

SJÖBODA RASTPLATS

VILA PÅ VÄG

ETT GESTALTNINGSFÖRSLAG FÖR TRYGGHET, ÅTERHÄMTNING OCH SAMTIDENS BEHOV.

Moa Lindström

Självständigt arbete • 30 hp

Sveriges lantbruksuniversitet, SLU

Landskapsarkitektprogrammet

Alnarp 2026

SJÖBODA RASTPLATS

VILA PÅ VÄG: ETT GESTALTNINGSFÖRSLAG FÖR TRYGGHET, ÅTERHÄMTNING OCH SAMTIDENS BEHOV.

Sjöboda - Rest on the Road: A Design Proposal for Safety, Restoration, and Contemporary Demands.

Författarens namn	Moa Lindström
Handledare	Stefan Lindberg, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning
Examinator	Emily Wade, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning
Bitr. examinator	Anders Westin, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning
Omfattning	30 hp
Nivå och fördjupning	Avancerad nivå, A2E
Kurstitel	Independent project in Landscape Architecture
Kurskod	EX0846
Program	Landskapsarkitektprogrammet
Kursansvarig institution	Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning
Utgivningsort	Alnarp
Utgivningsår	2026
Upphovsrätt	Grafiskt material är skapat av författarna om ingen annat anges. Lånat grafiskt material samt lånade fotografier har fått godkännande av upphovspersoner.
Originalformat	Rapport: A4 & Posters: A1
Nyckelord	Rastplats, Sjöboda, infrastruktur

Sveriges Lantbruksuniversitet

Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds- och växtproduktionsvetenskap
Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

TACK!

Tack till min handledare Stefan Lindberg för guidning och hjälp att hålla lågan uppe.

Tack till kollegorna på Tyréns som stöttat och gjort allt lite roligare och enklare i vardagen.

Tack till min familj som under min uppväxt haft många bilsestrar och alltid ansträngt sig för att hitta fina platser att fika på längs vägarna. Inte minst för alla besök i Sjöboda.

Särskilt tack till pappa för lån av bil. Och till Josef och Jacob som utan att klaga kört runt mig och låtit mig stanna på alla rastplatser jag sett ...och sedan låtit mig prata om mina upptäckter dag ut och dag in.

fig.1 Sjöbodas södra rastplats en
vårdag 2026



SAMMANFATTNING

VILA PÅ VÄG: ETT GESTALTNINGSFÖRSLAG FÖR TRYGGHET, ÅTERHÄMTNING OCH SAMTIDENS BEHOV.

I takt med ökade trafikmängder, större behov av uppställningsplatser och högre krav på trygghet och återhämtning får rastplatser en allt viktigare roll i infrastrukturen. Detta arbete undersöker hur landskapsarkitektonisk gestaltning kan bidra till att utveckla en befintlig rastplats så att tekniska och logistiska krav kan samverka med mänskliga behov av trygghet, orienterbarhet och återhämtning. Arbetet utgår från Sjöboda rastplats längs E4 i Markaryds kommun.

Genom platsbesök, referensstudier, litteratur, intervjuer, recensioner och analys av platsens trafikflöden, topografi och landskapliga förutsättningar har rastplatsens utmaningar, problem och kvaliteter identifierats. Särskild vikt har lagts vid frågor om trygghet, säkerhet, återhämtning, orienterbarhet, drift och kapacitet. Teorier om trygghet och återhämtande miljöer har använts som stöd i gestaltningsprocessen, samtidigt som Trafikverkets riktlinjer och rastplatsens tekniska krav har varit viktiga utgångspunkter.

Gestaltningförslaget bygger på att tydliggöra platsens struktur, skapa bättre separation mellan olika trafikslag och utveckla fler möjligheter till vila, rörelse och naturkontakt. Sjöbodas läge

vid Lagan och platsens befintliga vegetation tas tillvara som viktiga kvaliteter, samtidigt som olika delar av rastplatsen ges olika funktion och karaktär men med ett sammanhängande formspråk. Gestaltningen har utvecklats genom en växelverkande process där funktionella, tekniska och landskapliga frågor kontinuerligt har prövats mot varandra.

Arbetet visar att trygghet, säkerhet, återhämtning och trafikfunktion inte kan behandlas som separata frågor. Åtgärder som stärker en kvalitet kan samtidigt påverka en annan, och gestaltning handlar därför i stor utsträckning om att göra avvägningar utifrån platsens specifika förutsättningar. Genom att betrakta rastplatsen som ett gestaltat landskap blir orienterbarhet, naturkontakt och möjlighet till återhämtning en del av dess funktion snarare än tillägg till den tekniska infrastrukturen.

Arbetet består av ett gestaltningsförslag för Sjöboda rastplats i A1-format samt en tillhörande rapport som beskriver utgångspunkter, teori, metod, process och reflektioner. Arbetet riktar sig främst till landskapsarkitekter, planerare och andra aktörer som arbetar med utveckling av rastplatser och infrastrukturella miljöer.

ABSTRACT

REST ON THE ROAD: A DESIGN PROPOSAL FOR SAFETY, RESTORATION, AND CONTEMPORARY DEMANDS.

As traffic volumes increase, the demand for parking capacity grows, and requirements for safety and recovery become more prominent, rest areas play an increasingly important role within the transport infrastructure. This project investigates how landscape architectural design can contribute to the development of an existing rest area, enabling technical and logistical requirements to coexist with human needs for safety, legibility, and restoration. The study focuses on the Sjöboda Rest Area located along the E4 highway in the Municipality of Markaryd, Sweden.

Through site visits, reference studies, literature reviews, interviews, user reviews, and analyses of traffic flows, topography, and landscape conditions, the challenges, shortcomings, and qualities of the site were identified. Particular emphasis was placed on issues related to safety, security, restoration, legibility, maintenance, and capacity. Theories concerning perceived safety and restorative environments informed the design process, while the guidelines of the Swedish Transport Administration (Trafikverket) and the technical requirements of the rest area served as important points of departure.

The design proposal focuses on clarifying the site's spatial structure, creating a clearer separation

between different modes of traffic, and providing enhanced opportunities for rest, movement, and connection with nature. The location of Sjöboda alongside the Lagan river and its existing vegetation are preserved and strengthened as key qualities, while different parts of the rest area are assigned distinct functions and character within a coherent design language. The proposal was developed through an iterative process in which functional, technical, and landscape-related considerations were continuously evaluated in relation to one another.

The project demonstrates that safety, security, restoration, and traffic functionality cannot be treated as separate issues. Measures intended to strengthen one quality may simultaneously affect another, meaning that design largely involves balancing competing considerations based on the specific conditions of the site. By viewing the rest area as a designed landscape, legibility, contact with nature, and opportunities for restoration become integral aspects of its function rather than additions to the technical infrastructure.

The project consists of a design proposal for the Sjöboda Rest Area presented in A1 format, accompanied by a report describing the project's background, theoretical framework, methodology, design process, and reflections. The work is primarily aimed at landscape architects, planners, and other professionals involved in the development of rest areas and infrastructural environments.

