvor tungtransport har gode muligheter til å stoppe. På grunn av sin nærhet til serviceanlegget på Gulsvik er det mer hensiktsmessig å endre denne til en stopplomme da det trolig er mer attraktivt å ta lengre rast ved serviceanlegget på Gulsvik.

### 5.2.3 Rasteplasser som anbefales å beholdes

De øvrige rasteplassene som burde bli beholdt og ikke krever endring er rasteplass 3, 5 og 12. Grunnen til dette er at de alle bidrar med å skape et helhetlig forutsigbart og jevnt tilbud til rast. Disse plassene har bra med møblering og atskilling fra veien, noe som gjør de trygge å oppholde seg på.

Hovedrasteplassene 7 Nesbyen og 18 Lindelia oppfyller kravene for hovedrasteplasser og trenger derav ikke oppgraderinger. Som tidligere nevnt er disse to rasteplassene også blitt sett på som hovedrasteplasser med mulighet for etablering av ladestasjoner.

Hovedrasteplass 15 Hallingporten øst behøver å oppgraderes om den skal kategoriseres som en hovedrasteplass ifølge den nye rasteplassstrategien. I håndbok V273 er minste krav for hovedrasteplasser «*Opparbeidet areal er universelt utformet. Deler av arealet belyst.*» (Statens vegvesen, 2022) nevnt. Denne rasteplassen har ikke belysning.

