



# Tungbilpakken

Hvile- og ladeplasser for tunge kjøretøy langs riksvei





## Oppsummering

Dette dokumentet beskriver Statens vegvesens oppgaver for å oppfylle tungbilpakken omtalt i Nasjonal transportplan 2025-2036, og bidra til å nå nasjonale og europeiske mål for hvile- og ladeplasser for tunge kjøretøy langs riksvei.

Vi beskriver dagens situasjon, nasjonale og europeiske føringer, prioriteringsgrunnlaget og behovet som skal dekkes. Statens vegvesen kan enten inngå avtaler med markedsaktører, erverve nye arealer eller utnytte egne arealer, for å sikre et tilstrekkelig tilbud. Fordi det skal utforskes flere modeller for etablering som inkluderer avtaler med andre aktører, beskrives ikke detaljert tidsplan, steder eller driftsansvar for plassene.

## Prioriteringer

Dette er utgangspunktet for Statens vegvesens ansvarsområder:

- Strekninger prioriteres på grunnlag av klassifisering som del av det transeuropeiske transportnettverket (TEN-T)<sup>1</sup> og mengde godstrafikk.
- Inntil målet om minst 80 døgnhvileplasser langs riksveinettet er nådd, prioriteres døgnhvileplasser foran andre hvileplasser.
- Ambisjonsnivået for hovedrasteplasser og ladeplasser tilpasses mulig ressursramme. Tilbudet til tungtransportførere for hvile og lading mens kjøretøyet står i ro vurderes i sammenheng på strekninger, og døgnhviletilbudet suppleres med hovedrasteplasser<sup>2</sup> for kortere pauser. Der det er begrensinger, eksempelvis på areal eller effekt, prioriterer Statens vegvesen ladetilbud til tunge kjøretøy foran et tilbud til lette kjøretøy.
- Ved prioritering av de enkelte prosjektene vurderes kostnadseffektivitet og prosjektenes modenhet mht. avtaler, planer, regulering, tilgang til strøm, mv.

Behovene for tungtransporten er utgangspunktet for å finne og vurdere steder. For noen strekninger er det aktuelt å vurdere samordning med driftskjøretøyenes ladebehov, utslippsfrie anleggsplasser og andre tiltak langs veinettet.

## Nasjonale og europeiske føringer

Iht. [Rasteplass-strategien](#) (2020) for riksveier skal det legges til rette for lading på nye døgnhvileplasser og rasteplasser, og ved oppgraderinger av døgnhvileplasser og hovedrasteplasser. Dette innebærer å sette av arealer og legge trekkeør, der etablering av ladestasjoner kan skje på kommersielt grunnlag.

For døgnhvileplasser er nasjonale mål om minst 80 døgnhvileplasser langs riksveinettet innen 2030 førende, der [Nasjonal plan for døgnhvileplasser](#) (2017) anbefaler i snitt 1,5 timers kjøreavstand, og inntil 2,5 timer eller lengre på spesielt lavtrafikkerte strekninger. Døgnhvileplassene lokaliseres fortrinnsvis ved trafikknutepunkt, trafikkterminaler, viktige kryss og nær serveringssteder og service.

Selv om EU-krav til sertifiserte døgnhvileplasser ikke blir gjeldende for det norske veinettet, anbefaler vi at Norge legger seg på samme krav til ladeinfrastruktur på døgnhvileplassene. På sertifiserte døgnhvileplasser setter EU krav til minst 2 ladestolper a 100 kW innen 2027 og minst 4 a 100 kW innen 2030, og plasser hver 150 km på TEN-T kjerneveinettet.

[Rasteplass-strategien](#) (2020) for riksveier har mål om hovedrasteplasser for hver times kjøretid på hovedveinettet. De skal legge til rette for pause for alle trafikanter, med forutsigbar standard og helårsåpne toaletter, og være tilgjengelige for alle kjøretøy som kan kjøre på tilhørende vei. [TEN-T regulativet](#) (2024) setter krav til rasteplasser med fasiliteter tilpasset alle yrkesførere («diverse workforce»), helårsåpne med

<sup>1</sup> Deler av det norske hovedveinettet inngår som del av det transeuropeiske transportnettverket, klassifisert som kjerneveinett og utvidet veinett, se figur 1 i kap.2.2.

<sup>2</sup> En hovedrasteplass er en rasteplass med forutsigbart tilbud og helårsåpent toalett, tilgjengelig for trafikanter og kjøretøygrupper som kan benytte tiliggende vei, jf. [rasteplass-strategi](#) for riksvei og [veileder](#).

toaletter og trygg og tilstrekkelig parkering: hver 60 km på TEN-T- kjerneveinettet innen 2040, og hver 100 km på utvidet TEN-T-veinett innen 2050.

For å ha tilbudet hver time langs riksveinettet, ble det i rasteplass-strategien anslått behov for å oppgradere 67 og bygge 44 nye til totalt 150 hovedrasteplasser, se [rasteplasser \(arcgis.com\)](https://arcgis.com). Dette krever minst én ny og fire oppgraderte hovedrasteplasser på TEN-T kjerneveinett og om lag 21 nye og 28 oppgraderte hovedrasteplasser på utvidet TEN-T nettverk.

### Kartlagt behov langs riksveinettet for plasser for tunge kjøretøy

Avstandskrav og behovet for døgnhvileplasser, rasteplasser og ladeplasser er beskrevet for hele riksveinettet, og skal løses i samarbeid med Nye Veier.

**TEN-T kjerneveinett** omfatter E6 Oslo-Svinesund, E18 Oslo-Ørje og E6/E10 Narvik-riks grensa. Det er behov for døgnhvileplasser ved Oslo og Narvik og tilbud om (sakte) lading tilpasset døgnhvile. Hovedrasteplass hver 60 km tilgjengelig for store kjøretøy og med helårsåpent toalett, gir behov for oppgradering av fire hovedrasteplasser og én ny, samt å legge til rette for pauselading. Ladestasjoner hver 60 km med samlet effekt på 3600 kW innen 2030, viser behov for en ladestasjon ved Narvik og midtveis Oslo-Svinesund, og å følge utviklingen mht. effekt på plassene.

**TEN-T utvidet veinett** omfatter helt eller delvis E6, E12, E14, E16, E18, E39, og E134. Avstandskrav på 100 km gir et anslag på behov for 21 nye døgnhvileplasser, 21 nye hovedrasteplasser og oppgradering av 29 rasteplasser, med tilrettelegging for lading ved pause og døgnhvile. Per i dag er det behov for 25 nye ladeplasser for tunge kjøretøy innen 2030.

**Øvrige riksveier, prioriterte strekninger:** Dette gjelder helt eller delvis E16, E134, E136, Rv. 3 Oslo-Trondheim, Rv. 7 og Rv. 52 mellom Oslo og Bergen. Det er kartlagt behov for 4 nye døgnhvileplasser, 5 nye hovedrasteplasser og oppgradering av 6 rasteplasser, med tilrettelegging for lading ved pause og døgnhvile.

Behovet på flere riksveier er også kartlagt, se kap. 2.3 og vedlegg.

Anslått behov langs riksvei, hovednett	Døgnhvileplasser*	Hovedrasteplasser		Ladeplasser**
		Nye	Oppgraderte	
TEN-T kjernenettverk	2	1	4	2
TEN-T utvidet nettverk	22	21	28	26
Andre prioriterte strekninger	4	5	6	3

\* Minst 80 totalt. I tillegg erstatte avtaler der kontraktperioden utløper.

\*\*Deler av behovet kan bli dekket av markedsaktører og gjennom nye Enova-utlysninger

Dette utgjør et grunnlag for videre arbeid med prioriteringer, planlegging og budsjettering, for riksveistrekninger som er Statens vegvesens ansvar.

## Innhold

Oppsummering .....	1
1. Et mål om flere og bedre plasser for tunge kjøretøy langs riksvei .....	4
1.1 Hva er tungbilpakken?.....	4
1.2 Dagens situasjon.....	4
2. Føringer og ambisjoner .....	5
2.1 Generelle føringer.....	5
2.2 Ambisjonsnivå og grunnlag for prioriteringer.....	7
2.3 Behov for hvile- og ladeplasser.....	9
3. Mer om lokalisering og tilbudet på hvileplasser og ladestasjoner.....	10
3.1 Om å lokalisere plasser og etablere ladetilbud .....	10
3.2 Døgnhvileplasser .....	11
3.3 Ladeinfrastruktur på døgnhvileplasser .....	12
3.4 Om ladestasjoner for tunge kjøretøy .....	13
3.5 Om universell utforming av ladeplasser.....	14
Kilder og aktuelle lenker .....	14
Vedlegg 1: Strekningsvis oversikt .....	16

## 1. Et mål om flere og bedre plasser for tunge kjøretøy langs riksvei

### 1.1 Hva er tungbilpakken?

Elektrifisering av tungbilparken er ett av regjeringens viktigste tiltak for å kutte klimagassutslipp, jf. kap. 7 i Nasjonal transportplan 2025-2036 (NTP). For veitransporten vil tungbilene stå for den største andelen av klimautslippene framover, og Regjeringen vil jobbe for å nå målet om at nye tunge kjøretøy skal være nullutslipp eller bruke biogass i 2030. Batterielektriske kjøretøy er det mest energieffektive alternativet, som også forventes å gi lavest samlede kostnader. Forutsigbare forhold for lading krever flere døgnhvile- og rasteplasser med muligheter for lading, i tråd med regjeringens ladestrategi.