INNEHÅLL

Tack!	3
Sammanfattning	5
Abstract	6
Innehåll	7

1. INLEDNING

Bakgrund	10
Syfte	12
Mål	12
Metod	14
Disposition	16

2. INTRODUKTION TILL SJÖBODA

Rastplatser i Sverige	18
Sjöboda - en del av E4an	20
Utveckling över tid	22
Sjöboda idag	24
Röreslemönster	25
Topografin	26
Buller, sol & vind	27
Befintliga kvalitéer	28
Användare & fordon	29
Referensplatser	30

3. GESTALTNINGSFÖRSLAGET

Övergripande gestaltungsprinciper	35
Koncept	36
Trafiklösning och disposition	39
Service och funktioner	41
Sittytor	41

Lek och aktivitet	42
Material	43
Belysning	45
Vegetation	47
Avrinning och vatten	48
Bulleråtgärd	49
Sammanfattning	50

4. SÄKERHET, TRYGGHET & ÅTERHÄMTANDE MILJÖ

Säkerhet & trygghet	53
Återhämtning & rekreation	57

5. DISKUSSION & AVSLUT

Diskussion	61
------------------	----

6. REFERENSER & FIGURFÖRTECKNING

Dokument, rapporter & digitala källor	66
Tryckta källor	67
Figurförteckning	68

7. BILAGOR

Bilaga 1	70
Bilaga 2	73
Bilaga 3	76
Bilaga 4	78

GESTALTNINGSFÖRSLAG POSTERS

1. INLEDNING

I detta kapitel presenteras projektets bakgrund och syfte, samt metoden som har varit vägledande för gestaltningen. För att förstå arbetets upplägg finns även en beskrivning av dispositionen.

BAKGRUND

Rastplatser utgör en central del av den väginfrastruktur som möjliggör ett fungerande transportsystem. De fungerar inte enbart som korta stopp längs vägen, utan som nödvändiga pausmiljöer där både privatbilister och yrkesförare ges möjlighet till vila, återhämtning och service. I takt med ökade trafikmängder, en växande andel tung trafik samt strikt reglerade kör- och vilotider för yrkesförare har betydelsen av välfungerande rastplatser blivit allt mer märkbar. Dessa miljöer har därmed utvecklats till viktiga noder i det logistiska systemet, där flöden av människor och gods möter grundläggande behov av vila och trygghet.

ÖKAT TRYCK PÅ RASTPLATSER

Samtidigt visar flera studier att dagens rastplatser ofta brister i sin funktion. I rapporten En fältstudie om trygga och säkra uppställningsplatser visar Trafikanalys (2016) att 56 procent av de tillfrågade yrkesförare upplever svårigheter att följa kör- och vilotidsreglerna på grund av brist på uppställningsplatser, särskilt säkra sådana. Liknande problem lyfts i en granskning från transportarbetareförbundet Motor Sverige (2025), där det framgår att lastbilsförare i många fall tvingas, till följd av platsbrist, parkera på in- och utfartsramper för att hinna stanna i tid för sin vila. Utvecklingen framåt pekar dessutom på ett ytterligare ökat tryck på infrastrukturen. Trafikverkets (2024a) prognoser visar att godstrafiken längs vägar i Sverige förväntas öka från cirka 50 miljarder tonkilometer år 2017 till 76 miljarder tonkilometer år 2040. I detta sammanhang kommer även större infrastruktursatsningar, såsom Fehmarn Bält-förbindelsen mellan Tyskland och Danmark, att bidra till ökade godsflöden genom Sverige, vilket ytterligare förstärker behovet av välfungerande rastplatser då efterfrågan på ställplatser ökar.

OTRYGGHET - EN TRAFIKFARA

Utöver kapacitetsbrister inom yrkestrafiken är frågor om trygghet en stor utmaning då även privatbilister påverkas eftersom rastplatser som domineras av tung trafik eller upplevs som otrygga tenderar att undvikas, särskilt kvälls- och nattetid. En undersökning genomförd av M Sverige (2024), baserad på cirka 2300 svar, visar att så många som åtta av tio kvinnliga yreksförare upplever rastplatser som otrygga. Konsekvenserna blir att förare avstår från att stanna för vila vilket

riskerar att leda till trötthet i trafiken som i sin tur kan öka olycksrisken och påverka trafiksäkerheten. Den upplevda otryggheten kan kopplas till faktorer som bristande belysning och underhåll, begränsad överblick, otydliga rumsliga strukturer samt låg grad av social närvaro. M Sverige (2026a) driver frågan om att förbättra rastplatserna i landet och lyfter åtgärden som: Ett nationellt helhetsgrepp tas om rastplatsfrågan, att rastplatser erkänns som arbetsmiljö- och trafiksäkerhetsinfrastruktur; kapaciteten dimensioneras efter verkliga trafikflöden och fordonsutveckling; trygghet och jämställdhet integreras i utformningen; regeringen presenterar en tydlig strategi för hur Sverige ska uppfylla EU:s krav.

Behovet av att utveckla rastplatser som både är funktionella och trygga har blivit allt mer aktuellt. I Trafikverkets (2022) rapport "Planeringsinriktning - Säkra uppställningsplatser längs större vägar" beskrivs hur trycket på Sveriges rastplatser ökar, samtidigt som återkommande problem identifieras i form av otillräcklig kapacitet, överbeläggning, informella uppställningar samt förekomst av brottslighet och vandalism. I vissa fall har dessa faktorer lett till att rastplatser stängts, vilket ytterligare förstärker belastningen på kvarvarande anläggningar.

"Det är en ständig nervositet när man ska lämna toaletten om någon står och väntar på en"

(Transport 2026)

NYA SÄKERHETSNIVÅER

För att möta dessa utmaningar har Trafikverket definierat tre olika säkerhetsnivåer för rast- och uppställningsplatser. Säkerhetsnivå 1 utgör en grundläggande ambition om förhöjd trygghet genom platsanpassade åtgärder, såsom närvarostyrd belysning, förbättrad överblick och rumslig avskärmning. Målsättningen är att samtliga rast- och uppställningsplatser som är lämpliga för tung trafik successivt ska uppnå denna nivå. Trafikverkets kartläggning visar dock att en stor andel av dagens

rastplatser inte lever upp till dessa ambitioner. Av cirka 270 rastplatser i det statliga vägnätet erbjuder omkring 135 möjlighet till lastbilsparkering längs stamvägnätet, varav majoriteten bedöms vara i behov av exempelvis förbättrad belysning (Trafikverket 2026c). Detta indikerar ett tydligt glapp mellan övergripande riktlinjer och den faktiska rumsliga kvaliteten i dessa miljöer. Parallellt pågår omfattande infrastruktursatsningar kopplade till det transeuropeiska transportnätet (TEN-T), där fokus ligger på att stärka kapacitet, säkerhet och funktion. E4:an utgör en del av detta nätverk och är samtidigt en av Sveriges mest belastade transportleder.

SJÖBODA - DEL AV PROBLEMET OCH LÖSNINGEN

Ett tydligt exempel på denna problematik återfinns i Sjöboda rastplats, belägen längs E4:an i Markaryds kommun mellan Helsingborg och Jönköping. Rastplatsen är uppdelad i en norrgående och en södergående del och utgör en renodlad rastplats utan kommersiella verksamheter, vilket gör platsen särskilt beroende av sin egen rumsliga struktur, funktion och gestaltning.

Sjöboda har av Trafikverket (2025) identifierats som en rastplats i behov av åtgärder kopplade till både säkerhet och kapacitet, och platsen ingår i målbilden för säkerhetsnivå 1. Trots att platsen är dimensionerad

för ett begränsat antal lastbilar används den i praktiken över sin kapacitet, vilket kan leda till informell parkering, otydliga rörelsemönster och en miljö där trygghet, orienterbarhet och funktion riskerar att försämrast.

Utöver kapacitetsbrister präglas platsen idag av slitna hårdgjorda ytor, en kuperad topografi som försvårar tillgänglighet och orienterbarhet, samt ett konstant buller från den närliggande vägen och bron som passerar över än. Sammantaget bidrar dessa faktorer till en miljö som är svår att överblicka och som i begränsad utsträckning stödjer trygghet och återhämtning. Sjöboda, som anlades tidigt 90-tal, har i omgångar disponerats om i försök att förbättra både trafiken och upplevelsen. Den speglar dock fortfarande en äldre typologi av rastplatser som i många fall inte är anpassad till dagens krav på kapacitet, säkerhet och upplevelsequalität. Detta väcker frågor om hur tekniska krav, logistiska flöden och besökares behov kan integreras genom gestaltning.

