

"VM-rastplatser"

Göteborgs infartsleder

Utredning

Ärendenummer: TRV 2022/133342

2023-02-10



Dokumenttitel: Utredning VM-rastplatser Göteborgs infartsleder

Författare: Kurt Lundberg, Norconsult AB

Ansvarig för genomförande: Johan Kustfolk, Jenny Larsson

Organisation: Trafikverket Region Väst / planering

Datum - start: 2022-10-04

Datum - avslut:

Dokumentdatum: 2023-02-10

Ärendenummer: TRV 2022/133342

Version: Slutlig

Fastställt av: Alma Hultén

Kontaktperson: Johan Kustfolk

Publikationsnummer: 2023:003

ISBN: 978-91-8045-117-8

Trafikverket

Postadress: 405 33 Göteborg

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921



*Trafikverkets rastplatser kring Göteborg,
"VM-rastplatserna" markerade.*

Innehållsförteckning

1. INLEDNING.....	6
1.1. BAKGRUND.....	6
1.2. SYFTE	6
1.3. AVGRÄNSNINGAR	6
1.4. ARBETSPROCESS OCH ORGANISATION.....	7
2. FÖRSTÅ SITUATIONEN	8
2.1. PROBLEMBESKRIVNING	8
2.2. BEFINTLIGA FÖRHÅLLANDEN	8
2.3. TRAFIKOLYCKOR	15
2.4. EFTERFRÅGADE FUNKTIONER FÖR TRANSPORTSYSTEMET	15
3. PRÖVA TÄNKBARA LÖSNINGAR	21
3.1. MÖJLIGA ANVÄNDNINGSSOMRÅDEN	21
3.2. FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR FRAMTIDA ANVÄNDNING	22
3.3. ÅTGÄRDSFÖRSLAG	25
3.4. SAMLAD BEDÖMNING.....	31
4. FÖRSLAG TILL INRIKTNING	33

Sammanfattning

De rast- och informationsplatser som anlades vid infartslederna till Göteborg inför friidrotts-VM 1995 används idag inte till sitt ursprungliga ändamål och Trafikverket har underhållskostnader som delvis beror på skadegörelse. Den nu aktuella utredningen är att ta fram ett underlag till beslut om ifall rastplatserna ska stängas, utvecklas eller finnas kvar oförändrade.

Utredningen omfattar fem rastplatser på infartslederna till Göteborg:

- Klareberg (E6 norrifrån)
- Agnesberg (E45 norrifrån)
- Partille (E20 österifrån)
- Delsjön (väg 40 österifrån)
- Mölndal (E6/E20 söderifrån)

Det finns flera efterfrågade funktioner i trafiksystemet som skulle kunna ligga till grund för den framtida användningen av rastplatserna. Möjliga närliggande funktioner, utöver rastplats och informationsplats, är uppställningsplats för yrkesmässig trafik och trafikkontrollplats för polisens verksamhet. Andra funktioner som skulle kunna vara aktuella är laddstationer för elfordon, pendel- eller samåkningsparkering, kollektivtrafikservice eller kommersiell trafikantinriktad service.

Idag används rastplatserna i stor utsträckning av lastbilstrafik, ofta fler fordon än de 5-10 platser som är anvisade. För övrig trafik bedöms framför allt tillgången till toalett som värdefull. Rastplats Delsjön utnyttjas också av kunder till närliggande snabbmatsrestaurang. Den information som ges på rastplatserna är mycket begränsad och inte uppdaterad. Utlovad information om trängselskatt saknas helt.

De funktioner som utredningen bedömer bör prioriteras är rastplats, uppställningsplats för yrkestrafik och möjligheter till trafikkontroll.

Utredningen föreslår inte att någon av de studerade rastplatserna ska stängas. På samtliga platser föreslås att den information som erbjuds koncentreras till att gälla trängselskatt och miljözon i Göteborg, för att överensstämja med vägvisningen till rastplatserna.

Nuvarande rastplatser på E6, Klareberg och Mölndal, utvecklas med fokus på att i första hand fungera som uppställningsplatser för yrkestrafik, med möjlighet att komplettera med utrymme för polisens trafikkontrollverksamhet.

Vidare föreslås att rastplatserna Agnesberg och Partille utvecklas som rastplatser med ökat utrymme för uppställning för yrkestrafiken, men fortfarande med tillgång till bord och sittplatser.

Nuvarande rastplats Delsjön bedöms inte ha samma förutsättningar att utvecklas som de övriga och inga ombyggnadsåtgärder är aktuella. Rastplatsen skyltas idag inte som rastplats utan endast som informationsplats, en funktion som bedöms vara lämplig även i framtiden.

Till utredningen bifogas utformningsskisser för ombyggnad av de rastplatser som föreslås utvecklas. Inriktningen är att skapa fler uppställningsplatser för lastbilar och möjlighet till ett reserverat utrymme för trafikkontroller. Sammantaget innebär skisserade åtgärder att antalet uppställningsplatser ökar från cirka 25 till cirka 45 på de fyra ombyggda rastplatserna.

1. Inledning

1.1. Bakgrund

Rastplatserna byggdes som informationsplatser inför Friidrotts VM 1995 och inkluderade också mindre lokaler för uthyrning. Behovet av informationsplatser finns är mindre när information tillhandahålls digitalt och de mindre lokalerna hyrs inte längre ut. I dagsläget används de enbart som rastplatser och vid varje rastplats finns cirka 5 - 10 platser för lastbilar.

Då byggnaderna inte hyrs ut står de och förfaller samt blir vandaliserade. Trafikverket har även problem med bosättning och nedskräpning på dessa platser. Sammantaget bedöms underhållskostnaderna högre än vad som är normalt för rastplatser. Trafikverkets underhållsansvariga har därför efterfrågat en utredning av rastplatsernas framtida funktion och användning.

En utgångspunkt för utredningsarbetet har varit att det i princip finns tre handlingsalternativ:

- Rastplatserna stängs och avvecklas.
- Inga åtgärder, rastplatserna finns kvar i nuvarande skick.
- Rastplatserna utvecklas för att bättre fylla nuvarande och framtida behov.

1.2. Syfte

Syftet med utredningen är att utreda om det finns behov av de utpekade rastplatserna för Trafikverkets verksamhet och att klargöra vilken framtida användning som är lämplig för dem. Utredningen ska fungera som beslutsunderlag för beställning av eventuella åtgärder på platserna.

1.3. Avgränsningar

Geografisk avgränsning

Primärt omfattar studien de fem rastplatser på infartslederna till Göteborg som anlades inför VM i friidrott:

- Klareberg (E6 norrifrån)
- Agnesberg (E45 norrifrån)
- Partille (E20 österifrån)
- Delsjön (väg 40 österifrån)
- Mölndal (E6/E20 söderifrån)

Genom deras funktion som rastplatser utmed större vägar påverkas indirekt en längre vägsträcka av hur väl de fungerar. I princip kan man se det som att hela vägsträckan till närmaste övriga rastplatser är intressant att belysa.

Tidshorisont för åtgärders genomförande

Inriktningen är att föreslå åtgärder som kan genomföras på kort sikt, men som syftar till en långsiktigt lämplig användning.

1.4. Arbetsprocess och organisation

Genomförande

Ansvaret för utredningen har legat på Trafikverket Region Väst, verksamhetsområde Planering. Ansvariga på Trafikverket har varit:

- Johan Kustfolk, projektledare
- Jenny Larsson, utredare

Utredningen har genomförts med konsultstöd från Norconsult AB, uppdragsledare Kurt Lundberg.

Intressenter

Inom Trafikverket har utöver Planering även kollegor från Underhåll och Mark- och fastighetsförvaltning lämnat uppgifter till utredningen.

Samråd har genomförts med berörda kommuner, Göteborg, Partille och Mölndal. Vidare har samråd skett med Försvarmakten, Polismyndigheten och Västtrafik.

Under utredningens gång visade det sig att frågeställningarna även var av intresse för det pågående regeringsuppdraget för utredning av säkra uppställningsplatser för yrkesmässig trafik. Utredningen har därför samrått även med detta projekt. Underlag har hämtats från rapporten: *Planeringsinriktning Säkra uppställningsplatser längs större vägar (publ 2022:056)*.

Andra pågående utredningar inom Trafikverket av betydelse för utredningen avser polisens behov av trafikkontrollplatser och framtida behov av laddstationer för elfordon.

2. Förstå situationen

2.1. Problembeskrivning

Anläggningarna är ursprungligen utformade för att erbjuda information och möjlighet till rast. Information erbjöds då dels via kartmaterial, dels via en bemannad informationslokal. Utvecklingen inom informationshantering och transporter har lett till en förändrad efterfrågan på tjänster. Trafikverkets uppfattning idag är att:

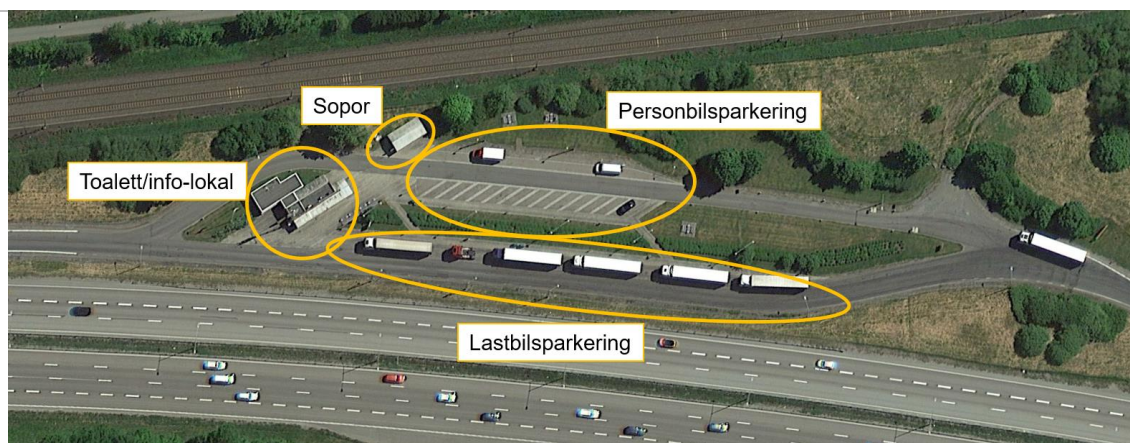
- Eftersom information huvudsakligen söks via internet har behovet av platser för personbilar minskat då färre har anledning att besöka informationsplatserna.
- Transporter med lastbil har ökat kraftigt vilket innebär att rastplatserna i stor omfattning används för lagstadgad rast/vila. Det ökade antalet lastbilar medför att rastplatsernas kapacitet inte är tillräcklig.
- Underhållskostnaderna för de fem studerade rastplatserna uppgår till i snitt 1,7 mkr per år (2019-2022). Av detta hänför sig cirka 0,6 mkr till extra åtgärder bland annat eftersom byggnader med tomma lokaler är utsatta för vandalisering.
- Brottsstatistik från polisen för perioden från 2019 till nu visar på totalt 24 anmälda brott kopplade till rastplatserna. Huvuddelen är trafikrelaterade, 15 brott, men det förekommer även tillgreppsbrott, narkotikabrott och övriga brott.