Som en del av dette arbeidet presenterer Regjeringen en «tungbilpakke» i NTP 2025-2036<sup>3</sup>, for å bidra til at det etableres nye og forserer tilrettelegging av eksisterende raste- og døgnhvileplasser. En målsetting i NTP er at det skal være minst 80 døgnhvileplasser langs riksveinettet i 2030. Som en del av tungbilpakken skal Statens vegvesen utforske ulike modeller for etablering av døgnhvileplasser. NTP omtaler midler til investeringer for perioden 2025-2030 og til drift for perioden 2025-2036, for plasser innenfor Statens vegvesens ansvarsområde.

**Hensikten er å bidra til nullutslipp fra tunge kjøretøy gjennom å samordne pause, døgnhvile og lading, samt å bedre arbeidsmiljø og rekruttering til næringen.**

I dette dokumentet presenterer Statens vegvesen sine oppgaver for å oppfylle tungbilpakken og nå nasjonale og europeiske mål for hvile- og ladeplasser for tunge kjøretøy langs riksvei.

Vi beskriver dagens situasjon, nasjonale og europeiske føringer, prioriteringsgrunnlaget og behovet som skal dekkes. Avstandskrav og behovet for døgnhvileplasser, rasteplasser og ladeplasser er beskrevet for hele riksveinettet, og må løses i samarbeid med Nye Veier. Statens vegvesen og Nye Veier kan både inngå avtaler med markedsaktører og erverve nye eller utnytte egne arealer for å sikre et tilstrekkelig tilbud.

Statens vegvesen skal utforske nye modeller for å etablere døgnhvileplasser, der betaling for lading kan skje på kommersielt grunnlag, slik at tilbudet blir utviklet der det gir mest for pengene. Dette inkluderer å utforske mulighetene for å

- utvide ladestasjoner til døgnhvileplasser
- finne tilbydere til nye døgnhvileplasser med sakte- og hurtiglading<sup>4</sup> både på egne og andres arealer
- skaffe arealer der Statens vegvesen står for utbygging av plasser som har tilgang til strøm, mens driften kan settes ut til andre.

For di det skal utforskes ulike modeller for etablering beskrives ikke detaljert tidsplan, steder eller driftsansvar for plassene. Kartleggingen av føringer og behovet som skal dekkes utgjør et grunnlag for videre arbeid med prioriteringer, planlegging og budsjettering, for riksveistrekninger som er Statens vegvesens ansvar.

### 1.2 Dagens situasjon

Her omtaler vi kort status for hvile- og ladeplasser langs riksveinettet.

#### Døgnhvileplasser

Det er 55 døgnhvileplasser langs riksveinettet per oktober 2024. Det er en målsetting at det innen 2030 skal være minst 80 døgnhvileplasser. Oversikt over dagens døgnhvileplasser er vist her: [Døgnhvileplasser i Statens vegvesen](#).

<sup>3</sup> Tungbilpakken er omtalt i NTP 2025-2036 i kap. 7.5.1 Tungbilpakke, kap. 13.6.3 Forsterket innsats for ladeinfrastruktur og døgnhvileplasser, kap. 12.4.1. Kompetanse i transportnæringen, og kap. 13.2 Strategi for utvikling av riksveinettet.

<sup>4</sup> Både sakte og hurtig er relative begrep. Her omtales hurtiglading tilpasset bruk i pause (inntil 45 minutter) og saktelading tilpasset lengre stopp, eksempelvis døgnhvile på 9 timer eller mer.

Døgnhvileplasser er et tilbud for førere av tunge kjøretøy som er underlagt bestemmelser om kjøre- og hviletid, hvor de kan ta døgnhvile (11 eller 3 + 9 timer) og redusert ukehvile (minst 24 og mindre enn 45 timer) i samsvar med kjøre- og hviletidsbestemmelser. Plassene kan benyttes til pauser (45 eller 15 + 30 minutter). Det er webkamera på flere døgnhvileplasser, slik at tungbilfører kan vurdere om det er ledig plass ([Webkamera på veiene | Statens vegvesen](#)). Krav til døgnhvileplasser er gitt i [V136 Døgnhvileplasser](#).

Av de 55 døgnhvileplassene er én på kommunalt areal, 14 på Statens vegvesens arealer og 37 etablert med tidsbegrenset avtale med markedsaktører. For strekninger hvor Statens vegvesen har ansvar for å opprettholde et tilbud, kan det anslås at avtaleperioden vil gå ut for minst 20 avtaler i løpet av 2025-2030.

Midtveis i 2024 er det etablert eller planlagt hurtiglading på, eller rett ved, flere døgnhvileplasser, minst 7 på Statens vegvesens arealer og minst 14 der det er avtaler med private eller kommune. Ladestasjoner som etableres med investeringsstøtte fra Enova, tilbyr lading for pause (med effekt > 350 kW), men tilbyr ikke nødvendigvis lavere effekt for lading tilpasset døgnhvile.

### Hovedrasteplasser

Det er om lag 430 rasteplasser langs riksveinettet. Disse kan ha varierende størrelse og tilbud, og vel 100 rasteplasser er både dimensjonert for tunge kjøretøy og har toaletter som er åpne hele året.

[Rasteplass-strategi for riksveier](#) (2020) legger opp et forutsigbart tilbud hver times kjøring med totalt 150 hovedrasteplasser, med behov for å oppgradere 67 og bygge 44 nye, se [rasteplasser \(arcgis.com\)](#). Se krav til hovedrasteplasser i [V273 Rasteplasser](#).

### Ladestasjoner for tunge kjøretøy

Midtveis i 2024 finnes et fåtall offentlig tilgjengelige hurtigladestasjoner i drift, som er forbeholdt for tunge kjøretøy. I tillegg benytter tunge kjøretøy andre offentlig tilgjengelige hurtigladestasjoner hvor tilkomst for tunge kjøretøy er mulig.

Samtidig er om lag 60 hurtigladestasjoner for tunge kjøretøy under planlegging og skal stå ferdig i løpet av 2025, de fleste med etableringsstøtte fra Enova<sup>5</sup>, Oslo kommune eller Vestland fylkeskommune. Det er nye utlysingsrunder hos disse aktørene i 2024, og det vil komme minst en utlysingsrunde i regi av Enova i 2025.

## 2. Føringer og ambisjoner

### 2.1 Generelle føringer

For å bidra til et mål om at alle nye tunge kjøretøy skal være nullutslipp i 2030, og tilrettelegge for lading mens kjøretøyet står stille, skal det legges til rette for lading på nye døgnhvileplasser og hovedrasteplasser og ved oppgradering av slike plasser, jf. [Rasteplass-strategi for riksveier](#) (2020). Det kan legges til rette for (framtidig) ladestasjon ved å sette av tilstrekkelig areal og legge trekkerør, slik at markedsaktører kan etablere ladetilbud på plassen.

Nasjonal transportplan 2018-2029 vektla at statlige veieiere skal planlegge riksveier og fylle-/ladeinfrastruktur i sammenheng, i tillegg til å tilrettelegge for driftskjøretøy og vurdere om det kan klargjøres for ladestasjoner som mulig etterbruk etter utslippsfrie anleggsplasser.

Det er samtidig en målsetning å minimere bruken av arealer til trafikkformål, benytte allerede asfalterte arealer, og så langt som mulig unngå å bygge ned jordbruksareal, myr og sårbar natur. Det kan være arealbesparende å samle tilbud som kan benytte felles servicetilbud.

---

<sup>5</sup> Kart over tildelinger for de to første utlysningene i Enova-programmet Underveislading for tunge kjøretøy: [Nå rigges Norge for elektriske lastebiler fra Lindesnes til Alta | Enova \(ntb.no\)](#)

Det er hensiktsmessig å legge til rette for at lading kan skje når kjøretøyet uansett står stille, som ved pause og hvile. Samferdselsdepartementet skriver<sup>6</sup> at "derfor (skal) både sakte- og hurtiglading ta omsyn til at sjåføren ikkje kan flytta bilen under pause og kvile".

Det er rask teknisk utvikling av batterier, kjøretøy og ladeinfrastruktur og ladeeffekter. Det kan derfor være hensiktsmessig å starte med å etablere et mindre antall ladepunkter, men sette av plass til å kunne utvide og oppgradere ladetilbudet senere. På sikt forventes det at en større andel tunge kjøretøy ønsker å lade mens de stopper, hurtig i korte pauser og med saktere ladehastighet under lengre hvile.

Hydrogen eller andre alternative drivstoff er ikke en del av tungebilpakken. EUs [regelverk for infrastruktur for alternative drivstoff](#) setter krav til hydrogen fyllestasjoner langs det transeuropeiske transportnettverket (TEN-T), men utløser ikke krav langs det norske riksveinettet.

Mange ønsker å samlokalisere ladestasjoner for elkjøretøy med fyllestasjoner for andre energibærere i energistasjoner. Det er utarbeidet en veileder: [Veileder for etablering av energistasjoner](#). Siden det går raskt å fylle hydrogen, er det ikke samme behov for å samordne dette med pause på hovedrasteplasser og døgnhvileplasser. Det er også andre krav til sikkerhetssoner for hydrogenfyllestasjoner enn for ladestasjoner.

### **Døgnhvileplasser: Antall, avstander og lokalisering**

Det er et mål om minst 80 døgnhvileplasser langs riksveinettet innen 2030, iht. [Nasjonal plan for døgnhvileplasser](#) (2017) med et snitt på 1,5 timers kjøreavstand og opptil 2,5 timer, fortrinnsvis lokalisert ved trafikkknutepunkt, trafikkterminaler, viktige kryss og nær serveringssteder og service. Dette skal bidra til hvileplasser underveis langs veien. Ved etablering av nasjonal plan, ble det samtidig presisert at næringslivet må bidra med oppstillingsplasser for tunge kjøretøy ved næringsparker, terminaler, havner og andre transportintensive virksomheter.