SYFTE

Rastplatser utgör en ofta förbisedd del av den vardagliga infrastrukturen, trots att de spelar en central roll för trafiksäkerhet, mobilitet och människors möjlighet till vila och återhämtning. I takt med ökade godsflöden, förändrad mobilitet och växande krav på säkerhet aktualiseras behovet av att ompröva hur dessa miljöer utformas.

Det övergripande syftet med detta arbete är att bidra till en bredare diskussion om hur infrastrukturella miljöer kan utvecklas från att enbart betraktas som tekniska funktioner till att förstås som gestaltade landskap där funktionella system och mänskliga behov samverkar. Genom att lyfta frågor om trygghet, orienterbarhet, återhämtning och upplevelsequalität vill arbetet undersöka rastplatsens potential som en mer inkluderande och kvalitativ del av det offentliga landskapet.

Syftet med arbetet är att undersöka hur landskapsarkitektonisk gestaltning kan bidra till att omstrukturera en befintlig rastplats så att den bättre hanterar samtidens krav på kapacitet, säkerhet och funktion, samtidigt som den utvecklas till en mer begriplig, trygg, upplevelserik och återhämtande miljö för sina användare. Samt att bidra med kunskap om hur rastplatser kan utvecklas för att möta samtida behov.

FRÅGESTÄLLNING

Hur kan Sjöboda rastplats omgestaltas för att öka upplevd trygghet och återhämtning, samtidigt som krav på tung trafik, service och samtida mobilitet integreras och samtidigt stärka den arkitektoniska och estetiska kvaliteten?

MÅL

Med Sjöboda rastplats som exempel undersöker arbetet hur rumslig disponering, vegetation, tillgänglighet, rörelsestråk, belysning och vistelsekvaliteter kan användas som gestaltningsverktyg för att integrera tekniska och logistiska krav med mänskliga behov.

Ett särskilt fokus riktas mot upplevd trygghet, med utgångspunkt i grupper som i högre grad upplever rastplatser som otrygga, samt hur gestaltning kan bidra till att skapa mer inkluderande och användbara miljöer.

Målet med arbetet är att ta fram ett gestaltungsförslag för Sjöboda rastplats som visar hur en befintlig rastplats kan utvecklas för att förbättra kapacitet, logistik och funktion för både tung trafik och privatbilar, samtidigt som platsens upplevelsemässiga kvaliteter bibehålls och stärks.

Gestaltungsförslaget ska demonstrera hur trygghet, återhämtning, orienterbarhet och arkitektonisk kvalitet kan integreras i en infrastrukturell miljö, samt fungera som ett konkret exempel på hur landskapsarkitektonisk gestaltning kan bidra till utvecklingen av framtidens rastplatser.



fig. 2 Avgränsningsområde

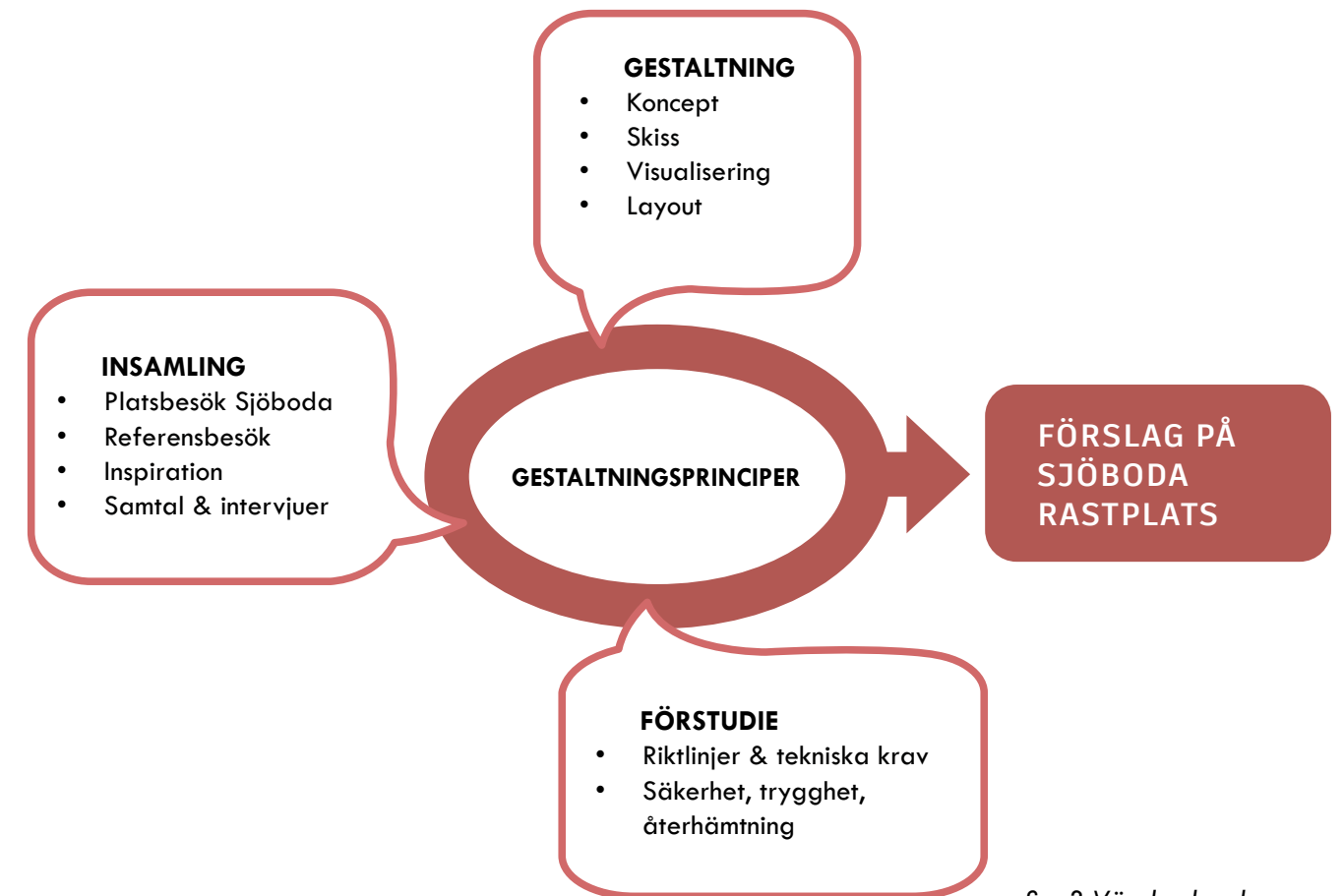


fig. 3 Växelverkande arbetsprocess

PROGRAM SOM ANVÄNTS

Adobe Creative Cloud för bildbearbetning, illustration, layout och sammanställning av analysmaterial.

AutoCAD med Vehicle Tracking för kontroll och analys av körspår, svängradier och trafikdisponering.

Revit & SketchUp för hantering av höjddata, uppbyggnad av digital 3D-modell och rumsliga analyser.

Scalgo för analys av topografi, avrinningsvägar och platsens hydrologiska förutsättningar.

Google maps, Earth & street view för att se olika körsträckor och samband mellan mål men även som komplement till referensbesök.

Under arbetets gång har **AI-verktyget ChatGPT** använts som stöd i textbearbetningen. Verktyget har främst använts för att föreslå alternativa formuleringar samt för att förbättra textens struktur, språkliga kvalitet och läsbarhet. Samtliga AI-genererade förslag har kritiskt granskats, bearbetats och anpassats av författaren. AI har på så vis fungerat som ett stödverktyg i skrivprocessen, medan det slutliga innehållet, analysen och slutsatserna är författarens egna.