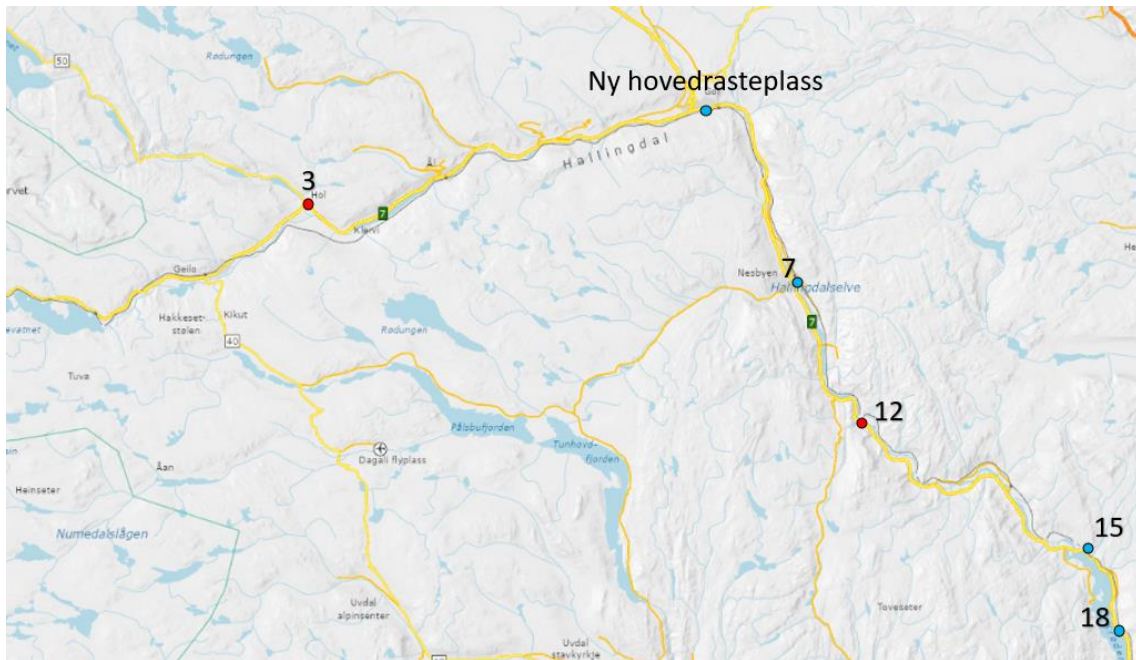
### 5.3 Etablere en ny hovedrasteplass

Som nevnt tidligere skal det være omtrent en times kjøring mellom hovedrasteplassene altså 50-100 km. For trafikanter som kommer fra øst vil dette kravet oppfylles med hovedrasteplass 7 Nesbyen og det offentlige tilbudet på rasteplass 3 Hagafoss. Dette er en strekning på 60 km og den tar 54 minutter å kjøre (Google maps, 2023). Om man derimot kommer vestfra er situasjonen annerledes. Grunnen til dette er at hovedrasteplassen på Nesbyen kun er tilgjengelig for de som kommer sørfra siden det er dobbel gul linje her. Dette gjør at man da får en strekning på 101 km, som tar 1 time og 24 minutter å kjøre (Google maps, 2023). Dette er en avstand som avviker så mye fra den anbefalte lengden at det er behov for en ekstra hovedrasteplass på denne strekningen, og denne burde helst være plassert på østgående trafikk sin side av veien.

Ved etablering av en ny hovedrasteplass på denne strekningen vil det ideelle området være i nærheten av Gol. Ser man på mulighetene til å oppgradere en av de eksisterende rasteplassene vil det være rasteplass 4 Gol vest og 5 Gol øst. Begge disse rasteplassene ligger tett mellom riksveg 7 og Hallingdalselva. Dette gjør at om det skulle blitt etablert en hovedrasteplass her ville den blitt smal og langstrakt. Rasteplass 5 Gol øst, deler i tillegg parkering med andre serviceanlegg.

Gol trafikkstasjon ligger mellom rasteplass 4 og 5. På denne stasjonen er det allerede etablert en døgnhvileplass. Å se på ekspandering av dette til en hovedrasteplass vil derfor kreve at døgnhvileplassen skjermes fra rasteplassen, siden døgnhvileplassen har til hensikt å tilby hvile til de som har hviletid. En faktor som gjør at denne plassen kunne egnet seg for etablering av en hovedrasteplass er at innkjøringen er via en rundkjøring, noe som gjør at den er tilgjengelig fra begge kjøreretninger, noe som de eksisterende hovedrasteplassene ikke er. I tillegg til dette er det krav for døgnhvileplasser, som sier at døgnhvileplasser skal ha dusj, toalett og belysning (Statens vegvesen, 2021). Dette betyr at det allerede er strøm og vann, samt at det allerede er drift av sanitære bygg og grøntarealer på plassen. Ved etablering av en hovedrasteplass på Gol gir dette også muligheten til å sanere rasteplass 5 Gol øst.

Ser man på avstanden mellom hovedrasteplassene om det blir etablert en ny hovedrasteplass er det 43 km, 38 minutter å kjøre mellom rasteplass 3 Hagafoss og Gol trafikkstasjon, og 20 km, 17 minutter å kjøre fra Gol trafikkstasjon til hovedrasteplass 7 Nesbyen (Google maps, 2023). Siden 7 Nesbyen kun er tilgjengelig for trafikanter som kjører vestover må avstanden mellom Gol trafikkstasjon og hovedrasteplassen 18 Lindelia som da blir den neste hovedrasteplassen for denne kjøreretningen. Avstanden mellom er 69,8 km, 56 minutter å kjøre, noe som er en akseptabel avstand (Google maps, 2023). Figur 30 viser hvordan rasteplassstilbudet blir seende ut om det blir etablert en ny hovedrasteplass ved Gol trafikkstasjon.



Figur 30: Rasteplass tilbud med ny hovedrasteplass. Markering og nummerering gjort selv. Kart hentet fra: <https://vegkart.atlas.vegvesen.no/#kartlag:geodata/@157911,6721014,8/vegssystemreferanse:232032.69:6738191.79> , Dato: 07.05.2023

## 5.4 Endring i utforming av rasteplassene

### 5.4.1 Tilgjengelighet for begge kjøreretninger

En stor endring av hovedrasteplassene vil være å gjøre de tilgjengelig for begge kjøreretninger. Som tidligere nevnt er de kun tilgjengelig for en kjøreretning av trafiksikkerhetsmessige årsaker. Dette medfører at tilbudet av rasteplasser blir dårligere. Det burde gjøres vurderinger og ses på muligheter for å gjøre hovedrasteplassene tilgjengelige for begge kjøreretninger. Dette vil bidra med å gi et jevnere tilbud av hovedrasteplasser for trafikantene.