[TEN-T reguleringen](#) (2024) krever sertifiserte trygge døgnhvileplasser med gjennomsnittsavstand hver 150 km langs TEN-T kjerneveinettet<sup>7</sup> innen 2040, og [AFIR-regulativet](#) (2023) setter krav for sertifiserte trygge døgnhvileplasser til minst 2 ladestolper a 100 kW innen 2027 og minst 4 a 100 kW innen 2030. Strekningene på den norske delen av TEN-T kjerneveinettet er korte, og EU forordningen om sertifiserte trygge døgnhvileplasser for tunge kjøretøyer ([L\\_2022170EN.01002701.xml \(europa.eu\)](#)) med krav til servicetilbud og sikkerhetstiltak er per i dag ikke innført i norsk lov<sup>8</sup>.

### **Hovedrasteplasser: antall, avstander og lokalisering**

[Rasteplass-strategien](#) (2020) for riksveier har som mål å gi et forutsigbart tilbud for pause og rast hver times kjøring på hovedveinettet. Hovedrasteplasser skal legge til rette for pause for alle trafikanter, ha helårsåpne toaletter, og være tilgjengelige for kjøretøy som kan kjøre på tilliggende vei. Tilbudet på ferjeleier og rasteplasser i regi av Nasjonale turistveier inngår ikke som hovedrasteplasser. For å ha tilbudet hver time langs riksveinettet er det anslått behov for å oppgradere 67 av dagens plasser og bygge 44 nye til totalt 150 hovedrasteplasser, se [rasteplasser \(arcgis.com\)](#). Se krav til hovedrasteplasser i [V273 Rasteplasser](#).

Tilbudet til tungtransportførere på strekninger sees i sammenheng, der døgnhviletilbudet suppleres med hovedrasteplasser for kortere pauser.

Det legges til rette for hurtiglading på nye og oppgraderte hovedrasteplasser, for både tunge og lette kjøretøy. Der man ikke kan få til begge deler, prioriterer Statens vegvesen et tilbud om pauselading (med effekt  $\geq 350$  kW) for tunge kjøretøy på sine arealer, foran et tilbud til lette kjøretøy.

[TEN-T regulativet](#) (2024) setter krav til rasteplasser med trygg og tilstrekkelig parkering, helårsåpne toaletter og fasiliteter tilpasset alle yrkesførere («diverse workforce»): hver 60 km på TEN-T- kjerneveinettet innen 2040, og hver 100 km på TEN-T utvidet veinett innen 2050.

<sup>6</sup> [Vil kutte utsleppa frå tungtransporten - regjeringen.no](#) (publisert 07.10.2024)

<sup>7</sup> Se [Figur 1](#) side 9 for en oversikt over TEN-T kjerneveinett og TEN-T utvidet veinett i Norge.

<sup>8</sup> Se [bestemmelser om service- og sikkerhetsnivå for parkeringsområder for tungtransport - regjeringen.no](#)



### Ladeplasser: antall, avstander og lokalisering

EU setter krav i AFIR-regulativet til ladestasjoner for tunge kjøretøy hver 60 km på TEN-T hovedveinettet og hver 100 km på TEN-T utvidet veinett, innen 2030. For øvrig veinett er nasjonale føringer å gjøre transport med nullutslippskjøretøy mulig, der viktige godstransportruter prioriteres.

[Nasjonal ladestrategi](#) (2022) legger til grunn at etablering og drift av ladestasjoner for tunge kjøretøy skal kunne skje på kommersielle vilkår så raskt som mulig, uten offentlig støtte. Den peker samtidig på virkemidler for å øke etableringstakten, som mulighet for etableringsstøtte fra Enova og en [Plan for ladestasjoner for tunge kjøretøy langs riksvei](#) (2023). Av hensyn til trafikksikkerhet skiltes og utformes ladeplasser slik at tunge kjøretøy er atskilt fra annen trafikk. Planen omtaler momenter for prioritering av strekninger og lokalisering.

[AFIR-regulativet](#) stiller krav om ladestasjoner for tunge kjøretøy med 3600 kW hver 60 km på TEN-T hovedveinettet og ladestasjoner med 1500 kW hver 100 km på TEN-T utvidet veinett, innen 2030<sup>9</sup>. Krav til effekt er satt til minst 350 kW per ladeuttak. Avstandskravene gjelder i begge kjøreretninger, slik at ladestasjonen enten må være tilgjengelig fra begge retninger eller det må være en stasjon på hver side av veien. Ladestasjonene kan ikke ligge lenger enn 3 km fra hovedveien. Videre settes krav til statiske og dynamiske data, prisinformasjon, betalingsløsninger mv.

AFIR-regulativet gir også krav til ladestasjoner (avstander, antall ladepunkt og effekt) på sertifiserte trygge døgnhvileplasser og urbane knutepunkt for TEN-T veinettet, men dette gjelder foreløpig ikke for det norske veinettet.

## 2.2 Ambisjonsnivå og grunnlag for prioriteringer

For Statens vegvesens ansvarsområder er følgende utgangspunkt for prioritering:

Overordnet:

- Døgnhvileplasser prioriteres for å nå målet om 80 plasser innen 2030. Det innebærer både å erstatte tilbud når tidsbegrensede avtaler utløper og øke det totale antallet døgnhvileplasser og oppstillingsplasser.
- Strekninger prioriteres på grunnlag av TEN-T klassifisering og mengde godstrafikk. Ambisjonsnivået for hovedrasteplasser og ladeplasser tilpasses tilgjengelig ressursramme.

For de enkelte prosjektene vurderes:

- Kostnadseffektivitet
- Prosjektens modenhet mht. avtaler, planer, regulering, tilgang til strøm, tilpasning til utbyggingsprosjekter mv.

Det er behov for samarbeid og avklaringer med Nye Veier, og dialog med markedsaktører vil være viktig.

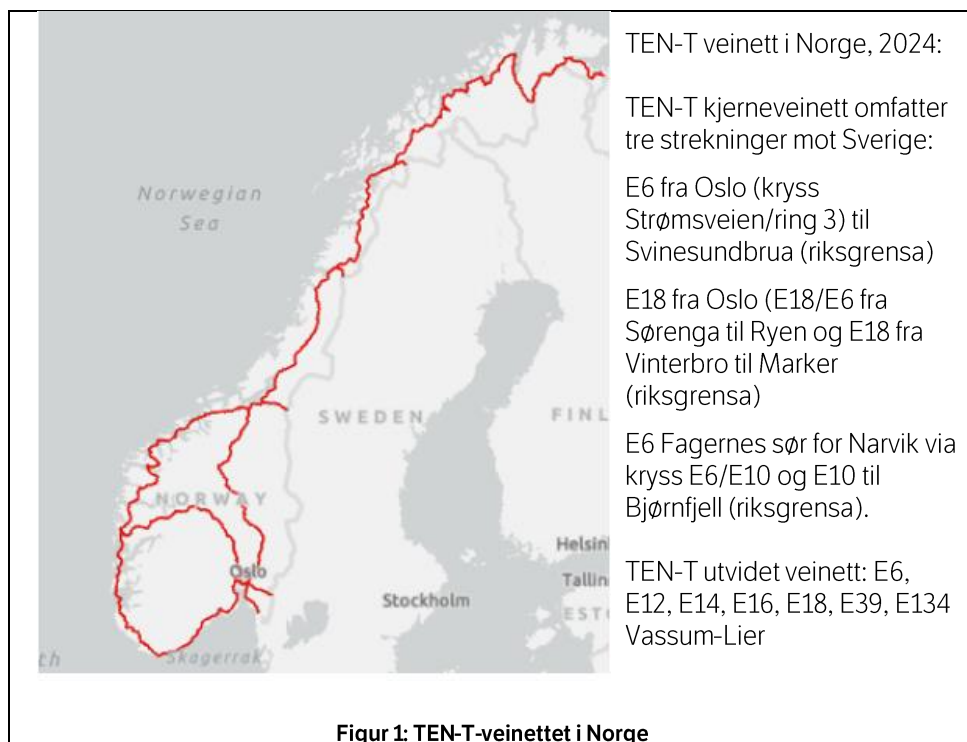
**Strekninger prioriteres** på grunnlag av TEN-T klassifisering av veinettet (TEN-T kjernenettverk, TEN-T utvidet nettverk, grensestrekninger i TEN-T veinettet, øvrig veinett)<sup>10</sup> og viktige godstransportruter.

Oversikt over TEN-T veinettet i Norge er vist i figuren nedenfor.

<sup>9</sup> Med minst 1400 kW på 15 % av TEN-T kjerneveinettet innen 2025, minst 2800 kW på 50 % innen 2027, og minst 3600 kW på 100 % av TEN-T kjerneveinettet innen 2030.

Vår tolkning av unntak på lavtrafikkert veinett: Med ÅDT tunge kjøretøy < 2000 kan det være ladestasjon på en side av veien, eller ladestasjoner på begge sider hver med halvert krav til effekt. På kjerneveinettet med ÅDT tunge kjøretøy < 800 kan avstanden økes til 100 km (AFIR Artikkel 4 punkt 4-6).

