

# Handbok Rastplatser

Stöd för Trafikverkets rastplatser

Trafikverket  
Box 810, 781 28 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1  
E-post: [trafikverket@trafikverket.se](mailto:trafikverket@trafikverket.se)  
Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Handbok Rastplatser. Stöd för Trafikverkets rastplatser.  
Författare: Patrik Wirsenius, Henrik Schelin, Henrik Håkansson, Sanna Ahrens,  
Alice Dahlstrand, Kenny Dolleris och Magnus Ljungberg  
Dokumentdatum: 4 maj 2023  
Kontaktperson: Patrik Wirsenius

Publikationsnummer: 2023:098  
ISBN: 978-91-8045-178-9

Foto omslag: Sofia Löfgren

# Innehåll

Förord .....	6
<b>Inledning .....</b>	<b>7</b>
Bakgrund .....	7
Syfte .....	8
Avgränsning .....	9
Definitioner .....	9
Rastanläggning .....	9
Rastplats .....	9
Parkeringsficka .....	10
Namnsatt parkeringsficka .....	10
Uppställningsplatser för lastbilar .....	11
Övriga anläggningar för rast och vila .....	12
<b>Allmänt om rastplatser .....</b>	<b>13</b>
Vägnät .....	13
Avstånd mellan rastmöjligheter .....	15
Styrande dokument .....	16
Regelverk .....	16
Trafikverkets serviceåtagande .....	17
Huvudmannaskap .....	18
Trafikverkets rastplatser .....	18
Uthyrda byggnader som ägs av Trafikverket .....	18
Upplåtelse och tillstånd för externt ägda byggnader .....	19
Övriga rastplatser .....	19
Vägvisning och vägmärken .....	19
Namnsatt parkeringsficka .....	22
Transporter med farligt gods .....	22
<b>Planeringskedet .....</b>	<b>23</b>
Brist- och behovsanalys av rastplatser .....	23
Användarna .....	23
Åtgärdsvalsstudier .....	24
Rastplatsutredning .....	24
Åtgärdsplan .....	26

Utförare .....	26
Lokalisering i tidigt skede .....	26
Modell för dimensionering .....	27
Utvecklingsplan .....	31
Avvecklingsmodell .....	31
Försäljning av byggnader .....	32
Finansiering .....	33
Medfinansieringsavtal .....	33
Samfinansiering .....	33
Samverkan med andra aktörer .....	34
Modell för att bevilja rastplats med annat huvudmannaskap .....	34
Kommunernas roll .....	34
Länsstyrelsernas roll .....	34
Yrkestrafikens olika parter .....	35
Turistnäringens olika parter .....	35
<b>Investeringskedet .....</b>	<b>36</b>
Lokalisering .....	36
Gestaltning .....	37
Bullerutredning .....	38
Storlek och utformning .....	39
Trafiksäkerhet .....	40
Trygghet .....	41
Tillgänglighet .....	41
Byggnader .....	43
Toaletter .....	43
Sittmöbler .....	44
Behållare för färdsoapor .....	44
Aktiviteter .....	46
Vegetation .....	46
Konst .....	47
Belysning .....	47
Utformning med hänsyn till drift och underhåll .....	47
Information .....	48
Information om det geografiska området .....	49
Tekniska frågor .....	50
Vattentillgång .....	50

Avlopp .....	51
Avtal .....	52
Ansvar för elabonnemang.....	52
Genomförandeavtal .....	52
Dataproduktspecifikation .....	52
Överlämning.....	52
<b>Förvaltning av rastplatser .....</b>	<b>54</b>
Avtal med externa parter .....	54
Elförsörjning .....	55
Vatten och avlopp .....	55
Belysning.....	55
Princip för att upplåta plats eller anläggning åt annan part.....	55
Upprätthållande av förvaltningsdata .....	55
Skötsel.....	55
Byggnader.....	56
Renhållning .....	56
Vinterväghållning .....	57
Sopkärl, sopsortering, askkoppar .....	57
Avlopp och reningsanläggningar .....	57
Informationstavlor .....	57
Möbler .....	57
Lekutrustning.....	57
Avvattning/Brunnar .....	57
Skötselplaner för planteringar och grönytor .....	58
Otrygga miljöer.....	58
Problem på rastplatser.....	58
Kommunikationskanaler .....	59
<b>Källhänvisningar .....</b>	<b>60</b>
<b>Bilaga 1: Allmän skötselanvisning rastplats .....</b>	<b>61</b>

# Förord

Handboken om rastplatser har tagits fram för att vara ett stöd i Trafikverkets arbete med rastplatser och är ett resultat av en omarbetning Trafikverkets utkast till riktlinjer för rastplatsstandard från 2010 som aldrig blev fastställd. Handbokens syfte är att vara ett stöd vid planering, investering och förvaltning av rastplatser på det statliga vägnätet och den ska även bidra till en enhetlig hantering av rastplatser inom Trafikverket.

Handboken är endast ett rådgivande dokument och ska ses som ett komplement till andra gällande regelverk och styrande dokument.

Den primära målgruppen för handboken är Trafikverkets handläggare, planerare, specialister och projektledare och utgör ett stöd i alla skeden från tidig planering till genomförande och förvaltning av rastplatser. Handboken kan användas av konsulter som utför uppdrag åt Trafikverket. Den kan även tillämpas i kommunal verksamhet eller av andra organisationer.

Handboken är i huvudsak uppbyggd utifrån de tre skedena Planering, Investering och Förvaltning. Den innehåller också en allmän beskrivning av dagens rastplatser.

Detta är den första utgåvan av rastplatshandboken och för att fortsätta vara ett aktuellt och relevant stödjande dokument, så kommer den att behöva uppdateras när innehållet har blivit inaktuellt.

Mars 2023

Lennart Kalanders

Avdelningschef Nationell Planering

Trafikverket

# Inledning

Denna handbok är avsedd att användas som ett stöd vid planering, investering och förvaltning av rastplatser på det statliga vägnätet. I handboken finns information om rastplatsers grundfunktioner och standardnivåer samt råd och rekommendationer vid ny- eller ombyggnad av rastplatser. De utmaningar som finns med ansvarsfrågor mot andra aktörer beskrivs också i handboken.

Trafikverket driver cirka 270 rastplatser, men det finns fler rastplatser i andra aktörers regi. Rastplatsens ändamål är att erbjuda yrkeschaufförer och privatbilister möjlighet till rast och vila, så att trafiksäkerheten främjas. Det gäller särskilt yrkeschaufförer utifrån deras kör- och vilotidskrav, men de är också viktiga för övriga trafikanters möjlighet till rast och vila. Många av rastplatserna är anlagda på speciellt natursköna platser för att aktivt uppmuntra trafikanterna att ta paus. Rastplatserna ska förutom vila ge möjlighet till rekreation, toalettbesök och information. Eftersom rastplatserna ska upplevas som trygga, tillgängliga och attraktiva innebär det att kraven är höga på rastplatsernas utformning och utrustning samt på drift och underhåll.



## Bakgrund

Trafikverket får ofta synpunkter på rastplatser från allmänhet, kommuner, media och näringsliv men har saknat vägledning kring detta. Denna handledning har tagits fram med avsikt att samla rekommendationer avseende utredning, planering, byggande och underhåll av rastplatser. Handboken ska kunna användas som beslutsstöd för Trafikverket men kan också användas av andra berörda.

Ibland förekommer problem på vissa rastplatser som ofta kan härledas till historiken kring rastplatsens uppkomst. Rastplatser har historiskt placerats längs det statliga vägnätet av flera anledningar och på initiativ av olika

parter. Rastplatserna har under årens lopp utökats till antal och med fler funktioner genom dialog mellan olika externa parter och den statliga väghållningsmyndigheten. Det handlar om natursköna platser av olika slag, informationsplatser, parkeringsfickor, campingplatser eller platser med kiosk-, mack- eller restaurangverksamhet eller liknande. När det funnits önskemål av att ta in dessa platser inom den statliga väghållningen så har detta skett på olika sätt, ibland genom informella kontakter och utan att avtal upprättats. Det har funnits en positiv inställning till att utöka antalet rastplatser. Det har lett till att många p-fickor utrustats med bänkar, sopkärl och torrass på många platser. Underhållsfrågan har ofta lösts genom att olika funktioner samlokaliseras med andra aktörers funktioner. Samverkansformer mellan den statliga väghållningsmyndigheten och externa aktörer har betraktats på olika sätt. Under vissa perioder har samordning med externa parter ansetts vara något eftersträvänt av praktiska skäl. Den lokala restaurangägaren har till exempel kunnat hjälpa väghållningsmyndigheten att hålla rent. Många olika överenskommelser har skett muntligen.

Det har medfört att många rastplatser idag har olika former av samförläggningar. Det är vanligt att el-, vatten- och avlopp delas på olika sätt mellan Trafikverket och externa parter. Ofta utan att skriftliga avtal finns upprättade.

Det förekommer också att byggnader uppförts med oklara ägandeförhållanden. Trafikverket äger sällan rastplatser som egna fastigheter utan har istället tagit marken i anspråk i likhet med hur vägar tillkommer, med "vägrätt" enligt väglagen. Många av de rastplatser som tillkommit utan någon planläggningsprocess accepteras numera som väganläggning av gammal hävd.

Över tid har synen på samverkan och ansvarsgränser förändrats. Idag anser Trafikverket att staten bör ha full rådighet över rastplatsens funktioner och utrustning och därmed ha egna el- och VVS-abonnemang. Motsvarande synsätt gäller även för byggnader, belysningsanläggningar, informationstavlor och pumpstationer och liknande. Denna princip bör nu tillämpas vid nybyggnationer av rastplatser, men är svårare att åstadkomma på flera av våra befintliga rastplatser som ofta är uppförda under andra förutsättningar.

## **Syfte**

Handboken är avsedd att användas som stöd vid planering, investering och förvaltning av rastplatser på det statliga vägnätet. Handboken ska bidra till en enhetlig hantering av rastplatser inom Trafikverket. Målgruppen för handboken är i första hand ansvariga inom Trafikverket, men den kan även tillämpas av andra aktörer som kommuner, konsulter med flera.

Handboken är ett rådgivande dokument och ska ses som ett komplement till de styrande dokument som Trafikverket tillämpar på rastplatser.

## Avgränsning

Denna handbok hanterar endast Trafikverkets rastplatser och omfattar därför inte andra aktörers rastplatser eller motsvarande rastmöjligheter.

Handboken ger inte heller stöd vid planering och utformning av andra sidoanläggningar som till exempel parkeringsficka. Däremot så ingår en övergripande beskrivning av olika rastmöjligheter längs med statliga vägnätet, se avsnittet om definitioner nedan.

Trafikverket har idag inte något ansvar att erbjuda laddinfrastruktur och inte heller något aktuellt uppdrag från uppdragsgivaren att utreda frågan vidare. Hantering av laddinfrastruktur på rastplatser ingår därför inte i denna version av handboken.

## Definitioner

### Rastanläggning

I VGU (regler för vägar och gators utformning) definieras rastanläggning enligt följande:

*Med rastanläggning avses sidoanläggning för trafikanters behov av vila, mat, toalettbesök, rekreation eller dylikt. Anläggningarna bör ha sådana egenskaper att de uppmuntrar trafikanterna att söka sig dit i stället för till godtyckligt valda platser längs vägen där trafiksäkerhetskraven kan vara mindre väl tillgodosedda.*

Allmänna platser måste enligt lag vara tillgängliga för alla och Trafikverket kräver därför exempelvis handikappanpassad toalett. Torrtoaletter bör undvikas på våra rastplatser.

Rastanläggningar kan utföras som rastplats eller parkeringsplats. Rastplatser och parkeringsplatser kan upprättas med stöd av väglagen såsom en väganordning. För att anordningen ska ingå i den allmänna vägen ska den tillgodose ett stadigvarande behov för vägens bestånd, drift eller brukande. Väganordningar ska ha ett funktionellt samband med vägen. Parkeringsytor som inte är i direkt anslutning till vägbanan är normalt inte väganordning. Parkeringsplatser på rastplatser räknas som väganordning men inte på andra aktörers ytor i anslutning till affärer, restauranger, samlingslokaler, idrottsanläggningar och liknande. Om parkeringsytor som möjliggör utflykter i omgivningarna eller parkering i kust-, skärgårds- och fjällområden ska räknas som en väganläggning, får bedömas från fall till fall. Mer om väghållaransvar finns att läsa i TDOK 2017:0646.

### Rastplats

En rastplats är enligt TSFS 2019:74 en anläggning som är avskild från den del av vägen som är avsedd för genomgående trafik och särskilt anordnad för trafikanters rast samt utrustad med bord och sittplatser, där toaletten är tillgänglig dygnet runt.

Rastplatser som uppfyller krav enligt TSFS 2019:74 ska märkas ut med lokaliseringsmärke H13, rastplats.



Figur 1: H13 Rastplats

## Parkeringsficka

En parkeringsficka är ett utrymme utanför vägbanan som är avsett för tillfällig parkering. Den kan ha formen av en långsgående utvidgning av vägbanan. Parkeringsfickor kan även avskiljas från vägbanan med en skiljeremsa och förses med bord, sittplatser, soptunna med mera. Vaghållningsmyndigheten avgör utformning och behov av utrustning med hänsyn till bland annat marktillgång och trafiksäkerhet. Parkeringsplats för personbil ska märkas ut med vägmarkering samt vägmärke E19 kombinerat med de tilläggstavlor som är aktuella i vissa fall.

Parkeringsplats för personer med nedsatt rörelseförmåga märks ut med E19 samt T7.



Figur 2: E19 Parkering



Figur 3: T7, Personer med nedsatt rörelseförmåga (placeras alltid under E19)

## Namnsatt parkeringsficka

På många ställen utmed vägnätet finns parkeringsfickor i en slinga från vägen. Många av dessa ställen kan ha stora naturkvaliteter och högre standard än en parkeringsficka som ligger i direkt anslutning till vägen. Toalett kan saknas men andra grundfunktioner finns ofta, till exempel bord, stolar, sopkärl och information. Skyltas dessa platser med enbart märke E19 Parkering, är det stor risk att trafikanterna missar en bra rastmöjlighet. Dessa platser kan istället märkas ut som en parkeringsficka som

kompletteras med ett namn för att skilja platsen från en vanlig parkeringsficka.



Figur 4: Exempel på vägvisning till namnsatt parkering



Figur 5: Förberedande vägvisning till parkering. Förberedande vägvisning till namnsatt parkering



Figur 6: Förberedande vägvisning till rastplats och namnsatt parkering.

### Uppställningsplatser för lastbilar

En uppställningsplats är en trafiksäker sidoanläggning avsedd för uppställning av fordon där lastbilsparkering är tillåten och lämplig. En uppställningsplats är öppen för allmänheten och tillåter en tidsbegränsad uppställning. Trafikverket har för närvarande inte några renodlade uppställningsplatser, utan dessa är alltid en del av en rastplatsanläggning.

Parkeringsplats för lastbil med släp bör märkas ut med vägmarkering samt vägmärke E19 Parkering med tilläggstavla T8 Symboltavla med symbolen S1 Tung lastbil.



Figur 7: Tilläggstavla T8 Symboltavla med symbolen S1 Tung lastbil.

### **Övriga anläggningar för rast och vila**

Det finns också andra anläggningar i direkt anslutning till vägen som Trafikverket inte definierar som rastanläggning, men som ändå kan ge trafikanterna möjlighet till rast och vila. Dessa anläggningar tillhandahåller ofta varor eller tjänster avsedda för trafikanternas fortsatta resa fram till resmålet. Kommersiell verksamhet såsom affärer och köpcentrum uppfyller i vissa avseenden olika behov av rast under resan och får ses som ett komplement till övriga sidoanläggningar. Eftersom köpcentrum ofta förläggs vid större trafikleder finns det förhållandevis många rastställen längs detta vägnät.

# Allmänt om rastplatser

Trafikverkets rastplatser ligger inom vägområde för allmän väg och där får enligt Trafikförordningen fordon parkeras högst 24 timmar i följd på vardagar, utom vardag före sön- och helgdag. Särskilda parkeringsregleringar kan göras med hjälp av lokala trafikföreskrifter om det finns särskilda skäl för detta. Ansökan om en lokal trafikföreskrift görs hos ansvarig myndighet (kommunen inom tätbebyggt område och länsstyrelsen utanför tätbebyggt område). Normalt sett bör inte parkeringsregleringen tillåta långtidsuppställning av husbilar, husvagnar, lastbilar och annan utrustning, eftersom det minskar kapaciteten, försvårar underhållet samt inverkar negativt på trivsel och trygghet.