I nuläget sköts det löpande underhållet av toaletter och sophantering, men det mesta av informationsutbudet är avvecklat. Eftersom den framtida användningen av rastplatserna är osäker riskerar de att förfalla. Sammantaget bedöms att utan någon form av åtgärder kommer inte heller den funktion de idag har att kunna upprätthållas.

2.2. Befintliga förhållanden

Gemensamt

De aktuella rastplatserna ligger vid infartslederna till Göteborg och anlades samtidigt inför VM i friidrott 1995. De är i princip lika utformade, med undantag av rastplats Delsjön. Figur 2.1:1 visar en översikt över hur rastplatsområdet är disponerat. Eftersom anslutande vägar är mötesseparerade är rastplatserna endast tillgängliga för trafik mot Göteborg, med undantag av Delsjön som delvis kan nås via Delsjömotet. Byggnaden med toaletter och informationslokal finns i två storlekar.



Figur 2.1:1 Disposition av rastplatsområdet, exempel Mölndal/Peppared, men gäller alla utom Delsjön.

Samtliga platser utom Delsjön skyltas som rastplats med information om aktuella kommuner, miljözon och trängselskatt, se figur 2.1:2. I dagsläget finns dock ingen information i form av kartor över kommunerna och inte heller information om trängselskatten i Göteborg. Separat information om miljözon finns i anslutning till lastbilsparkering, utom vid Delsjön.



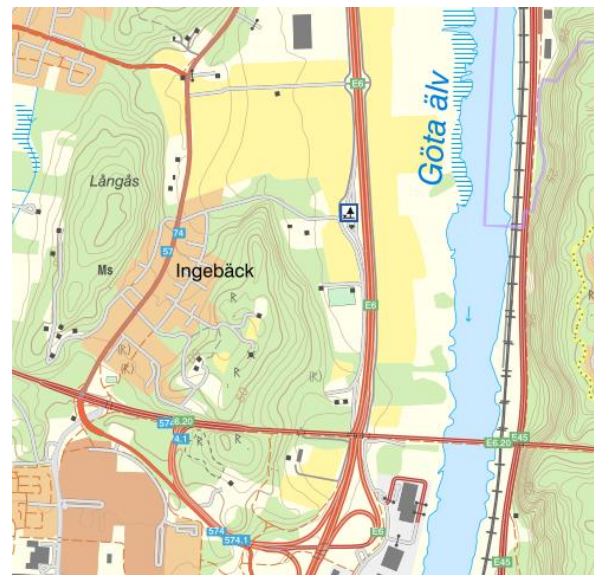
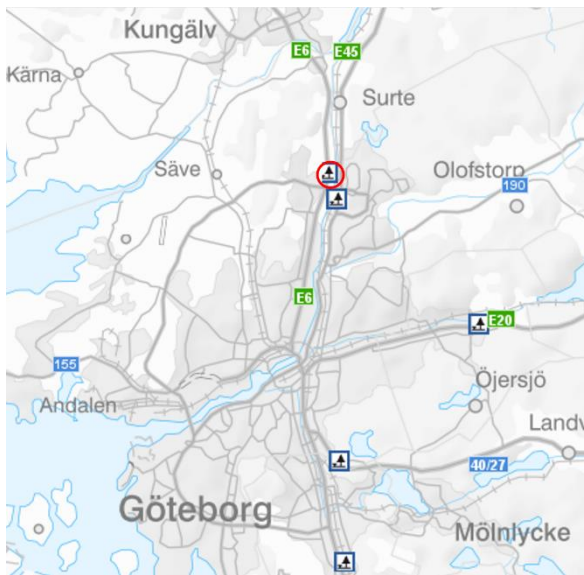
Figur 2.1:2 Exempel på hänvisningsskyltning och information om miljözon

I nedanstående tabell redovisas de uppgifter som finns registrerade i NVDB för respektive rastplats. Den angivna kapaciteten i form av antal markerade parkeringsplatser har även bedömts vid platsbesök. Huvudsakligen överensstämmer bedömningarna med NVDB, med undantag av Mölndal/Peppared, där NVDB anger fler platser för personbil och något färre för lastbil. I tabell nedan redovisas uppgifter från NVDB, med särskild bedömning från platsbesök inom parentes om den skiljer sig från NVDB.

TABELL 1	KLAREBERG	AGNESBERG	PARTILLE	DELSJÖN	PEPPARED
Antal markerade parkeringsplatser för personbil	17	17	15	15	25 (20)
Antal markerade parkeringsplatser för lastbil + släp	8	4	4	4	3 (5)
Utpekad lämplig lastbilsparkeringsplats	Ja	Ja	Nej	Ja	Ja
Lekutrustning	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej
Restaurang	Nej	Nej	Nej	Ja	Nej
Anslutande väg	E6	E45	E20	Rv 40	E6
Hastighetsgräns på rastplats	50 km/h	50 km/h	50 km/h	80 km/h	70 km/h

Antalet lastbilar som använder rastplatserna för uppställning är ofta högre än antalet angivna platser. Delvis klaras detta genom att fordon i internationell trafik ofta är kortare än tillåten maxlängd, men ofta parkeras lastbilar på till exempel av- och påfarter eller andra ytor inom området.

Klareberg



Korta fakta

Avstånd närliggande rastplatser:

- E6 före, Spekeröd: 29 km / 21 min
- E6 efter, Sandsjöbacka: 29 km / 24 min
- E20 efter, Blombacka: 126 km / 1 h 40 min
- Väg 40 efter, Grandalen: 45 km / 33 min

Avstånd, trafikplatser:

- Rödbomotet: 6 km
- Klarebergsmotet: 1 km

Bedömd kapacitet:

Personbil: 10 platser + 40 meter angöring

Lastbil: 2 x 105 meter angöring (8-10 platser)

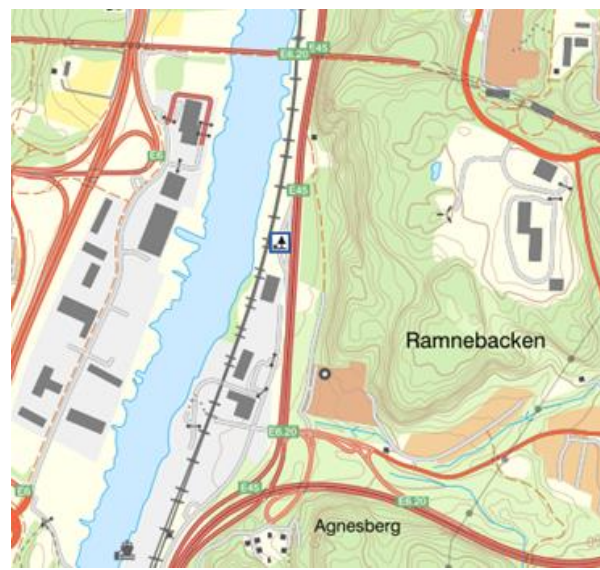
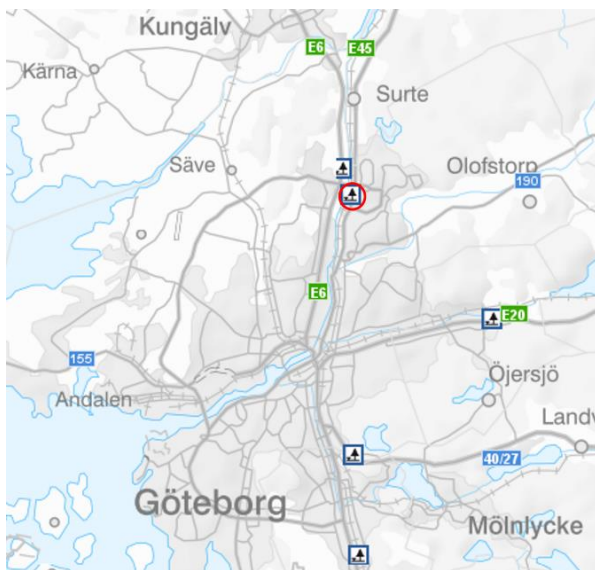
(Överensstämmer med uppgift i NVDB)

Övrig information:

- Trafikverkets fastighet, Kärra 11:210, på fastigheten finns även enskild väg.
- Större lokal
- 500 meter till bostadsbebyggelse
- Inom vattenskyddsområde, Göta älv



Agnesberg



Korta fakta

Avstånd närliggande rastplatser:

- E45 före, Botered: 76 km / 45 min
- E45 före, Lilla Edet (ej TRV): 44 km / 30 min
- E6 efter, Sandsjöbacka: 28 km / 23 min
- Väg 40 efter, Grandalen: 44 km / 32 min

Avstånd, trafikplatser:

- Södra Surte: 2,5 km
- Agnesbergsmotet: <1 km

Bedömd kapacitet:

Personbil: 10 platser + 65 meter angöring

Lastbil: 95 meter angöring (3-4 platser)

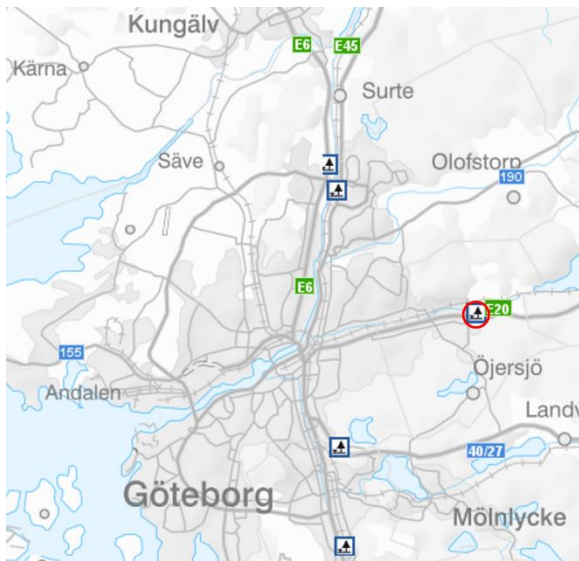
(Överensstämmer med uppgift i NVDB)

Övrig information:

- Allmän plats i detaljplan, "Rastplats"
- Mindre lokal
- 400 meter till bostadsbebyggelse, 50 meter till verksamheter
- Inom vattenskyddsområde Göta älv.
- Gränisar till järnväg



Partille



Korta fakta

Avstånd närliggande rastplatser:

- E20 före, Tollered: 20 km / 14 min
- E6 syd, Sandsjöbacka: 28 km / 22 min
- E6 nord, Spekeröd: 47 km / 33 min
- E45 efter: Karlsro 92 km / 1 h 7 min

Avstånd, trafikplatser:

- Jonseredsmotet: 1 km
- Skultorpssmotet: <1 km

Bedömd kapacitet:

Personbil: 8 platser + 50 meter angöring

Lastbil: 95 meter angöring (3-4 platser)