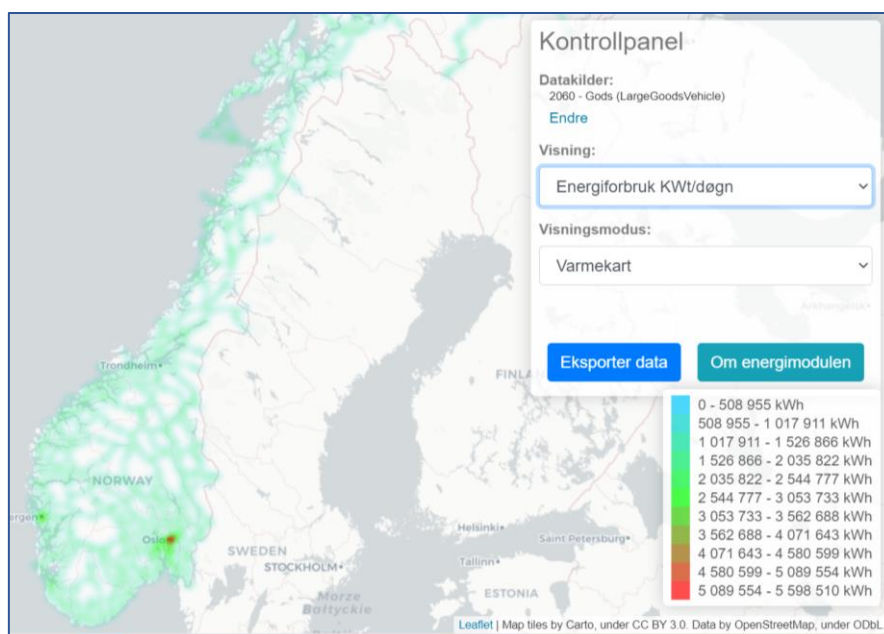
<sup>10</sup> En kartskisse og beskrivelse av TEN-T veinettet i Norge er vist i figur 1. TEN-T regulativet stiller krav til kjernenettverket innen 2040 og utvidet nettverk innen 2050. AFIR-regulativet stiller gradvise krav for både kjerne- og utvidet nettverk innen årene 2025, 2027, og 2028.



Figur 1: TEN-T-veinettet i Norge

Informasjon om viktige godstransportruter på vei er hentet fra utredningen «[Godstransport, eksport og industri. 2023](#)» (se figurene 24 og 25) til NTP 2025-2036. Den peker på noen hovedtraseer for godstransport: Rv. 3 gjennom Østerdalen mellom Oslo og Trondheim, Rv. 7 og Rv. 52 gjennom Hallingdal mellom Oslo og Bergen, og E18/E39 via Kristiansand mellom Oslo og Stavanger.

Informasjon om godstrafikken, energiforbruket og stoppmønster kan belyse framtidig behov.



Figur 2: Skjermdump fra Energikart Norge, med prognose for tungtransport på vei 2030 som inngangsdata. I mindre målestokk viser kartet flere detaljer. Kilde: SINTEF Energimodul, <https://mobilitet.sintef.no/energikart>

[Plan for ladestasjoner for tunge kjøretøy langs riksvei \(vegvesen.no\)](https://vegvesen.no) nevner i tillegg følgende prioriteringsgrunnlag: Bidra til nullutslipps logistikk-kjeder eksempelvis ved havner og jernbanestasjoner, prioritere grensestrekninger, traseer for langdistansebusser, og bidra til robusthet ved å kunne benytte alternative ruter ved vær- og trafikkhendelser.

I dette grunnlaget er det ikke tatt tilstrekkelig hensyn til langdistanse- og ekspressbussenes behov og trafikk mønstre.

**Prioritere prosjektenes kostnadseffektivitet og modenhet:** Med kort tidshorisont (2025-2030) vil det være viktig å velge prosjekter som lar seg gjennomføre. Ved leie av areal og tjeneste tar det erfaringsmessig flere år fra behovet utredes, med planlegging, utlysning og tildeling før døgnhvileplassen kan åpnes for bruk. Det varierer om man får tilbydere eller må avlyse konkurransen uten resultat. Dersom en plass skal opparbeides på eget areal eller ved anskaffelse av areal kan prosessen ta lengre tid, avhengig av avklaringer knyttet til areal, anskaffelser, reguleringsplan og detaljplanlegging, byggesøknad mv. Andre forhold som kan spille inn er nettkapasitet, ladebehov for kjøretøy tilknyttet driftskontrakter, byggeprosjekter og utslippsfrie anleggsplasser.

## 2.3 Behov for hvile- og ladeplasser

En kartlegging av føringer og dagens situasjon per riksveistrekning, gir følgende oversikt over vurdert behov for nye plasser:

**Tabell 1: Hvile ladeplasser for tunge kjøretøy - og, føringer og kartlagt behov**

Plasser	Mål, status og føringer	Kartlagt behov langs veinettet
Døgnhvileplasser	<p>Målet er minst 80 døgnhvileplasser i 2030</p> <p>Dagens situasjon er 56 døgnhvileplasser</p> <p>Føringer:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Minst 80 døgnhvileplasser i 2030, erstatte tilbudet for avtaler som utløper og øke antall oppstillingsplasser totalt.</li> <li>Om lag 1,5 timers kjøreavstand på hovedveier (≈100 km), og opptil 2,5 timers kjøreavstand på lavtrafikkert veinett.</li> <li>Etablere saktelading på nye og oppgraderte døgnhvileplasser, ev. hurtiglading (hvis plass og kommersiell interesse).</li> <li>Døgnhvileplasser prioriteres innenfor rammene av tungbilpakken.</li> </ul>	<p>Nye døgnhvileplasser, i tillegg må tilbud der avtalene går ut erstattes:</p> <p>TEN-T kjerne: 2</p> <p>TEN-T utvidet, prioriterte strekninger: 8</p> <p>TEN-T utvidet, ikke prioriterte strekninger: 6-12</p> <p>Øvrige riksveier, prioriterte strekninger: 5</p> <p>Øvrige riksveier, ikke prioriterte strekninger: 5-10</p> <p>For å oppnå minst 80 døgnhvileplasser, skal det etableres om lag 25 nye samtidig som tidsbegrensede avtaler erstattes. Det kan aksepteres lengre avstander på lavtrafikkert veinett, og anslag for antall er angitt som intervaller.</p>
Hovedraste-plasser	<p>Målet er 150 hovedraste-plasser</p> <p>Dagens situasjon er et varierende tilbud langs veinettet</p> <p>Føringer:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Mål om 150 hovedraste-plasser fordelt med 1 times kjøreavstand mellom</li> <li>EU-krav hver 60 km på TEN-T-kjerneveinettet innen 2040 og hver 100 km på utvidet TEN-T-veinett innen 2050. For øvrige riksveier gjelder om lag en times kjøretid mellom plassene jf. rasteplass-strategien.</li> <li>Etablere hurtiglading (for tunge kjøretøy, hvis kommersiell interesse) på nye og oppgraderte hovedraste-plasser.</li> </ul>	<p>Totalt, anslag på nye/oppgraderte</p> <p>TEN-T kjerne: 5, 1/4</p> <p>TEN-T utvidet, prioriterte strekninger: 24, 10/14</p> <p>TEN-T utvidet, ikke-prioriterte strekninger: 25, 11/14</p> <p>Øvrige riksveier, prioriterte strekninger: 11, 5/6</p> <p>Øvrige riksveier, ikke-prioriterte strekninger: 24, 10/14</p> <p>Totalt gir dette 89 hovedraste-plasser, 37 nye og 52 oppgraderte. I 2019 ble det antydnet behov for å bygge 44 nye og oppgradere 67 for å oppnå et nett med 150 hovedraste-plasser.</p>

Plasser	Mål, status og føringer	Kartlagt behov langs veinettet
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ambisjoner tilpasses tilgjengelige budsjettammer.</li> </ul>	
Ladeplasser	<p>Målet er å gjøre tungtransport med elektriske kjøretøy mulig langs riksveinettet, og tilfredsstillende EU-krav.</p> <p>Dagens situasjon er et fåtall offentlig tilgjengelige ladestasjoner for tunge kjøretøy i drift, og om lag 60 under planlegging. Hovedveier i Sør-Norge ser ut til å bli dekket, med unntak av noen «hull», mens tilbudet foreløpig mangler i store deler nord for Trondheim.</p> <p>Føringer:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Regjeringen legger til grunn at etablering og drift av ladestasjoner for tunge kjøretøy så raskt som mulig skal kunne skje på kommersielle vilkår, uten offentlig støtte.</li> <li>EU setter krav i AFIR-regulativet til ladestasjoner for tunge kjøretøy hver 60 km på TEN-T hovedveinettet og hver 100 km på TEN-T utvidet veinett, innen 2030.</li> <li>For øvrig veinett er nasjonale føringer å gjøre transport med nullutslipps kjøretøy mulig, der viktige godstransportruter prioriteres.</li> <li>Det er hensiktsmessig å samordne tilbudet for pause, hvile og lading. Statens vegvesens ambisjoner for tilrettelegging tilpasses tilgjengelige budsjettammer.</li> </ul>	<p>Nye ladestasjoner, identifisert august 2024. Det forventes at både tilbud og behov vil endres over tid.</p> <p>TEN-T kjerne: 2</p> <p>TEN-T utvidet, prioriterte strekninger: 13</p> <p>TEN-T utvidet, ikke-prioriterte strekninger: 13</p> <p>Øvrige riksveier, prioriterte strekninger: 3</p> <p>Øvrige riksveier, ikke-prioriterte strekninger: 10</p> <p>Det er anslått et behov på 41 flere ladestasjoner langs riksvei for å dekke de viktigste trafikkstrømmene. Det vil være behov for å følge utviklingen både i tilbudet som bygges ut, og i udekket behov.</p>

### 3. Mer om lokalisering og tilbudet på hvileplasser og ladestasjoner

#### 3.1 Om å lokalisere plasser og etablere ladetilbud

Lokalisering av hvile- og ladeplassene skal bidra til å oppfylle krav til avstander og effekt for ladestasjoner langs TEN-T kjerneveinett og TEN-T utvidet veinett, samt avstander og plassering av ladestasjoner som muliggjør transporter med tunge elkjøretøy på øvrig riksveinett, med en viss robusthet for uforutsette hendelser.