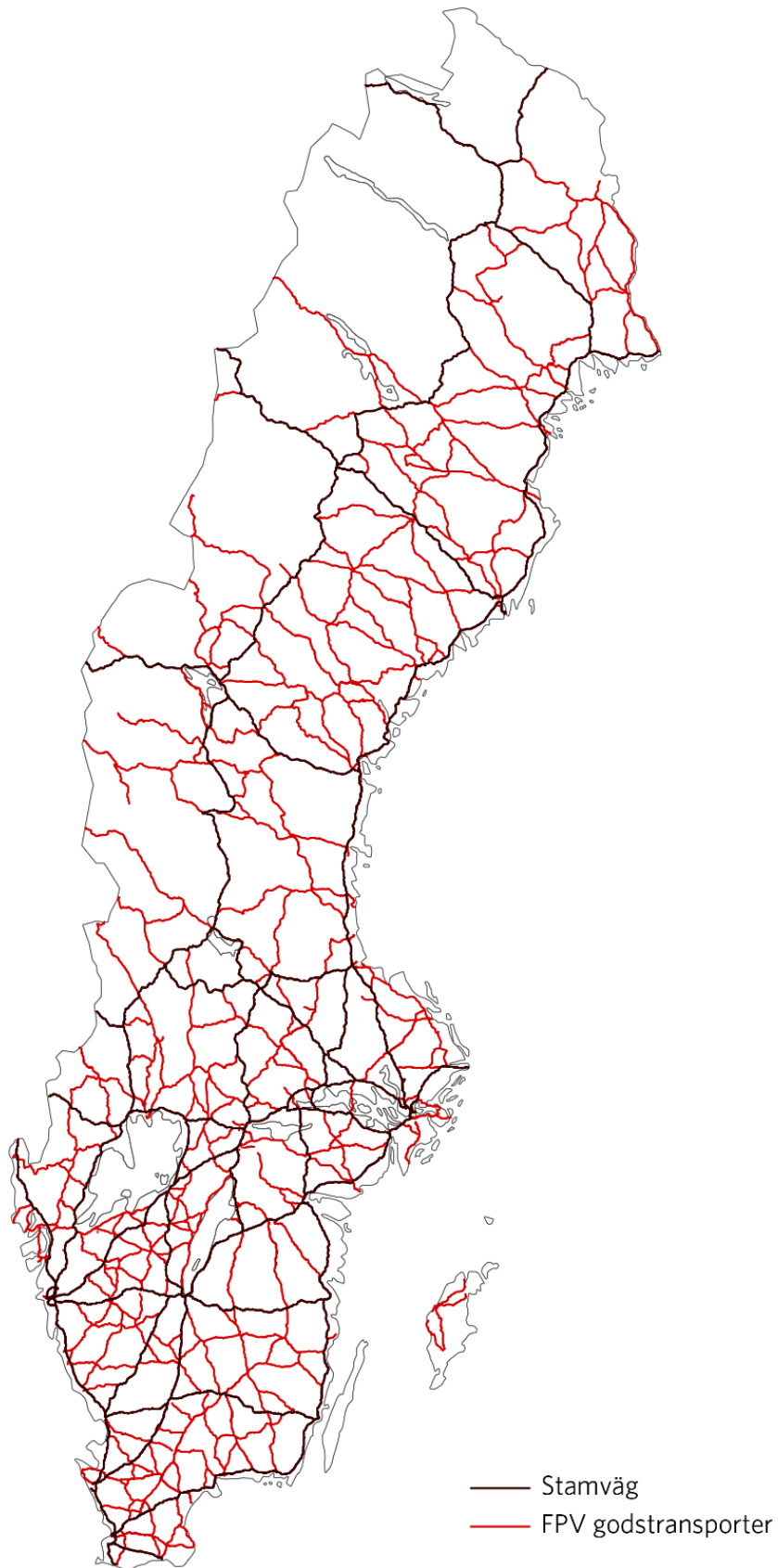
På Trafikverkets rastplatser får inte, utan tillstånd enligt Väglagen, byggnader uppföras eller andra åtgärder vidtas som kan inverka menligt på trafiksäkerheten eller vara till olägenhet för vägens bestånd, drift eller brukande. För att få tillstånd krävs ett rimligt syfte och att det inte riskerar trafiksäkerheten. Det kan exempelvis röra sig om service till trafikanter eller underhållsåtgärder. Sker tillståndspliktig verksamhet utan tillstånd får Trafikverket vidta de åtgärder som behövs för rättelse. Trafikverket har rätt att få hjälp från Polismyndigheten för att kunna vidta sådan rättelse (72 § 4st VägL). Om man behöver söka om tillstånd avseende väglagens 43§ så kontaktas Trafikverket via e-postadressen: trafikverket@trafikverket.se



Figur 8: Exempel på rastplats, E45 rastplats Strömsund.  
Foto: Christian Hollmann

## Vägnät

Trafikverket har beslutat om funktionella krav för rastmöjlighet längs det nationella stamvägnätet samt de vägar som ingår i det funktionellt prioriterade vägnätet för godstransporter (FPV Gods), se aktuellt vägnät i figur 9 nedan. De nationella stamvägarna och FPV Gods-vägnätet ersätter tidigare utpekade rastplatsvägnät. Utöver det funktionella kravet på rastmöjlighet kan det dock finnas motiv för att ha rastplatser på andra delar av vägnätet, inte minst på de delar av vägnätet där det förekommer mycket besökare och turister (t ex Öland).



Figur 9: Nationella stamvägar (svarta) och funktionellt prioriterade vägar för godstransporter (röda)

## Avstånd mellan rastmöjligheter

Trafikverkets funktionella krav beskriver vilka rastmöjligheter som ska finnas längs med det statliga vägnätet. Rastmöjlighet inkluderar förutom rastplatser även parkeringsficka och det finns cirka 12 000 parkeringsfickor på det statliga nätet.

Syftet med funktionella krav är att ge en tydlig beskrivning av eftersträvad funktionalitet i väganläggningen för att möjliggöra enhetlig planering och prioritering av åtgärder. Funktionella krav för vägsystemet utgår från indelning i vägnät och vägtyper för drift och underhåll. Nedan redovisas det funktionellt kravet på en strategisk nivå.

- Tillgång till rastmöjlighet för yrkestrafik ska finnas var 30:e minut. Tillgång till rastplats ska finnas var 60:e till 120:e minut. Kravet är oberoende av ägarskap (huvudmannaskap).

Kapaciteten för en rastmöjlighet bedöms och beslutas av Trafikverkets regioner i varje enskilt fall. Bedömer regionen att en rastmöjlighet/rastplats ska förekomma oftare än det funktionella kravet så behöver detta diskuteras med förvaltaren av de funktionella kraven. Vid bedömning av kapaciteten på rastplatser längs stamvägnätet kan den bristanalys som är gjord i rapporten ”Planeringsinriktning Säkra uppställningsplatser längs större vägar” (2022) användas.

Eftersom rastmöjlighetens huvudsakliga funktion är trafiksäkerhet, genom att ge yrkestrafiken förutsättningarna att hålla kör- och vilotider, har det utpekade vägnätet FPV Gods valts ut för att representera det viktigaste vägnätet för yrkestrafiken. Det vägnätet är ett relativt finmaskigt vägnät och omfattar cirka 2300 mil av det statliga vägnätet, vilket även inkluderar hela stamvägnätet, förutom 5 mil.

Samhällsekonomisk analys visar att möjligheten att ta rast för att förebygga trötthet är av stor betydelse för trafiksäkerhet, godsplanering och komfort. De funktionella kraven ger ett bra grundutbud av rastmöjligheter utifrån de lagreglerade kör- och vilotiderna (4,5 timmar) då kraven innebär att rastmöjlighet ska ges med ett intervall om 30 minuter. En viktig faktor för att inte överskrida kör- och vilotiderna är att tillräckligt med information finns tillgänglig om rastplatserna, åtminstone om de två kommande rastmöjligheterna, så att körtiden kan planeras med framförhållning. Det bedöms vara en av de viktigaste åtgärderna vid långa körtider och är något som bör beaktas vid utformning av rastmöjligheter.

Det funktionella kravet kan leda till att vissa rastplatser kan övervägas att tas bort, om en restidsanalys visar att rastplatser förekommer med en högre frekvens än vad det funktionella kravet ställer krav på. Ett borttagande skulle ge lägre underhållskostnader. Innan ett eventuellt borttagande behöver även en analys göras av kapacitetsbrister, främst för uppställning av lastbilar, vilket kan motivera att behålla rastplatser.

Då infrastrukturen i större tätorter erbjuder möjlighet till rast och vila på annat sätt än via det statliga vägnätet, så kan sådana tätorter betraktas såsom en tätort med ”rastmöjligt område”. För att en tätort ska betraktas som ett rastmöjligt område så ska det finnas parkeringsmöjlighet med en dygnet runt öppen handikapptolett. Rastmöjligt område bör även ligga

inom skäligt avstånd från huvudvägen samt vara tydligt vägvisad. En eventuell vägvisning till denna typ av rastmöjlighet görs endast om det kan anses vara en ”vägnära service”, med max 500 meter (fågelvägen) från den statliga vägen.

Dessa tätorter med rastmöjligt område ska vägas in i analysen av behov av nya rastplatser enligt de funktionella kraven, eftersom kravet gäller oavsett ägarskap. Normalt sett så behöver inte en statlig rastplats ligga nära dessa tätorter, om det inte behövs för att öka kapaciteten av lastbilars uppställning för genomfartstrafiken på den statliga vägen.

Läs mer om restidsanalysen i avsnittet ”Rastplatsutredning”.

## **Styrande dokument**

### **Regelverk**

Trafikverket tar fram regler för vägar och gators utformning, VGU. Regelverket gäller vid projektering av statliga allmänna vägar och består av krav med tillhörande råd. För Trafikverket är reglerna obligatoriska vid nybyggnad och större ombyggnationer. För övriga ombyggnadsåtgärder ska VGU tillämpas i normalfallet. VGU innehåller även krav och råd för placering och utformning av rastplatser. Där står bland annat att anläggningarna bör vara attraktiva och erbjuda möjlighet till rast och vila. Anläggningarna bör ha sådana egenskaper att de uppmuntrar trafikanterna att söka sig dit i stället för till godtyckligt valda platser längs vägen där trafiksäkerhetskraven kan vara mindre väl tillgodosedda.

EU har gemensamma regler när det gäller kör- och vilotider för vägtransporter med fordon eller fordonskombinationer som har en totalvikt över 3,5 ton. Reglerna gäller även bussar oavsett totalvikt. Förordning (EG) nr 561/2006 fastställer nivåerna för maximal daglig körtid, körtid per vecka, tvåveckorskörtid och minsta period för dygns- och veckovila, med förbehåll för vissa specifika undantag. Regelverket reglerar bland annat att föraren ska ta en rast efter en sammanhängande körperiod på 4 timmar och 30 minuter.

Planläggning och byggande av väg omfattas av väglagen och miljöbalken. Kraven i Väglagen (SFS 1971:948) 26 § behöver beaktas så att mark till vilken allmänheten har tillträde, ska ”hållas i sådant skick att skälig sanitär hänsyn och trevnadshänsyn blir tillgodosedda till en bredd av 25,0 m intill parkeringsplats eller rastplats som är väganordning”.

Miljöbalkens övergripande mål är att främja en hållbar utveckling, vilket framgår av portalparagrafen i 1 kap. 1 §. Här anges också grundläggande krav för tillämpningen. Hänsynsreglerna i miljöbalken är centrala och gäller alla verksamheter eller åtgärder inom miljöbalkens tillämpningsområde. De ställer krav på att samtliga beslut (till exempel om alternativ, utformningar och skyddsåtgärder) som Trafikverket fattar utgår från dessa regler.

Sveriges riksdag har beslutat i Plan- och bygglagen (2010:900) att allmänna platser ska vara tillgängliga för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga. Rastplatser är en allmän plats och parkeringsplatser, sittplatser och toaletter ska vara tillgängliga för alla besökare. Det ska tydligt framgå hur personer med funktionsnedsättningar kan förflytta sig mellan rastplatsens funktioner så att de kan använda platsen.

## Trafikverkets serviceåtagande

Trafikverkets GD fastställer Trafikverkets serviceåtagande gentemot trafikanterna. Liksom alla styrdokument revideras dessa kontinuerligt och senaste version är alltid den gällande. Nuvarande beslut gällande detta finns återgivet i Trafikverkets strategidokument TDOK 2010:372. I detta ställningstagande har följande bedömts vara vägledande för Trafikverket sätt att arbeta med rastplatser:

Rastplatsens parkering och toalett ska vara avgiftsfri och den ska vara öppen dygnet runt.

Trafikverket har tagit fram följande serviceåtagande för rastplatser:

Trafikverkets rastplatser är rena och välskötta.

En ren rastplats har

- välstädade toaletter,
- välstädade markytor (inget papper, fimpar, etc),
- inget klotter i eller på byggnader eller på annan utrustning på rastplatsen.

En välskött rastplats kännetecknas bland annat av att

- planteringar och rabatter är rensade från ogräs
- träd och buskar är beskurna och ansade
- kantstöd och plattor är hela, och att grusytor ej har inslag av ogräs
- informationen på informationstavlor är uppdaterad
- bord och bänkar är hela
- samtliga belysningspunkter fungerar.
- tillgänglig och väl fungerande året om.

Serviceåtagandets punkter kompletterar varandra och helheten är viktig. En rastplats som inte är välskött kan uppfattas som mindre inbjudande trots att den är ren.

I serviceåtagandet ingår normalt inte latrintömning, men det kan förekomma på enstaka rastplatser. Kriterier för att tillåta latrintömning framgår i avsnittet Modell för dimensionering.

Det finns idag önskemål från trafikanterna som inte ingår i Trafikverkets serviceåtagande, som till exempel hantering av gråvatten och större sopor. Utgångspunkten för Trafikverket är att endast ta hand om de sopor som uppstår under färden. Rastplatserna är inte heller dimensionerade för att kunna ta hand om gråvatten.

Varje rastplats ska ha en drift- och underhållsinstruktion. Den ska exempelvis innehålla vegetationsskötsel, tillsyn av vatten och avlopp, tillsyn av lekredskap och snöröjning. En loggbok/tavla ska finnas på rastplatsen så trafikanter kan se när rastplatsen senast städades. Förekommande städningsintervall ska anges på rastplatsen. På rastplatsen ska finnas telefonnummer till den funktion på Trafikverket som har underhållsansvar för rastplatsen.



Figur 10: Exempel på rastplats Femstenaberg. Foto: Trafikverket

## Huvudmannskap

Med huvudmannskap avses den part som är ansvarig för rastplatsen. Statlig huvudman är Trafikverket. Rastplatser i andras regi och som är öppna för allmänheten, kan ha kommunalt eller enskilt huvudmannskap (t ex rastplatser som ligger längs en enskild väg och sköts av en enskild förening eller motsvarande).

## Trafikverkets rastplatser

På rastplatser med statligt huvudmannskap ställs stora krav på god tillgänglighet, användbarhet, vägvisning, underhåll och skötsel. En Trafikverksrastplats ska ha hög standard och uppfylla alla lagar och andra bestämmelser gällande allmänna platser.

På Trafikverkets rastplatser är det den regionala väghållningsmyndigheten som är huvudman och som därmed tar beslut om vilka funktioner som ska finnas på rastplatsen.

Förbindelser mellan statlig rastplats och statlig huvudväg (in- och utfarter) ska säkras av väghållaren och i huvudsak bör dessa förbindelser ligga under statligt väghållningsansvar för statliga rastplatser. Om annan väghållare involveras så ska drift och underhåll till och från rastplatsen säkras genom avtal med berörd väghållare.

## Uthyrda byggnader som ägs av Trafikverket

Trafikverket ska inte hyra ut lokaler på rastplatser som ägs av Trafikverket. Trafikverket ska inte erbjuda lokaler för restaurang-, café- eller kioskverksamhet på rastplatser enligt strategidokumentet TDOK 2010:372 ”Trafikverkets strategi för tjänsteutbud och prissättning”.