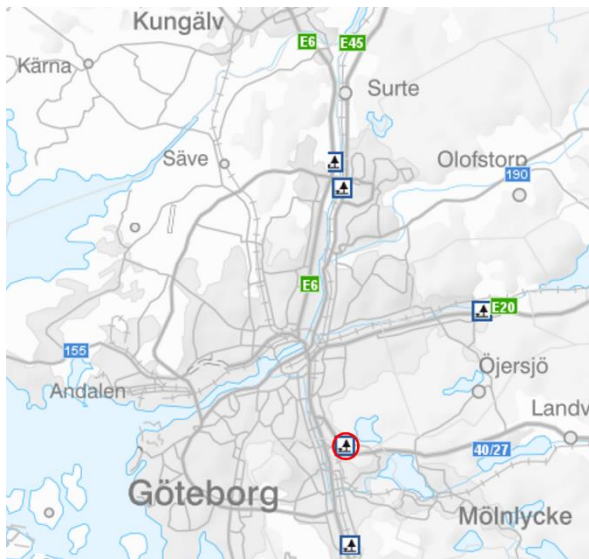
(Överensstämmer med uppgift i NVDB)

Övrig information:

- Ligger med vägrätt på kommunal fastighet.
- Mindre lokal
- 300 meter till bostadsbebyggelse,
300 meter till verksamheter
- Inom riksintresse för naturvård, i anslutning
till Natura 2000



Delsjön



Korta fakta

Avstånd närliggande rastplatser:

- Väg 40, Grandalen: 29 km / 20 min
- E6 syd, Sandsjöbacka: 18 km / 16 min
- E6 nord, Spekeröd: 44 km / 32 min
- E45, Botered/Karlsro: 90 km / 1 h 6 min

Avstånd, trafikplatser:

- Mölnlyckemotet: 4 km
- Delsjömotet: 0 km

Bedömd kapacitet:

Personbil: 100 meter angöring + 22 platser i anslutning till rastplatsen

Lastbil: 85 meter angöring (3-4 platser)

(Överensstämmer med uppgift i NVDB)

Övrig information:

- Inom detaljplan, "Trafikområde"
- Inte skyltad som rastplats
- Ingen lokal
- Snabbmatsrestaurang
- Begränsad parkeringstid
- Inom vattenskyddsområde Kallebäck.
- Angränsande slänt är artrik vägkantsmiljö, med anpassat underhåll.



Mölndal (Peppared)



Korta fakta

Avstånd närliggande rastplatser:

- E6 före, Sandsjöbacka: 10 km / 9 min
- E6 efter, Spekeröd: 49 km / 36 min
- Väg 40 efter, Grandalen: 38 km / 26 min
- E20 efter, Blombacka: 127 km / 1 h 40 min
- E45 efter, Karlsro: 95 km / 1 h 11 min

Avstånd, trafikplatser:

- Torrekullamotet: <1 km
- Åbromotet: 2,5 km

Bedömd kapacitet:

Personbil: 13 platser + 55 meter angöring

Lastbil: 105 meter angöring (4-5 platser)

(NVDB anger fler personbilsplatser.)

Övrig information:

- Trafikverkets fastighet, Balltorp 1:138
- Större lokal
- Ingen närliggande bebyggelse
- Gränsar till järnväg.



2.3. Trafikolyckor

För samtliga platser har utdrag gjorts ur STRADA för perioden 2012-2021. Kortfattat kan sägas att det endast finns någon enstaka olycka direkt relaterad till rastplatsverksamheten. Däremot finns det ett antal upphinnandeolyckor och någon singelolycka på avfarten i Delsjömotet, som också utnyttjas av rastplats Delsjön.

2.4. Efterfrågade funktioner för transportsystemet

Rastplatser

Publikationen Vägars och Gators Utformning (VGU) redovisar krav och råd för utformningen av vägnätet. Den ska tillämpas av Trafikverket för allmänna vägar. Den övergripande målsättningen för rastmöjligheter framgår i avsnitt 5.19, som en del av kraven på trafikteknisk standard, se utdrag nedan.

5.19	Rastmöjligheter Vid val av rast- och parkeringsmöjligheter ska hänsyn för hela förbindelsen minst tas till: • Om vägen tillhör det nationella stamvägnätet eller utpekade gods- och/eller turiststråk. • Tidsmellanrum för möjlighet till kortare rast (rastplats, parkeringsficka eller näringsställen). • Tids- och avståndsmellanrum för möjlighet till rast vid en trafikverksrastplats. • Naturliga förutsättningar som utblickar, natursköna platser och sevärdheter som kan tillvaratas vid placering av rastplatser. Som målsättning gäller att det längs det nationella stamvägnätet samt längs utpekade gods- och/eller turiststråk ska finnas: • Möjlighet till kortare rast var 30:e minut (rastplats, parkeringsficka eller övriga samhällsfunktioner). • Möjlighet till rast vid en Trafikverksrastplats var 60-120:e minut, vilket innebär att avståndet mellan två rastplatser inte bör överstiga 75-150 km. Vid utbyggnad av nya vägavsnitt längs dessa vägnät ska möjligheterna att komplettera vägnätet med rastmöjligheter enligt ovan beaktas.
-------------	---

Sammanfattningsvis är kraven att längs med nationella stamvägar ska det finnas:

- Rastmöjlighet var 30:e minut, exempelvis rastplats, parkeringsficka eller annan plats med möjlighet att stanna och lämna fordonet.
- Trafikverksrastplatser ska finnas var 60-120:e minut, dvs med ungefär 75-150 km mellanrum.

Vid motorväg är det i princip rastplats eller serviceanläggning som avses eftersom det inte finns möjlighet till enklare stopp utan att lämna motorvägen.

När det gäller utformning m m framgår dessa av kapitel 12 som behandlar rastanläggningar och liknande i följande avsnitt:

- 12.1.4-5, placering och utformning av rastplatser
- 12.1.6-7, placering och utformning av uppställningsplatser för tung trafik
- 12.4, placering och utformning av informationsplats.

Grundläggande krav enligt VGU är att på rastplats ska minst finnas:

- en vattentoalett, tillgänglig även för personer med rörelsehinder
- en sittgrupp, tillgänglig för personer med funktionsnedsättning
- en parkeringsplats för lastbil med släp, fordonslängd 25,5 m
- en personbilsparkering
- en parkeringsplats för person med rörelsenedsättning i nära anslutning till toalett, sittgrupp och sopbehållare
- en behållare för färdsoapor
- Trafikverkets nationella information och trafikinformation.

För grundläggande säkerhet ska rastplatser vara belysta, öppna och ljusa, utan skymmande växtlighet mellan väg och uppställningsplatser eller nära rastytor.

Uppställningsplatser för lastbilar

De grundläggande utformningskraven för uppställningsplatser är i stort sett samma som för rastplatser, men det krävs minst tre platser för lastbil med släp. Kravet på tillgänglighet för rörelsehindrade är dock lägre.

Trafikverket har sedan 2018 arbetat med ett regeringsuppdrag kring säkra uppställningsplatser för yrkestrafiken längs större vägar. Bakgrunden till detta sammanfattas enligt nedan i rapporten *Planeringsinriktning, Säkra uppställningsplatser längs större vägar (publ 2022/056)*:

Europeiska Unionen arbetar för att situationen inom godstransporter på väg med lastbil ska förbättras. Det finns en rad områden där EU arbetar för bättre villkor. Det berör exempelvis kör- och vilotider för chaufförer, regler för färdskrivare och utstationering av förare i vägtransportsektorn. Då det handlar om ett flertal förändringar som syftar till att förbättra situationen för chaufförer samt att begränsa oseriösa aktörers verksamhet har arbetet samlingsnamnet mobilitetspaketet. En del i detta är att skapa möjligheter för chaufförer att ta rast och att kunna vila längre stunder på ett sätt som är både tryggt för chauffören och säkert för lasten. Som en del i detta arbete ställer EU krav på medlemsländerna om att inrätta rastplatser och säkra uppställningsplatser med jämna mellanrum längs TEN-T vägnätet.

Viktiga slutsatser i rapporten, kring kapacitet och säkerhet, är vidare:

Rapporten visar att det finns brister på uppställningsplatser avseende såväl förekomst, kapacitet och säkerhet idag. Behovet vad gäller förekomst av uppställningsplatser är geografiskt utspridd över landet. Målbilden för den genomgående långväga trafiken bedöms i huvudsak vara uppfylld, men det finns behov av uppställningsplatser kring storstäder och särskilt Stockholm.

Behovet av förstärkt kapacitet är geografiskt utspridd över landet, men koncentreras samtidigt särskilt till vissa stråk. E4 Malmö-Stockholm/Uppsala, E6 Trelleborg – Göteborg – Norska gränsen samt områdena Stockholm, Göteborg och Malmö-samt Sundsvallsområdet utmärker sig.

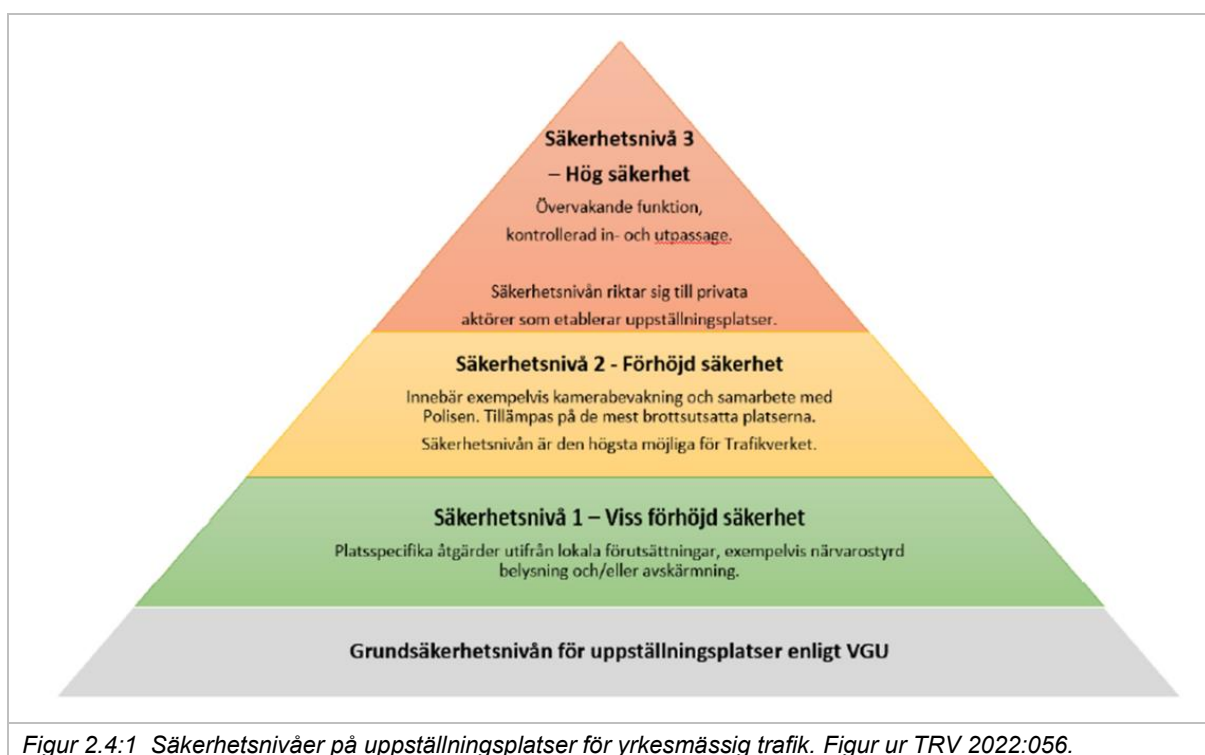
Behovet av rastplatser med förhöjd säkerhet respektive hög säkerhet är geografiskt utspridd över landet men finns i synnerhet utmed sträckorna E4 Malmö – Stockholm, E6 Trelleborg – Norska gränsen, E18/E20 Västerås/Örebro och E4 Sundsvall.