Med plassering ved knutepunkt i riksveinettet, og på fellesstrekninger mellom flere riksveier, kan tilbudet nås av flere. For døgnhvile- og ladeplasser kan områder der det er mulig interesse fra markedsaktører ha betydning. For rasteplasser kan landskapskvaliteter være viktige for plassering. Et innspill fra transportnæringen er å legge ladepunkter før stigning, ikke på toppen, for å utnytte regenerering.

Ved å velge døgnhvileplasser, hovedrasteplasser og andre asfalterte arealer som benyttes av tunge kjøretøy i dag, blir arealbeslagene mindre. Når det likevel må bygges på nye arealer, vektlegges å unngå spesielt

sårbare områder og arealer der utbygging gir klimagassutslipp. Momenter for prioritering av strekninger og lokalisering, er omtalt i [Plan for ladestasjoner for tunge kjøretøy langs riksvei \(vegvesen.no\)](https://vegvesen.no).

Statens vegvesen jobber samtidig med hvordan det skal legges til rette for lading av entreprenørenes kjøretøy og maskiner, for elektrisk drift og vedlikehold av riksveinettet<sup>11</sup>. Det vil være hensiktsmessig å se utviklingen av tilbudene i sammenheng, og det vil i noen grad kunne være sambruk av plasser og/eller infrastruktur. Statens vegvesen ser også på synergier mellom anleggsstrøm til nye veianlegg, og permanent nettilknytning for ladestasjon når veien settes i drift.

Pausearealer er gunstig ved byer, tettsteder, trafikknutepunkt, viktige kryss og nær serveringssteder og service. Det er behov for langsiktige løsninger både i områder med knapphet på arealer og områder hvor det antas å være utfordrende å få etablert alternative servicetilbud.

Det kan være utfordrende å etablere ladetilbudet, både på døgnhvile- og rasteplasser og på separate ladestasjoner. Utfordringer kan være manglende kapasitet i strømmettet, behov for endring eller dispensasjon fra gjeldende reguleringsplan, plassmangel og manglende interesse fra markedsaktører. Det er ikke erfaring med kommersielle aktører for normallading (saktelading) for tunge kjøretøy på offentlig tilgjengelige plasser.

Teknologien utvikler seg raskt, og ny standard åpner opp for å introdusere megawattladere (Megawatt Charging System MCS) med ladekapasitet på 1 MW eller mer. Figuren nedenfor gir en oversikt over brukersituasjoner for lading av tunge kjøretøy, med eksempler på effekter, publisert i 2023.

**Figure 3. An overview of truck charging use cases**

Use cases	Depot	Destination	Public fast	Public overnight
<b>Description</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Truck depot, typically home depot, where trucks return when shift ends</li> <li>Particularly important for short-haul and, to some extent, medium-haul trucks</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Charging while loading/unloading at trip destination</li> <li>Location range from stores to logistics centers, but the latter are more likely short term</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Publicly available en route chargers, typically along major routes</li> <li>Charging time should be minimized, or at least not exceed required break time</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Publicly available en route chargers located at truck stops where drivers can sleep while trucks charge overnight</li> <li>Especially relevant for long-haul trucks</li> </ul>
<b>Avg. charging time (per session)</b>	🕒 ~8 hours (overnight)	🕒 1-2 hours	🕒 0.5-1 hours	🕒 ≥ 9 hours (overnight)
<b>Typical charging power ranges</b>	⚡ AC 22 kW-DC 150 kW	⚡ DC 350 kW	⚡ DC 500 kW-DC 1 MW+	⚡ DC 100-150 kW

Source: Arthur D. Little

Figur 3: Brukersituasjoner og typiske effekt-intervaller for ladeinfrastruktur for tunge kjøretøy.

Kilde: Krug, Knoblinger & Quist (2023): *Viewpoint: Truck electrification – profit booster or white elephant?* Arthur D. Little. [https://www.adlittle.com/sites/default/files/viewpoints/ADL\\_Truck\\_electrification\\_2023.pdf](https://www.adlittle.com/sites/default/files/viewpoints/ADL_Truck_electrification_2023.pdf)

### 3.2 Døgnhvileplasser

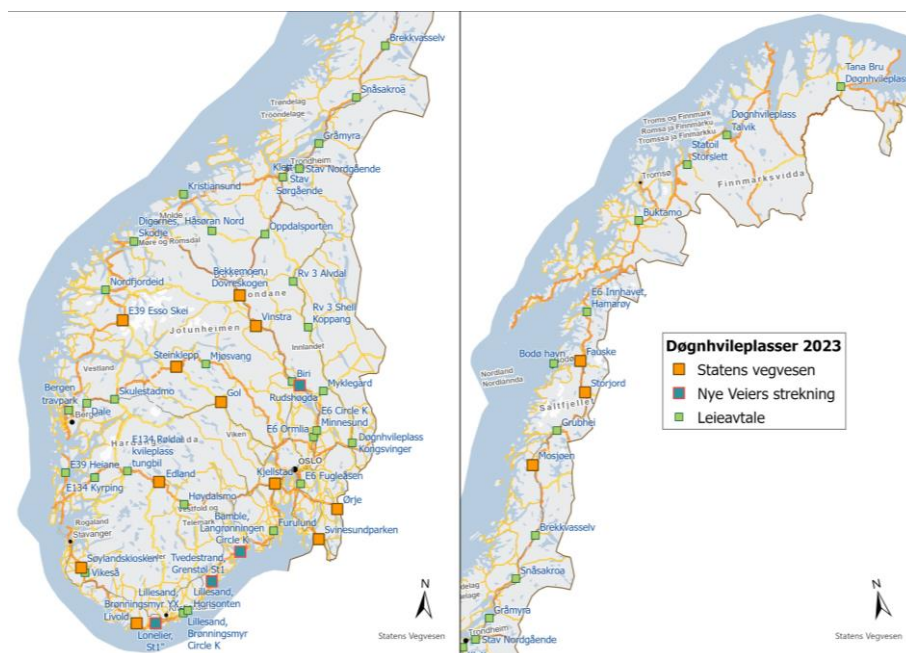
Det er en ambisjon å komme opp på minst 80 døgnhvileplasser og opprettholde nivået på tilbudet, både antall døgnhvileplasser og samlet antall oppstillingsplasser. For å bidra til innfasingsmålet for nullutslipps tunge kjøretøy, skal det samtidig legges til rette for lading ved hvile og pause på nye og oppgraderte døgnhvileplasser.

Ladetiden medfører pause fra kjøringa for tungbilførere. Det bør fortrinnsvis være et servicetilbud til tungbilførere, som mulighet for å kjøpe mat og drikke, tilgang til dusj mv. Andre aktuelle tilbud er oppholdsrom, tilgang til vaskemaskin, tur- og aktivitetstilbud, og rampe som benyttes for å fjerne snøen av kjøretøyet.

<sup>11</sup> Forbereder seg til omfattende elektrisk vinterdrift | Vegvesen (vegvesen.no), notat--elektrisk-drift-av-riksvegnettet-og-lading-av-entreprenørenes-kjøretøy-og-maskiner.pdf (vegvesen.no)

Vi anbefaler at det settes opp webkamera på nye døgnhvileplasser, slik at brukerne kan se hvor mye plassen brukes og om det er ledig plass. Oversikt over bruken er også nyttig for å planlegge tilbudet.

Krav til døgnhvileplass er beskrevet i veileder [v136 Døgnhvileplasser for tungtrafikken](#).



Figur 4: Døgnhvileplasser i 2023. Kilde: Statens vegvesen: Nasjonal vegdatabank, [www.vegkart.no](http://www.vegkart.no)

Det er ulike fordeler og ulemper med å eie døgnhvileplassen vs. å leie tjenesten av markedsaktører. Siden leieavtalene er tidsbegrenset, kan tilbudet bli etablert på et nytt sted etter leieperioden. Da vil det bli behov for ladeinfrastruktur med nettilknytning også på det nye stedet. Samtidig gir dette mulighet til å øke antall oppstillingsplasser og oppgradere ladetilbudet.

### 3.3 Ladeinfrastruktur på døgnhvileplasser

Iht. [rasteplass-strategi for riksveier](#) skal det legges til rette for lading ved nye og oppgraderte døgnhvileplasser, eksempelvis ved å sette av plass og legge trekkerør. Som nevnt er teknologien både for biler, batterier og ladeinfrastruktur i rask utvikling, og det kan bli flere ladepunkt og høyere effekter framover i tid. Det kan være kostnadseffektivt å legge ekstra trekkerør utover det behovet vi ser i dag.

Døgnhvileplasser bør ha ladeuttak tilpasset gjennomføring av pålagt døgnhvile, og kan i tillegg ha ladeuttak tilpasset kortere pause med høyere effekt. AFIR-regulativet fra 2023 angir 100 kW for ladeuttak på døgnhviletilbud og minst 350 kW for hurtiglading. God effektfordeling og tilbud om både høy og lavere ladeeffekt kan gi god utnyttning av kapasiteten i strømmettet. Batteriløsninger og alternative lokale energikilder kan vurderes.

På døgnhvileplasser er det aktuelt å trappe opp antall ladepunkt og samlet ladeeffekt over tid, og i takt med behovet og tilgjengelig effekt i strømmettet, og slik at det kan tilbys oppstillingsplasser for flere tunge kjøretøy.

Antall oppstillingsplasser for lading ved døgnhvile og pauselading tilpasses størrelsen på døgnhvileplassen og antatt behov. Det anbefales å legge til rette for minst fire oppstillingsplasser for lading ved døgnhvile, og minst 10 % av oppstillingsplassene på større plasser, med mulighet for å øke antall ladere iht. etterspørsel. Dette vil være en avveining mellom å gi forutsigbarhet for de som kjører tunge elkjøretøy, og hvor utfordrende det vil være at tilbudet reduseres for andre tunge kjøretøy. Det bør vurderes om alle oppstillingsplassene med ladetilbud skal reserveres for elkjøretøy. På sikt bør alle oppstillingsplasser for døgnhvile ha ladepunkt tilpasset lengre pauser.