På äldre befintliga rastplatser kan det av olika skäl finnas lokaler för kommersiell verksamhet, varför en mer pragmatisk hållning kan behöva tillämpas i dessa fall. På sikt bör dock den uthyrning som idag sker upphöra

genom försäljning av byggnader, med eller utan bibehållen verksamhet, eller uppsägning av hyreskontrakt och därpå följande rivning eller användning av byggnaderna för andra ändamål. Att beakta vid ställningstagande för hur avveckling av uthyrningen bör ske, är t.ex. om uthyrningen omfattar hela byggnaden eller om del av den innehåller annan verksamhet, t.ex. om den används av allmänheten, Trafikverket, eller har andra hyresgäster.

## **Upplåtelser och tillstånd för externt ägda byggnader**

Upplåtelser och tillstånd inom vägområdet regleras i Väglagen (1971:948). Vägområdet omfattar vägrätt för väghållaren, vilket innebär att väghållaren i fastighetsägares ställe har rätt att bestämma över vägområdets användning under den tid vägrätten består (30 § väglagen). Väghållaren kan alltså inom vägområdet upplåta mark åt annan part utan fastighetsägares medgivande. Vid uppförande av byggnader, anläggningar eller andra åtgärder inom vägområdet krävs tillstånd enligt 43 § väglagen. För sådana upplåtelser ska TDOK 2011:470 följas. Andra tillstånd, såsom bygglov enligt plan- och bygglagen, och anmälningsplikt för t.ex. livsmedelsanläggning, kan krävas av andra myndigheter.

## **Övriga rastplatser**

Även andra aktörer än Trafikverket får ansöka om vägvisning med rastplatsmärke (H13). Det vanligaste är att det är en kommun som är huvudman om inte Trafikverket är det, men även privata aktörer kan vara huvudman (mackägare, campingägare etc). Detta gäller även längs statlig väg. På rastplatser med kommunalt eller privat huvudmannaskap är huvudprincipen att dessa parter ansvarar för alla delar av anläggningen inklusive vinterväghållning, belysning och underhållsbeläggning. För dessa huvudmän gäller också reglerna i vägmärkesförordningen, att det ska finnas en toalett som är tillgänglig för personer med funktionsnedsättning dygnet runt. Om en privat aktör vill vägvisa till rastplats utmed en statlig väg gäller att Trafikverket avgör vilka vägmärken som ska sättas upp längs den statliga vägen. Ansökan om vägvisning görs till den regionala väghållningsmyndigheten. På enskilda vägar och kommunala gator beslutar aktuell väghållare för eventuell vägvisning.

Vid dialog mellan Trafikverket och andra huvudmän bör Trafikverket framföra att det är önskvärt att huvudmannen eftersträvar en god standard avseende funktioner och skötsel. Om tillgängligheten till toaletterna inskränks (t.ex. genom att toaletterna inte hålls tillgängliga alla tider) kan Trafikverket komma att upphäva tidigare beslut om beviljad vägvisning.

Om Trafikverket bedömer att vinterväghållning av trafiksäkerhetsskäl måste ske genom Trafikverket ska särskild överenskommelse om detta tecknas, med innebörden att infart, genomfart och utfart (genomgående plogning) kan utföras av Trafikverkets entreprenör. Sådan överenskommelse kan tecknas mellan Trafikverkets entreprenör och berörd part.

Trafikverket ska inte ta ansvar för vinterväghållning av hela rastplatser som har annat huvudmannaskap. Det yttersta ansvaret har alltid väghållaren.

## **Vägvisning och vägmärken**

I den del som utgör väganläggning ska alltid vägvisning ske i enlighet med gällande riktlinjer, lagstiftning och förordningar. I samband med

förberedande utmärkning av rastplats ska namn och avstånd till nästa rastplats vara utmärkt, se figur 11. Tydlig vägledning till parkeringsplatser för olika typ av fordon ska ges inne på rastplatsen.

Det är viktigt att trafikstyrningen på rastplatserna är väl genomarbetad så att trafikanterna enkelt hittar till rätt parkeringsplats eller inrättning.

Parkeringsplatser för lastbilar kan med fördel placeras i ett genomgående parkeringsfält. Om det finns ett längre fält för lastbilsparkering bör längden på detta anges med ytterligare tilläggstavla. Vägmarkering av sådana parkeringsfält görs endast av parkeringsfältets yttre avgränsning. Parkeringsplats för lastbil med släp bör placeras så insyn mot rastplatsen bibehålls.



Figur 11: Exempel på förberedande vägvisning till en rastplats.

## **Namnsatt parkeringsficka**

Dessa platser kan märkas ut som en parkeringsficka som kompletteras med ett namn för att skilja platsen från en vanlig parkeringsficka. Den regionala väghållningsmyndigheten avgör vilka platser som bör märkas ut på detta sätt. En rekommendation för att märka ut dessa som namnsatta p-fickor, är att vägslingan är statlig allmän väg. Om vägmärket E19 Parkering finns så har Trafikverket ett städningsansvar inom 25 meter. In- och utfarten till sådana platser och rastplatser bör därför eftersträvas vara säkrat med statligt väghållarskap.

Om vägslingan istället är kommunal eller enskild så får Trafikverket inte ordna med möbler eller annat om inte skriftlig överenskommelse gällande detta finns. Bäst om detta regleras genom ett nyttjanderättsavtal som kan skrivas in hos Lantmäteriet och/eller Trafikverkets egna Fastighetssystem. En annan variant kan i vissa fall vara att reglera detta genom en lantmåteriförrättning såsom en last för fastigheten eftersom sådana rättigheter medföljer vid ägarbyten. En bedömning ska göras ifall det står i proportion till den investering som görs.

## **Transporter med farligt gods**

Trafikverket har inte något särskilt ansvar för vissa typer av transporter, till exempel farligt gods, och pekar normalt inte ut lämpliga uppställningsplatser för sådana transporter. Trafikverket kan heller inte erbjuda säkerhetshöjande tjänster för vissa typer av transporter t ex bevakning genom bemannade säkra uppställningsplatser. Det åligger istället den som planerar och genomför transporten att se till rast och vila kan göras på ett korrekt sätt. I bestämmelserna för transport av farligt gods på väg (ADR) finns krav på att förare ska övervaka sitt fordon när detta parkeras/ställs upp. Trafikverket kan dock i sin planering beakta att rastplatserna har en lokalisering och utformning som är relevant även för transporter av farligt gods.

# Planeringssskedet

Två grenar av det nödvändiga planeringsarbetet är:

1. den ekonomiska planeringen
2. den fysiska planeringen

Den ekonomiska planeringen är nödvändig för att avsätta de resurser för som krävs. Medel behöver initialt avsättas för nödvändigt förarbete såsom t.ex. birstinventeringar eller annat utredningsarbete. Åtgärdsvalsstudier kan utmyнна i åtgärdsförslag gällande rastplatser. Denna handbok avser att utgöra ett stöd i detta utredningsarbete. I de fall då det beslutas att en rastplatsåtgärd ska genomföras så behöver detta budgeteras för i det årliga ekonomiska verksamhetsplaneringsarbetet.

Med den fysiska planeringen avses hur markanspråket säkras, val av lokalisering, förutsättningar för en god rastmöjlighet, hur landskapets potential tillvaratas, vilka nödvändiga hänsynstaganden som behöver göras samt hur miljöpåverkan blir så liten som möjligt. Detta säkras genom den lagstadgade planläggningsprocessen. Markanspråk bör säkerställas med vägrätt, då frivillig markupplåtelse har en tendens att orsaka problem vid ägarbyte. Mer om det finns att läsa i avsnittet Investering.

Vid anläggande av nya rastplatser ska allmänna lagkrav alltid upprätthållas liksom krav och råd enligt VGU samt interna riktlinjer och strategidokument. Notera att dessa dokument ibland revideras och att nya beslut tillkommer löpande. Dessa dokument tillsammans med denna handbok bidrar till att få en enhetlig hantering av Trafikverkets rastplatser inom hela landet.

## Brist- och behovsanalys av rastplatser

För att reda ut om det saknas rastplatser eller om befintliga rastplatser behöver byggas om, kan en förberedande rastplatsutredning genomföras. Syftet med en sådan utredning är att på en övergripande nivå lokalisera områden där rastplats saknas och/eller befintliga rastplatser har brister i kapacitet eller säkerhet. När denna bedömning görs så bör den utgå från Trafikverkets gällande beslut avseende funktionella krav och behov av förändrad kapacitet. En analys bör göras av skillnaden mellan nuvarande tillstånd och önskvärt tillstånd. Överensstämmer inte nuläge med böriläge så är en brist identifierad. Därefter kan en åtgärdsplan tas fram.

Nästa steg är att värdera bristen gentemot alla andra brister och därefter görs en prioritering av genomförandet av föreslagna åtgärder.

## Användarna

Rastplatser ska vara öppna för alla trafikanter. Anläggningarna är att betrakta som allmän platsmark där alla är välkomna. Särskilda målgrupper är yrkesförare samt personer med funktionsnedsättning och barn. Tas dessa gruppers behov på allvar så kvalitetssäkras funktionalitet för alla.

Rastplatser på stamvägnätet och FPV Gods med hög andel lastbilsparkeringar bör särskilt beakta yrkesförarnas behov. Rastplatser med hög andel persontrafik bör särskilt beakta funktionsnedsattas tillgänglighet

och barns behov till rast, vila, lek och rörelse. Utöver detta är det viktigt att rastplatsen upplevs som en trygg plats för alla som vistas där.

## Åtgärdsvalsstudier

När åtgärdsförslag gällande rastplatser uppkommer inom ramen för åtgärdsvalsstudier rekommenderas att åtgärdsförslagets lämplighet värderas mot Trafikverkets beslut i styrande dokument. Om ett åtgärdsförslag ligger i linje med Trafikverkets styrande dokument bör åtgärdsförslaget värderas högre jämfört med om det inte gör det.



Figur 12: Exempel på en servicebyggnad, rastplats Sörmon.  
Foto: Trafikverket

## Rastplatsutredning

Trafikverket har enligt nuvarande beslut om funktionella krav bestämt att rastplats är en funktion som Trafikverket ska tillhandahålla på:

1. Det nationella stamvägnätet
2. Det funktionellt prioriterade vägnätet för godstransporter  
”FPV Gods”

Detta innebär att nyetableringar av rastplatser primärt bör ligga längs dessa vägar. Det betyder dock inte att andra platser är uteslutna. Tidigare rastplatser längs andra vägar kan vara kvar och andra parter kan finansiera rastplatser längs statliga vägar om de får annat huvudmannaskap än Trafikverket. Trafikverket kan också besluta att anlägga rastplatser längs andra statliga vägar om särskilda motiv för det finns. Ett sådant motiv kan vara vägar som leder till turistmål av stort nationellt intresse. Det är den statliga väghållningsmyndigheten som fattar beslut om tillräckliga motiv föreligger att bygga på annan plats än längs de nationella stamvägarna och FPV Gods.

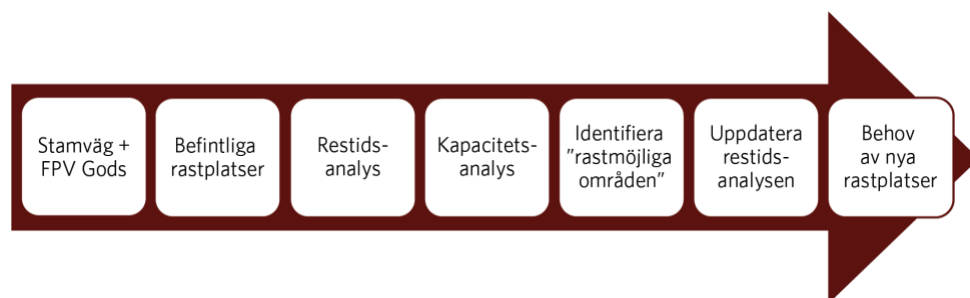
Trafikverket bör säkerställa att statliga rastplatser har statlig väghållning. I vissa fall kan enskild eller kommunal väghållning förekomma men anslutningen mellan rastplatsen och den statliga huvudvägen bör vara statlig. Annan väghållning ska undvikas och på sikt fasas bort. Inne på rastplatsområdet kan det dock förekomma att andra parter är väghållare för att nå deras delar såsom olika verksamheter. Denna önskvärda förändring kan ske genom att huvudmannskapet för rastplatsen ändras, eller att väghållningen ändras eller genom att rastplatsen avvecklas.

En huvudprincip är att rastplatser ska lokaliseras inom det av Trafikverket beslutade maximala restidsintervall (för närvarande 60-120 min) längs vägnäten 1 och 2 ovan. Men om funktionerna avseende tillgång till allmän dygnetruntöppen handikapptolett och lastbilspartering finns längs den statliga vägen på annat sätt än via Trafikverkets rastplatser, så bör restidsintervallet räknas från dessa platser. Det innebär att om ytor vid till exempel tätorter, hamnar, industrier eller handelsområden med dygnet runt öppna restauranger med parkeringsmöjlighet för lastbil finns, så kan längre restidsintervall mellan rastplatser accepteras. Sådana platser benämns såsom "rastmöjligt område" nedan.

Kapaciteten för en rastmöjlighet behöver också bedömas i varje enskilt fall, vilket kan leda till att det behöver vara ett tätare restidsintervall mellan rastplatser än vad ovanstående analys visar. Vid bedömning av kapaciteten på rastplatser längs stamvägnätet kan den bristanalys som är gjord i rapporten "Planeringsinriktning Säkra uppställningsplatser längs större vägar" (2022) användas.

En rastplatsutredning utgår alltså från:

1. Funktionella kraven: Stamvägnätet + FPV Gods
2. Befintliga rastplatser oavsett huvudmannskap
3. Mät restid mellan befintliga rastplatser längs det utpekade vägnätet.
4. Kapacitetsanalys av befintliga rastplatser
5. Om brist identifieras, utred om "rastmöjliga områden" finns.
6. Om "rastmöjligt område" finns räknas restidsintervallet från denna plats.
7. Om "rastmöjligt område" saknas och/eller brist kvarstår, identifiera bristområdets utbredning. Val av lokalisering görs sedan bäst inom planläggningsprocessen.



Figur 13: De analyser som bör ingå i en rastplatsutredning

Utöver den ovan beskrivna typen av rastplatsutredning så kan även utredningar med avsikt att analysera befintliga rastplatsers, innehåll och utformning bli aktuella.

## **Åtgärdsplan**

En åtgärdsplan kan lämpligen tas fram med förslag på åtgärder som krävs för att komma tillrätta med identifierade brister från en rastplatsutredning eller en åtgärdsvalsstudie. Åtgärdsplanen bör svara på vad som behöver göras, lämplig tidplan och eventuellt rekommenderad utförare. Om flera brister finns kan en åtgärdsplan hjälpa till att rangordna och prioritera vilken brist som ska åtgärdas först eller om det är lämpligt att till exempel upphandla paket för att komma tillrätta med flera brister på ett effektivt sätt. En åtgärdsplan kan också klarlägga lämplig utförare. En åtgärdsplan kan bestå av att åtgärda såväl stora investeringsbehov som att förbättra små brister på befintlig anläggning. Det kan t.ex. bestå av att påbörja ett förändringsärende gällande väghållarskap eller huvudmannaskap för rastplatsen.

## **Utförare**

Tidiga skeden såsom åtgärdsvalsstudier eller rastplatsutredning genomförs huvudsakligen av verksamhetsområde (VO) Planering. Fördjupande och/eller tekniska utredningar kan genomföras av den del inom Trafikverket som anses mest lämplig för den aktuella utredningen.

Grundprincipen är att nyinvesteringar (nya rastplatser) genomförs genom Trafikverkets projektenheter på VO Investering.

Åtgärder på befintliga rastplatser som inte kräver ny vägplan utförs vanligtvis genom Trafikverkets olika enheter på VO Underhåll.

## **Lokalisering i tidigt skede**

Val av lokalisering sker huvudsakligen inom planläggningsprocessen (se mer i stycket om Investeringar). Några övergripande rekommendationer finns dock att beakta redan i utrednings- och planeringsskedena.