När det gäller Göteborgs infartsleder kan man från rapporten dra slutsatsen att det både finns ett behov av fler lastbilsplatser och av lastbilsparkeringar med högre säkerhet på samtliga stamvägar in mot Göteborg. Det finns dock inte behov av att etablera nya uppställningsplatser.

Då Trafikverkets rastplatser ingår i det allmänna vägnätet är det inte möjligt att höja säkerheten på sådant sätt att allmänhetens tillgång begränsas. Däremot kan en viss förhöjd säkerhet i form av rörelsestyrd belysning erbjudas, dvs säkerhetsnivå 1 enligt figur 2.4:1. Säkerhetsnivå 2, med rörelsestyrd kamerabevakning är endast aktuellt om uppställningsplatsen bedöms vara särskilt brottsutsatt.

Av Trafikverkets utredning kring säkra uppställningsplatser framgår att befintliga rastplatser har ett värde för yrkestrafiken redan med nuvarande utformning.

Rastplatserna är också av intresse för kommersiella transporter som har ett begränsat tidsintervall hos mottagaren och därför kan behöva vänta in lämplig tidpunkt för att fortsätta resan. Ett exempel som nämnts av Göteborgs stad är transporter i samband med arrangemang på till exempel Ullevi eller Scandinavium då det finns begränsad kapacitet vid arenorna i centrala Göteborg för att ta emot flera lastbilstransporter samtidigt. Önskemål från sådana transporter bedöms i princip inte skilja sig från de önskemål som gäller för uppställningsplatser allmänt, däremot bör i princip behovet av plats för detta lösas av den kommersiella aktören. Funktionen behandlas därför inte separat i utredningen.



Trafikkontrollplats

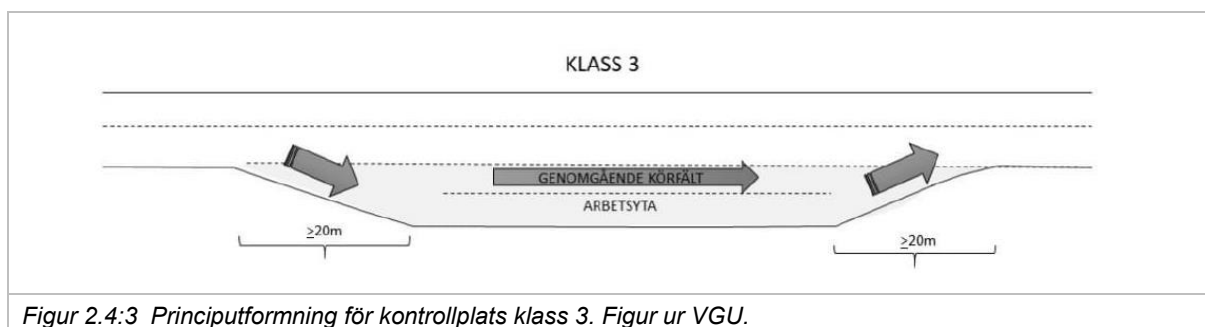
I kontakt med polismyndigheten har framkommit att man redan idag använder flera av rastplatserna vid poliskontroller. I första hand är det rastplatser på E6 och E45 som är intressanta att använda. Vidare framförde man att det ibland kan vara svårt att komma åt använda dem då det inte finns utrymme på platsen p g a att den används av många lastbilar.

Som ett inspel till utredningen framförde polisen vidare att rastplatserna vid E6, Klareberg och Mölndal/Peppared, är de som bedöms vara mest intressanta för deras verksamhet. En lösning där hela eller delar av området kunde spärras av så att det endast är tillgängligt för kontrollverksamheten skulle vara av värde.

Polisen bedömer dock att de lokaler som finns på rastplatserna är av mindre värde för kontrollverksamheten eftersom platserna ligger förhållandevis nära befintliga polisstationer.

Pågående utredning på nationell nivå inom Trafikverket utgår från de tre klasser av trafikkontrollplatser som redovisas i VGU, avsnitt 16.1. Klass 1 och 2 är permanent utrustad med byggnader och utrustning för mer eller mindre omfattande kontroller av fordon, medan klass 3 är en enklare plats med utrymme för invinkning av fordon t ex för nykterhetskontroll. Utredningen kring VM-rastplatserna har i princip utgått från kraven för klass 3, men sett på vilka möjligheter respektive plats kan ge kontrollverksamheten.

En trafikkontrollplats av klass 3 ska enligt VGU erbjuda en arbetsyta på minst 80 x 4 meter och ett genomgående körfält med 4 meters bredd. Principutformning enligt VGU av en kontrollplats klass 3 placerad vid sidan av vanlig väg framgår av figur 2.4:2. Kontrollplatser vid motorvägar ska dock utformas avskilda med anslutningar med trafikplatsstandard.

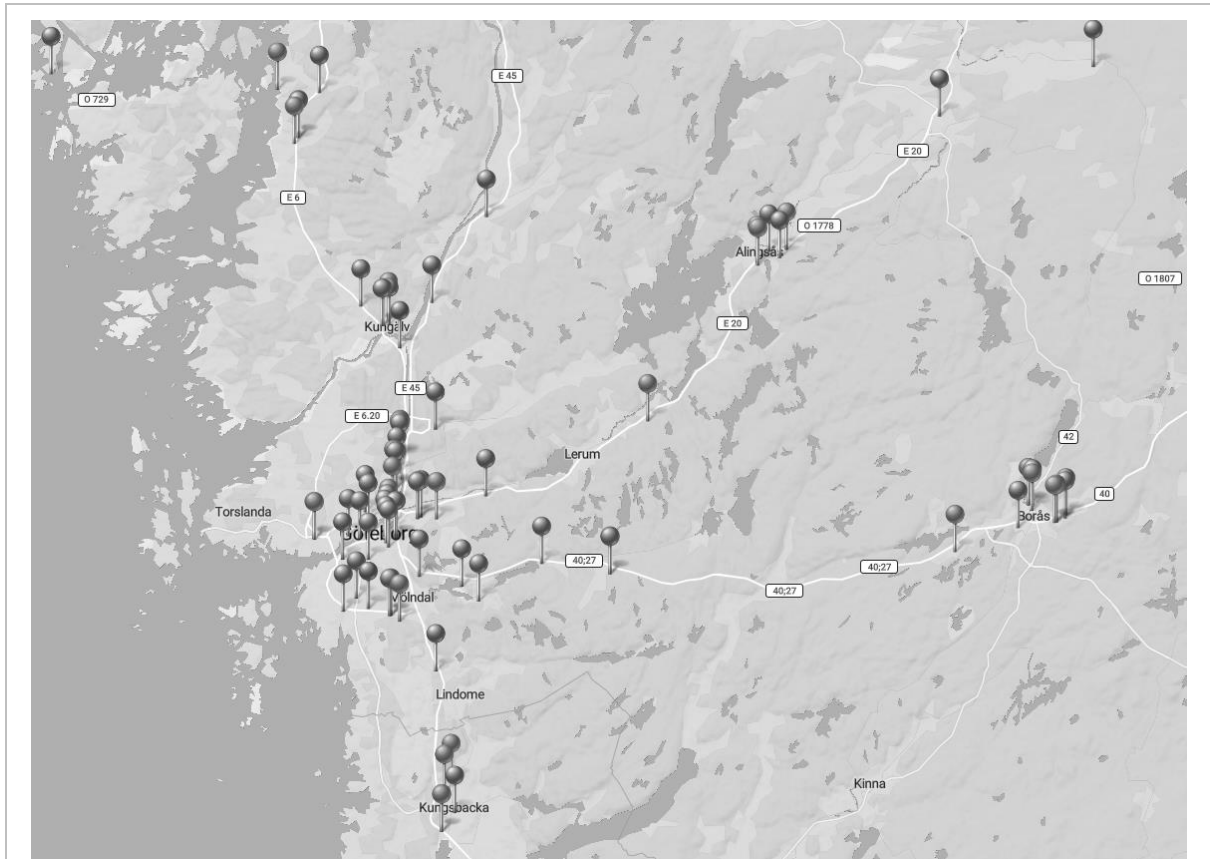


Figur 2.4:3 Principutformning för kontrollplats klass 3. Figur ur VGU.

Laddstationer för elbilar

Den elektrifiering av transportsektorn som anses vara viktig för möjligheten att nå Sveriges klimatmål ställer krav på fler laddstationer utmed vägnätet, framför allt utanför större tätorter. Dagens tillgång till laddplatser med minst 50 kW laddeffekt i göteborgsområdet framgår av karta i figur 2.4:3.

Trafikverket utreder på nationell nivå förutsättningarna för att underlätta etablering av laddstationer utmed större vägar, till exempel på rastplatser. Som en jämförelse arbetar man i Danmark med en princip där staten tillhandahåller utrymme och elnätsanslutning och upphandlar en leverantör av laddstolpar och utrustning för inkoppling till fordon. Preliminärt bedöms att för samverkan med kommersiell aktör bör det finnas plats för laddning av 6 personbilar och 10 lastbilar per laddstation.



Figur 2.4:3 Laddstationer i Göteborg med omnejd som erbjuder minst 50 kW laddeffekt. Dessutom finns ett stort antal laddstationer med lägre effekt. (Karta: chargefinder.com).

Andra funktioner

Förutsättningarna för andra funktioner eller annan verksamhet på de nuvarande rastplatserna har diskuterats med tänkbara intressenter.

Samåkningsparkering

Med berörda kommuner och Västtrafik lyftes frågan om samåknings- eller pendelparkering. Detta bedömdes inte vara ett kommunalt intresse, dessutom kan konstateras att de flesta rastplatserna endast är tillgängliga från en riktning och därför mindre intressanta. Undantaget är Delsjön, men där finns redan ett stort antal parkeringsplatser i närområdet.