METOD

DESIGN & UNDERSÖKNING I VÄXELVERKAN

Arbetet genomförs som en kvalitativ fallstudie av Sjöboda rastplats med en designbaserad metodansats. Studien utgår från Trafikverkets krav på rastplatser utformning, VGU samt andra relevanta tekniska och gestaltningsmässiga riktlinjer. För att belysa trygghetsaspekter sammanställs och analyseras teorier och principer från bland annat Crime Prevention Through Environmental Design (CPTED), Jan Gehl, William H. Whyte, Jane Jacobs samt Boverkets vägledning. Dessa perspektiv ställs i relation till Attention Restoration Theory (ART), som behandlar hur fysiska miljöer kan främja återhämtning och välbefinnande. Genom att jämföra trygghets- och återhämtningsperspektiv undersöks hur en rastplats kan utformas för att både upplevas som säker och bidra till ett positivt besök.

För att skapa en bred förståelse för rastplatsens funktion, utmaningar och utvecklingsmöjligheter kombineras flera datainsamlingsmetoder och analysverktyg. Arbetet bygger på litteratur- och dokumentstudier, platsbesök, referensstudier, intervjuer, samtal och rumsliga analyser. Dessa har använts parallellt med gestaltningsarbetet, där informationsinsamling, analys och design skett i växelverkan.

Gestaltningen fungerar därmed både som ett resultat av det insamlade kunskapsunderlaget och som ett undersökande verktyg. Frågor och målkonflikter som identifierats under designprocessen har lett till ytterligare informationssökning och analys, vilket i sin tur påverkat gestaltningens fortsatta utveckling.

LITTERATUR- OCH DOKUMENTSTUDIE

Litteratur- och dokumentstudier har genomförts för att redogöra relevanta begrepp, riktlinjer och principer för arbetet. Studierna behandlar bland annat upplevd trygghet, miljöpsykologi, gestaltning, belysning, dagvattenhantering, drift och underhåll samt krav kopplade till rastplatser, tung trafik och framtida laddinfrastruktur.

Informationsinsamlingen har skett fortlöpande och har anpassats efter de frågor och behov som uppstått under analys- och gestaltningsprocessen. Därmed används litteratur och tekniska dokument inte enbart som ett inledande underlag, utan även för att pröva och utveckla de lösningar som växt fram.

Utöver vetenskaplig litteratur har ett flertal tekniska dokument, vägledningar och dokument med riktlinjer studerats.

SEMISTRUKTURERADE INTERVJUER

Arbetet kompletteras med semistrukturerade intervjuer och samtal med relevanta aktörer, exempelvis driftpersonal, projektörer, representanter för användargrupper och belysningsexperten. Syftet är att inspireras och tillföra praktisk och professionell kunskap om drift, säkerhet, funktionella krav, användarbehov och tekniska förutsättningar som påverkar rastplatsens utformning.

Urvalet av intervjupersoner har gjorts för att inkludera flera perspektiv från aktörer som på olika sätt berörs av rastplatsens funktion och utveckling och urvalet har även utvecklats under arbetets gång. I takt med att nya frågor uppstått i gestaltningsprocessen har behovet av ytterligare kompetenser och perspektiv blivit tydligt. Kontakten med M Sverige har exempelvis bidragit med kunskap om användares behov, medan samtal med drift har gett en bättre förståelse för skötsel, underhåll och långsiktig förvaltning.

Metoden som helhet har gjort det möjligt att kombinera förutbestämda ämnen och funderingar med en öppenhet för nya perspektiv och erfarenheter som framkommit under intervjuernas gång.

PLATSSTUDIER - REFERENSER

Som en del av analysen genomfördes referensstudier av andra rastplatser. Syftet var att identifiera både fungerande och mindre lyckade lösningar kopplade till trafikdisponering, materialval, orienterbarhet, trygghet, slitstyrka, värden och vistelsekvaliteter. Platserna har dokumenterats med hjälp av fotografier och text.

Referensplatserna har studerats med fokus på det generella intrycket, organiseringen av olika fordon, gångflöden, orienterbarhet och rumslig överblick. Även faktorer som skötselnivå, slitage, belysning, möblering och förekomsten av skymda eller svåröverblickbara områden har dokumenterats.

Studierna har även använts för att samla inspiration kring aktiviteter och vistelsefunktioner, exempelvis lek, sittplatser, möbler, murar och utsiktsplatser. Andra studerade aspekter är material, platsidentitet, topografi, vegetation, tillgänglighet och kopplingen till det omgivande landskapet.

De besökta rastplatserna valdes huvudsakligen utifrån geografisk närhet och praktisk tillgänglighet. Beroende på platsens storlek och komplexitet varade besöken mellan cirka 20 och 60 minuter. Eftersom besöken huvudsakligen genomfördes under vår- och sommarhalvåret har möjligheten att studera platsernas funktion och trygghet i mörker varit begränsad. Belysningen har därför främst kunnat analyseras utifrån armaturernas placering och utformning, snarare än genom observation av deras faktiska ljus.

Referensstudierna har kompletterats med Google-recensioner, Google Street View och fotografier publicerade av besökare. Detta material har gett möjlighet att studera platsernas användning, skick och förändring över en längre tidsperiod än vad de enskilda platsbesöken har möjliggjort.

PLATSBESÖK OCH VAL AV RASTPLATS

Valet av Sjöboda rastplats grundar sig i Trafikverkets behov av att utveckla och rusta upp rastplatser längs det övergripande vägnätet, däribland det transeuropeiska transportnätet TEN-T. Sjöboda valdes i dialog med Trafikverket och i relation till deras pågående inventering och upprustning av rastplatser i södra Sverige.

Platsstudien av Sjöboda genomfördes genom platsbesök, observationer, fotografier och skisser. Materialet kompletterades med Google-recensioner,

historiska och nutida bilder samt digitala kart- och analysunderlag.

Platsanalysen omfattar platsens rumsliga struktur, rörelsemönster, siktförhållanden, orienterbarhet, tillgänglighet, bullerpåverkan, värden och upplevda trygghet. Även funktionernas placering, belysningsförutsättningar och tecken på skötsel, slitage och skadegörelse dokumenterades.

Rumsliga samband analyserades genom kartläggningar av bland annat trafikflöden, gångstråk, zoner, entréer, målpunkter, konfliktpunkter, vistelseytor, outnyttjade ytor och siktlinjer. Kartläggningarna användes för att identifiera hur den befintliga utformningen påverkar funktion, orienterbarhet och upplevd trygghet.

Platsens topografiska förutsättningar analyserades med hjälp av digital höjddata från SCALGO samt egna observationer på plats. I det färdiga gestaltningsförslaget eftersträvas inte en exakt redovisning av höjder, utan en övergripande uppskattning och principiell förståelse av platsens topografiska förutsättningar. En digital 3D-modell och solstudier användes för att undersöka hur terräng, nivåskillnader, solförhållanden och mikroklimat kan påverka gestaltningen.

Bullernivån mättes utan någon avancerad utrustning, enbart med mobiltelefon och enklare appar.

Det huvudsakliga platsbesöket vid Sjöboda rastplats varade i cirka en timme och omfattade dokumentation och observationer.

GESTALTNINGSPRINCIPER

Parallellt med litteratur- och dokumentstudier, platsbesök, referensstudier, analyser, intervjuer och samtal sammanställdes ett antal gestaltningsprinciper. Dessa fungerade som ett stöd för att omsätta det insamlade kunskapsunderlaget till konkreta, rumsliga och funktionella lösningar.

Gestaltningsprinciperna utformades utifrån de platsspecifika förutsättningarna i Sjöboda, relevanta referensprojekt, Trafikverkets riktlinjer samt en

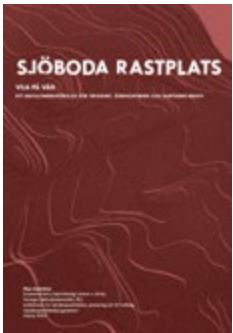
avvägning mellan målkonflikter kopplade till säkerhet, trygghet och återhämtning. Principerna omfattade bland annat trafiklösningar, rumslig disponering, orienterbarhet, tillgänglighet, vistelsekvalitet, belysning, vegetation, dagvattenhantering, materialval, drift och framtida mobilitet.