- Varje Trafikverksrastplats ska vara kopplad till en statlig huvudväg. Trafikverket anlägger inte nya statliga rastplatser på andra väghållares vägar.
- Förbindelser mellan statlig rastplats och statlig huvudväg (in- och utfarter) ska säkras av väghållaren. Det är önskvärt att dessa förbindelser ligger under statligt väghållaransvar för statliga rastplatser. Om annan väghållare involveras så måste drift och underhåll till och från rastplatsen säkras genom avtal med berörd väghållare.
- Rastplatsen bör lokaliseras på en attraktiv plats.
- Rastplatser placeras med fördel på platser där rastplatsen inte riskeras att bli störande för omgivningen.
- Eventuella bullerstörningar från rastplatsen ska beaktas vid val av lokalisering. Bullerproblematiken består främst av motorljud från lastbilers kylaggregat, där riktvärden för industribuller gäller vid uppställning av lastbilar med kylaggregat. En bedömning behöver

göras i vilken omfattning närboende kan bli störda. Läs mer i kapitlet "Investeringsskedet".

- Vid nyetablering av rastplatser i vägstråk där det finns kapacitetsbrister för uppställning av lastbilar (avseende genomfartstrafik), bör dessa om möjligt placeras vid befintliga etableringar som bensinmackar, restauranger och andra liknande serviceanläggningar. Detta ger yrkesförarna tillgång till service och en ökad trygghet med en verksamhet som är öppen dygnet runt. När sådan lokalisering görs så är det viktigt att det sker genom en tydlig uppdelning av Trafikverkets rastplats och övriga parter drivna anläggningar. Ansvar för t ex el, vatten och avlopp bör t ex alltid vara separerat mellan parterna.
- Hänsyn bör tas till privata aktörers förutsättningar att anskaffa mark i anslutning till Trafikverkets uppställningsplatser för lastbilar, för att möjliggöra lokalisering av privata serviceanläggningar vilket är positivt för både säkerheten och servicen.
- Alla nya rastplatser behöver egna abonnemang för el, vatten och avlopp. Vid val av lokalisering bör detta beaktas.
- Det är en fördel om flera statliga vägar kan betjänas av en och samma rastplats. Platser där flera statliga vägar korsar varandra ska ses som något positivt inför val av lokalisering.
- Beakta om det finns fördelar med att samlokalisera rastplatsen med en pendlarparkering. Analysen bör göras i dialog med kollektivtrafikmyndigheten.
- Det är en fördel om rastplatsen är tillgänglig i båda färdriktningar. På vägar med mötesseparerade körfält är således trafikplatser eller anslutningar som möjliggör användning oavsett färdriktning en fördel.
- Beakta siktsträckan vid valet av lokalisering av rastplats.
- Det är bra om bristens omfattning kan klargöras i enlighet med stycket "Modell för dimensionering".

De val av lokalisering som görs i utrednings- och planeringskedet bör tydligt motiveras och dokumenteras, vilket sedan blir ett underlag i planläggningsprocessen.

## **Modell för dimensionering**

Nedan redovisas en metodik för att dimensionera storleken och omfattningen på en rastplats, genom att stegvis använda tabellerna 1-3. Metodiken är endast en rekommendation och ett stöd för att välja rätt servicenivå på rastplatsen. I varje enskilt projekt kan det även finnas skäl till att göra avsteg från de rekommenderade nivåerna i tabellerna.

Rastplatser kan översiktligt delas in i tre olika storlekar (stor, mellan och liten) beroende på trafikflödet på den statliga vägen, se tabell 1. Varje storlek har olika servicenivåer. För att förenkla beslutsprocessen gällande dimensionering av rastplatser kan tabellerna nedan användas.

Tabell 1: Klassning av rastplatsernas storlek

Rastplatsstorlek	Fordonsflöde mindre än 2000 ÅDT	Fordonsflöde mellan 2000-8000 ÅDT	Fordonsflöde över 8000 ÅDT
Liten	X		
Mellan		X	
Stor			X

Tabell 2: Rekommenderade servicenivåer för olika storlekar på rastplatser

Funktion och service	Stor	Mellan	Liten
Minsta antal parkeringsplatser för lastbil med släp (exkl långa lastbilar med släp)	8	3	1
Minsta antal parkeringsplatser för långa lastbilar med släp (34,5 m)	2	1	0
Minsta antal parkeringsplatser för personer med nedsatt rörelseförmåga i nära anslutning till handikapptoiletter (rwc)	2	1	1
Minsta antal parkeringsplatser för personbil (exkl för rwc)	30	15	5
Minsta antal parkeringsplatser för motorcykel	4	2	1
Minsta antal parkeringsplatser för husbilar/husvagnar	6	4	1
Minsta antal handikapptoiletter (rwc)	1	1	1
Minsta antal toiletter (exkl rwc)	2	1	0
Minsta antal sittgrupper (bord och bänk) med tak, tillgängliga för rullstolsburna.	4	2	1
Minsta antal sittgrupper utan tak, tillgängliga för rullstolsburna.	4	2	1
Väderskyddad anslagstavla med Trafikverksinformation (plats för tre affischer)	1	1	1
Väderskyddad anslagstavla med lokal platsinformation	1	1	0

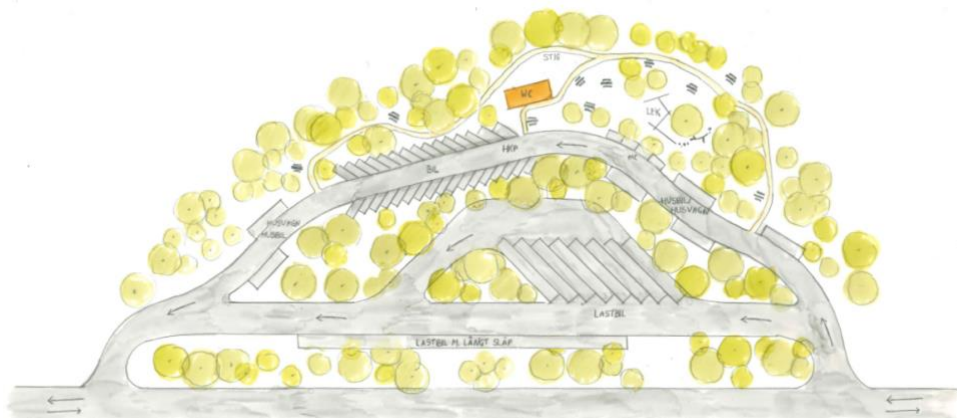
I tabell 2 ovan redovisas minsta antal för olika funktioner på rastplatser, men för varje enskild rastplats kan beslut tas om att ha ett större utbud än de minimimått som anges ovan. Utöver tabellerna ovan kan också andra parametrar ha betydelse. Var och en av dessa övriga hänsynstaganden bör beaktas, se tabell 3.

Tabell 3: Övriga hänsynstaganden gällande dimensionering av rastplatser

	Kommentar
Andel tung trafik	Om andelen tung trafik är över 20% bör minsta antalet parkeringsplatser för lastbilar utökas med +50%
ÅDT på sekundärväg	Om en närliggande (inom 1 km) sekundärväg har ett fordonsflöde på mer än 75% av huvudvägen bör rastplatsens storlek i minsta antal parkeringsplatser utökas med +25%
Känt turiststråk	Om rastplatsen ligger längs en väg med mycket omfattande turisttrafik kan minsta antalet parkeringsplatser för personbilar och motorcyklar samt minsta antalet sittplatser utökas med +50%.
Avstånd till stor rastplats eller rastmöjligt område	Om avståndet till annan stor rastplats eller rastmöjligt område överstiger 90 restidsminuter kan funktioner utöver vad som anges i tabell 2 övervägas.
Latrintömning:	Latrintömning för husvagn och husbil kan övervägas i starka turiststråk och på stora rastplatser.
Aktiviteter:	Även på små rastplatser ska behov av rörelse tas hänsyn till. Utrustning som inbjuder till aktivitet bör normalt ingå i en rastplats. Platser med lekvärde kan skapas utan att anlägga lekplats. Se även Konsumentverkets regler för säkerhet på lekplatser.
Långa fordon:	Längre fordon upp till 34,5 m kommer under 2023 att bli tillåtet på ett utpekad vägnät (i huvudsak större vägar). Vid anläggande av parkeringsplatser för dessa så kan långa parkeringsfält som inte är avmålade i längsled användas.
Gestaltning	Om det finns särskilda motiv till ökade gestaltningskrav bör beslut om det tas redan i planeringsskedet.
Säkerhetsnivå	Bedöm om VGU:s grundläggande säkerhetsnivå är tillräcklig eller om det behövs en förhöjd säkerhet med t ex närvarostyrd belysning eller kameraövervakning, se rapport "Planeringsinriktning Säkra uppställningsplatser längs större vägar (2022)". Långsiktigt bör alla rastplatser längs stamvägnätet ha viss förhöjd säkerhet.

Metodikerna ovan för att bedöma lämplig storlek och servicenivå, ger handläggarna på Planering stöd att uppskatta kostnaderna redan i planeringsskedet. Detta kan även utgöra ett beslutsunderlag för den regionala väghållningsmyndigheten, som beslutar om vilka funktioner utöver grundkraven som ska finnas på en rastplats. I den beställning som Planering gör till Investering bör både rastplatsens funktioner och storlek framgå.

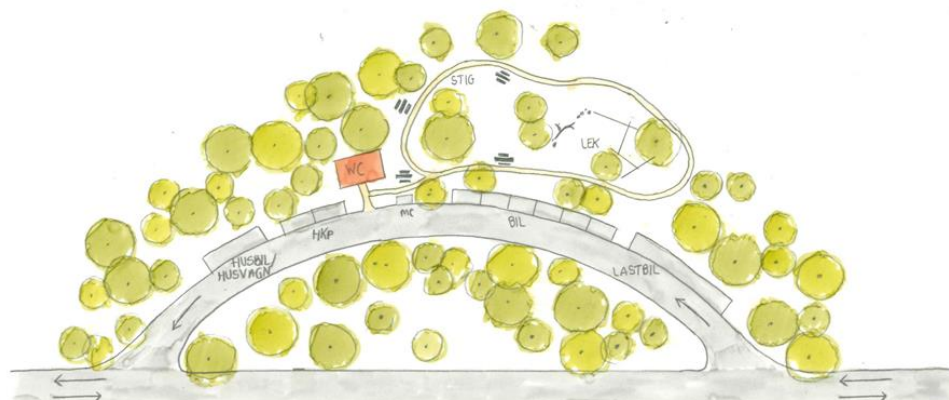
Nedan redovisas illustrationer på en lämplig utformning av stor, mellanstor och liten rastplats.



Figur 14. Lämplig utformning av en stor rastplats med en servicenivå som motsvarar nivåerna i tabell 2. Källa: Trafikverket



Figur 15. Lämplig utformning av en mellanstor rastplats med en servicenivå som motsvarar nivåerna i tabell 2. Källa: Trafikverket



Figur 16. Lämplig utformning av en liten rastplats med en servicenivå som motsvarar nivåerna i tabell 2. Källa: Trafikverket

## Utvecklingsplan

Varje Trafikverksregion bör ta fram en utvecklingsplan för rastplatserna i sin region, där denna handbok utgör ett stöd. En utvecklingsplan bör innehålla följande:

- Trafikverkets mål och långsiktig inriktning. Utvecklingsplanen bör vara inriktad mot en nationell likriktning avseende att säkerställa tillgängligheten till rastplatsers grundfunktioner. Avvikelse från den nationella likriktningen bör tas med stor noggrannhet och vara särskilt motiverade från den regionala väghållningsmyndigheten.
- Nuläge och bristanalys
- Åtgärdsplan
- Uppföljning och förvaltning

Utvecklingsplanen har som syfte att utgöra ett planeringsunderlag för att säkerställa funktionen rastplats. Om det saknas rastplatser så kan en utvecklingsplan tydliggöra hur Trafikverket tänker komma tillrätta med detta genom en utbyggnadsstrategi. Om tillräckligt med rastplatser finns inom en Trafikverksregion så kan utvecklingsplanen istället inriktas mot att säkerställa säkerheten och användbarheten på befintliga rastplatser. Det är lika viktigt att jobba med enkelt avhjälpta hinder.

## Avvecklingsmodell

När en rastplats inte längre fyller sin funktion bör den avvecklas och det sker med stöd av väglagen. Det som i lagtexten benämns ”väg” kan tillämpas på en rastplats. I väglagen står att ”en väg får dras in, om den efter tillkomsten av en ny väg eller av något annat skäl inte längre behövs för det allmänna och åtgärden medför endast ringa olägenhet för bygden”<sup>1</sup>. Trafikverkets utgångspunkt är att det ska finnas starka skäl till att avveckla en rastplats.

Exempel på skäl som kan motivera en avveckling är:

- Rastplatsen uppfyller inte lagkrav eller myndighetskrav.
- Rastplatsens funktion kan och bör upprätthållas av annan part än Trafikverket.
- Rastplatsen anses överflödigt utifrån Trafikverkets beslut om restidsintervall och rastplatsens kapacitetsbehov.
- Rastplatsen är utsatt för återkommande skadegörelse eller har andra stora ordningsproblem. I första hand ska dock trygghetsskapande åtgärder övervägas innan beslut om avveckling aktualiseras.

Innan beslut fattas att en rastplats ska avvecklas bör en sammanvägd bedömning göras som visar på hur samhällsnyttan med rastplatsen förhåller sig till samhällskostnaden att upprätthålla rastplatsens funktionalitet. Att avveckla en rastplats medför rivnings- och återställandekostnader vilket också måste beaktas. Handledningen ”Utredning om ändrat väghållaransvar”, TDOK 2017:0646 kan ge stöd och vägledning för ett effektivt och rättssäkert arbete med att åstadkomma en avgränsning mellan

---

<sup>1</sup> Utdrag ur Vägslag (1971:948)

allmän och enskild respektive statlig och kommunal väghållning som bidrar till en samhällsekonomisk och rationell väghållning utifrån gällande lagstiftning.

Berörd kommun bör erbjudas möjligheten att ansöka om att överta anläggningen genom att den omvandlas från statlig till kommunal anläggning. Om aktuell kommun inte önskar överta anläggningen kan det också undersökas om det finns förutsättningar att låta någon annan enskild verksamhetsutövare ta över den. Väghållningen behöver ordnas genom kommunal eller enskild väghållning. Berörd fastighetsägare måste också godkänna en sådan lösning. Det kan bli aktuellt att genomföra en förrättning enligt anläggningslagen.

”Vägrätt upphör när vägen dras in.”<sup>2</sup> Avveckling av rastplats eller överlåtande till annan part omfattar indragning av väg eller delar av vägområdet från allmänt underhåll. Fråga om indragning av allmän väg ”prövas av Trafikverket efter samråd med länsstyrelsen. Om Trafikverket och länsstyrelsen har olika uppfattning, hänskjuts frågan till regeringens prövning”<sup>3</sup>. I samband med detta ska fastighetsägare och andra som kan ha ett väsentligt intresse i den saken alltid ges möjlighet att yttra sig. Länsstyrelsen ska ges tillfälle att yttra sig över indragningen. Även andra som kan lämna upplysningar i saken kan vara berörda och behöva yttra sig, vilket får avgöras från fall till fall.

När marken inte längre behövs för det ändamål den tidigare haft ska den återställas och överlämnas till berörd fastighetsägare. ”Väghållaren är skyldig att i den omfattning det behövs ställa i ordning vägområdet och vidta åtgärder för att förebygga att områdets skick vållar störningar och olägenheter i framtiden.”<sup>4</sup>

## Försäljning av byggnader

Vid försäljning av byggnader på rastplatser behöver Trafikverket förhålla sig till Förordning (1996:1190) om överlåtelse av statens fasta egendom, m.m. (”försäljningsförordningen”). Visserligen är dessa byggnader att betrakta som lös egendom i fastighetsrättslig mening men de faller ändå under försäljningsförordningen genom bestämmelse i 3 §. Stöd för att överlåtelse av Trafikverkets fasta egendom sker på ett korrekt, likartat och effektivt sätt finns i TDOK 2013:0189 ”Överlåtelse av statens fasta egendom - Trafikverkets tillämpning av förordning 1996:1190”.