### 5.4.2 Elbilladere på rasteplasser

En annen endring med disse plassene som må vurderes er etablering av elbilladere. Ser man på hovedrasteplassene sin nærhet til allerede eksisterende lademuligheter ser man at for 7 Nesbyen er det lademuligheter på andre siden av vegen, og for 15 Hallingporten øst og 18 Lindelia er det lademuligheter på det nærliggende serviceanlegget på Gulsvik. Det vil derfor kunne være lite hensiktsmessig å etablere ladestasjoner på hovedrasteplassene.

#### 5.4.3 Endringer på hovedrasteplass 7 Nesbyen

Hovedrasteplass 7 Nesbyen har problematikken med at beplantningen vokser for tett inn på benkene, noe som har blitt løst med å kappe buskene helt ned. Et alternativ til dette vil være å utvide arealet med fast dekke rundt benkene slik at beplantningen får lengre avstand til benkene. Da vil busken kunne vokse fritt over lengre tid uten å komme i veien for benkene.

#### 5.4.4 Endringer på hovedrasteplass 15 Hallingporten øst

Hovedrasteplass 15 Hallingporten øst oppfyller ikke kravene for belysning. Denne plassen har toalettbygg med strøm, noe som gjør etablering av belysning enklere. I motsetning til de to andre hovedrasteplassene har ikke hovedrasteplass 15 Hallingporten øst et internt veinett med separert parkering. Den er av den grunn ikke like egnet for tungtransport. En mulig utviding av denne plassen for å gjøre den mer tilegnet tungtransport er også noe som burde tas til vurdering om videre oppgradering av er ønskelig.

#### 5.4.5 Lommer for benkene

Det er flere av benkene på rasteplassene som er plassert utenfor det faste dekke på rasteplassene. Dette medfører at det vokser planter opp rundt benken, noe som både er tungvint å skjytte og gjør benkene mindre attraktive. Det er også noen av benken som er plassert på det faste dekket hvor dekket ansees som kjørbart areal. For å unngå denne problematikken vil det være hensiktsmessig å etablere egne lommer av fast dekke hvor benkene plasseres.

### 5.5 Endringer i drift og vedlikehold

En av de store forskjellene for drift og vedlikehold vil bli at det vil være færre rasteplasser noe som gjør at det enten vil kunne spares ressurser på drift eller at det vil bli mer kapasitet til å fokusere på bedre drift av de rasteplassene som bli værende.

#### 5.5.1 Samarbeid om drift og vedlikehold med eksterne aktører

På strekningen er det flere muligheter til å etablere samarbeid med eksterne aktører. Det er allerede et samarbeid på rasteplass 3 Hagafoss med Hol kommune. Det neste aktuelle samarbeidet vil være med serviceanlegget på Gol øst. Her er det mulig å gi driftsstøtte til den eksterne aktøren for å dele driften av rasteplassen. Ved Bromma vil det være aktuelt å gjøre at samarbeid med serviceanlegget. Dette vil være svært aktuelt slik at man fortsatt har tilbud til rast i dette området, selv om man legger ned rasteplass 10 og 11. Serviceanlegget på

Gulsvik kan også være aktuelt å etablere et samarbeid med. Selv om dette anlegget har kort avstand til hovedrasteplassene 15 Hallingporten øst og 18 Lindelia kan det gjøres vurdering av å etablere et samarbeid med de eksterne aktørene på Gulsvik.