Kollektivtrafik

I kontakter med Västtrafik framkom att man har litet intresse för rastplatserna, framför allt då de endast är tillgängliga från en riktning. Ett undantag är vid Delsjön, som är mer tillgänglig och där kapaciteten vid nuvarande busshållplatser kommer att förstärkas. Intressant för området vid rastplatsen är att det ibland finns behov av att avsluta bussturer mot Göteborg vid Delsjön och Trafikverket planerar att bli skapa ett ytterligare hållplatsläge på platsen. Västtrafiks intresse bedöms dock i dagsläget vara begränsat.

Annan verksamhet

I byggnaderna på rastplatserna finns enklare lokaler, delvis med glasfasad och lucka för till exempel försäljning eller informationsverksamhet. Tidvis har Trafikverket hyrt ut lokalerna till olika verksamheter men det är nu flera år sedan detta upphörde. Det är inte uteslutet att byggnaderna i framtiden åter är intressanta att hyra ut, Trafikverket upplever att det finns viss efterfrågan på lokaler i trafiknära läge.

Trafikverket ska enligt strategidokumentet *Trafikverkets strategi för tjänsteutbud och prissättning, TDOK 2010:372*, inte erbjuda lokaler för restaurang-, café- eller kioskverksamhet. Detta gäller i första hand när Trafikverket bygger nya rastplatser. När det gäller befintliga byggnader, både sådana som idag hyrs ut och sådana som står tomma finns inte någon strategi vilket ger möjlighet för Trafikverket att se på dessa mer pragmatiskt. Tomma byggnader kan säljas eller hyras ut till verksamheter som är lämpliga på platsen, alternativt kan de rivas om det inte finns någon lämplig användning. Detta kan bli aktuellt särskilt om kostnaden fortsatt underhåll inte bedöms vara motiverad.



Figur 2.4:4 Rastplatsbyggnaderna är utformade med möjlighet till en bemannad informationskiosk, exempel från Klareberg.

3. Pröva tänkbara lösningar

3.1. Möjliga användningsområden

Utredningen kan konstatera att det finns flera olika användningsområden för rastplatserna som kan motivera att de inte dras in från allmänt underhåll. Om de även i framtiden ska vara ett ansvar för Trafikverket finns det däremot anledning till att se över utformningen på respektive plats så att de är anpassade till sin funktion. Med hänsyn till de funktioner för trafikanter som efterfrågas, se avsnitt 2.4, bedöms att de användningsområden som kan vara aktuella för rastplatserna är:

- Rast- och informationsplats
- Uppställningsplats för yrkestrafik
- Trafikkontrollplats.

Dessa möjliga användningsområden har olika krav och önskemål på platsen. Funktionerna går i många fall att kombinera och gemensamt gäller kraven på en trafiksäker anslutning till vägnätet, med hänsyn till de aktuella vägarnas standard och prioriterade funktion.

Rast- och informationsplats

Eftersom rastplatserna är byggda för detta ändamål uppfyller de i princip de krav som gäller. Däremot kan de i allmänhet inte anses vara placerade på platser som även erbjuder utblickar, naturvärden eller sevärdheter. Att någon av platserna får en annan användning kan därför inte ses som en förlust så länge det finns andra rastplatser inom rimligt avstånd.

Rastplatserna är idag även utmärkta som platser där det finns information om närliggande tätorter och om särskilda bestämmelser som riktar sig till trafikanter. Denna information är idag bristfällig och om de framöver ska ha den funktionen krävs både komplettering och underhåll av informationsmaterial. Trafikverkets ansvar kan begränsas till trafikinformation i vid mening men inte turistinformation.

Uppställningsplats för yrkestrafik

Trafikverkets pågående arbete med regeringsuppdrag avseende säkra uppställningsplatser för yrkesmässig trafik pekar på att det finns ett behov av att förstärka både kapacitet och säkerhet kring Göteborg. Om rastplatserna stängs ökar kapacitetsbristen och pressen på andra platser eftersom det finns ett behov av utökad kapacitet på alla infartsleder.

Trafikkontrollplats

Polismyndigheten använder redan idag flera av de aktuella rastplatserna för sin kontrollverksamhet, men har framfört att det är önskvärt att kunna reservera utrymme för kontrollverksamheten. Exempel på helt reserverade trafikkontrollplatser finns på E6 söder om Heberg och norr om Uddevalla samt på väg 40 vid Viared.

3.2. Förutsättningar för framtida användning

De studerade rastplatserna lämplighet för olika användningsområden har till att börja med bedömts översiktligt för att kunna identifiera behov av fysiska åtgärder beroende på användningsområde. Beroende på behov och bedömd lämplighet kan rastplatserna primärt utformas för en funktion, men samtidigt fungera även för andra.

Klareberg

Rast- och informationsplats

En fortsatt funktion som rastmöjlighet på E6 bedöms vara lämplig eftersom tidsavståndet mellan närmaste rastplatser, Spekeröd och Sandsjöbacka uppgår till cirka 45 minuter och Klareberg ligger väl placerad innan Göteborg. Då miljön inte erbjuder några särskilda kvaliteter utöver grundläggande service bedöms dock att det för personbilar normalt rör sig om kortare besök, exempelvis till toalett.

Rastplats Klareberg är lämpligt placerad för att ge information om miljözon och trängselskatt i Göteborg, eftersom den ligger innan lämpliga vägval för trafikanter som har anledning att undvika dessa. Informationen är idag bristfällig och möjligheterna använda utrymmet på befintlig byggnad utnyttjas inte. Delvis finns annat lokalt informationsmaterial som inte är uppdaterat, sannolikt eftersom ansvaret för detta material är oklart.

Uppställningsplats för yrkestrafik

Rastplats Klareberg används redan idag i stor utsträckning av yrkestrafiken för rast eller dygnsvila. Platsen bedöms vara väl placerad innan vägval för att till exempel nå hamn och industriområden på västra Hisingen. Det är dock lämpligt att se över utformningen för att ge önskad kapacitet och säkerhet.

Trafikkontrollplats

Polismyndighetens bedömning är att rastplats Klareberg idag är bra placerad i förhållande till Göteborg och därför lämplig att utnyttja till kontrollverksamhet. Däremot är myndighetens uppfattning att den av praktiska skäl kan vara svår att använda eftersom många lastbilar använder den som uppställningsplats. En utveckling av platsen skulle därför kräva att delar av området reserveras för kontrollverksamhet.

Agnesberg

Rast- och informationsplats

En fortsatt funktion som rastmöjlighet på E6 bedöms vara lämplig eftersom tidsavståndet från närmast föregående rastplatser, Trafikverkets vid Botered och annan vid Lilla Edet, är 45 respektive 30 minuter. Agnesberg ligger också väl placerad innan Göteborg. Då miljön inte erbjuder några särskilda kvaliteter utöver grundläggande service bedöms dock att det för personbilar normalt rör sig om kortare besök, exempelvis till toalett. Området är också i detaljplan angivet som allmän plats med användning till rastplats.

Rastplats Agnesberg är lämpligt placerad för att ge information om miljözon och trängselskatt i Göteborg, eftersom den ligger innan lämpliga vägval för trafikanter som har anledning att undvika dessa. Informationen är idag bristfällig och möjligheterna använda utrymmet på befintlig byggnad utnyttjas inte. Delvis finns annat lokalt informationsmaterial som inte är uppdaterat, sannolikt eftersom ansvaret för detta material är oklart.

Uppställningsplats för yrkestrafik

Preliminärt bedöms rastplats Agnesberg vara mindre utnyttjad som uppställningsplats, men E45 mellan Trollhättan och Göteborg är ett stråk med stort behov av fler lastbilsparkeerungar enligt pågående utredning.

Trafikkontrollplats

Rastplatsen används ibland för kontrollverksamhet, men polismyndigheten har inte lämnat några särskilda uppgifter om rastplats Agnesberg.

Partille*Rast- och informationsplats*

En fortsatt funktion som rastmöjlighet på E20 bedöms vara lämplig. Även om tidsavståndet från föregående rastplats vid Tollered endast är cirka 15 minuter så ligger rastplats Partille väl placerad innan Göteborg. Närheten till Säveån kan vara en miljömässig tillgång, samtidigt som en eventuell utveckling av rastplatsen för att ta tillvara denna naturupplevelse måste ske med hänsyn till höga naturvärden. Som minimum bör det fortsatt finnas tillgång till grundläggande service för kortare besök, exempelvis till toalett.

Rastplats Partille är lämpligt placerad för att ge information om miljözon och trängselskatt i Göteborg, eftersom den ligger innan lämpliga vägval för trafikanter som har anledning att undvika dessa. Informationen är idag bristfällig och möjligheterna använda utrymmet på befintlig byggnad utnyttjas inte. Delvis finns annat lokalt informationsmaterial som inte är uppdaterat, sannolikt eftersom ansvaret för detta material är oklart.

Uppställningsplats för yrkestrafik

Rastplats Partille används redan idag i stor utsträckning av yrkestrafiken för rast eller dygnsvila. Platsen bedöms vara väl placerad innan vägval för att till exempel nå Landvetter flygplats. Det är dock lämpligt att se över utformningen för att ge önskad kapacitet och säkerhet. E20 mellan Alingsås och Göteborg är också ett stråk med stort behov av fler lastbilsparkeerungar enligt pågående utredning.

Trafikkontrollplats

Polismyndigheten har inte lämnat några uppgifter om rastplats Partille, utom att den normalt inte används för kontrollverksamhet.

Delsjön*Rast- och informationsplats*

Värdet av en Trafikverksrastplats vid Delsjömotet är i viss mån svårbedömt. Eftersom den är samlokaliserad med pendelparkeringsplatser och snabbmatsrestaurang är både funktion och ansvar oklart. Tidsavståndet till närmaste rastplats innan, Grandalen, är cirka 20 minuter, medan avståndet till nästa rastplats beror på vilken väg som väljs, närmast ligger Sandsjöbacka på E6 söder om Göteborg, med ett tidsavstånd på cirka 15 minuter. Delsjön är idag inte skyltad som rastplats vid avfart från väg 40.

Sammantaget bedöms det vara lämpligt med fortsatt tillgång till grundläggande service för kortare besök, exempelvis till toalett. Eftersom det finns annan verksamhet på platsen är det dock inte nödvändigt att detta tillhandahålls av Trafikverket.

Rastplats Delsjön är mindre lämpligt placerad för att ge information om miljözon och trängselskatt i Göteborg då det är svårt att göra ett annat lämpligt vägval för trafikanter som har anledning att undvika dessa. Sannolikt bör ändå informationen finnas på platsen, framför allt kring trängselskatt, eller att ta bort hänvisningen från väg 40.

Informationen är idag bristfällig och möjligheterna använda utrymmet på befintlig byggnad utnyttjas inte. Delvis finns annat lokalt informationsmaterial som inte är uppdaterat, sannolikt eftersom ansvaret för detta material är oklart.

Uppställningsplats för yrkestrafik

Rastplats Delsjön bedöms utformningsmässigt vara mindre lämplig som uppställningsplats då angöringsficka för lastbilar ligger i direkt anslutning till avfart i trafikplats Delsjömotet. Olycksstatistiken visar också att det förekommer upphinnandeolyckor på avfartsrampen.