Försäljningen ska genomföras affärsmässigt, 16 §. Den säljande myndigheten ska låta beskriva och värdera den aktuella egendomen för att fastställa dess marknadsvärde, 17 §. Trafikverket får självt besluta om försäljning om egendomens marknadsvärde inte överstiger 15 mnkr, 5 §.

Försäljning ska efter tillräcklig annonsering ske på offentlig auktion eller genom anbudsförfarande. Om myndigheten inte kan få ett tillfredsställande pris på en offentlig auktion eller efter ett anbudsförfarande, får försäljning ske efter förhandlingar med olika spekulanter eller på något annat lämpligt sätt. Detsamma gäller om försäljning i någon av dessa former bedöms som

---

<sup>2</sup> Utdrag ur Vägslag (1971:948)

<sup>3</sup> Utdrag ur Vägslag (1971:948)

<sup>4</sup> Utdrag ur Vägslag (1971:948)

mindre ändamålsenlig med hänsyn till det ändamål för vilket egendomen är avsedd att användas, 21 §.

## **Finansiering**

Rastplatser med statligt huvudmannaskap (Trafikverket) finansieras normalt sett genom de statliga anslagsposter som är avsedda för investeringar av statliga vägar.

Rastplatser med annat huvudmannaskap finansieras normalt sett av den part som är tänkt att ha huvudmannaskap. Samtliga merkostnader detta medför för Trafikverket bör bekostas av samma part. En kommun kan exempelvis behöva bekosta retardations- och accelerationsfält på den statliga vägen, om Trafikverket bedömer det nödvändigt då en kommunal rastplats ska anläggas i anslutning till den statliga vägen.

Investeringar planeras av Trafikverkets enheter för åtgärdsplanering. Som investering räknas även de fall då helt nya funktioner som inte tidigare funnits ska tillföras en befintlig rastplats. Underhåll planeras av Trafikverkets enheter för underhåll. Alla funktioner som tidigare uppförts ligger i detta underhållsansvar, även större reinvesteringar då sådana behov uppkommer.

## **Medfinansieringsavtal**

I vissa fall kan det finnas skäl för att upprätta medfinansierings- och/eller samverkansavtal med externa parter gällande finansiering. I dessa fall ska Trafikverkets rutin för detta användas (TDOK 2017:0422). Ett par huvudprinciper är att Trafikverket bekostar grundutförande och att medfinansiering från annan part kan ske gällande tillägg till grundutförandet. En annan princip är att den part som blir huvudman också är den part som ska finansiera rastplatsens grundutförande. Mer om rastplatsers grundfunktioner finns att läsa i kapitlet om Investeringsskedet.

Medfinansieringsavtal bör tecknas innan beställning. Ansvarig för att upprätta medfinansieringsavtal är Trafikverkets enheter med ansvar för åtgärdsplanering.

## **Samfinansiering**

Med begreppet samfinansiering avses då två eller flera anslagsposter (t.ex. NVAG, SINV, REGINV, BAR eller DRIFT) används för att finansiera en åtgärd. Vid anläggande av rastplatser är grundtanken att den anslagspost som mest motiverar åtgärden bör användas till 100%. Samfinansiering kan dock bli aktuellt i undantagsfall. Trafikverkets enheter med ansvar för åtgärdsplanering avgör detta.

## **Samverkan med andra aktörer**

### **Modell för att bevilja rastplats med annat huvudmannaskap**

Om en kommun eller annan part önskar anlägga en rastplats längs statlig väg eller i direkt närhet till statlig väg så ska detta hanteras såsom ett väglagsärendet som normalt handläggs av Trafikverkets trafikingenjörer. Rastplatser längs kommunala vägar/gator kan även tas fram genom detaljplan eller bygglov. I dessa fall involveras Trafikverkets samhällsplanerare gällande planfrågor. Den externa parten behöver ta fram en projekteringshandling som Trafikverket kan ta ställning till. En förutsättning för att bevilja en rastplats med annat huvudmannaskap är att krav enligt VGU och Vägmärkesförordningen uppfylls samt att Trafikverket inte drabbas av investeringskostnader samt utökat underhållsansvar. Trafikverket kan ställa krav på att bevakningsprojektledare från Trafikverket involveras för att säkerställa att Trafikverkets krav gällande anslutningar och annat inom det statliga vägområdet uppfylls. Detta regleras vanligtvis genom medfinansierings- och samverkansavtal. Nödvändiga avtal ska upprättas.

### **Kommunernas roll**

Vid planering och förvaltning av rastplatser är det viktigt att föra dialog med berörd kommun. Kommunerna har flera viktiga ansvarsområden gällande grundläggande samhällsservice. Många kommuner arbetar även frivilligt med en mängd olika frågor. Kommunerna har planmonopol inom kommunen. Översikts- och detaljplaner fyller en viktig funktion och Trafikverkets vägplaner för rastplatser måste ske i enlighet med kommunens detaljplaner och planbestämmelser. Om bygglov behövs är det kommunen som beslutar om det. Det är vanligt att nya vägplaner innebär att justeringar av befintliga detaljplaner görs. Kommunerna jobbar ständigt med nya planer och det är därför viktigt att föra dialog i tidigt skede när det blir aktuellt med en ny planlägningsprocess så att planarbetena kan samordnas.

Kommunerna är en stor väghållare och det är vanligt att överenskommelser behövs gällande väghållningsgränser i händelse av att statlig väg och kommunala gator ansluter till varandra. Kommunen beslutar om lokala trafikföreskrifter inom tätbebyggda områden.

Kommunerna hanterar också frågor gällande renhållning, näringslivsutveckling och turism. Kommuner önskar ibland möjlighet att anslå kommunal information på rastplatsernas anslagstavlor. Trafikverket tillåter det under förutsättning att det kan ske utan negativ påverkan på Trafikverkets skötsel av rastplatsen.

### **Länsstyrelsernas roll**

Länsstyrelsen har en stor påverkan i planlägningsprocessen gällande beslut om miljöpåverkan. Utöver Länsstyrelsens roll i planlägningsprocessen så är det Länsstyrelsen som beslutar om eventuella lokala trafikföreskrifter utanför tätbebyggt område. Trafikverket bör inhämta information i frågor som handlar om miljö, hälsa och säkerhet från Länsstyrelsen. I undantagsfall kan det finnas anledning att upplåta ytor på rastplatsen för samhällsinformation. Trafikverket bör då bistå Länsstyrelsen gällande att sprida samhällsviktig information om sådant behov uppstår såsom t.ex. vid förhöjda risker av smittspridning.

## **Yrkestrafikens olika parter**

Trafikverket för dialog med olika samarbetsorganisationer för yrkestrafiken. Eftersom rastplatser är en viktig och förutsättningsskapande del av yrkestrafiken är Trafikverket inställning att dialog gällande säkerhet, trygghet, service och kapacitet bör ske i Trafikverkets planerings- och utredningsskeden. Trafikverket bör därför i samband med rastplatsutredningar eller åtgärdsvalsstudier föra en dialog med företrädare från yrkestrafikens branschorganisationer för att inhämta deras synpunkter.

## **Turistnäringens olika parter**

Trafikverket bör i sitt planerings- och utredningsarbete se till så att samverkan sker med turistnäringens olika parter för att tillmötesgå behov och önskemål som berör våra rastplatser. Rastplatser ska bidra till en attraktiv resa.

Trafikverket är positiv till allmänt hållen turistinformation gällande den aktuella kommunen eller besöksmål i direkt närhet till rastplatsen.

# Investeringskedet

Formell planering i form av en vägplan ska göras vid nyanläggande av rastplatser. Vid anläggande av nya rastplatser ska allmänna lagkrav alltid upprätthållas liksom krav och råd enligt VGU samt interna riktlinjer och strategidokument. Notera att dessa dokument ibland revideras och att nya beslut tillkommer löpande.

Formellt val av lokalisering, storlek och utformning sker inom planlägningsprocessen. Genom detta säkras markåtkomsten. I detta arbete är det många hänsynstaganden som ska övervägas.

Samråd bör ske med berörda projektledare på VO Underhåll i ett tidigt skede, för att säkerställa att det finns goda möjligheter att underhålla anläggningen.



Figur 17. Exempel på rastplats lokaliserad med utblick över en sjö. Foto: Trafikverket

## Lokalisering

Placeringen är grunden för att kunna skapa en attraktiv rastplats. Var i landskapet en ny rastplats placeras avgör vilka upplevelser, vyer och möjligheter att röra på sig som besökaren kan få under sin rast. Gestaltningen av rastplatsen kan på olika sätt bidra till att göra platsen inbjudande, attraktiv och upplevelserik, se avsnitt om gestaltning nedan.

En övergripande idé är att rastplatser ska vara inbjudande för att uppmuntra till rast och vila. Av den anledningen kan rastplatser med fördel placeras naturskönt, med fina utblickar eller på annat sätt attraktivt sätt samt att byggnader, sittplatser, belysning och utrustning håller en hög standard och har en god tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning samt att synbarheten uppfylls. Detta gäller framförallt för rastplatser som till stor del motiveras av personbilstrafik. Vid lokaliseringen av en rastplats ska även särskild hänsyn tas till att rastplatser kan medföra viss olägenhet i form av

nedskräpning, olovlig uppehållelse och buller. För att minimera sådana risker bör närhet till bostäder och bebyggelse undvikas.

Behovet av statliga rastplatser påverkas också av närheten till kommersiella aktörer som erbjuder möjlighet till rast och vila, som exempelvis drivmedelsstationer, restauranger och campingplatser. Trafikverket ska i första hand tillhandahålla rastplatser där andra aktörer saknas men där behov kvarstår för genomfartstrafiken i enlighet med Trafikverkets gällande beslut och inriktning. Det finns dock förutsättningar när det är motiverat att samlokalisera rastplatsen med annan service. Vid nyetablering av rastplatser i vägstråk där det finns kapacitetsbrister för uppställning av lastbilar (avseende genomfartstrafik), bör dessa om möjligt placeras vid befintliga etableringar som bensinmackar, restauranger och andra liknande serviceanläggningar. Detta ger yrkesförarna tillgång till service och en ökad trygghet med en verksamhet som är öppen dygnet runt. När sådan lokalisering görs så är det viktigt att det sker genom en tydlig uppdelning av Trafikverkets rastplats och övriga parters drivna anläggningar. Ansvar för t ex el, vatten och avlopp bör t ex alltid vara separerat mellan parterna.

Krav och råd för placering av rastplatser och uppställningsplatser för tung trafik finns i VGU. Utöver dessa krav och råd kan även närhet till el och VA samt geotekniska förhållanden påverka den mer specifika placeringen av en rastplats.

## **Gestaltning**

Rastplatsens ändamål är att ge trafikanten möjlighet till rast och vila. För att uppnå det är det viktigt att rastplatsen skiljer sig från vägmiljön. Det är en plats där det ska kännas behagligt att vistas. Platsen ska stimulera sinnen och locka till rörelse vilket är två behov som en rast behöver tillgodose. Då kan man känna avkoppling från trafiken. Rastplatsen bör placeras på ett sådant avstånd från vägen att besökare kan koppla av från trafiken. Särskilt vid kraftigt trafikerade vägar är det viktigt att man på rastplatsen inte besväras av högt trafikbuller eller avgaser. Platsen kan genom sin utformning skapa möjlighet för besökare att uppleva det omgivande landskapet, exempelvis genom en promenadslinga eller vida utblickar. Att röra på sig är en viktig del av avkopplingen för den som suttit stilla länge och varit koncentrerad på trafiken. Det kan finnas något spännande att se och uppleva på rastplatsen och möjligheter för barn att leka.

Gestaltningen av en rastplats bör alltid utgå från en tydlig helhetsidé, ett koncept och ett formspråk som bygger på platsens karaktär. Ambitionsnivån bör vara relaterad till projektets mål. På alla rastplatser bör det eftersträvas någon gestaltungsåtgärd med lokal anknytning.

På rastplatsen rör besökaren sig och upplever miljön på ett långsammare sätt jämfört med den höga hastighet som råder längs vägen och därför är omsorg om detaljer viktigt. På en väl gestaltad rastplats bildar landskap i samklang med byggnader en helhet. Trafik- och parkeringsytorna bör inte dominera över de trafikfria ytorna. Rastplatsen med alla komponenter ska utföras i samklang med det omgivande landskapet.

Gestaltningsarbetet behöver grundas på kunskap om landskapet och den specifika platsen. God arkitektur innebär att platsens egenskaper tas tillvara och utnyttjas på bästa sätt i gestaltningen av rastplatsen. Den valda

placeringen och utformningen av rastplatsen bör samspela med identifierade natur- och kulturvärden, och anpassas till omgivande bebyggelse och terräng.



Figur 18: Exempel på att tillgängliggöra utblickar på rastplats.  
Foto: Trafikverket

## Bullerutredning

Det är viktigt att risken för bullerstörning i omgivningen beaktas i ett tidigt skede, när alternativ för lokalisering övervägs, då det oftast är svårt och kostsamt att vidta åtgärder i efterhand. Störningskänslig bebyggelse som bostäder, skolor, och vissa vårdlokaler bör därför identifieras och beaktas vid val av lokalisering. Buller från fordon som står uppställda på en rastplats bör i vissa fall bedömas utifrån de riktvärden som anges i Naturvårdsverkets vägledning om industri- och annat verksamhetsbuller (Rapport 6538, April 2015). Trafiken till och från en rastplats ska däremot bedömas utifrån de riktvärden som normalt tillämpas för trafikbuller.

Enligt Naturvårdsverkets vägledning bör buller från fordon på uppställningsplatser som står på tomgång eller med tekniska system i drift bedömas som industribuller. Det kan handla om rastplatser som iordningsställs så att tunga fordon kan stå uppställda, och där bullerkällorna är t.ex. dieseldrivna kylaggregat eller tomgångskörning. På rastplatser där yrkesförare regelmässigt stannar för sin dygnsvila kan denna typ av bullerkällor förekomma.

Riktvärden för trafikbuller återfinns i Trafikverkets riktlinje ”Buller och vibrationer från trafik på väg och järnväg”, TDOK 2014:1021. Riktvärden för industribuller finns i Naturvårdsverkets vägledning. De senare innebär strängare krav än de riktvärden som tillämpas för trafik. Där bostäder och annan störningskänslig bebyggelse finns i närheten behöver ett ställningstagande göras om vilka riktvärden som är tillämpliga och en utredning genomförs av vilka bullernivåer som kan bli aktuella. Sådana

utredningar görs lämpligen genom att representativa ljudkällor mäts in, och ljudets utbredning till olika mottagare beräknas.

Det är svårt att ange ett nödvändigt skyddsavstånd, eftersom bullernivåerna beror av källornas placering, antal och omfattning samt terrängens egenskaper och skyddande objekt. Som exempel kan nämnas ett par fall där beräkningar har gjorts med två lastbilar med dieseldrivna kylaggregat<sup>5</sup>. Beräkningarna visade på att riktvärdet för ekvivalent ljudnivå nattetid (Leq 40 dBA) kan överskridas på avstånd upp mot 200 meter. Detta avstånd kan alltså vara kortare eller längre beroende på faktorer som källornas placering och antal, skyddande höjdskillnader eller ökad bullerspridning på grund av reflekterande hård mark eller vatten.

## Storlek och utformning

Val av storlek på rastplatsen bör utgå ifrån den rekommendation som gjorts i Planeringsskedet, med stöd av metodiken som redovisas i avsnittet Modell för dimensionering. I varje enskilt projekt kan det dock finnas skäl till att göra avsteg från de rekommenderade nivåerna i tabell nr 2. Större avsteg från de rekommenderade nivåerna bör förankras med VO Planering.

På en rastplats ska det enligt VGU minst finnas (rastplatsens grundfunktioner):

- en toalett som är tillgänglig för person med nedsatt rörelseförmåga\*)
- en sittgrupp (som är tillgänglig för personer med nedsatt rörelseförmåga)
- en parkeringsplats för lastbil med släp (Lmod), längd 25,5 m
- en personbilsparkering
- en parkeringsplats för person med nedsatt rörelseförmåga i nära anslutning till toalett sittgrupp och sopbehållare
- en behållare för färsopor
- Trafikverkets nationella information och trafikinformation.