#### 5.5.2 Endre fra grasplen til grasbakke

På rasteplassene på er det to typer gras: grasplen og grasmark. Driftsmessig skiller disse seg på hvor ofte de behøver å klippes. Kravet for grasplen er 5-12cm høyde og kravet for grasbakke er 10-25 cm høyde (Statens vegvesen, 2021) Det er flere områder hvor arealet er definert som grasplen selv om det er en bakke eller grøftekant. Å endre fra grasplen til grasbakke på disse arealene vil gjøre at det krever skjøtsel sjeldnere, og man vil derav spare ressurser.

## 6 Konklusjon

Hensikten med denne oppgaven var å se på rasteplassene langs riksveg 7 og hvordan disse burde endres for å tilfredsstille den nye rasteplassstrategien.

*«Hvordan forbedre rasteplassene langs rv.7 Geilo-Lindelia i forhold til den nye rasteplassstrategien?»*

Den faktoren som har vist seg å ha hatt størst betydning for hvilke rasteplasser som beholdes og hvilke som endres, har vært avstanden mellom rasteplassene. Det kommer frem at flere av rasteplassene har veldig tett plassering og er av svært varierende kvalitet. Det er derfor hensiktsmessig at flere av disse saneres eller omklassifiseres.

For driften sin del burde rasteplassene få visse endringer i sin utforming. Dette er endringer som å lage fast dekke under benkene og å utvide det åpne arealet rundt benkene slik at beplantningen kan vokse fritt uten å dekke til den nødvendige passasjen rundt benkene. Det burde skilles mer mellom grasplen og grasbakke for å oppnå en mindre ressurskrevende skjøtsel.

Det viser seg å være nødvendig å etablere en hovedrasteplass i nærheten av Gol, hvor en utvidelse av den allerede eksisterende trafikkstasjonen kan være et godt alternativ.