Trafikkontrollplats

Rastplats Delsjön bedöms utformningsmässigt vara mindre lämplig som kontrollplats då den ligger i direkt anslutning till avfart i trafikplats Delsjömotet.

Mölndal

Rast- och informationsplats

En fortsatt funktion som rastmöjlighet på E6 bedöms vara mindre nödvändig eftersom tidsavståndet från närmaste rastplatser innan Mölndal, Sandsjöbacka, endast uppgår till cirka 10 minuter. Beroende på vilken framtida huvudanvändning som blir aktuell kan det fortfarande vara möjligt att erbjuda en grundläggande service för kortare besök, exempelvis till toalett.

Rastplats Mölndal är lämpligt placerad för att ge information om miljözon och trängselskatt i Göteborg, eftersom den ligger innan lämpliga vägval för trafikanter som har anledning att undvika dessa. Informationen är idag bristfällig och möjligheterna använda utrymmet på befintlig byggnad utnyttjas inte. Delvis finns annat lokalt informationsmaterial som inte är uppdaterat, sannolikt eftersom ansvaret för detta material är oklart. Information kan på samma sätt även ges vid rastplats Sandsjöbacka.

Uppställningsplats för yrkestrafik

Rastplats Mölndal används redan idag i stor utsträckning av yrkestrafiken för rast eller dygnsvila. Platsen bedöms vara väl placerad innan vägval för att till exempel nå hamn och industriområden på västra Hisingen. Det är dock lämpligt att se över utformningen för att ge önskad kapacitet och säkerhet.

Trafikkontrollplats

Polismyndigheten ser stort värde i att använda rastplats Mölndal för sin kontrollverksamhet då den är lämpligt placerad med mycket internationell trafik norrut på E6 och då man upplever att det saknas lämpliga kontrollplatser kring Göteborg. En utveckling av platsen skulle kräva att delar av området reserveras för kontrollverksamhet.

3.3. Åtgärdsförslag

Utredningen föreslår att de studerade rastplatserna utformas för de tre användningsområden som bedöms vara relevanta om de ska fortsatt vara Trafikverkets ansvar. Till stor del kan olika användningsområden kombineras men vid val av utformning kan något användningsområde behöva prioriteras. Aktuella användningar är:

- Rastplats
- Uppställningsplats för yrkesmässig trafik
- Trafikkontrollplats.

När det gäller användning som informationsplats så är både rastplatser och uppställningsplatser lämpliga för samhällsinformation om miljözon och trängselskatt. Till detta kan utrymme på väggarna till befintliga byggnader användas. Annan turistinformation av lokal karaktär bör inte vara Trafikverkets ansvar.

Det är önskvärt att genom skyltning hänvisa lastbilar till de utpekade uppställningsplatserna, men då det idag saknas särskilt vägmärke för detta kommer samtliga att skyltas som ”rastplats”.

Principiell utformning för olika användning

Rastplats

Grundläggande service i form av toalett och sophantering förutsätts. Parkeringsplatser för personbilar och lastbilar ska separeras på ett tydligt sätt. För rastplatser ska bord och bänkar så långt möjligt placeras störningsskyddat i anslutning till parkeringsplatser för personbilar.

Även om det huvudsakliga användningsområdet är rastplats bör den del som är avsedd för lastbilstrafik ges en viss förhöjd säkerhet, nivå 1, se avsnitt 2.4.

Uppställningsplats för yrkesmässig trafik

Om det huvudsakliga användningsområdet ska anses vara uppställning för yrkesmässig trafik ska platsen utformas för trafiksäker uppställning av lastbilar. Säkerheten i övrigt på platsen ges åtminstone en viss förhöjd säkerhet, nivå 1, se avsnitt 2.4.

Området för uppställning av lastbilar ska avgränsas så att det finns förutsättningar för förhöjd säkerhet, nivå 2, om platsen bedöms vara särskilt brottsutsatt. Detta för att ge möjlighet till kameraövervakning som inte omfattar parkeringsplatser för personbilar.

Utformningsmässigt bör hänsyn tas till att de aktuella platserna ligger utmed det vägnät som bedöms kunna tillåtas för trafik med längre lastbilar, upp till 34,5 meters längd.

Enklare rast-/pausmöjlighet för alla trafikanter bör alltid finnas i samband med uppställningsplatser för yrkesmässig trafik. Om uppställningsplatsen skyltas som rastplats är det obligatoriskt. Till grundkraven på rastplatser och uppställningsplatser för yrkestrafik, se avsnitt 2.4, hör även en sittgrupp. Placering och utformning anpassas till om platsen är primärt en rastplats eller en uppställningsplats för yrkestrafik.

Trafikkontrollplats.

Det område som används för kontrollverksamhet ska kunna spärras av så att det inte används av obehörig trafik. Kontrollverksamheten ska så långt möjligt kunna ske störningsskyddat.

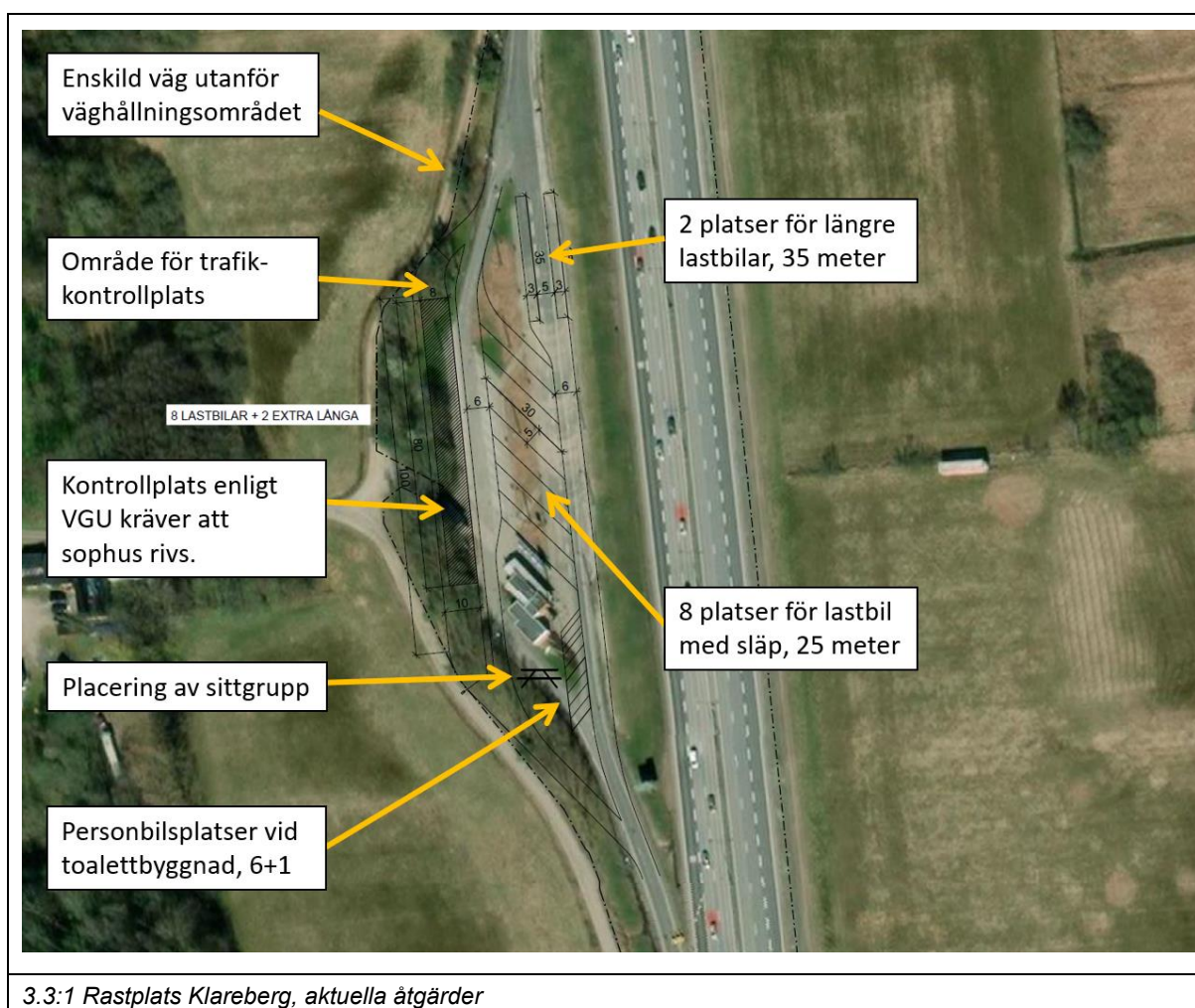
Klareberg - uppställningsplats för yrkestrafik

Rastplats Klareberg föreslås utformas huvudsakligen som uppställningsplats för yrkestrafik, viss förhöjd säkerhet, med möjlighet att ytterligare höja säkerheten. Personbilar och lastbilar hänvisas till olika delar av området. Den del som riktar sig till yrkestrafik utformas med viss förhöjd säkerhet.

Förslaget innebär i korthet att:

- Nuvarande längsgående parkeringar för lastbilar ersätts med snedställda platser i den centrala delen av rastplatsområdet, där det idag finns personbilsplatser och bänkar.
- Ett mindre antal personbilsplatser anordnas i anslutning till befintlig toalettbyggnad. Sittgrupp anordnas vid personbilsplatserna.
- Ett område för trafikkontrollplats, minst 8 x 80 meter, bör kunna anordnas inom Trafikverkets fastighet, men det finns risk för konflikt med enskild väg som idag ligger utanför Trafikverkets väghållningsområde. Nuvarande sophus behöver sannolikt rivas och ersättas med annan sophantering p g a konflikt med trafikkontrollplatsen. Om polisen inte bedömer att en kontrollplats är av intresse kan ytan i stället användas för uppställning av lastbilar, då utan att riva sophuset.

Aktuella åtgärder framgår av figur 3.3:1. Möjligheten skapa ett reserverat område för trafikkontroll måste studeras ytterligare för att avgöra om detta kan inrymmas inom Trafikverkets fastighet.