Tilbud for hurtiglading sees i sammenheng med ladetilbudet i området for øvrig. Det kan etableres eksempelvis 2-4 ladepunkt tilpasset 15/30/45 minutters pause, gjerne plassert ved inn- eller utkjøring til plassen eller på annen måte som skjermer hvileplassene.

Hvis det er få ladeuttak er det aktuelt med digitale løsninger for å informere om ledig/opptatt ladepunkt (med sanntidsinformasjon, digital kø-ordning, bookingløsning eller lignende).

### 3.4 Om ladestasjoner for tunge kjøretøy

Ladestasjoner for tunge elkjøretøy etableres og driftes av markedsaktører. Det er aktuelt å etablere ladestasjoner på Statens vegvesens arealer, skaffe arealer til formålet eller selge arealer hvor veieier ikke har andre interesser. På egne arealer kan Statens vegvesen tilrettelegge for oppstillingsplasser for tunge kjøretøy og legge trekkerør. Rasteplass-strategien legger opp til å vurdere behovet for øvrige rasteplasser mellom to hovedrasteplasser som har en times kjøreavstand, og det kan ev. vurderes om noen av disse arealene er egnet som ladeplass for tunge kjøretøy.

Den [nasjonale ladestrategien](#) oppgir at "*Ladeinfrastruktur for tunge biler krever ... større arealer og bedre kapasitet i strømmettet enn ladeinfrastruktur for lette biler, og de to ladetilbudene må være fysisk adskilt av trafiksikkerhetsgrunner. I tillegg bør lading kunne kombineres med sjåførenes lovpålagte hviletid, for å unngå at tidsbruken og sjåførkostnadene knyttet til elektriske lastebiler blir vesentlig høyere enn for biler som bruker diesel.*"

Ladestasjoner for tunge elkjøretøy bør som et minimum tilfredsstillende følgende kriterier<sup>12</sup>:

- Av- og påkjøring fra hovedvei skal være dimensjonert for tunge kjøretøy (som for tilliggende hovedvei, inkl. modulvogntog)
- Det skal være dimensjonert for oppstillingsareal som hovedregel atskilt fra andre trafikanter og sikker manøvrering av tunge kjøretøy uten behov for rygging
- Universell utforming
- Minimum fire uttak/oppstillingsplasser for lading med høy effekt
- Det skal være enkelt å lade og betale
- Programvare med datadeling for felles digitale brukerløsninger inkludert digital køordning eller bookingløsning skal være tilgjengelig
- Det skal være tilgang til toalett og håndvask

I 2024 bør ladestasjonen ha samlet effekt på minst 1 400 kW og minst ett uttak med minst 350 kW, og planlegges for endringer i effekt og antall uttak som følge av utviklingen i teknologi og praksis. Ladestasjoner langs TEN-T veinettet bør oppfylle krav i EU-reguleringer.

Sanntidsinformasjon om belegget bidrar til god utnyttelse av ladepunktene. Store ladehub'er tar mer effektivt unna kø enn tilsvarende mange ladepunkter fordelt på flere ladestasjoner. Andre fordeler kan være bedre utnyttelse av tildelt strømeffekt og flere som deler på service-fasiliteter.

Andre vurderinger:

- God effektfordeling og tilbud om både høy og lavere effekt kan gi god utnyttelse av kapasiteten i strømmettet. Batteriløsninger og andre energikilder kan vurderes.
- Vurdere hvordan kø-utfordringer skal løses. Det kan være aktuelt å dedikere noen ladepunkter for drop-in, og andre for dem som har reservert tid med bookingløsning. Mulighet for å reservere tid gjennom en bookingløsning kan gi bedre forutsigbarhet for transportutøver, bedre utnyttelse over døgnet og behov for færre ladepunkter totalt. God effektfordeling mellom flere ladepunkt kan spare vekslingsstid mellom kjøretøyene. Alternativt kreves tilstrekkelig mange ladepunkter eller areal for fysisk køordning.
- Vurdere hvordan kjøretøy som tar opp plass uten å lade skal håndteres.

Med en utvidelse av oppstillingsplasser og oppgradering av servicetilbudet med bl.a. dusj, kan plassen fungere som en kombinert ladeplass og døgnhvileplass.

---

<sup>12</sup> Se også [Underveislading for tunge kjøretøy | Søk om støtte | Enova](#) (hentet 24.10.2024)

### 3.5 Om universell utforming av ladeplasser

#### Lett synlig og lett tilgjengelig

I dette dokumentet har vi brukt begrepet ladeplasser, og en ladeplass er det samme som en ladestasjon. Ladepunktene fungerer i mange tilfeller som selvbetjente automater<sup>13</sup>. Ladeplassen skal være lette å finne uavhengig av lys- og værforhold.

- Ladeplasser markeres tydelig med skiltinformasjon og belysning. Ladepunkt som tilbyr samme tjeneste, skiltes og markeres på samme måte. Skilt om effekt og type kontakt plasseres over ladepunkt, synlig fra alle vinkler uansett om brukeren sitter eller står. Skilt plasseres slik at det er synlig når du beveger deg mot ladepunktet.
- Skilt har en konsekvent utforming og følger helst internasjonale eller nasjonale standarder for symbol, farge og form. Det er god kontrast mellom tekst og bakgrunn på skiltet, med teksttype og tekststørrelse tilpasset avstanden fra brukeren og lysforholdene på stedet.
- En tydelig fargemarkering, minst 40 cm bred med god kontrast mot omgivelsene, gjør det enklere for brukere å se og finne betjeningspanel og ladepunktet.
- Informasjon om fysisk tilgjengelighet vises i ladekart, app'er og navigasjonsløsninger.

#### Utforming av ladeplassen

Både portaler, og øy-løsninger der kjøretøyene plasseres med siden mot ladepunktet og det kan passere kjøretøy på begge sider av øya, vil fungere for kjøretøy i ulike størrelser, med ulik plassering av ladeporten (ladekontakten) på kjøretøyet, og med forskjellige tilhengere. Andre løsninger kan være oppstilling med front eller bakende av bilen mot ladepunktet. Tak med tilstrekkelig frihøyde, og varmekabler ved ladepunktene, kan bidra til bedre forhold. Det skal være mulig å forflytte seg rundt hele kjøretøyet og så nær ladepunktet som mulig, eksempelvis med krykker eller rullestol. Det sikres nødvendig avrenning, uten terskler.

Kabelen plasseres i høyde 0,8-1,1 m høyde, slik at den kan betjenes både fra sittende og stående stilling. Det er ulike løsninger for fjærbelastet oppheng for å avlaste tyngden av kabelen. Mulighet for godt grep om kabelen er viktig. Det kan være utfordrende å få kabelen tilbake på plass etter bruk.

#### Fysiske ladestolper/hurtigladdestasjoner på arealet

Der det er ladestolper/stasjoner med ladekabel, plasseres disse på et tilnærmet plant areal på samme nivå som oppstillingsplassene, for at det skal være enkelt å komme inntil og betjene ladepunktene. Hvis ladestolpene/stasjonene er plassert på et fundament, gjelder følgende prinsipper etter krav i TEK17 §8-3: Det etableres en tilkomst med stigning inntil 1:20 og god bredde (minst 1,2 m), med jevnt sklisikkert underlag, trinnfritt, og terskler maksimalt 2,5 cm med skråskåret kant. Det skal være et plant areal 1,6 m x 1,6 m foran ladepunktet, oppe på fundamentet, for enkel betjening. Tilkomsten holdes fri for løv, snø, is og lignende.

Et område med ladestolper/stasjoner kan avgrensnes med pullerter som beskyttelse mot påkjøring, og ev. oppmerking eller visuelt skille i belegning. Pullertene plasseres like foran ladestolpene, med anbefalt innbyrdes avstand min. 1,2 m. Innbyrdes avstand mellom pullerter er en avveining mellom hensynet til påkjøringsbeskyttelse og god tilgjengelighet til ladestolpen. For god synlighet bør pullertene være min. 1,1 m høye og markert med refleks/hvit farge øverst.

#### Kilder og aktuelle lenker

Avinor, Bane NOR, Jernbanedirektoratet, Kystverket, Nye Veier, Statens vegvesen (2023): [Godstransport, eksport og industri](#). Utredning for Nasjonal transportplan 2025-2036.

---

<sup>13</sup> [Universell utforming av automater | Tilsynet for universell utforming av ikt](#); [Veileder for utplassering av selvbetjeningsautomater | Tilsynet for universell utforming av ikt](#)



European Union (2023): [REGULATION \(EU\) 2023/1804 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 13 September 2023 on the deployment of alternative fuels infrastructure, and repealing Directive 2014/94/EU](#). (Omtalt som AFIR eller EU-regulativ for infrastruktur for alternative drivstoff.)

European Union (2024): [REGULATION \(EU\) 2024/1679 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 13 June 2024 on Union guidelines for the development of the trans-European transport network, amending Regulations \(EU\) 2021/1153 and \(EU\) No 913/2010 and repealing Regulation \(EU\) No 1315/2013](#). (Omtalt som TEN-T regulering eller TEN-T regulativ.)

European Union (2022): [COMMISSION DELEGATED REGULATION \(EU\) 2022/1012 of 7 April 2022 supplementing Regulation \(EC\) No 561/2006 of the European Parliament and of the Council with regard to the establishment of standards detailing the level of service and security of safe and secure parking areas and to the procedures for their certification](#). (EU forordning om sertifiserte trygge døgnhvileplasser for tunge kjøretøyer.)