\*) Endast i undantagsfall accepteras torrdass efter särskild motivering från väghållningsmyndigheten.

Utöver VGU:s grundfunktioner så bör det även finnas möjlighet till aktiviteter på en rastplats.

Vid planering och genomförande av dessa grundfunktioner ska alltid gällande lagstiftning och regler följas, som till exempel Plan- och bygglagen (PBL) och Boverkets byggregler (BBR). För att säkerställa att alla regler följs är det viktigt att investeringsprojekten kvalitetssäkrar sin organisation med rätt kompetens.

Tillgängligheten till rastplatsens grundfunktioner ska alltid säkras genom bra utformning och underhåll. Gångstråken mellan grundfunktionerna parkeringsplats för rörelsehindrade bör vara hårdgjorda och ha minimala

---

<sup>5</sup> Rapport 2022-03-03, Rastplats Höga Kusten-bron, 10-20012-26, Akustikkonsulten i Sverige; Rapport 2021-03-26 Rastplats Stöde, 708288, Efterklang/ÅF Infrastructure

lutningar och synbarheten ska vara god. Alla besökare bör med lätthet kunna ta sig mellan de olika grundfunktionerna.

Rastplatser bör alltid utformas så att rastplatsens grundfunktioner är lättillgängliga. Även då det förekommer andra funktioner utöver grundfunktionerna bör stor vikt läggas vid att göra även dessa säkra och användbara.

Rastplatser och uppställningsplatser för tung trafik bör utformas enligt krav och råd i VGU. Dimensionerande typfordon för parkeringsplatser lastbil med släp är Lmod, längd 25,5 m. På vissa större rastplatser kan det även bli aktuellt med långa lastbilar (34,5 m), vilket kommer att bli allt vanligare i transportsystemet. Parkering för lastbilar kan därför med fördel avgränsas till långa parkeringsfält som medger en yteffektiv uppställning för olika fordonslängder.

## Trafiksäkerhet

Det är viktigt att skapa så trafiksäkra rastplatser som möjligt. In- och utfarter behöver anpassas för att säkerställa att risker minimeras. Det sker främst genom att skapa en trafikmiljö med låg hastighet, god synbarhet och tydlig trafikstyrning. Det bör vara en tydlig uppdelning av körslingor för personbilar respektive tung trafik. Det kan t ex göras genom att låta lastbilarnas uppställningsyta vara närmast vägen eller att ha separat anslutning till deras uppställningsyta.

Genomfartstrafik i hög hastighet bör inom rastplatsområdet undvikas. Området för personbilar bör särskilt hålla låg hastighet, med fokus på de zoner där oskyddade trafikanter rör sig till och från bilarna. Utformningen bör bidra till en låg hastighet till exempel genom att anlägga slingriga körvägar för personbilstrafiken. Fysiska hastighetsdämpande åtgärder bör undvikas men kan behövas i undantagsfall.

Uppehållsytor avsedda för oskyddade trafikanter ska vara separerade från fordonstrafik.



Figur 19: Exempel på parkering och angöring. Foto: Trafikverket

## Trygghet

Trygghet skapas huvudsakligen genom att minska faktorer som gör att människor uppfattar en sårbarhet. Den handlar om rädsla för tomma rum, trånga rum, mörka platser osv. På rastplatser skapas trygghet huvudsakligen genom att undvika mörker och skymmande platser. Vid nyanläggning bör rastplatsen vara väl synlig från anslutande vägar så att den inte upplevs ligga dold för omgivningen.

Rastplatsen bör vara öppen och ljus. Ingen skymmande vegetation bör finnas i nära anslutning till rastplatsen. Det kan finnas behov av vindskyddande vegetation eller vegetation för att skapa skugga, och detta får ställas mot kravet att skymmande vegetation inte ska dominera. Beakta även att eventuella bullerskärmar inte skapar otrygga miljöer med mörka eller dolda utrymmen.

Exempel på åtgärder är förbättrad belysning, avskärmning eller övervakande funktioner. För kameraövervakning krävs ett tillstånd från Integritetsskyddsmyndigheten (IMY). Läs mer om säkerhets- och trygghetshöjande åtgärder i rapport "Planeringsinriktning Säkra uppställningsplatser längs större vägar" (2022).

Uppställningsplatser för lastbilar kan med fördel separeras från parkeringsytor för privata fordon, då den tunga trafiken kräver stora ytor och kan upplevas vara störande och otryggt för de som söker rast och vila. En tydlig uppdelning av yrkestrafiken och övriga trafikanter kan även göras med en medveten gestaltning av rastplatsen.

## Tillgänglighet

Tillgänglighet handlar till stor del om att göra miljön användarvänlig och undvika hinder. Rastplatser ska vara tillgängliga för alla, även barn, personer med funktionsnedsättningar och personer som inte talar svenska. Det ställer högre krav på utformningen av rastplatsernas väsentliga funktioner som parkeringsplatser, toalettbyggnad, bord, sopkärl och informationstavla.

Markytor som är hårdgjorda blir mer rullvänliga. Yta mellan parkeringsplats och toalett ska ha minimal lutning. Belysningar och kontrastmarkeringar är viktiga för att underlätta för personer med synnedsättning.

Informationstavlor placeras så att de är läsbara för både korta och långa personer. Byggnader ska uppfylla gällande bygglagstiftning.

Hur toaletter ska utformas för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga framgår i Boverkets föreskrifter och allmänna råd om tillgänglighet och användbarhet för personer med nedsatt rörelse- och orienteringsförmåga på allmänna platser och inom områden för andra anläggningar än byggnader (BFS 2011:5 ALM 2).

Toalett ska vara utmärkt med skyltar på dörrarna med grafiska symboler enligt EU standard EN ISO 7010 med:

- Skylt med symbol för personer med funktionsnedsättning samt symbol för toalett på toaletter som uppfyller kraven för handikapptoalett.

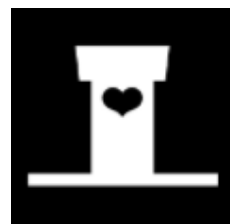
- Skylt med symbol för toalett. Om torrdass finns ska symbolen för torrdass användas istället för symbolen för toalett.



*Symbol för personer med nedsatt rörelseförmåga*



*Symbol för toalett*



*Symbol för torrdass*

Om skötbord finns ska även symbol för detta finnas på dörren. Behållare för färsoppor ska vara försedd med hölje. Behållare för färsoppor bör vara anpassad till aktuell kommuns krav. Sopkärl bör markeras ut med symbol för sopor.

Toaletter för personer med nedsatt rörelseförmåga bör ha en extra spegel som placeras i nivå för personer i rullstol. Vattenkranen vid tvättställen kan vara rörelsestyrd och toalettpolningen kan vara styrd genom dörrbleck.

Alla toaletter ska ha ljushetskontrast 0,40 enligt NCS mellan dörr och vägg, på all inredning mot bakgrund samt mellan golv och vägg. Krok, manöverdon, tvättställ, tvålbehållare, toalettstol, strömbrytare, toalettpappershållare, spolknapp, papperskorg, pappershanddukshållare med mera ska kontrastera i ljushet mot omgivande ytor. Skyltar ska synas och kännas samt vara placerade på väggen vid dörrens handtagssida. Dörren till handikapptoaletten ska ha draghandtag på dörrens insida. Låsen ska kunna hanteras med en hand.

Avståndet mellan parkeringsplats för personer med nedsatt rörelseförmåga och handikapptoaletten bör göras så kort som möjligt. Utformningen ska medge att snöröjning kan utföras fram till dörrarna till toaletterna samt till närmaste tillgänglighetsanpassade rastplatsmöbel.

Regler för hur bord med utskjutande bordsskiva ska utformas, med tanke på personer som använder rullstol, framgår i Boverkets föreskrifter och allmänna råd om tillgänglighet och användbarhet för personer med nedsatt rörelse- och orienteringsförmåga på allmänna platser och inom områden för andra anläggningar än byggnader (BFS 2011:5 ALM 2).

För en parkeringsplats avsedd för personer med funktionsnedsättning med giltigt tillstånd i nära anslutning till toalett, sittgrupp och sopbehållare, är dimensionerande typfordon minibuss (LBm), längd 7,0 m.

Rastplatsens grundfunktioner ska vara tillgängliga för personer med funktionsnedsättning, vilket även gäller gångytorna dit. Gångytor utanför toalettbyggnaden bör vara plana. Vid toaletten bör man reservera minst en parkeringsplats med max 25 meters gångavstånd till toaletten för personer med nedsatt rörelseförmåga med särskilt parkeringstillstånd. Trösklar ska minimeras och göras rullvänliga. På Boverkets webbsida finns den lagstiftning som gäller inom området tillgänglighet till allmänna platser:

<https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/regler-om-byggande/boverkets-byggregler/tillganglighet/>

Se även Exempelkatalog för enkelt avhjälpna hinder -utformning av statens allmänna vägar med hänsyn till HIN 3, dokumentbeteckning: 2015:101, för att se hur man kan bygga bort enkelt avhjälpna hinder på ett bra sätt.



Figur 20: Exempel på en rastplats som tillgängliggjorts och anpassats till befintlig "suptall". Foto: Trafikverket

## Byggnader

Gestaltningen av byggnaderna bör utformas enligt det koncept och formspråk som rastplatsen har i övrigt, varför rätt arkitektkompetens bör tas med tidigt i projektet.

Toalettbyggnadens arkitektur ska vara enkel och tydlig och ha en storlek och utformning som rymmer dess grundfunktioner. Projektet bör tidigt hitta en övergripande karaktär för rastplatsen och det unika uttrycket, som sedan får prägla såväl byggnader som rastplatsen i sin helhet.

Toalettbyggnaderna ska utformas med tanke på att underhåll och rengöring av toaletterna ska fungera så enkelt som möjligt.

## Toaletter

Toaletter ska normalt utföras som vattentoalett. Vid nyanläggning eller ombyggnad bör man överväga om toalettutrymmet ska vara försedd med speglar i rostfritt stål av spegelkvalitet.

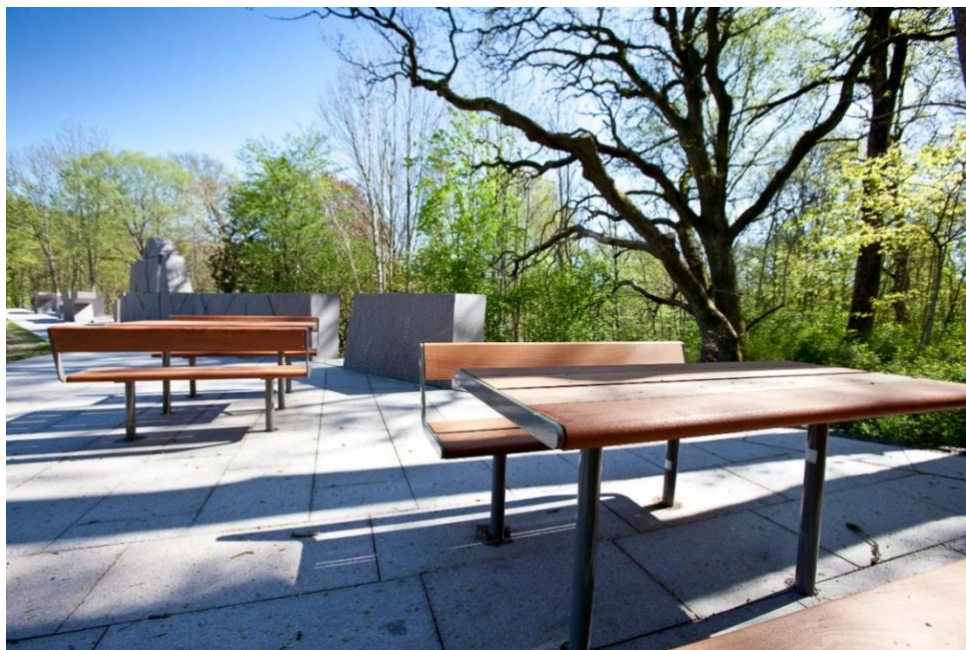
På vintern kan is bildas som hindrar att dörren öppnas utåt. Problemet kan lösas genom elslingor eller med ett långt takutsprång för att förhindra isbildning utanför ingång.

Toaletterna bör samlas i ett gemensamt hus för att underlätta drift och underhåll. Toalettus bör utföras så att service kan ske från ett separat, låst serviceutrymme. De äldre toalettbyggnaderna bör bytas ut i den takt som krävs, vid behov av större underhållsarbeten.

## Sittmöbler

Möbler bör placeras så att det finns möjlighet att välja lä, sol eller skugga. Bord och sittplatser kan med fördel vara försedda med väderskyddande tak.

All utrustning på rastplatsen (möbler, sopkärl, informationsbärare m.m.) kan gärna vara samordnade vad gäller form, färg, stil och material.



Figur 21: Exempel på sittplatser. Foto: Trafikverket

## Behållare för färdsoapor

Behållare för färdsoapor ska finnas på alla rastplatser. Sopkärnen bör ha lämplig utformning för rastplatsens storlek och funktion. Sopkärnen ska ha tillräcklig kapacitet för rastplatsens funktion, vara slutna och säkra mot skadedjur. Container på rastplats bör inte förekomma då det kan uppmuntra till att slänga skräp som ska tas om hand på kommunala återvinningscentraler. Trafikverkets inriktning är att källsortering ska erbjudas. I samband med nybyggnad av en rastplats ska dialog med kommunen och VO Underhåll hållas angående lämpliga kärn, fraktioner och tömningsfrekvens för att möjliggöra källsortering.

Med hänsyn till trafikanternas trevnad, särskilt i samband med förtäring, bör sopkärl placeras med hänsyn till förhärskande vindriktning och synlighet så att lukt etc. inte blir störande. Det bör finnas ett sopkärl vid varje sittgrupp samt ett större sopkärl vid servicebyggnaden, där också källsortering ska erbjudas.

Där det förekommer större behållare för soapor så bör det finnas yta runt dem för att ett fordon ska kunna tömma, backa och vända.

Behållare för soapor bör uppfylla följande krav:

- De ska ha ett hölje som skyddar soppåsen från yttre påverkan av till exempel väder, fåglar eller andra djur.
- De ska inte kunna vältras av ett djur

- Respektive kommuns speciella krav och sophanteringssystem ska beaktas.
- Askkoppar kan placeras centralt på rastplatsen, dock inte för nära servicebyggnaden.

En skylt kan förtydliga att det är förbjudet att skräpa ner. Förbudet mot nedskräpning av mindre skräpföremål som fimpar stärker behovet av att förse rastplatserna med rökrutor och även fimpomater där fimpar kan slängas lagenligt utan risk att något i ett sopkärl fattar eld. För allas trivsel bör rökning möjliggöras på anvisad plats och med lämpligt avstånd till andra sittgrupper.



Figur 22: Exempel på sopkärl med fimpomat i kombination med en rökruta. Källa: Trafikverket.



Figur 23: Exempel på en markbehållare för färdssopor som inte kan vältas av djur. Källa: Trafikverket.

## Aktiviteter

Förutom att ge möjlighet till vila bör rastplatsen också erbjuda någon form av aktivitet för alla åldrar och då särskilt för barn. Deras behov av rörelse är ofta stort efter att ha suttit stilla länge under resan.

På olika sätt kan lek och motion möjliggöras utan att en komplett lekplats behöver anläggas. Konst som lockar besökaren till lek och rörelse, till exempel skulpturer som det går att klättra på, kan vara ett sådant inslag. Ett annat sätt kan vara att arbeta med ljud, ljus, känsla och andra sinnliga upplevelser för att rastplatsen ska bli intressant att utforska. Lekytor bör lokaliseras så att de känns trygga. Det är viktigt att avskilja lekyltor från trafikyltor.

Plan- och bygglagen (PBL) och Boverkets byggregler (BBR) ställer krav på att lekplatser är utformade på ett säkert sätt. Där det är relevant bör gällande Europastandarder tillämpas.



Figur 24: Exempel på lekmöjligheter vid rastplats. Foto: Trafikverket

## Vegetation

Vegetation är en viktig del av rastplatsen. Efter att ha färdats i hög hastighet längs vägen kan trafikanten här vistas i en mer vilsam miljö där träd och buskar ger skugga och där årstidsväxlingar kan framträda.