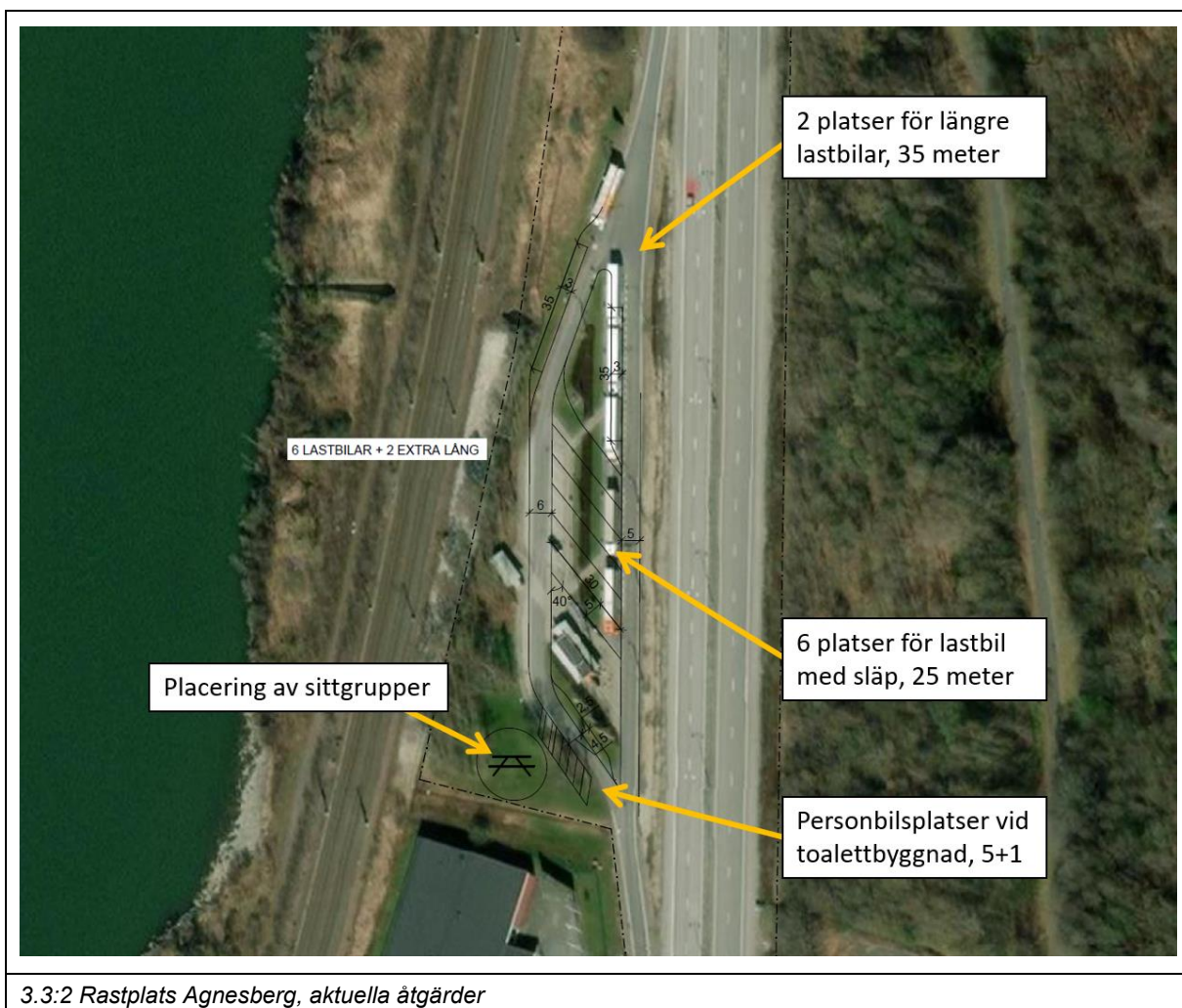
Agnesberg - rastplats

Agnesberg föreslås användas huvudsakligen som rastplats. Personbilar och lastbilar hänvisas till olika delar av området. Den del som riktar sig till yrkestrafik utformas med viss förhöjd säkerhet.

Förslaget innebär i korthet att:

- Nuvarande längsgående parkeringar för lastbilar ersätts med snedställda platser i den centrala delen av rastplatsområdet, där det idag finns personbilsplatser och bänkar.
- Ett mindre antal personbilsplatser anordnas i anslutning till befintlig toalettbyggnad. Ett område med bord och bänkar kan anordnas i anslutning till parkeringsplatserna.

Aktuella åtgärder framgår av figur 3.3:2.



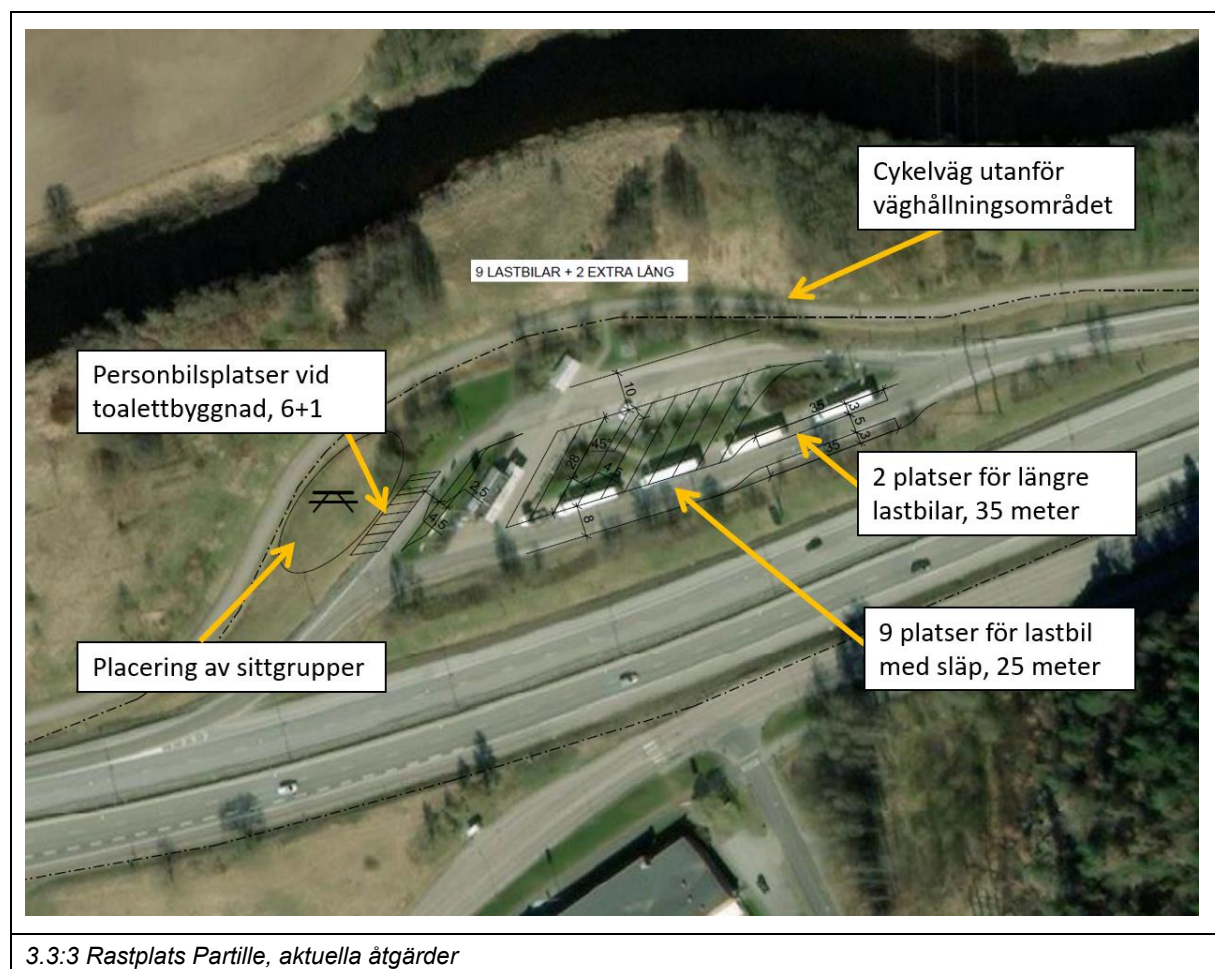
Partille - rastplats

Partille föreslås användas huvudsakligen som rastplats. Personbilar och lastbilar hänvisas till olika delar av området. Den del som riktar sig till yrkestrafik utformas med viss förhöjd säkerhet.

Förslaget innebär i korthet att:

- Nuvarande längsgående parkeringar för lastbilar ersätts med snedställda platser i den centrala delen av rastplatsområdet, där det idag finns personbilsplatser och bänkar.
- Ett mindre antal personbilsplatser anordnas i anslutning till befintlig toalettbyggnad. Ett område med bord och bänkar anordnas i anslutning till parkeringsplatserna, mellan dessa och befintlig gång- och cykelväg, ett område som ingår i Trafikverkets väghållningsområde.

Aktuella åtgärder framgår av figur 3.3:3.



Delsjön – inga åtgärder

Vid rastplats Delsjön föreslås inga åtgärder. Den bedöms i princip kunna utgå som rastplats i Trafikverkets regi. Det är då möjligt att låta ansvaret för området återgå till fastighetsägaren, Göteborgs kommun, med möjlighet att låta andra verksamhetsutövare använda platsen.

En möjlig utformning efter samma principer som vid övriga platser har studerats men rekommenderas inte. Det finns flera anledningar till att rastplats Delsjön inte föreslås utvecklas vidare i Trafikverkets regi:

- Rastplats Delsjön är idag inte skyltad som rastplats utan endast informationsplats.
- Eftersom det finns verksamheter som vänder sig till trafikanter på platsen finns även utan Trafikverkets engagemang i fortsättningen möjlighet till rast/paus vid Delsjömotet.
- Möjligheterna att med utgångspunkt i nuvarande utformning utveckla platsen till en trafiksäker uppställningsplats för lastbilar bedöms vara små. Detta eftersom rastplatsområdet ligger i direkt anslutning till en motorvägsavfart med ett bedömt trafikflöde på 2 500 – 3 000 fordon per dygn. Busshållplats Delsjömotet angörs även av ett stort antal bussar i linjetrafik. Det tillgängliga utrymmet är också mer begränsat än på övriga befintliga rastplatser och en utformning lik den som föreslås på övriga platser kräver omfattande åtgärder, bland annat en stödmur mot befintlig lokalväg. En sådan åtgärd skulle också innebära stora ingrepp i den artrika vägmiljön i slänten upp mot lokalväg.

Utredningen rekommenderar därför att vid rastplats Delsjön genomför Trafikverket endast redan planerade åtgärder för att komplettera med ett hållplatsläge för busstrafik. En översyn av trafikinformation och toaletter kan behöva göras så att önskad funktion kan upprätthållas. Det är lämpligt att diskutera vidare med Göteborgs kommun om ett helhetsansvar för området och aktuella verksamheter då kommunen är markägare. I så fall är det dock viktigt att också uppmärksamma den artrika vägs slänten.