## 7. Kildehenvisninger

### 7.1 Figurliste

Figur 1: Strategi for rasteplasser langs riksveg, Hentet fra: <a href="https://kart-vegvesen.maps.arcgis.com/apps/dashboards/69f29645f7db47b4a23d7f63f96ec811">https://kart-vegvesen.maps.arcgis.com/apps/dashboards/69f29645f7db47b4a23d7f63f96ec811</a> Dato: 03.05.2023 .....	13
Figur 2: Rasteplassoversikt Plassen – Lindelia, markeringen er satt på selv, kart hentet fra: <a href="https://vegkart.atlas.vegvesen.no/#kartlag:geodata/@157911,6721014,8/vegssystemreferanse:232032.69:6738191.79">https://vegkart.atlas.vegvesen.no/#kartlag:geodata/@157911,6721014,8/vegssystemreferanse:232032.69:6738191.79</a> , Dato: 26.04.2023 .....	16
Figur 3: Markert kart for grøntanlegg rasteplass Nesbyen. Hentet fra: D2 Tegninger og supplerende dokumenter, D2-S05 Liste over grøntanlegg, Vedlegg 57: Rasteplass Nesbyen Lest: 17.04.2023 .....	22
Figur 4: Bilder fra rasteplass 7 Nesbyen. Foto: Tellef Isungset .....	23
Figur 5: Markert kart for grøntanlegg rasteplass Hallingporten øst. Hentet fra: D2 Tegninger og supplerende dokumenter, D2-S05 Liste over grøntanlegg, Vedlegg 48: Rasteplass Hallingporten øst, Lest: 17.04.2023 .....	24
Figur 6: Bilder fra rasteplass 15 Hallingporten øst. Foto: Tellef Isungset 4.3.3 Rasteplass 18 Lindelia Lindelia er en rasteplass på 5789m <sup>2</sup> , noe som gjør det til den rasteplassen med mest areal på strekningen. Rasteplassen tar trafikk som reiser østover. Rasteplassen har en adskilt parkering med god plass til alle typer kjøretøy. Rasteplassen har fin utsikt fra sitteområdene. Beplantningen på rasteplassen er trær av typen hengebjørk som skjerner sitteområdet fra kjøre- og parkeringsarealet på plassen, og kjøre- og parkeringsarealet fra riksveg 7. ....	25
Figur 7: Markert kart for grøntanlegg rasteplass Lindelia. Hentet fra: D2 Tegninger og supplerende dokumenter, D2-S05 Liste over grøntanlegg, Vedlegg 44: Rasteplass Lindelia, Lest: 17.04.2023.....	26
Figur 8: Bilder fra rasteplass 18 Lindelia. Foto: Tellef Isungset .....	27
Figur 9: Rasteplass 1 Plassen, Foto: Tellef Isungset, Dato: 23.06.2022.....	29
Figur 10: Rasteplass 2 Øyo, Foto: Tellef Isungset, Dato: 23.06.2022 .....	29
Figur 11: Rasteplass 3 Hagafoss, Hentet fra: <a href="https://www.google.com/maps/@60.5975762,8.3491753,3a,75y,352.48h,81.69t/data=!3m6!1e1!3m4!1seTCc3F5Uza91W FFsvIm8Dg!2e0!7i16384!8i8192">https://www.google.com/maps/@60.5975762,8.3491753,3a,75y,352.48h,81.69t/data=!3m6!1e1!3m4!1seTCc3F5Uza91W FFsvIm8Dg!2e0!7i16384!8i8192</a> , Dato 02.05.2023.....	29
Figur 12: Rasteplass 4 Gol vest, Foto: Tellef Isungset, Dato: 08.06.2022.....	30
Figur 13: Rasteplass 5 Gol øst, Foto: Tellef Isungset, Dato: 08.06.2022 .....	30
Figur 14: Rasteplass 6 Hallibakken, Foto: Tellef Isungset, Dato: 08.06.2022.....	30
Figur 15: Rasteplass 8 Moan, Foto: Tellef Isungset, Dato: 08.06.2022 .....	31
Figur 16: Rasteplass 9 Beia, Foto: Tellef Isungset, Dato: 08.06.2022.....	31
Figur 17: Rasteplass 10 Bromma vest, Foto: Tellef Isungset, Dato: 08.06.2022 .....	31
Figur 18: Rasteplass 11 Bromma, Foto: Tellef Isungset, Dato: 08.06.2022.....	32
Figur 19: Rasteplass 12 Bergheim, Foto: Tellef Isungset, Dato: 08.06.2022 .....	32
Figur 20: Rasteplass 13 Tuve bru, Foto: Tellef Isungset, Dato: 08.06.2022 .....	32
Figur 21: Rasteplass 14 Hallingporten vest, Foto: Tellef Isungset, Dato: 08.06.2022 .....	33
Figur 22: Rasteplass 16 Kittilsvik, Foto: Tellef Isungset, Dato: 08.06.2022 .....	33
Figur 23: Rasteplass 17 Gulsvik, Foto: Tellef Isungset, Dato: 08.06.2022 .....	33
Figur 24: Oversiktskart rasteplass 13-17, Nummerering av rasteplasser og markering av serviceanlegg gjort selv. Kart: <a href="https://vegkart.atlas.vegvesen.no/#kartlag:geodata/@202594,6706408,13/hva:!(id~39)~">https://vegkart.atlas.vegvesen.no/#kartlag:geodata/@202594,6706408,13/hva:!(id~39)~</a> , Dato: 08.05.2023.....	35
Figur 25: Oversiktskart rasteplass 10-11, Nummerering av rasteplasser og markering serviceanlegg gjort selv. Kart:	