Principerna har utvecklats och omprövats under arbetets gång. När konflikter mellan olika mål har blivit tydliga i gestaltningen har detta varit ett hjälpmedel för att synliggöra avvägningar och prioritera mellan olika behov. Principerna fungerar därmed som en länk mellan insamling dokument, teorier, referenser analyser och det slutliga gestaltningsförslaget. Dessa ska inte tolkas som generaliserade lösningar eller krav på hur gestaltning av rastplatser ska gå till utan är specifikt för Sjöboda.

DISPOSITION

RAPPORT

- Sjöboda - introduktion och analyser
- Gestaltningsprinciper
- Fördjupning av resonemang bakom gestaltningsförslaget.
- En fördjupning i teorin om trygghet och återhämtning på rastplatser.



Höjdmodell A4 skala 1:2000

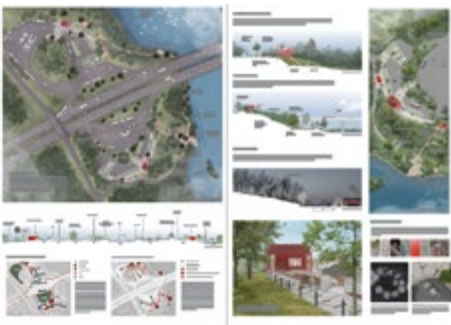
POSTERS

- 3 x A1
- Visar gestaltningsförslaget i sin helhet.



1/3

Introduktion
Analys
Strategier
Koncept
Perspektiv



2/3

Illustrationsplan
Sektion
Planer



3/3

Sektioner
Axonometri
Konceptfoton
Perspektiv
Belysning
Material

2. INTRODUKTION TILL SJÖBODA

Detta kapitel introducerar Sjöboda rastplats genom att beskriva dess lokalisering och platsens förutsättningar. Trafikverket roll som förvaltare av rastplatser presenteras, liksom de referensbesök som genomförts och de insikter dessa bidragit med. Kapitlet avslutas med en sammanfattning av de viktigaste slutsatserna och hur dessa har vägledande betydelse för utformningen av gestaltningsförslaget.

RASTPLATSER I SVERIGE

RASTPLATSENS FUNKTION & DEFINITION

Det finns idag 270 rastplatser i Sverige som Trafikverket ansvarar för. Dessa är olika stora, ligger avlägset eller nära en stad, mer eller mindre naturskönt (Trafikverket 2026b).

Rastplatser ska inte förväxlas med uppställningsplatser som i vissa länder är separerade från rastplatser och mer renodlat till för yrkesförare. Det finns separata riktlinjer för dessa i Sverige de och behöver inte vara förvaltade av Trafikverket. De kan ses som en övernattningsplats för lastbilsförare och går i dagsläget inte under samma gestaltningskrav som rastplatsen. Det finns andra krav på säkerhet, kameraövervakning, kontroll över in- och utpassering, på dessa platser och i vissa fall kan de vara bemannade och kosta pengar att besöka (Trafikverket 2026c). Det är också viktigt att känna till att bensinmackar eller restauranger längs vägarna inte är en del av Trafikverkets rastplats men kan ofta ligga intill eller i anslutning till rastplatsen.

“Med rastanläggning avses sid oanläggning 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.”

(Trafikverket 2024b)

KRAV OCH RIKTLINJER FÖR RASTPLATSER

Det finns inga exakta exempel på hur en rastplats ska gestaltas eller utformas utan varje rastplats har sina förutsättningar beroende på hur den ligger och behovet och trafikmängden den förväntas ta emot. Trafikverket (2023) har en handbok på 64 sidor för rastplatser som är avsedd att användas som ett stöd vid planering, investering och förvaltning av en rastplats. I handboken finns krav och riktlinjer för Trafikverkets rastplatser enligt VGU (Vägar och gatans utformning). Kort sagt ska rastplatser uppfylla lagar och andra bestämmelser gällande allmänna platser.

I handboken (2023) finns det rekommendationer på vad en rastplats ska innehålla för funktioner där Trafikverket delat in rastplatser i tre olika storlekar. Storleken bestäms utifrån trafikflödet och det finns en modell för vad som bör finnas och antal. Detta avgörs utifrån fordonsflöden och dess årsmedeldygnstrafik (ÅDT) som mäts från 2000 till över 8000 ÅDT. Sjöboda bör klassas som stor enligt Trafikverkets handbok för dimensionering och betjänar både norrgående och södergående trafik. Årsmedeldygnstrafiken (ÅDT) uppgick år 2023 till cirka 5 900 fordon per dygn, varav cirka 1 550 tunga fordon (Trafikverket 2026d) och enligt prognosen ökar siffrorna (Trafikverket 2024a).

Rastplatsens syfte är att främja trafiksäkerheten. Genom att lägga rastplatser på ett naturskönt ställe uppmuntrar man bilister att stanna och ta en paus. Det ska vara möjligt att få en stunds rekreation, besöka en toalett och ta del av information. Det finns enligt handboken höga krav på utformning, utrustning, drift och underhåll. Detta beror på att man vill att platserna ska upplevas som trygga, tillgängliga och attraktiva.

På rastplatser får fordon, oberoende av vilken sort, enbart stå parkerade i 24 timmar och i vissa fall färre timmar. Vid för lång vistelsetid minskar kapaciteten på rastplatsen, försvårar underhållet och blir en faktor i inverkan på den upplevda trivselen och tryggheten. Trafikverket (2023) har några grundläggande riktlinjer för vad en rastplats ska innehålla:



Fig 4. Vägmärke för rastplats

- Rastplatsen ska vara belyst.
- Parkeringsplats för lastbil med släp ska placeras så att skuggbildning inte uppstår.
- Rastytor ska vara öppna och ljusa.
- Ingen skymmande växtlighet ska finnas mellan väg och uppställningsplats eller i nära anslutning till rastytor.
- På rastplats där avskärmning mot angränsande ytor eller verksamheter krävs, ska detta utföras med stängsel som hindrar möjlighet att klättra in och ut.
- Skymmande växtlighet får inte dominera.
- Handikappanpassad toalett.

Vidare i handboken finns det rekommendationer inför gestaltungsarbetet. Enligt handboken är särskilt viktiga målgrupper yrkesförare, personer med funktionsnedsättningar och barn eftersom rastplatsen då anses kvalitetssäker:

TRAFIKVERKETS GESTALTNINGSREKOMENDATIONER

- Gestaltningen av en rastplats bör alltid utgå från en tydlig helhetsidé, ett koncept och ett formspråk som bygger på platsens karaktär och lokal anknytning. Gestaltungsarbetet behöver grundas på kunskap om landskapet och den specifika platsen.
- Stimulera sinnen och locka till rörelse.
- Rastplatsen bör placeras på ett sådant avstånd från vägen att besökare kan koppla av från trafiken.
- Platsen kan genom sin utformning skapa möjlighet för besökare att uppleva det omgivande landskapet, exempelvis genom en promenadslinga eller vida utblickar.
- Till skillnad från hastigheterna på vägarna är rastplatsen långsammare och omsorg om detaljer är viktigt.
- Trafik- och parkeringsytor bör inte dominera över de trafikfria ytorna.
- Rastplatsen med alla komponenter ska utföras i samklang med det omgivande landskapet.