Vegetationen ger struktur till rastplatsen och bidrar också till att skapa rumslighet. Den existerande vegetationen på platsen bör nyttjas och värdefull natur sparas. Övergången mellan anlagd vegetation och befintlig bör vara väl omhändertagen för att rastplatsen ska kunna upplevas som en genomtänkt helhet. Växter bör planeras utifrån sin slutstorlek och med så lågt skötselbehov som möjligt. Allergiaspekten bör beaktas vid val av växter.

## Konst

Ett konstnärligt förhållningssätt kan vara en tillgång i gestaltningen av rastplatsen. Konst kan bidra till att ge resenären en minnesvärd paus från vägen genom att stimulera till nya tankar och idéer. Konstnären bör kopplas in tidigt i gestaltungsprocessen för att säkerställa att konstverket blir en integrerad del av hela rastplatsen. Konst behöver inte nödvändigtvis vara ett föremål som bara är avsett att betraktas. Tvärtom, verket kan även bestå av element som lockar besökaren till lek och rörelse eller erbjuder någon form av delaktighet.



Figur 25: Exempel på konst i anslutning till en rastplats.  
Foto: Trafikverket

## Belysning

Nya rastplatser ska byggas i enlighet med gällande krav enligt VGU samt rådande byggregler. Vissa råd gällande belysning kan också läsas i Trafikverkets belysningshandbok. Rastplatser ska belysas och då särskilt de delar som utgör rastplatsens grundfunktioner. Förvaltning av belysningsanläggningar sker genom VO Underhåll, avdelning vägsystem.

En bra och tillräcklig belysning är en förutsättning för att rastplatsen ska upplevas tillgänglig och inbjudande oavsett årstid och tid på dygnet. En väl belyst rastplats känns välkomnande och trygg och en god gestaltungs-belysning kan förhöja rastens värde för våra resenärer.

## Utformning med hänsyn till drift och underhåll

En rastplats ska utformas på ett sådant sätt att den kan underhållas med en rimlig skötselnivå och därmed till en rimlig kostnad. Här följer några konkreta råd för hur rastplatsens utformning kan förenkla skötseln.

- Placera aldrig fast monterad utrustning, till exempel bänkar, papperskorgar och skyltar, i gräsytor. Gräs under bänkar och nära stolpar är svårt och tidskrävande att sköta.

Möbler av trä bör inte heller placeras direkt på gräs eftersom de ruttnar då i förtid, utan bör istället placeras på plattor. Utrustningen kan dessutom lätt skadas av grästrimmer. Hårdgjorda ytor kräver mindre skötsel och underhåll än gräs.

- Samtliga ytor bör om möjligt utformas så att de är lätta att sköta med maskinredskap. Ytor som kräver mycket skötsel, till exempel gräsytor som ska klippas, bör därför inte vara alltför små, smala eller branta.
- Vägbanor bör ha en jämn linjedragning för att undvika att fordon kör utanför vägbanan och skadar ytan som gränsar till den, vilket ger ett ovärdat intryck. Undvik därför snäva radier och små utrymmen, speciellt till- och från lastbilsparkering.
- Undvik grussytor annat än när det ur estetisk synvinkel är acceptabelt att gräs växer in i ytan och gör gränsen mellan grus och natur flytande.
- Planera för en väl fungerande vinterväghållning under vintern. Hur ska snöröjning utföras? Behövs sandlåda ställas ut? Var ska snön läggas upp? Gör en medveten placering av sittmöbler, soptunnor och belysningsstolpar, det får inte bli för trångt för snöröjningsfordon.
- Välj ett ytskikt på till exempel rastplatsbyggnader och plank som är hållbart och lätt att underhålla.

## Information

Trafikverkets budskap om rastplatser är:

*Trafikverkets rastplatser bidrar till trafiksäkerheten genom att ge alla trafikanter möjlighet till rast och vila*

Det finns tre huvudsakliga principer för skyltning inne på rastplatsen.

1. För det första gäller att Trafikverket grafiska profil ska användas för flaggor och informationstavlor mm. (se rapport Skyltning på rastplatser. Beställningsinformation. Reviderad 211115)
2. Övrig skyltning ska helst ske genom standardiserade grafiska symboler snarare än genom skrivna texter. Val av symboler ska göras enligt EN ISO 7010
3. En kortare sammanfattning av rastplatsens information ska finnas översatt till ett eller flera språk för utländska besökare. Texter ska hållas så korta och informativa som möjligt och de ska finnas på både svenska, engelska och ett tredje lämpligt språk. Vilket tredje språk som är lämpligt avgörs regionalt. På platser i närhet till nationsgräns ska det angränsade landets språk användas såsom tredje språk.

Trafikverkets rastplatser ska innehålla:

- Trafikverkets nationella information och trafikinformation.

Trafikverkets rastplatser kan innehålla:

- Platsinformation, geografisk, natur och kultur
- Lokal information, kartor, hänvisningar, etc
- Turistinformation, trafikantservice
- Parkeringsregler och möjlighet att ansöka om tillstånd om förlängd parkering.

Råd, tips och rekommendationer för information:

- Informationstavlorna ska placeras på sådan höjd att personer som använder rullstol kan läsa informationen och de kan med fördel vara försedda med väderskyddande tak
- Undersök om det finns behov av en anslagstavla för allmänheten, exempelvis för närliggande arrangemang
- Lämplig tavelstorlek är 70\*100 mm (b\*h)
- Lämplig höjd till underkant tavla är 0,7 m
- Kontrollera att el till tavlan finns framdraget. Helst bör allmänbelysningen vara så god att informationen på tavlan kan läsas, vilket ger bättre funktionalitet över tid.



Figur 26: Exempel på en informationstavla. Foto: Trafikverket

### Information om det geografiska området

Det är viktigt att den information som finns på rastplatsen är en del av utformningen, och att den görs lättillgänglig och lockande. Skyltar bör placeras så att de inte skymmer utblickar i landskapet eller blir allt för visuellt dominerande. Skyltbärare ska utformas med enhetlig design och

mängden skyltar hållas nere. Annars riskerar skyltningen att ta överhanden och helhetsintrycket av rastplatsen blir rörigt. Om det finns intressanta turistmål eller annan lokal information värd att lyfta fram, kan detta informeras om på rastplatsen. Det kan vara intressant för resenärer att få veta något om det som finns i närheten eller alldeles intill rastplatsen, till exempel om natur- och kulturvärden.

Lokal information på rastplatserna bör utformas i samråd med lokala intressenter, exempelvis länsstyrelsen, kommunen, turistorganisationer.

## **Tekniska frågor**

### **Vattentillgång**

Enligt Trafikverkets strategi för tjänsteutbud och prissättning (TDOK 2010:372) ska Trafikverket inte erbjuda fordonsservice som t.ex. avisning, städning, tvättning, furnering/påfyllning av förnödenheter, tömning och rengöring av toaletter/toalettankar samt vatten och vattenposter (exkl. brandposter/vattenposter för nödsituation som finns vid Trafikverkets anläggningar).

Om det är möjligt att ansluta till kommunala VA-nät så bör detta övervägas, men det ska vara av underordnad betydelse vid val av lokalisering.

Trafikverkets val av lokalisering ska primärt utgå från andra kriterier såsom restidsintervall och naturvärden mm. I de fall då rastplatsernas vatten kommer från egen brunn ska det skyltas "ej dricksvatten" med symbol EN ISO 7010, P005 vid samtliga tappkranar.

Följande förhållningssätt rekommenderas vid nybyggnad av rastplatser:

- Vattenkvaliteten på rastplatser bör i första hand alltid eftersträvas att hålla så god vattenkvalitet som möjligt och uppfylla de vattenkvalitetskrav som gäller för dricksvattentappkranar i fastigheter. (Livsmedelverkets föreskrift SLVFS 2001:30).
- Trafikverket ska eftersträva full rådighet över vattenförsörjningen. Samförläggningar med andra externa parter anläggningar ska om möjligt undvikas. Om det enda rimliga är att säkra vattnet via annan parts anläggning så ska detta regleras i särskild överenskommelse och separata mätare och abonnemang ska finnas.
- Tappkranar på rastplatser bör eftersträvas att anslutas till det kommunala vattennätet. (Detta eftersom producenten av dricksvatten har en god kontrollprovtagning på dricksvattenkvaliteten. Det är helt enkelt ett säkert och kontrollerat system. Dessutom faller skyldigheten att utreda eller vidta åtgärder till stor del på VA-huvudmannen och till mindre del på Trafikverket.)
- Om anslutning till det kommunala vattennätet inte är möjlig, vilket är vanligt eftersom rastplatser ofta är placerade långt från annan bebyggelse, ska rastplatsen i andra hand söka annan lösning för vattenförsörjning där en så god vattenkvalitet som möjligt kan nås. När ett sådant eget vattenförsörjningssystem (via t.ex. egen brunn) upprättas så medför det också ett utökat kontrollansvar för hela vattenanläggningen. Det ansvaret faller på förvaltaren av rastplatsen.

- Tappställen för vatten bör inte framställas såsom lämpligt dricksvatten även om vattnet har fullgod kvalitet för det. Skyltar med texten ”dricksvatten” bör undvikas och muggar bör inte tillhandahållas vid handfaten på toaletterna (kravet på provtagning av vattenkvalitet till viss del beror på om anläggningen framstår som lämpligt dricksvatten eller inte).
- Eventuella vattenutkastare avsedda för bevattning, spolnings- eller sköljsystem bör helst placeras inne i servicebyggnaden med möjlighet att ledas utåt. Vattenutkastare av kranmodell ska undvikas och särskilt på utsidan av servicebyggnader. De huvudsakliga anledningarna till det är dels att de inte ska misstas för dricksvatten men också för att undvika att frysskador på vattensystemet. Om vattenutkastare anses behövas på andra ställen än på servicebyggnadens insida så bör de placeras så att drickande från dessa försvåras. Det kan t.ex. ske genom att använda en modell av utkastare som kräver nyckel istället för vred.
- Om vattnet inte är anslutet till det kommunala vattennätet så ska det vid varje tappställe (t.ex. vid handfat) informeras om att vattnet inte håller dricksvattenkvalitet. Det ska göras med symbol ”Ej dricksvatten” enligt EN ISO 7010, P005 nedan. Det är generellt bra att använda symboler, vilket ökar tillgängligheten för alla. Bra om de symboler som används är standardiserade såsom denna.



- Vid misstanke om försämrade vattenkvalitet så ska provtagning ske omedelbart (t.ex. kundpåpekanden, dåligt tryck, missfärgning eller lukt). Vid egen borrhävd/grävd brunn bör provtagning av vattenkvaliteten utföras årligen om det inte är uppenbart överflödigt.
- Visar provtagning på brister i vattenkvaliteten så ska nödvändiga åtgärder vidtagas skyndsamt. Under tiden vattenkvaliteten inte är säker så bör anläggningen stängas av tills dess att vattenkvaliteten är säkrad.

## Avlopp

Det är viktigt att tidigt i vägplanarbetet planera för tillräckligt med utrymme för vald avloppslösning.

Om det finns möjlighet ska avlopp anslutas till det kommunala avloppssystemet. När detta inte är möjligt prövas lösningen för enskilt avlopp hos den aktuella kommunens miljökontor. Möjliga lösningar för enskilt avlopp kan vara slamavskiljning i kombination med markinfiltration/markbädd, minireningsverk eller slutna tank. Vilken teknik som passar bäst avgörs av platsspecifika förutsättningar. Slutna tank bör dock ses som ett sista hands alternativ då den kan kräva tömning med täta intervaller under högsäsong. Denna bör också förses med larmanslutning

nivåvakt samt funktion som bryter toalettens vatten-/strömförsörjning om tanken blivit full.

Det rekommenderas inte att husbilar/vagnars latrin tillåts tömmas till rastplatsens avlopp. De kan innehålla kemikalier som skadar anläggningen. Där latrintömning ändå tillåts bör dessa avloppsledningar leda till en sluten tank med nivåvakt (gärna med sms-varning vid full tank).

## **Avtal**

### **Ansvar för elabonnemang**

För att få en robust och säker elanslutning så behöver rastplatsen få en nätanslutning. Det ska finnas belysningsavtal gällande elförsörjningen. Vid anläggande av nya rastplatser upprättas dessa avtal i samarbete mellan investeringsprojektet och den enhet inom Trafikverket som är ansvarig för alla elinstallationer på rastplatser. All el ska vara separerad från andra parter anläggningar.

### **Genomförandeavtal**

I händelse av att andra parter utöver Trafikverket berörs av rastplatsens genomförande bör genomförandeavtal upprättas av den som är utförare av åtgärden. Att upprätta genomförandeavtal kan vara klokt då olika parter har beroenden gentemot varandra. När detta sker ska den enhet som är mottagare av åtgärden (oftast VO Underhålls projektledare) involveras.

## **Dataproduktspecifikation**

Dataprodukten Rastplats i NVDB beskriver sidoanläggningar för trafikanters behov av vila, toalettbesök, rekreation eller dylikt. Syftet med dataprodukten är att visa var det finns rastplatser utmed vägnätet och den utrustning som varje rastplats har. Läs mer i "Dataproduktspecifikation – Rastplats" och "TMALL 0343 Leveransplan väg".

Dataprodukten kan användas för reglering av trafikens vägval, t ex genom att i applikationer för navigering och ruttplanering lägga in information om rastmöjligheter. Dataprodukten kan vidare användas för visualisering (karta) av var rastmöjligheter finns. Dataprodukten kan även användas vid planering av drift och underhåll av rastplatser.

NVDB är primär datakälla för rastplatser.

## **Överlämning**

Inför planering av byggnation av rastplats se TDOK 2012:139 "Överlämnande av ny eller förändrad infrastruktur" samt regelverk för rastplatser som återfinns i VGU.

Viktigt att kommunikation gällande mottagande av anläggningen genomförs mellan mottagande och överlämnandeenheter. Tidig och löpande dialog med mottagandeenheter under hela projektet är en förutsättning inför överlämnandet av anläggningen. Ansvar för att nödvändiga driftavtal upprättas ligger huvudsakligen på den part som genomfört förändringen. Detta skall dock alltid ske i dialog med den mottagande parten.

Det är viktigt att i ett tidigt skede ta reda på och dokumentera hur väghållargränsar, drift- och underhållet ska fördelas till exempel via

genomförandeavtal, både internt och externt samt att skötselansvisningar tas fram.

Dialog i tidigt skede ska genomföras med Projektledare BAS för att säkerställa drift-och underhåll av rastplatsen (exempelvis sidoområden för vinterväghållning, lekplatser, garantivillkor).

Samordnare för anläggningsnära system (till exempel larm från oljeavskiljare) involveras i ett tidigt skede.

Om särskild utrustning föreskrivits så måste projektet, i enlighet med TDOK 2012:22 (Material och varor, krav och kriterier avseende farliga ämnen), TDOK 2010:310 (Kemiska produkter, granskningskriterier och krav för Trafikverket), TDOK 2019:0210 ( Data och dokumentation till förvaltande system) och TDOK 2019:0299 (Data om anläggningen) själva ta fram materialförteckning (TMALL 0558), kemikalieförteckning (TMALL 0559), samt laddmall för Maximo (TMALL 0742) för inbyggda komponenter. Viktigt att dialog förs med mottagandeenhet gällande särskild utrustning så att kostnadsdrivande lösningar undviks samt att det går att underhålla på ett resurssnålt sätt.

Föreskrivna moduler ska vara CE-märkta som en helhet och inte enbart per komponent (enligt lagkrav gällande CE-märkning).

Säkerställ att vattnet är tjänligt och inte missfärgat, vilket bör ses över i tidigt skede.

# Förvaltning av rastplatser

Vid underhåll och förvaltning av Trafikverkets rastplatser är det bra om en mängd olika detaljer omhändertas. Vad Trafikverket erbjuder trafikanterna finns mer övergripande beskrivet i avsnittet ”Trafikverkets serviceåtagande”. I bilaga 1 finns ett exempel på en skötselanvisning som kan ge en bild av hur funktionerna kan upprätthållas. Alla rastplatser ska ha en skötselanvisning.

Grundprincipen är att toaletterna på Trafikverkets rastplatser utmed utpekad vägnät ska vara öppna hela året dygnet runt. Endast i undantagsfall får avsteg göras.