<a href="https://vegkart.atlas.vegvesen.no/#kartlag:geodata/@180794,6719974,14/hva:!(id~39)~">https://vegkart.atlas.vegvesen.no/#kartlag:geodata/@180794,6719974,14/hva:!(id~39)~</a> , Dato: 08.05.2023.....	36
Figur 26: Oversiktskart rasteplass 7-8, Nummerering av rasteplasser og markering av serviceanlegg gjort selv. Kart:	
<a href="https://vegkart.atlas.vegvesen.no/#kartlag:geodata/@177891,6728972,14/hva:!(id~39)~">https://vegkart.atlas.vegvesen.no/#kartlag:geodata/@177891,6728972,14/hva:!(id~39)~</a> , Dato: 08.05.2023.....	37
Figur 27: Oversiktskart rasteplass 4-5, nummerering av rasteplasser og markering av trafikkstasjon gjort selv. Kart:	
<a href="https://vegkart.atlas.vegvesen.no/#kartlag:geodata/@169576,6744633,13/hva:!(id~39)~">https://vegkart.atlas.vegvesen.no/#kartlag:geodata/@169576,6744633,13/hva:!(id~39)~</a> , Dato: 08.05.2023.....	37
Figur 28: Ladestasjoner på strekningen, hentet fra: <a href="https://www.ladestasjoner.no/kart/">https://www.ladestasjoner.no/kart/</a> , Dato: 16.04.2023.....	38
Figur 29: Forskjellige plasseringer av benker. Foto: Tellef Isungset.....	40
Figur 30: Rasteplass tilbud med ny hovedrasteplass. Markering og nummerering gjort selv. Kart hentet fra:	
<a href="https://vegkart.atlas.vegvesen.no/#kartlag:geodata/@157911,6721014,8/vegssystemreferanse:232032.69:6738191.79">https://vegkart.atlas.vegvesen.no/#kartlag:geodata/@157911,6721014,8/vegssystemreferanse:232032.69:6738191.79</a> , Dato: 07.05.2023 .....	45

## 7.2 Tabelliste

Tabell 1: Problemstilling og metode.....	8
Tabell 2: Anbefalte minimumskrav og andre aktuelle tilbud på rasteplasser. Hentet fra: Håndbok V273 Rasteplasser 01.03.2023 .....	12
Tabell 3: Resultater befaring rasteplass 1-9.....	17
Tabell 4: Resultater befaring av rasteplass 10-18 .....	18
Tabell 5: Avstand mellom rasteplasser for kjøreretning vest til øst .....	19
Tabell 6: Avstand mellom rasteplasser for kjøreretning øst til vest .....	19
Tabell 7: Vegetasjonsbeskrivelse for rasteplass Nesbyen. Hentet fra: D2 Tegninger og supplerende dokumenter, D2-S05 Liste over grøntanlegg, Vedlegg 57: Rasteplass Nesbyen, Lest: 17.04.2023 .....	23
Tabell 8: Vegetasjonsbeskrivelse for rasteplass Hallingporten øst. Hentet fra: D2 Tegninger og supplerende dokumenter, D2-S05 Liste over grøntanlegg, Vedlegg 48: Rasteplass Hallingporten øst, Lest: 17.04.2023 .....	25
Tabell 9: Vegetasjonsbeskrivelse for rasteplass Lindelia. Hentet fra: D2 Tegninger og supplerende dokumenter, D2-S05 Liste over grøntanlegg, Vedlegg 44: Rasteplass Lindelia, Lest: 17.04.2023.....	27
Tabell 10: Øvrige rasteplasser med beskrivelse .....	28