Trafikverkets handbok för rastplatser (2023)

SJÖBODA - EN DEL AV E4AN

I SMÅLANDS SKOGAR

Sjöboda är som tidigare nämnt en liten del av ett stort transportsystem från kontinenten i söder till norr ut i Stockholm. Sjöboda är en av många rastplatser i Småland och en i ledet på E4an. Området kring Sjöboda rastplats präglas av ett storskaligt, relativt homogent skogslandskap. Skogen dominerar visuellt och upplevelsemässigt, med inslag av mindre öppna jordbruksytor som bryter av och skapar variation i landskapsbilden. Vägnetet, särskilt E4:an, skär genom landskapet och utgör en tydlig rörelse genom området.

Landskapet kan upplevas som enhetligt och monotont med få utblickar och svag rumslig variation. Samtidigt ger närheten till vattendrag och dalgångar vissa lokala variationer i terräng och rumslighet, även om dessa inte alltid är tydligt framträdande från vägen. Fyra kilometer söder om Sjöboda ligger Traryd och ytterligare två kilometer söderut ligger Strömsnäsbruk som också är en del av Markaryds kommun. Runtom Sjöboda finns inga officiella sevärdheter och inte heller några intilliggande vandringsleder. Strax över Lagan på andra sidan från den norrgående rastplatsen finns enligt Naturkartan (2026) en kajakbrygga med tältplats bara några 100 meter från brofästet.

Väl framme vid Sjöboda rastplats kör man över en bred del av Lagan vilket bidrar till en känsla av att landskapet plötsligt öppnar upp sig och bjuder in till en paus. Lagan är en av Sveriges större åar som slingrar sig genom landskapet. Den erbjuder många sevärdheter med koppling till vattnet. Laxfiske, rökerier, äldre vattenkraftverk, uthyrning av kanoter, badplatser, stråk och fina vyer. Den möter både skog och slingrar sig genom byar ut till västkusten söder om Halmstad. Förutom Sjöboda är även Knäred och Snapparp rastplatser som ligger intill lagan.



Fig 5. Sjöboda ligger i ett stort skogsområde en bit från staden.

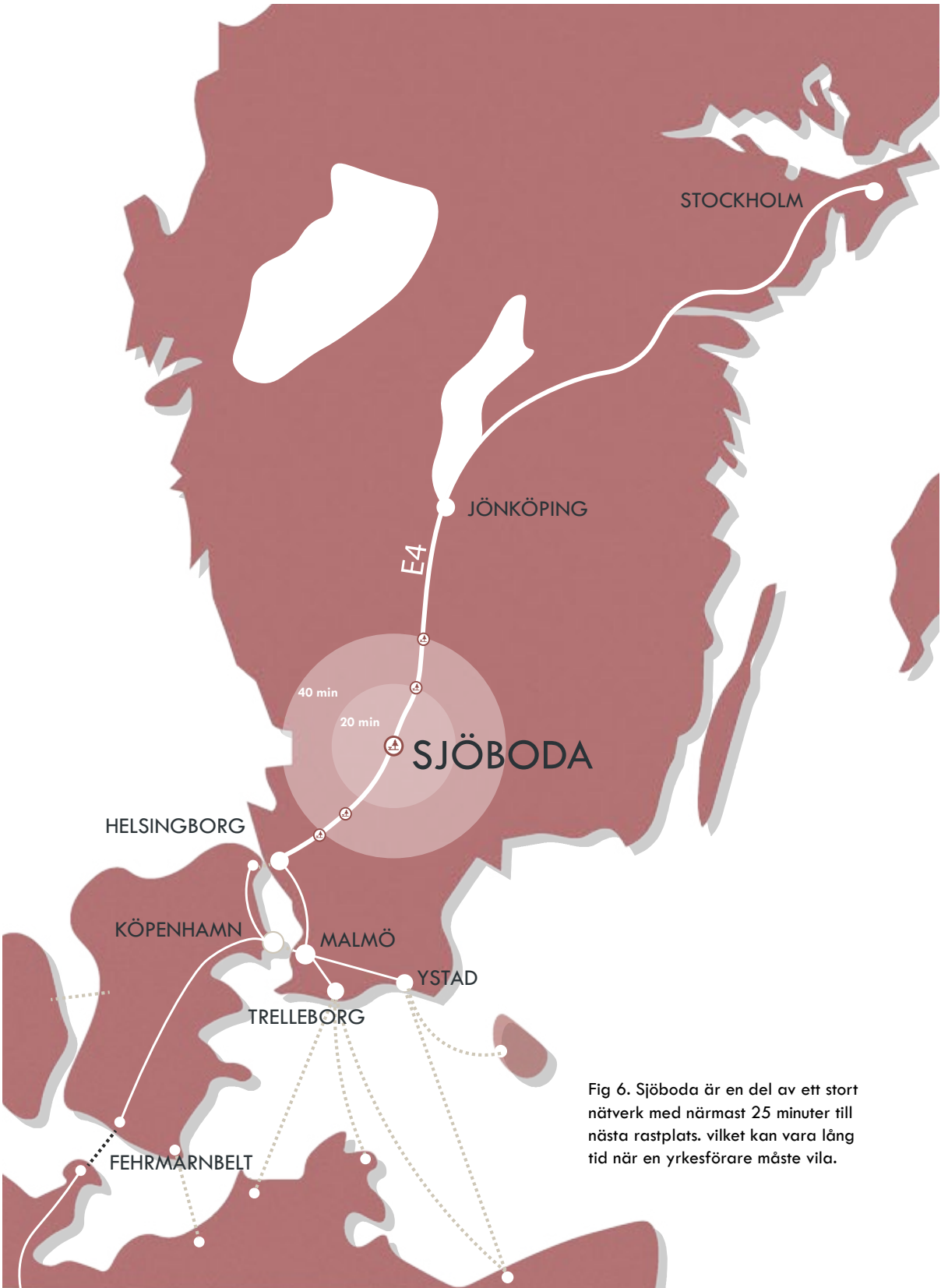


Fig 6. Sjöboda är en del av ett stort nätverk med närmast 25 minuter till nästa rastplats, vilket kan vara lång tid när en yrkesförare måste vila.

UTVECKLING ÖVER TID

GAMMAL TOPOLOGI

Sjöboda rastplats har varit belägen längs E4:an i över 35 år och bär tydliga spår av en annan epok i vägtrafikens utveckling. Rastplatsen är indelad i två, en i söder och en i norr, och utgör totalt ca 4 hektar, vilket motsvarar drygt sex allsvenska fotbollsplaner. Äldre bildmaterial visar att platsen ursprungligen utformats för en annan typ av resande och efterfrågan, med färre lastbilar och mer personbilar och husvagnar. Trots att rastplatsen successivt har förändrats över tid har dess grundläggande struktur i stora drag bevarats, med små åtgärden men utan några mer genomgripande omstruktureringar av dispositionen.

Historiska flygbilder från Google Earth från 2006 visar att platsen då innehöll två restaurangbyggnader centralt placerade inom området, omgivna av en mindre parkeringsyta. Redan vid denna tidpunkt fanns en förbindelse ner mot vattnet, vilket visar att kopplingen till Lagan länge varit en del av platsen. Den stora och centrala placeringen av byggnaderna innebar dock att parkeringskapaciteten var betydligt mer begränsad än idag.

I flygbilder från omkring 2011 framgår att restaurangverksamheterna hade avvecklats och byggnaderna demonterats. De frigjorda ytorna tycks därefter ha tagits i anspråk för sittplatser eller ytterligare uppställningsytor för tung trafik. Detta tyder på att platsen successivt har anpassats till förändrade behov, men utan att den övergripande grundformen omprövats. Det är rimligt att anta att den befintliga strukturen härstammar från en tid då trafikflödena var

lägre och andelen tung trafik betydligt mindre än idag. Under denna tidpunkt är inte heller utsikten utnyttjad för sittplatser eller dylikt.