De begränsningar för öppettiderna som kan förekomma är till exempel på rastplatser som under vissa årstider har låg användning. Stängs toaletten tillfälligt ska stängningen vara tidsbestämd och anges dels på Trafikverkets webbplats, [www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se), dels genom anslag på rastplatsen. Stängs en toalett på en rastplats ska märke H13, rastplats, ersättas med märke E19, parkering, under den perioden.



Figur 27: Exempel på rastplats. Foto: Trafikverket

## Avtal med externa parter

Det är ganska vanligt att överenskommelser behövs med andra parter för att kunna upprätthålla rastplatsens funktion. Trafikverket ska alltid ha avtal med de parter som berörs.

Trafikverket utför underhåll på de delar av anläggningen som är statlig. Om anslutningsvägar till rastplatsen sker genom annan väghållare ska avtal som säkrar åtkomsten till och från den statliga vägen upprättas. För nya rastplatser ska detta ske redan i planläggningskedet. För befintliga rastplatser ska det ske via underhållsdistriktet.

Om delar av rastplatsen är beroende av andras verksamheter i form av till exempel vatten och avlopp så ska detta också regleras via särskilda driftavtal.

## **Elförsörjning**

För rastplatsen ska separat elabonnemang tecknas för Trafikverkets anläggning. Ett elabonnemang är ett elnätsavtal som avser abonnemang avseende elförsörjning till anläggningen. Ett grundkrav är att all el ska vara separerad från andra parters anläggningar och att Trafikverket ansvarar för elabonnemanget för den statliga anläggningen.

Rutiner och all hantering för tecknande hanteras av elabonnemangsgruppen, se även rutinbeskrivning för beställning och hantering av elabonnemang framtagen av Elabonnemangsgruppen på VO Underhåll (TDOK 2018:0198).

## **Vatten och avlopp**

Trafikverket har ansvar att säkerställa att vatten och avlopp fungerar. Om anläggningen är ansluten till det kommunala VA-nätet så sker kontroller via kommunen. I de fall då annan vatten- och avloppslösning finns har Trafikverket ansvar att säkerställa dessa funktioner. Skötselplaner med kontaktinformation till berörda tillsynsmyndigheter ska finnas. Trafikverket bör ha full rådighet över vatten och avlopp. I de fall då den statliga rastplatsen är samförlagd med andra verksamheter ska detta regleras i driftavtal. Nya rastplatser ska inte samförläggas med andras vatten- och avloppslösningar.

## **Belysning**

Skötsel och förvaltning av elanläggningarna på rastplatser sker dels genom VO Underhålls entreprenör (enklare uppgifter som till exempel att byta lampor) och dels skötselentreprenör EL som handlas upp av avdelning Infrateknik på respektive distrikt och som ansvarar för anläggningens säkerhet som helhet.

## **Princip för att upplåta plats eller anläggning åt annan part**

Om önskemål framförs gällande att upplåta rastplatsen för annan verksamhet såsom t.ex. försäljning av bär eller tillfälligt arrangemang eller liknande så krävs tillstånd. Prövning görs om ansökan kan beviljas i enlighet med Väglagen. Sådan prövning görs av de regionala trafikmiljöenheterna. Trafikverket har i grunden en restriktiv hållning till att bevilja förfrågningar.

## **Upprätthållande av förvaltningsdata**

Trafikverket upprätthåller data om rastplatser via NVDB. I NVDB finns information om bl.a. antal parkeringsplatser samt för vilket fordon, skötselansvarig samt om det finns lekutrustning eller latrintömning med mera. För att informationen ska vara korrekt ska den samlas in i enlighet med dataproduktspecifikationen för rastplatser. Då förändringar sker är det därför viktigt att den som genomför en förändring också justerar förvaltningsdata.

## **Skötsel**

Rastplatserna ska skötas i enlighet med de krav som framgår av Standardbeskrivning för Basunderhåll väg (SBV) samt i enlighet med

krav/arbeten i respektive skötselanvisning. Nedan görs en översiktlig beskrivning av vad som ingår i en skötselanvisning.

## Byggnader

Trafikverkets entreprenör ska inspektera byggnader på rastplatsen årligen och ta fram förslag på underhållsåtgärder. Fasaden till servicebyggnaden ska tvättas av och målas vid behov.

Funktionskontroll av dörrlås till toalett och servicerum görs dagligen.

## Renhållning

Toaletter och andra utrymmen inomhus ska vara städade, rena och väl fungerande. Brister ska omgående rapporteras till Trafikverket. Mindre stopp i avlopp/toaletter ska åtgärdas i samband med städningen.

Tillsyn, städning och skötsel av rastplats och toaletter ska utföras 1-2 gånger per dygn.



Figur 28: Exempel på WC i servicebyggnad. Foto: Trafikverket

Tänk igenom vilka delar av rastplatsens byggnader eller utrustning som bör klotterskyddas. Ange i instruktionerna för drift och underhåll hur snart klottersanering ska utföras efter att driftentreprenören har fått en anmälan om klotter.

## **Vinterväghållning**

På ramper och genomfartsvägar gäller samma krav enligt standardbeskrivning BAS väg (SBV) som för körfält på intilliggande väg. På övriga körytor gäller samma SBV-krav som för sidoanläggning på intilliggande väg.

På gångytor och ytor vid byggnader, informationstavlor och bord (kravet avser ett bord anpassat för rörelsehindrade samt ytterligare ett bord) gäller kraven i SBV avseende sidoanläggningar på intilliggande väg, med tillägget att ytorna ska vara fri från lös snö vid uppehållsväder och när åtgärdstid efter nederbörd löpt ut vara välsandade.

## **Sopkärl, sopsortering, askkoppar**

Sopkärl ska tömmas innan de blir fulla. Sopkärl ska hållas hela och rena. Skadade behållare byts ut. Alla deponiavgifter ingår i entreprenaden.

Det ska vara lätt för bilister att slänga sitt skräp på rätt ställen. Sopkärl ska placeras så nära körbar väg som möjligt så att trafikanterna har bekvämt avstånd till att slänga färdsoapor och entreprenörerna enkelt kan tömma sopkärlen.

## **Avlopp och reningsanläggningar**

Trafikverket förordar i första hand att rastplatser ansluts till kommunalt VA-nät om möjligt. Då det inte är möjligt kan olika lösningar förekomma.

Reningsanläggningar kräver särskild skötselanvisning och underhållsåtgärder behöver planeras in löpande för att säkerställa avsedd funktion.

## **Informationstavlor**

Informationstavlor ska vara tillgängliga, året runt även för personer med funktionshinder.

Informationstavlor ska rengöras en gång per år. Informationen ska alltid vara läsbar. Ny rastplatsinformation erhålls från Trafikverket. Även övrig samhällsinformation från andra myndigheter kan bli aktuell.

## **Möbler**

Rastplatsmöbler ska vara hela och fylla sin funktion. De ska ses till vid varje inspektion och hållas rena. En gång per år ska en särskild syn göras för att kontrollera möblernas funktion.

## **Lekutrustning**

Tillsyn av lekutrustning ska ske vart 7:e dygn, skador ska omgående omhändertas.

Lekutrustningen ska kontrolleras 2 gånger per år, i maj och juli enligt EU krav SS EN 1176-7, brister ska omgående åtgärdas.

## **Avvattning/Brunnar**

Spolning av brunnar ingår normalt i underhållskontrakt bas väg. Det ska ske en gång per år. Driftentreprenören ska kontrollera vattennivån i golvbrunnar en gång i veckan.

## **Skötselplaner för planteringar och grönytor**

Gräsytan ska före klippning/slätter städas från grenar, stenar och andra främmande föremål. Gräs ska klippas enligt skötselanvisningen. Döda och skadade grenar avlägsnas. Underhållsbeskrivning ska göras. Om särskilda planteringar finns så ska även särskild skötselanvisning för dessa finnas.

## **Otrygga miljöer**

Det är viktigt att rastplatsen upplevs som en trygg plats, vilket bland annat påverkas av en väl fungerande belysning och att det inte förekommer siktskymmande buskage m m. I den löpande skötseln är det viktigt att byta ut trasiga lampor och klippa buskage som kan vara siktskymmande.

## **Problem på rastplatser**

Om det finns människor som bosätter sig eller campar längre tid på en rastplats, ökar trycket på rastplatsen vad gäller mängden sopor, belastning på toaletter m.m. Det kan även upplevas mindre tryggt för besökare som vill ha tillfällig rast och vila eller för yrkeschaufförer som behöver sin vila enligt lagkrav. Trafikverket kan med stöd av Väglagen begära hjälp av Polisen för att avveckla otillåtet boende. Det är också Polisens ansvar att ingripa vid lagbrott och ordningsstörning. Trafikverket kan inte göra det utifrån gällande regelverk. Därför ska Trafikverket kontakta Polisen då det är problem på rastplatserna.

Ibland är vi tvingade att stänga en rastplats trots att de som bosatt sig där redan lämnat platsen. Det beror på att vi måste kunna rensa upp och laga skadad utrustning. I sådana fall ska rastplatsskylten täckas eller kryssmarkeras och att vi hänvisar istället trafikanterna till närliggande rastplatser. När vi bedömer att vi kan erbjuda rätt standard och funktion så öppnas rastplatsen igen.

Om någon åverkan har gjorts på rastplatsen så är det Trafikverkets ansvar att snarast möjligt åtgärda skadorna/återställa rastplatsen till normalt skick. Arbetet utförs av entreprenör som på Trafikverkets uppdrag ansvarar för tillsyn, skötsel och städning av rastplatser.

Inom vägområde för allmän väg får enligt Trafikförordningen fordon parkeras högst 24 timmar i följd på vardagar, utom vardag före sön- och helgdag. Särskilda parkeringsregleringar kan göras med hjälp av lokala trafikföreskrifter om det finns särskilda skäl för detta.

På Trafikverkets rastplatser får inte, utan tillstånd enligt Väglagen, byggnader uppföras eller andra åtgärder vidtas som kan inverka menligt på trafiksäkerheten eller vara till olägenhet för vägens bestånd, drift eller brukande. För att få tillstånd krävs ett rimligt syfte och att det inte riskerar trafiksäkerheten. Det kan exempelvis röra sig om service till trafikanter eller underhållsåtgärder. Sker tillståndspliktig verksamhet utan tillstånd får Trafikverket vidta de åtgärder som behövs för rättelse. Trafikverket har rätt att få hjälp från Polismyndigheten för att kunna vidta sådan rättelse (72 § 4st VägL).

## **Kommunikationskanaler**

Aktuell information om var våra rastplatser finns, om de är öppna och vilken service de har går att hitta på vår webbplats TRV.se under Trafikinformation väg.

# Källhänvisningar

Dataproduktspecifikation – Rastplats (Trafikverket 2020)

Förordning (EG) nr 561/2006 om körtider, raster och viloperioder

Grafiska symboler - Varselfärger och varselskyltar - Registrerade varselsignaler (ISO 7010:2019)

Livsmedelsverkets föreskrifter (SLVFS 2001:30) om dricksvatten

Planeringsinriktning Säkra uppställningsplatser längs större vägar (Version 1.0, 2022)

Skylltning på rastplatser - Beställningsinformation. (Trafikverket 2021)

Standardbeskrivning för Basunderhåll väg (SBV), (Trafikverket)

TDOK 2010:310 Kemiska produkter - granskningskriterier och krav för Trafikverket

TDOK 2010:372 Trafikverkets strategi för tjänsteutbud och prissättning

TDOK 2011:470 Byggnader/anläggningar/åtgärder inom vägområdet enligt 43 § väglagen

TDOK 2012:22 Material och varor - krav och kriterier avseende innehåll av farliga ämnen

TDOK 2012:139 Överlämnande av ny eller förändrad infrastruktur

TDOK 2013:0291 Små och okomplicerade åtgärder, undantag från kravet om formell fysisk planering

TDOK 2014:1021 Buller och vibrationer från trafik på väg och järnväg

TDOK 2017:0646 Utredning om ändrat väghållaransvar

TDOK 2017:0728 Funktionella krav väg

TDOK 2018:0198 Att hantera elabonnemang

TDOK 2019:0210 Data och dokumentation till förvaltande system – Väg

TDOK 2019:0299 Data om anläggningen – Hantering av data och dokumentation till/från förvaltande system - Väg

TMALL 0558 Miljö - Materialförteckning

TMALL 0559 Miljö - Kemikalieförteckning

TMALL 0742 Laddmall för Komponenter, Väg

TSFS 2019:74 Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om vägmärken och andra anordningar

Vägar och gators utformning (VGU 2022)

Väglagen (SFS 1971:948)

Vägmärkesförordningen (2007:90)

# Bilaga 1: Allmän skötselanvisning rastplats

## Tillsyn (funktionskontroll) - och skötsel

### Varje dag

- Värme/ventilation
- Spolning i samtliga offentliga utrymmen
- Eventuell spolning via dörrlås
- Temperatur på tvättställsvatten
- Handtorkar
- Tvåautomater
- Toalettpappershållare
- Papperskorgar
- Handikappstöd
- Dörrlås
- Dörrstängare/dörröppnare 1/
- Belysning, byte av trasiga lampor inomhus
- Byte/återställning av trasiga säkringar
- Varmvattenberedare
- Avlopp 2/
- Att överhettningsskydd på kanalvärmare inte löst ut
- Funktion på fläktar, värmare och radiatorer

#### 1. Kontrollera dörrarnas funktion:

att de går igen ordentligt

att gångjärn, dörrstängare, skena/arm är hela och rätt inställda

att elslutsbleck/stolpe är hela

att dörren går att regla med vred och låskolv inifrån

att skruvar sitter på plats och är åtdragna

2. Vid stopp i avloppsledningar låses toaletten omedelbart och stoppet åtgärdas.

För att förhindra återkommande mindre stopp (p.g.a. av grus, fimpar m.m.) i avloppsbrunnar/rör är det ytterst viktigt att dessa regelbundet spolas ur enligt städanvisning nedan, detta brukar gå utmärkt med vattenslangen som finns i serviceutrymmet.

### **En gång per vecka**

- Kontrollera fasadbelysning
- Kontrollera vattennivån i golvbrunnarna

### **Minst en gång var fjärde månad**

- Kontrollera luftfilter till värme/ventilationssystem. Rengör/byt vid behov.
- Kontrollera/rengör luftintag
- Rengör armaturer
- Rensa ventilationsbrunnarna till grund från löv, snö mm

### **En gång per år**

- Rengör fläktar, värmare, radiatorer, ventiler, don och kanaler.
- Smörj elslutsbleck med låsfett (inte låsolja)

## Städning

### Varje städtillfälle

- Avlägsna större föremål och skräp från golv och handfat
- Byt soppåsar, fyll på toalettpapper
- Avlägsna ev. klotter inomhus med rekommenderat medel
- Spraya rengöringsmedel på vägg, golv, toalettstol, tvättställ och urinal/ skura vid behov.  
Spola av väggar, golv, toalettstol och tvättställ med varmt vatten.  
Avlägsna vattnet från skötbord, väggar och golv med gummiskrapa till golvbrunn.  
Avlägsna vattnet från toaletsits, tvättställ, dörrar och handtag med trasa.
- Kontrollera tak och ventilationsdon och rengör vid behov
- Spola ur golvbrunnar
- Spola ur inredning, stågaller samt sil i urinalutrymme
- Avlägsna ev. affischering
- Rengör fasad och dörrar vid behov
- Stäng av vattentrycket till städslangen och töm slang/munstycke fr. vatten

### En gång per vecka

- Lyft upp golvbrunnsgaller i toalettutrymmen. Avlägsna eventuellt skräp och skura/spola ur brunnen
- Rengör grundligt inredning, stågaller samt sil i urinalutrymme
- Polera rostfria ytor med rekommenderat medel
- Ta bort eventuell beläggning i wc-stol med borste. Avlägsna brun beläggning som kan uppstå av humushaltigt vatten, speciellt i urinal, med hjälp av rekommenderat medel
- Rengör serviceutrymmet

### En gång per månad

- Skura inredning/golv i offentliga utrymmen

### Två gånger per år

- Demontera tvålautomater och spola ur tvålrester samt byt eventuellt tvålpumpen
- Inredning/installationer i serviceutrymme rentorkas
- Plocka isär och spola ur vattenlås till tvättställ