### 7.3 Litteraturliste

- Google maps. (2023). *Veibeskrivelse*. Tilgjengelig fra Google maps:  
@60.5473089,8.5582588,10z">https://www.google.com/maps/dir//"/>@60.5473089,8.5582588,10z (lest 05.04.2023).
- Norsk vegmuseum. (2020). *Merkestein med innhogd årstall 1865 for Kongevegen ved Svenkerud i Nes*. Tilgjengelig fra Norsk vegmuseum:  
<https://digitaltmuseum.no/021018385153/merkestein-med-innhogd-arstall-1865-for-kongevegen-ved-svenkerud-i-nes> (lest 05.05.2023).
- Regjeringen Solberg. (2018, Januar 14). *Jeløya-plattformen*. Tilgjengelig fra:  
<https://www.regjeringen.no/no/dokumentarkiv/regjeringen-solberg/andre-dokumenter/smk/2018/politisk-plattform/id2585544/?q=jel> (lest 21.03.2023)
- Prop. 1 S (2017-2018). *Proposisjon til stortinget*. Samferdselsdepartementet. Tilgjengelig fra:  
<https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/prop.-1-s-sd-20172018/id2574027/> (lest Hentet 01.03.2023)
- Prop. 1 S (2018-2019). *Proposisjon til stortinget*. Samferdselsdepartementet. Tilgjengelig fra:  
<https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/prop.-1-s-20182019/id2613638/> (lest 01.03.2023)
- Prop. 1 S (2019-2020). *Proposisjon til stortinget*. Samferdselsdepartementet. Tilgjengelig fra:  
<https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/prop.-1-s-20192020/id2671512/> (lest: 01.03.2023)
- Samferdselsdepartementet. (2022). *Nasjonal ladestrategi*. Tilgjengelig fra:  
<https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/nasjonal-ladestrategi/id2950371/?ch=6> (lest 17.04.2023)
- Solvoll, G. (2023). *årsdøgntrafikk*. Tilgjengelig fra: <https://snl.no/%C3%A5rsd%C3%B8gntrafikk> (lest 13.03.2023)
- Statens vegvesen. (2015). *Lærebok Drift og vedlikehold av veier*. Tilgjengelig fra:  
<https://vegvesen.brage.unit.no/vegvesen-xmlui/handle/11250/2659628> (lest 24.04.2023)
- Statens vegvesen. (2020). *Hallingdal og Valdres 2021-2026, D2 Tegninger og supplerende dokumenter, D2-S05 Liste over grøntanlegg*. Upublisert manuskript.
- Statens vegvesen. (2020). *Ny rasteplassstrategi på riksvei*. Tilgjengelig fra:  
<https://www.regjeringen.no/contentassets/b041e1346db94a90934028046064a6ad/2020-12-15-ny-rasteplassstrategi-pa-riksvei.pdf> (lest 20.02.2023)
- Statens vegvesen. (2021). *Definisjonsliste for Statens vegvesens håndbøker*. Tilgjengelig fra:  
<https://www.vegvesen.no/fag/publikasjoner/handboker/definisjoner/> (lest 10.04.2023)
- Statens vegvesen. (2021). *Døgnhvileplasser*. Tilgjengelig fra:  
<https://www.vegvesen.no/kjoretoy/yrkestransport/kjore-og-hviletid/hvileplasser/> (lest 01.03.2023)
- Statens vegvesen. (2021). *Kontrakt skjøtsel av grøntarealer Hallingdal Valdres*. Upublisert manuskript.

Statens vegvesen. (2021). *Rasteplasser*. Tilgjengelig fra:

<https://www.vegvesen.no/trafikkinformasjon/langs-veien/drift-og-vedlikehold-av-vei/rasteplasser/> (lest 01.03.2023)

Statens vegvesen. (2022). *Håndbok V273 Rasteplasser*. Tilgjengelig fra:

<https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/handboker/v273-2022.pdf> (lest 01.03.2023)

Statens vegvesen. (2022). *N100 Veg-og gateutforming*. Tilgjengelig fra:

<https://viewers.vegnorm.vegvesen.no/product/859943?filePath=N100%20Prod%20Oktober%20v1.0.pdf> (lest 16.04.2023)

Statens vegvesen. (2023). *Vegkart, Rasteplasser*. Tilgjengelig fra:

[https://vegkart.atlas.vegvesen.no/#kartlag:geodata/@168917,6725529,8/hva:!\(id~39\)~](https://vegkart.atlas.vegvesen.no/#kartlag:geodata/@168917,6725529,8/hva:!(id~39)~) (Lest 04.04.2023)

Statens vegvesen. (2023). *Vegkart, trafikkmengde*. Tilgjengelig fra:

[https://vegkart.atlas.vegvesen.no/#kartlag:geodata/@166379,6725010,8/hva:!\(id~540\)~](https://vegkart.atlas.vegvesen.no/#kartlag:geodata/@166379,6725010,8/hva:!(id~540)~) (lest 16.04.2023)



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

Postboks 5003  
NO-1432 Ås  
Norway