Samferdselsdepartementet (2022): [Nasjonal ladestrategi](#)

Samferdselsdepartementet (2024): *Meld. St. 14 (2023–2024). Nasjonal transportplan 2025–2036.*

Statens vegvesen (2023, rev. 2024): [Plan for ladestasjoner for tunge kjøretøy langs riksvei](#)

Statens vegvesen (2023): [Handlingsplan for direkte klimagassutslipp fra utbyggingsprosjekter, 55 % reduksjon 2020–2030 \(unit.no\)](#). Beskriver mulighet for å utnytte synergier ved ladeplasser som etableres i forbindelse med utbyggingsprosjekter, se særlig kap. 2.5.

#### Aktuelle lenker

[DCA40\\_Ladeinfrastruktur\\_Markedsaktører \(arcgis.com\)](#), kartportal om ladestasjoner for tunge kjøretøy langs riksvei

[Døgnhvileplasser | Statens vegvesen](#), oversikt over dagens døgnhvileplasser

[Etablere ladestasjoner | Statens vegvesen](#), info til markedsaktører om ladestasjoner langs riksvei

[Nasjonal plan for døgnhvileplasser](#) (2017)

[Rasteplasser \(arcgis.com\)](#), kart med foreslåtte hovedrasteplasser iht. rasteplass-strategi

[Rasteplass-strategien for riksveier](#) (2020)

[V136 Døgnhvileplasser](#), håndbok

[V273 Rasteplasser](#), håndbok

[Veileder for etablering av energistasjoner](#) (2024) Osloregionen interkommunalt politisk råd

## Vedlegg 1: Strekningsvis oversikt

Tabellen viser en mulig innsats i tre trinn. Den vektlegger målet om minst 80 døgnhvileplasser og EU-krav til TEN-T veinettet. Behovet er hentet fra de strekningsvis oversiktene nedenfor. Døgnhvileplasser er prioritert et trinn høyere enn veikategorien tilsier. Andre plasser på TEN-T utvidet veinett er delt mellom trinn 1 og 2 for å bidra til jevnere innsats. Total innsats for andre plasser må tilpasses økonomiske rammer.

**Tabell v1: Totalbehovet langs riksveinettet**

Eksempel på forsterket innsats i tre trinn	Døgnhvileplasser*	Hovedrasteplasser		Ladeplasser**
		Nye	Oppgraderte	
Pri 1 TEN-T kjernenettverk	2	1	4	2
TEN-T utvidet nettverk	15-22	10	14	13
Pri 2 TEN-T utvidet nettverk	-	11	14	13
Døgnhvileplasser, øvrig riksveinett	4			
Pri 3 Andre prioriterte riksveier		5	6	3
Øvrig riksveinett, ikke prioritert	5-11	10	14	10

\* Minst 80 totalt, inkludert å etablere tilbud som erstatter avtaler som går ut.

\*\*Behovet for ladeplasser kan bli helt eller delvis dekket av markedsaktører og gjennom nye Enova-utlysninger

Her presenteres identifisert behov for plasser for tunge kjøretøy langs riksvei strekningsvis, for TEN-T kjerneveinett, TEN-T utvidet veinett og øvrige riksveier. I tabellene er prioriterte strekninger (pga. godstrafikk eller grensestrekning) markert med gul bakgrunn. Dette utgjør et grunnlag for videre planlegging, som kan resultere i færre eller flere plasser på den enkelte strekningen.

Krav og føringer er hentet fra:

- 1) [AFIR-regulativet \(2023\)](#)
- 2) [TEN-T regulativet \(2024\)](#)
- 3) Nasjonal plan for døgnhvileplasser (2017)
- 4) Rasteplass-strategi for riksvei (2020)

**Tabell v2: Identifiserte behov på TEN-t kjerneveinett**

TEN-T kjerneveinett	Døgnhvileplasser	Hovedrasteplasser	Ladestasjoner
Krav fra EU	(Gjelder ikke for Norge: Sertifiserte døgnhvileplasser hver 150 km, innen 2040 (2). 4 ladepunkt a 100 kW på sertifiserte døgnhvileplasser, innen 2030 (1))	Hver 60 km, innen 2040 (2)	Hver 60 km, ladestasjoner a 3600 kW, innen 2030 (1) Hydrogen fyllstasjon hver 200 km, innen 2030 (1)
Nasjonale føringer	Døgnhvileplasser om lag hver 100 km (1,5 - 2,5 timer) (3), med ladetilbud tilpasset pause og hvile (4) <a href="#">V136 Døgnhvileplasser, nasjonal plan (2017)</a>	<a href="#">V273 Rasteplasser, rasteplass-strategi for riksveier, kart</a>	<a href="#">Plan for ladestasjoner</a>
Antall	1+(1)	3-5, 1 ny og 2-4 oppgraderte	1+(1)
E6 Oslo-Svinesund (ca. 121 km)	1 (lading ved døgnhvile)	2 (oppgradere/nye, med tilgjengelighet for	1, følge utviklingen mht. effekt per plass (2030-krav)

Tungbilpakken: Hvile- og ladeplasser for tunge kjøretøy langs riksvei

TEN-T kjerneveinett	Døgnhvileplasser	Hovedrasteplasser	Ladestasjoner
		dimensjonerende kjøretøy)	
E6/E10 Narvik – riksgrense (ca. 45 km)	(1, ev. langs E6, lading ved døgnhvile)	1	(1, ev. langs E6)
E18 Oslo – Ørje (ca. 82 km)	(vurdere muligheter, lading ved døgnhvile)	1-2 (oppgradere/nye, tilgjengelighet for dimensjonerende kjøretøy)	Følge utviklingen mht. effekt per plass (2030-krav)

Tabell v3: Identifiserte behov på TEN-t utvidet veinett

TEN-T utvidet veinett	Døgnhvileplasser	Hovedrasteplasser	Ladestasjoner
Krav fra EU	(Gjelder ikke for Norge: 4 a 100 kW på sertifiserte døgnhvileplasser, innen 2030 (1))	Hver 100 km, innen 2050 (2)	Hver 100 km a 1500 kW, innen 2030 (1)
Nasjonale føringer	80-90 døgnhvileplasser, hver 1,5 time, maks 2,5 timer (3) med ladetilbud <a href="#">V136 Døgnhvileplasser, nasjonal plan</a> (2017, mime 16/109303)	Hovedrasteplass hver time tilrettelagt for pauselading (4) <a href="#">V273 Rasteplasser, rasteplass-strategi for riksveier, kart</a>	<a href="#">Plan for ladestasjoner</a>
Antall	22, 8 prioritert veinett, 14 ikke-prioritert	49, 24 prioritert veinett, 25 ikke-prioritert, 21 nye og 28 oppgraderte	26, 13 prioritert veinett, 13 ikke-prioritert
E6 Oslo – Trondheim (ca. 494 km), <b>prioritert</b> : godstrafikk <a href="#">Nye Veier: Kolomoen – Dombås, Ulsberg – Melhus</a>	3 (Statens vegvesen / Nye Veier)	6 (oppgradere/nye) (Statens vegvesen / Nye Veier)	1 (Statens vegvesen / Nye Veier)
E6 Trondheim – Fauske (ca. 650 km), <b>prioritert</b> Trondheim - Steinkjer: godstrafikk <a href="#">Nye Veier: Ranheim – Asp, Steinkjer</a>	Erstatte avtaler som går ut, øke kapasitet, ev. redusere avstander enkelte steder (Statens vegvesen / Nye Veier)	7 (oppgradere/nye) (Statens vegvesen / Nye Veier), ujevne avstander mellom plassene	5-6
E6 Fauske – Nordkjosbotn (ca. 450 km)	2-4, erstatte avtaler som går ut.	6 (oppgradere/nye) Få (3) på strekningen i dag. <i>Hovedrasteplass og ladepunkt for tunge kjøretøy inngår i prosjekt E6 Megården-Sommerset, ferdig ca. 2030.</i>	2-4

Tungbilpakken: Hvile- og ladeplasser for tunge kjøretøy langs riksvei

<i>TEN-T utvidet veinett</i>	<i>Døgnhvileplasser</i>	<i>Hovedrasteplasser</i>	<i>Ladestasjoner</i>
E6 Nordkjosbotn – Kirkenes (ca. 827 km) <i>Nye Veier: E6 Kvænangsfjellet</i>	3-6, erstatte tilbud når avtaler går ut	8 (oppgradere/nye)	3-6
E12 Mo i Rana – riksgrensa (ca. 39 km)	– (ev. erstatte når avtaler går ut)	1 (oppgradere/nye)	(Behov kan dekkes langs E6)
E14 Stjørdal – riksgrensa (ca. 67 km) utbedringsstrekning i NTP, <b>prioritert:</b> grensestrekning	1	1-2 (oppgradere/nye)	1
E16 Sandvika- Hønefoss-Lærdal-Bergen, <b>prioritert:</b> godstrafikk <i>Nye Veier: Skaret, Sollihøgda – Hønefoss</i>	2, utvide kapasitet og erstatte tilbud der avtaler går ut	6 (oppgradere/nye)	2, følge med på tilbudet på tunnel-strekninger
E18 Oslo – Kristiansand (ca. 326 km), <b>prioritert:</b> godstrafikk <i>Nye Veier: Langangen - Grimstad, ringvei Kristiansand</i>	Erstatte plasser som opphører, øke kapasitet	–	2 (Statens vegvesen / Nye Veier)
E39 Kristiansand – Stavanger (ca. 232 km), <b>prioritert:</b> godstrafikk <i>Nye Veier: Kristiansand – Ålgård)</i>	2 (Statens vegvesen/Nye Veier)	2-3 (oppgradere/nye) (Nye Veier)	1 (Nye Veier)
E39 Stavanger – Bergen (ca. 266 km)	1	2 (oppgradere/nye)	1
E39 Bergen-Spelkavik-Molde (ca. 473 km)	2	5 (oppgradere/nye)	1
E39 Molde – Klett (ca. 205 km)	1, erstatte tilbud når avtaler går ut	2-4 (oppgradere/nye)	1
E134 Vassumkrysset – Lier (ca. 39 km), <b>prioritert:</b> godstrafikk	(Se E18)	–	–