Även servicefunktionerna har förändrats över tid. Inledningsvis placerades servicebyggnader med toalett i anslutning till de tidigare restaurangernas lägen. Cirka tio år senare hade servicehusen flyttats till områdets periferi, mot skogsbrynet där de står än idag. Under denna period genomfördes även åtgärder för att förbättra tillgängligheten med gångvägen ner mot än samt olika typer av insatser för vegetationen.

Trots dessa förändringar tycks inga mer omfattande insatser ha genomförts för att förbättra trafikflödet eller den övergripande disponeringen av parkeringsytorna. Observationer från Google Street View (se bilaga 4), i kombination med Trafikverkets utredningar och användarrecensioner, visar att platsen ofta är hårt belastad av tung trafik, där lastbilar i vissa fall parkerar utanför avsedda ytor. Detta visar på både kapacitetsbrist och en rumslig struktur som inte fullt ut svarar mot dagens behov och användning.

Över tid har mindre justeringar genomförts i försök att förbättra platsens funktion. Ytor som tidigare utgjorts av vegetation eller buskage har hårdgjorts, och stenblock har placerats ut, sannolikt i syfte att skapa tydligare struktur och styra användningen av platsen. Dessa åtgärder framstår dock som mer temporära anpassningar än en faktisk lösning.



fig. 7. År 2006 - Restauranger i varje riktning som tar upp stor plats. Grönytor har förändrats över tid till mer öppna till mer gallrade eller lummigare.



fig. 8. År 2011 - Restauranger borta och ytan omgjord till parkering och sittytor.



fig. 9. År 2020 - Båda toaletterna är placerade vid kanten. I övrigt är en del vegetation borttagen från både hårdgjorda ytor och nere vid slänten.



fig. 10. Idag år 2026 - En mer robust väg med trappor har byggts ner mot Lagan. Inga synliga ingrepp har gjorts för att ändra trafikdispositionen.

SJÖBODA IDAG

ETT FÖRSTA INTRYCK

Det första intrycket av Sjöboda är att det är svårt att förstå hur man ska köra trots att det är väldigt öppet (4). Detta fick jag själv uppleva för några år sedan och ännu en gång när min bror med sitt ett år gamla körkort inte riktigt förstod var han fick köra. Efter ett tag ser man att fordonen står blandade (1). Man märker också att Sjöboda är lite äldre och att material har blivit slitna och på vissa ställen gått sönder (2). Under besöket upplevdes platsen inte mer nedskräpad än andra jämförbara rastplatser. Däremot präglas upplevelsen tydligt av bullret från E4, vilket blir ett av de mest påtagliga intrycken vid besöket. Något som uppmärksammas även i Google recensioner (bilaga 1).

Rastplatsens vistelsezoner är i dagsläget placerade nära trafikmiljön. På den södra delen finns möjlighet att sitta och fika i mitten av rastplatsen, men ytan är omgiven av fordonsrörelser. På den norra delen sker vistelsen nära parkerade bilar i olika konstellationer (3). Detta gör att pausfunktionerna upplevs som funktionella men inte särskilt avskilda eller rofyllda. Toalettbyggnaderna är slitna med graffiti, och platsen präglas av flera olika typer av möbler och material utan ett tydligt sammanhållet koncept. Det hårdgjorda domineras av asfalt ger ett något dystert intryck (4).

Däremot blir man snabbt varse om den fina naturen och Lagan (5).

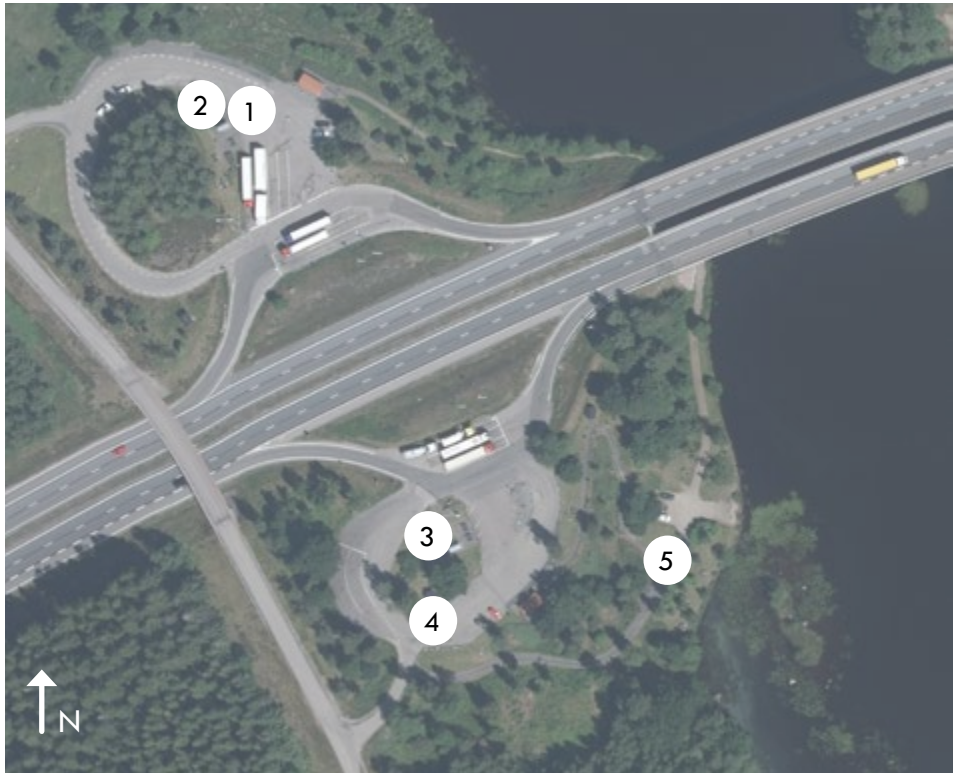


fig. 11. Ortofot som visar Sjöboda 2026. Skala 1:2500 (A4)

“Ligger fint, mediokra toaletter, men trångt och inte helt enkelt att förstå hur man kan parkera.”

-Recension Google



1. Många lastbilar



2. En söndrig stenmur



3. Sittplatser mitt i parkering



4. Öppet hav av asfalt



5. Naturnära och vacker omgivning

RÖRELSEMÖNSTER

OTYDLIG TRAFIKINDELNING

Det är som tidigare nämnt inte helt lätt att förstå platsen och Sjöboda saknar en tydlig indelning mellan exempelvis personbilar, lastbilar och husbilar (8). Hur många fordon av olika slag som får plats i dag är svårt att uppskatta eftersom det inte finns någon specifik uppdelning. Många markeringar i markbeläggningen är dessutom slitna eller försvunna, vilket försvårar orienteringen ytterligare - något som uppmärksammas även av besökare recensioner och i Google street view (se bilaga 1 & 4).

Det finns olika sätt att ta sig ner till Lagan, både via en stig (6) eller trappor (10). Nere vid vattnet finns en mindre parkering som nås via bilväg (11). Denna parkering ligger centralt i det vattennära området och tar därmed upp en yta som annars hade kunnat fungera som en mer sammanhängande vistelsemiljö. I dagsläget är det även möjligt att köra mellan rastplatserna med bil över E4an. Som gående finns också en mer informell stig under bron längs Lagan (7). På flera platser finns grindar i viltstängslet som behöver öppnas och stängas manuellt, vilket påverkar tillgängligheten och upplevelsen av flöde och inbjudan (9).