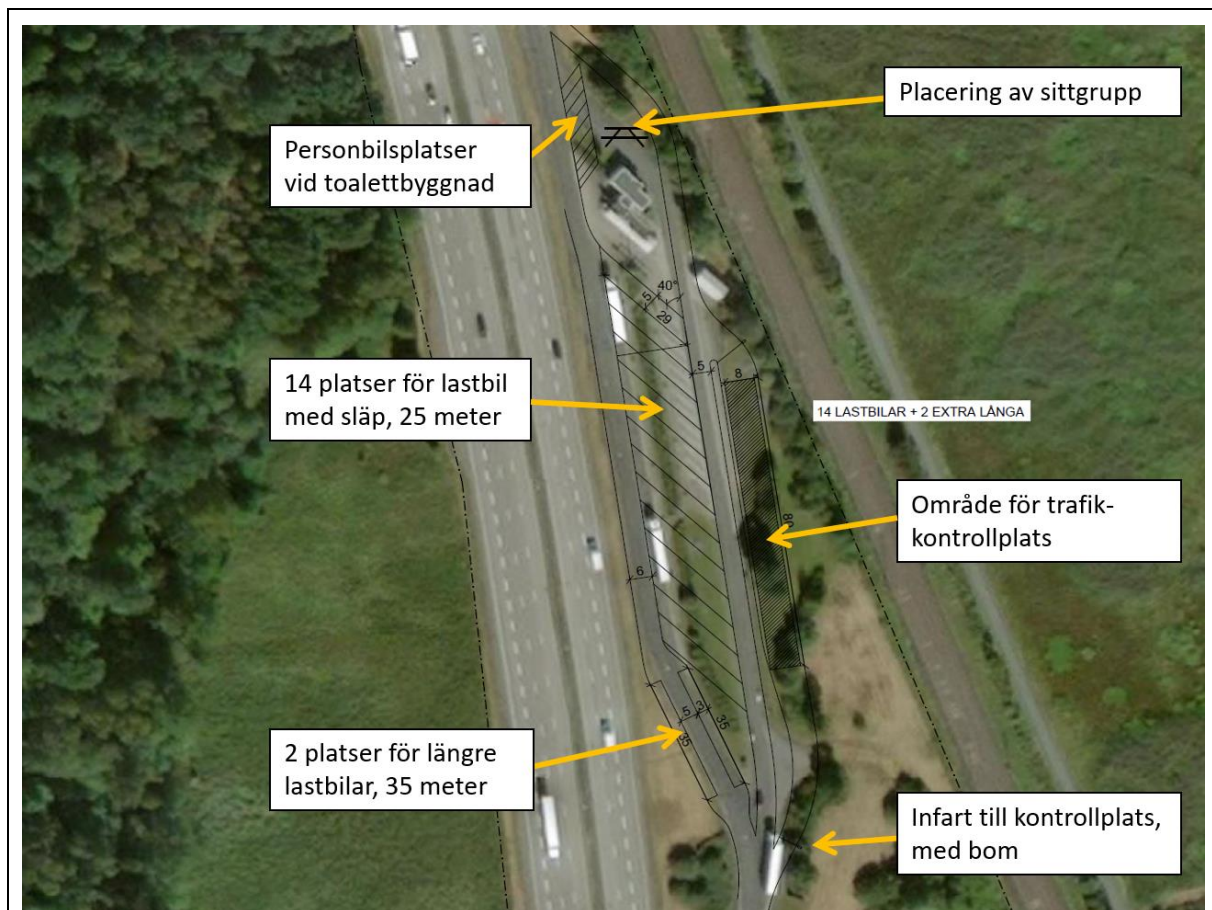
Mölndal/Peppared - uppställningsplats för yrkestrafik

Mölndal föreslås utformas så att delar av området kan reserveras för trafik kontroll. I övrigt används den huvudsakligen som uppställningsplats för yrkestrafik, viss förhöjd säkerhet, med möjlighet att ytterligare höja säkerheten. Personbilar och lastbilar hänvisas till olika delar av området.

Förslaget innebär i korthet att:

- Nuvarande längsgående parkeringar för lastbilar ersätts med snedställda platser i den centrala delen av rastplatsområdet, där det idag finns personbilsplatser och bänkar.
- Ett mindre antal personbilsplatser anordnas i anslutning till befintlig toalettbyggnad. Inga bord och bänkar anordnas.
- Ett område för trafik kontrollplats, cirka 8 x 80 meter, föreslås inom Trafikverkets fastighet.

Aktuella åtgärder framgår av figur 3.3:4.



3.3:4 Rastplats Mölndal, aktuella åtgärder

3.4. Samlad bedömning

Utredningens bedömning är att fyra av de befintliga s k VM-rastplatserna dels är av sådan betydelse för allmän trafik att de fortsatt bör vara Trafikverkets ansvar som rastplatser, dels har förutsättningar att utveckla med hänsyn till vilka krav som idag ställs på transportsystemet.

Utredningen rekommenderar därför att den framtida inriktningen huvudsakligen är att förbättra möjligheterna för yrkesmässig trafik att utnyttja fyra av de befintliga rastplatserna till uppställning för rast och vila. För att underlätta polisens kontrollverksamhet bör ett reserverat utrymme vid Mölndal och Klareberg anläggas. Vid Klareberg innebär detta troligen att nuvarande sophantering behöver ersättas.

Toaletter, sophantering och samhällsinformation om miljözon och trängselskatt föreslås finnas vid samtliga fyra rastplatser. Vid två av platserna, Agnesberg och Partille, bedöms det finnas förutsättningar att arrangera bänkar och bord i ett något mindre trafikstört läge.

För den femte, rastplats Delsjön, är förutsättningarna annorlunda. Här föreslås inga åtgärder för att uppgradera rastplatsen. Redan planerade åtgärder för att skapa ett hållplatsläge för busstrafik bör dock genomföras.

En översikt av framtida funktioner vid de åtgärdade platserna redovisas i tabell nedan. Samtliga åtgärdade platser skyltas med vägmärke H1 "rastplats", vilket innebär att det ska finnas tillgång till grundläggande service enligt avsnitt 2.4, sidan 16.

TABELL 2	KLAREBERG	AGNESBERG	PARTILLE	MÖLNDAL/ PEPPARED
Rastplats	X ¹⁾	X	X	X ¹⁾
Uppställningsplats	X	X	X	X
Trafikkontrollplats ²⁾	X	-	-	X

1)= Inga särskilda åtgärder för att erbjuda rastmöjlighet i ett mindre trafikstört läge.

2)= Studerad yta för trafikkontrollplats kan alternativt användas för uppställning av cirka 8 lastbilar.

Effekter

Om de föreslagna åtgärderna genomförs förändras antalet parkeringsplatser vid de fyra åtgärdade rastplatserna jämfört med nuvarande förhållanden, som framgår av nedanstående tabell.

TABELL 3		KLAREBERG	AGNESBERG	PARTILLE	MÖLNDAL/ PEPPARED	SUMMA
Personbilsplatser	<i>Nuläge</i>	17	17	15	20	69
	<i>Efter åtgärd</i>	7	6	7	7	27
	Förändring	-10	-11	-8	-13	-42
Lastbilsplatser	<i>Nuläge</i>	8	4	4	5	21
	<i>Efter åtgärd</i>	10	8	11	16	45
	Förändring	+2	+4	+7	+11	+24

Sammantaget ökar antalet tillgängliga platser för lastbilar, från totalt 21 till totalt 45, oräknat rastplats Delsjön. Med föreslagen utformning blir det också lättare att utnyttja parkeringsplatserna effektivt. På varje rastplats är två av lastbilsplatserna utformade för extra långa fordon, upp till 35 meter. Däremot minskar antalet platser för personbilar då behovet är mindre för dessa.

Om det inte är aktuellt att skapa utrymme för trafikkontrollplats vid Klareberg eller Mölndal/Peppared kan ytterligare cirka 8 lastbilsplatser erbjudas på vardera rastplatsen, dvs totalt 16 platser.

Kostnader

Kostnaderna för att utveckla befintliga rastplatser enligt förslagen har bedömts mycket översiktligt, baserat på uppskattad areal för de föreslagna funktionerna enligt bifogade skisser. En närmare kostnadsbedömning kräver mer detaljerad information, både för utformning och nuvarande förhållanden. Bedömda anläggningskostnader redovisas i nedanstående tabell.

Tabell 4

RASTPLATS	FUNKTION	AREAL (m²)	ANLÄGGNINGS- KOSTNAD (MSEK)
KLAREBERG	Uppställningsplats	1 500	3,8
	Trafikkontrollplats	2 000	5,0
AGNESBERG	Rastplats	1 000	1,0
	Uppställningsplats	1 100	2,8
PARTILLE	Rastplats	1 000	1,0
	Uppställningsplats	1 300	3,2
MÖLNDAL/PEPPARED	Uppställningsplats	2 500	6,2
	Trafikkontrollplats	2 000	5,0
SUMMA ANLÄGGNINGSKOSTNAD			28

För belagda ytor som uppställningsplatser och trafikkontrollplatser har anläggningskostnaden bedömts till cirka 2 500 kr/m² färdig yta och för iordningsställande av rastplatsyta med möblering har anläggningskostnaden bedömts till cirka 1 000 kr/m². Kostnaden för rivning av byggnader bedöms vara i storleksordningen 0,5 mkr och får ställas mot drift- och underhållskostnader, om den inte krävs för att genomföra åtgärderna. I detta skede bedöms byggherrekostnaden för Trafikverket till 30%.

Sammantaget bedöms således kostnaden för att genomföra de föreslagna åtgärderna på rastplatserna Klareberg, Agnesberg, Partille och Mölndal/Peppared ligga mellan 35 och 40 miljoner kronor i 2022-års penningvärde, inklusive 30% byggherrekostnader.

4. Förslag till inriktning

Utredningens förslag till inriktning är att nuvarande rastplatser på E6, Klareberg norr om Göteborg och Mölndal/Peppared söder om Göteborg, utvecklas med fokus på att i första hand fungera som uppställningsplatser för yrkestrafik och med möjlighet att komplettera med utrymme för polisens trafikkontrollverksamhet.

Vidare föreslås att rastplatserna Agnesberg, vid E45 och Partille, vid E20, utvecklas som rastplatser med ökat utrymme för uppställning för yrkestrafiken.

Nuvarande rastplats Delsjön, i Delsjömotet vid väg 40, bedöms inte ha samma förutsättningar att utvecklas som de övriga. Rastplatsen föreslås utgå som rastplats och omformas till en renodlad informationsplats. Med hänsyn till den artrika miljöns behov av anpassad skötsel bör Trafikverket svara för områdets underhåll, men ansvaret för nuvarande toalett och sophantering kan överlåtas till annan pågående verksamhet på platsen.

På samtliga platser föreslås att den information som erbjuds koncentreras till att gälla trängselskatt och miljözon i Göteborg, för att överensstämma med vägvisningen till rastplatserna. Vidare bör hastighetsgränsen ses över för samtliga platser i samband med åtgärder.

Bilagor

- Utformningsskisser

Kvalitetsgranskning

Genomförd:	Ja ☐	Nej ☐	Datum: Klicka här för att ange datum.
Utförd av:			

.....
Datum och underskrift av kvalitetsgranskare

Avslut av studie

.....
Datum och underskrift av ansvarig för genomförande av åtgärdsvalsstudien

.....
Godkänt - datum och underskrift av chef



Trafikverket, 405 33 Göteborg. Besöksadress: Vikingsgatan 2-4.
Telefon: 0771-921 921. Texttelefon: 010-123 50 00.