Tabell v4: Identifiserte behov på øvrig riksveinett

<i>Øvrige riksveier</i>	<i>Døgnhvile-plasser</i>	<i>Hovedrasteplasser</i>	<i>Ladestasjoner</i>
Nasjonale føringer	<a href="#">V136 Døgnhvileplasser, nasjonal plan</a> (2017, mime 16/109303)	<a href="#">V273 Rasteplasser, rasteplass-strategi for riksveier, kart</a>	<a href="#">Plan for ladestasjoner</a>
Antall	15, 4 prioriterte strekninger, 11 ikke-prioritert	35, 11 prioriterte strekninger, 24 ikke-prioritert	13, 3 prioriterte strekninger, 10 ikke-prioritert

Tungbilpakken: Hvile- og ladeplasser for tunge kjøretøy langs riksvei

<i>Øvrige riksveier</i>	<i>Døgnhvile-plasser</i>	<i>Hovedrasteplasser</i>	<i>Ladestasjoner</i>
E8 Nordkjosbotn – Tromsø (ca. 70 km), E8 Skibotn – riksgrensa (ca. 39 km)	1	1 (oppgradere)	(Behov kan dekkes på E6)
E10 Bjerkvik - Å i Lofoten (ca. 330 km) <a href="#">Lofoten - de grønne øyene 2030</a> , fiske-transport fra Lofoten.	Ny døgnhvileplass ved E10/rv. 85 Lofastkrysset i Gullsfjordbotn, forventet åpnet 2027-28, som del av veiprojekt.	Ny hovedrasteplass ved E10/rv. 85 Lofastkrysset i Gullsfjordbotn, forventet åpnet 2027-28, som del av veiprojekt.	– (undersøke muligheter)
E16 Gardermoen - Hønefoss (ca. 67 km), <b>prioritert:</b> godstrafikk. Deler trase med Rv 4 Biri-Oslo	(se E16)	1 (ny)	(Behov kan dekkes på tilstøtende veinett)
E16 Gardermoen – Kongsvinger (ca. 60 km) <a href="#">Nye Veier: Fra E6 Jessheim – Kongsvinger</a>	–	1 (ny)	(Behov kan dekkes på tilstøtende veinett)
E45 Alta – riksgrensa (ca. 172 km)	2	2 (oppgradere)	1
E69 Smørfjord – Nordkapp (ca. 128 km)	–	1 (oppgradere)	1
E75 Varangerbotn – Vadsø (ca. 50 km)	–	–	–
E105 Hesseng – Storskog (ca. 10 km)	–	–	–
E134 Drammen – Notodden – Haugesund (ca. 404 km), <b>prioritert:</b> godstrafikk <i>Prosjekt E134 Gvammen-Elgsjø: utbygging/endret veilinje, usikkert når.</i>	3, erstatte tilbud der avtaler går ut	4 (oppgradere/nye)	–
E136 Dombås – Vestnes (ca. 148 km), <b>prioritert:</b> godstrafikk <a href="#">Nye Veier</a>	2 (Nye Veier)	2 (oppgradere) (Nye Veier)	–
Rv. 2 Elverum – Morokulien, Eidskog (ca. 133 km)	–	–	–
Rv. 3 Stange – Ulsberg (ca. 290 km), <b>prioritert:</b> godstrafikk	(Ulsberg, se E6) erstatte tilbud der avtaler går ut	3 (oppgradere/nye) (Statens vegvesen / Nye Veier)	(Ulsberg, se E6)

Tungbilpakken: Hvile- og ladeplasser for tunge kjøretøy langs riksvei

Øvrige riksveier	Døgnhvile-plasser	Hovedrasteplasser	Ladestasjoner
Rv.4 Oslo – Mjøsbrua (ca. 136 km) Bygging Roa-Lygna pågår. Høy andel godstrafikk, viktig for industri i Vestoppland. Nye Veier: Hunndalen – Mjøsbrua	(se E6)	1 (oppgradere/nye)	-
Rv. 5 Florø-Lærdal (ca. 160 km utenom E39)	2	2 (oppgradere)	2
Rv. 7 Hønefoss – Hardangerbrua, Eidfjord (ca. 273 km), Rv.7/52 Hønefoss-Gol-Borlaug, ca. 191 km, <b>prioritert:</b> godstrafikk	1	3 (oppgradere/nye)	3
Rv 9 Kristiansand – Haukeligrend (ca. 260 km)	Under bygging: Rv.9 Evje og Rv. 9 Valle	–	1-2
Rv 13 Stavanger – Sogndal (ca. 425 km), pågår veibygging Røldal-Seljestad. Nye Veier: Djupevik – Kviturtunnelen, Skare – Sogndal	3 (se også E39, E134, Rv. 7))	4 (oppgradere/nye)	2
Rv. 15 Måløy – Otta (ca. 280 km)	1 Åpner høst 2025: Rv. 15 Vågå ved YX Vågå i Ottadalen, 13 oppstillingsplasser.	4-5 (oppgradere/nye)	1-2
Rv. 19 Tønsberg - Moss	–	–	–
Rv. 22 Lillestrøm - Fredrikstad	–	1 (ny, sjekkes mot tilbud på E18)	–
Rv. 25 Elverum – riksgrensa (ca. 97 km) Nye Veier: Hamar – Løten	–	2 (nye)	–
Rv. 36 Seljord – Porsgrunn (ca. 92 km)	–	–	–
Rv. 41 Kviteseid – Kristiansand (ca. 177 km)	(planlegging pågår)	Planarbeid for hovedrasteplass pågår.	
Rv. 52 Gol – Lærdal (ca. 79 km), se Rv.7/52 Hønefoss-Gol-Borlaug	–	–	–

Tungbilpakken: Hvile- og ladeplasser for tunge kjøretøy langs riksvei

<i>Øvrige riksveier</i>	<i>Døgnhvile-plasser</i>	<i>Hovedrasteplasser</i>	<i>Ladestasjoner</i>
Rv. 70 Oppdal – Kristiansund (ca. 171 km)	Erstatte tilbud for avtaler som går ut.	1 (oppgraderes)	–
Rv. 73 Trofors – Hattfjelldal (ca. 68 km)	–	0-1 (oppgradere/nye)	–
Rv. 77 Storjord – Saltdal Riksgrensa (ca. 24 km)	–	–	–
Rv. 80 Bodø ferjekai – Fauske, 54 km	–	–	–

Flere riksveier er relativt korte strekninger der behovet kan dekkes på tilstøtende hovedveier. Dette kan gjelde følgende øvrige riksveier, men er ikke vurdert for hver strekning:

- Rv. 80 Bodø lufthavn, Bodø – Fauske, 60 km
- Rv. 83 Bergseng, Harstad - Hamna, Harstad, 29 km
- Rv. 85 Sortland – Bognes, Hamarøy, 61 km
- Rv. 92 Kautokeino - Neiden, Sør-Varanger, 125 km
- Rv. 94 Meland, Hammerfest - Skaidi, Hammerfest, 64 km
- Rv. 110 Karlshus, Råde - Østsiden, Fredrikstad, 23 km
- Rv. 150 Lysaker, Bærum - Hovin, Oslo, 15 km
- Rv. 159 Karihaugen, Oslo - Vigernes, Lillestrøm, 11 km
- Rv. 162 Filipstad, Oslo - Ekebergskråningen, Oslo, 4 km
- Rv. 163 Økern, Oslo - Skogskrysset, Lørenskog, 11 km
- Rv. 191 Veitvet, Oslo - Trosterud, Oslo, 1,9 km
- Rv. 204 Svinesundsparken, Halden - Sentrum, Halden
- Rv. 226 Skedsmovollen, Lillestrøm - Kjeller, Lillestrøm, 4 km
- Rv. 291 Brakerøya, Drammen - Bangeløkka, Drammen, 2,4 km
- Rv. 350 Ringerike, Øvre Eiker- Hokksund, Hønefoss, 53 km
- Rv. 354 Kjørholt, Porsgrunn - Rugtvedt, Bamble, 7 km
- Rv. 400 Bommestad, Larvik - Revet, Larvik, 6 km
- Rv. 426 Krossmoen, Eigersund - Nordsjøterminalen, Eigersund, 15 km
- Rv. 444 Soma, Sandnes - Ganddal godsterminal, Sandnes, 8 km
- Rv. 509 Kannik, Stavanger - Jåttå, Stavanger, 20 km
- Rv. 555 Kolltveit, Øygarden - Nygårdstangen, Bergen, 28 km
- Rv. 580 Hop, Bergen - Bergen lufthavn Flesland, 7 km
- Rv. 651 Sentrum, Volda - Mogrenda, Stad, 31 km
- Rv. 658 Ålesund lufthavn, Giske - Sentrum, Ålesund, 16 km
- Rv. 706 Rotvoll, Trondheim - Kroppan, Trondheim, 13 km
- Rv. 824 Sætran, Narvik - Sommarset, Hamarøy, 53 km



Statens vegvesen  
Pb. 1010 Nordre Ål  
2605 Lillehammer

Tlf: (+47) 22 07 30 00

[firmapost@vegvesen.no](mailto:firmapost@vegvesen.no)

[vegvesen.no](http://vegvesen.no)

**Tryggere, enklere og grønnere reisehverdag**