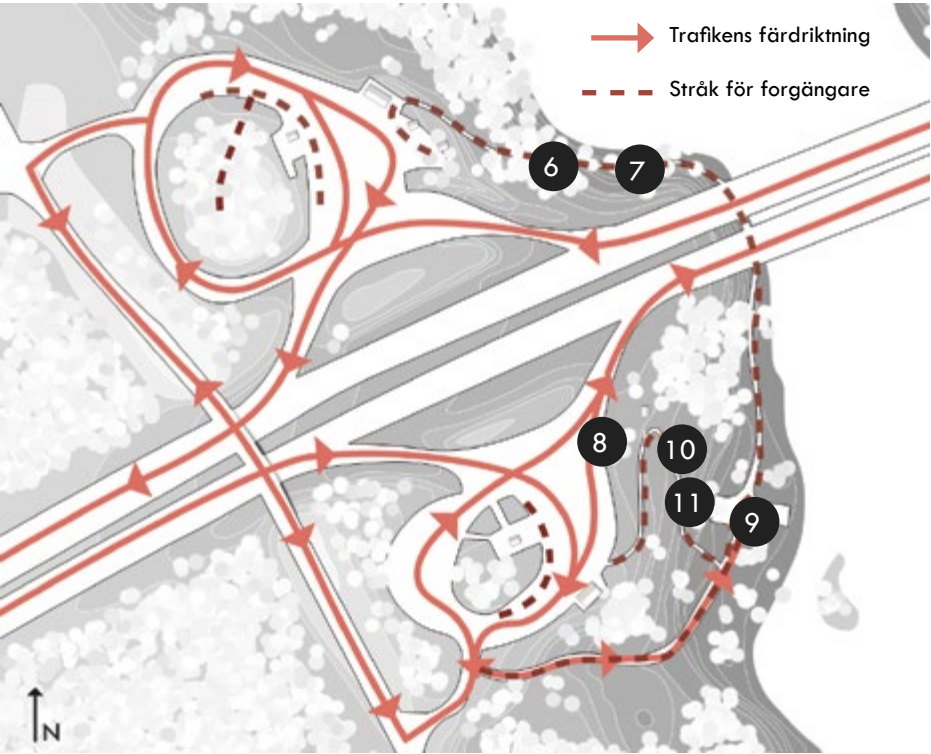


fig. 12. Visar hur fordon kör och utsedda vägar för fotgängare.

“Fin rastplats precis vid vattnet. Här finns toaletter och fikabord. Tror man kan köra ner till vattnet och hitta bord också. Toaletterna var fräscha vid mitt besök och gott om parkering fanns det också.”

-Recension Google



6. Väg upp från Lagan



7. Väg under bron



8. Ingen separering av fordon



9. Stängsel mitt i gångbanan



10. Trappor ner till vattnet



11. Parkering på bästa fikaplatsen

“Trevliga sittplatser nere vid vattnet, perfekt för picknick. Gillar man ormar så kan man spana efter snok längs vattenbrynet.”

-Recension Google

TOPOGRAFIN

STARK IDENTITET

Topografin är en av Sjöbodas mest karaktärsskapande egenskaper. Parkering och servicebyggnader med toalett ligger i stort sett på samma nivå som E4an, vilket gör dessa delar lättillgängliga. Samtidigt ligger det mest natursköna området, med koppling till vattnet och landskapet kring Lagan, betydligt lägre (16). Mellan parkeringen och vattnet finns en kraftig sluttning med omkring tio meters höjdskillnad (125 - 136 möh) på en relativt kort sträcka, vilket gör området mer eller mindre svårtillgängligt.

Ner mot vattnet leder både en mindre, lite gömd bilväg (15) och en gångväg (13, 17) som följer höjdkurvorna längs slänten. Gångvägen har betongtrappor med räcken på ett par ställen. Även här påverkas upplevelsen av grindar och stängsel (15), vilket gör rörelsen mellan rastplatsens övre och nedre delar mindre självklar. I mitten av den norra delen finns en fem meter hög kulle med fin utsikt över väg och skog (14).

Sträckor att promenera finns men det skulle kunna bli lättare att läsa av och förstå hur man kan röra sig, både i bil och till fots.

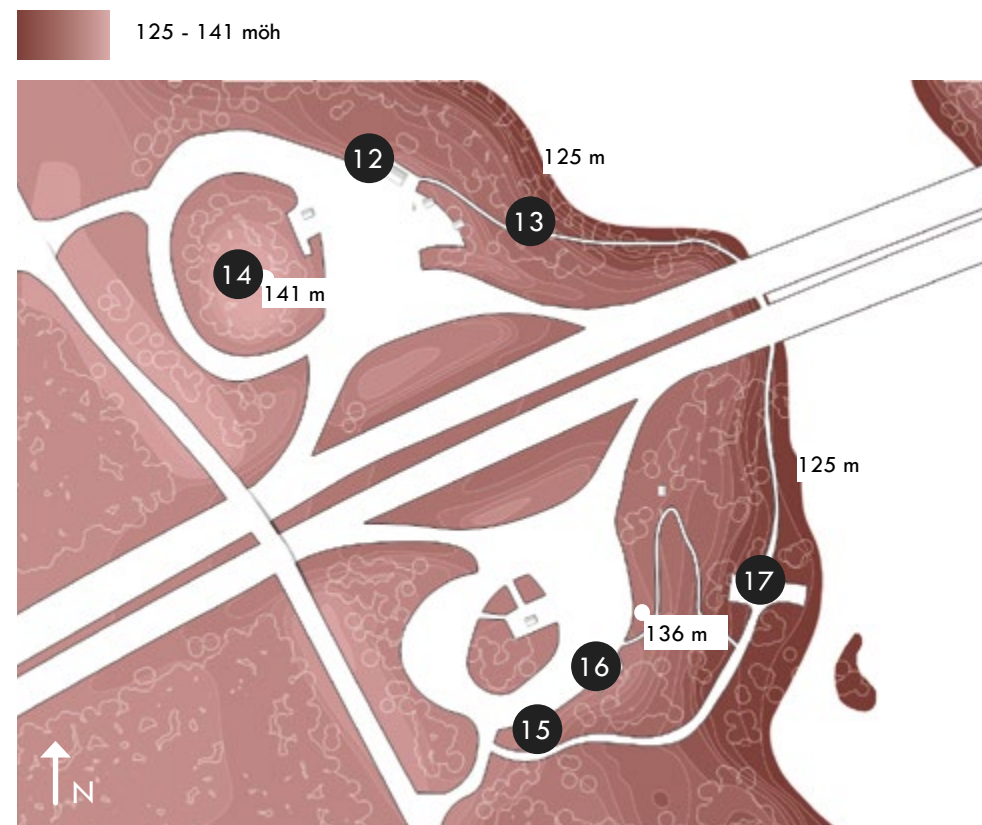


fig 13. Från Lagan skiljer sig 11 meter upp till parkeringsytan



12. Baksidan bakom norra byggnaden sluttar ner mot skogen



13. Vägen nermot vattnet på den norra sidan. Bron skymtar.



14. Utsikt från kullen ner på lastbilar och E4an.



15. Liten gömd bilväg ner mot Lagan.



16. Bakom södra byggnaden ner mot Lagan är det brant.



17. En bra lutning upp till parkeringen sett nedifrån.

BULLER, SOL & VIND

BEHAGLIGT MEN STÖRANDE

Buller från E4 är ett av de mest dominerande inslagen i upplevelsen av platsen. Detta förstärks av att bron över Lagan är öppen, vilket gör att ljudet färdas över vattnet och sprids över i stort sett hela rastplatsen (19). Ljudnivån upplevs som hög över hela området och uppskattas ligga omkring 70-80 decibel på flera platser. Bullret påverkar därmed möjligheten till vila och återhämtning, trots platsens andra kvaliteter. Många av sittplatserna hittar man dessutom mitt eller precis vid sidan av parkeringen (20).

Sjöboda upplevs samtidigt som en ljus och öppen plats med många möjligheter att sitta i solen. Vindförhållandena varierar förstås, men den dominerande vindriktningen bedöms framför allt vara sydvästlig (SMHI 2013). Vid platsbesöket identifierades inga tydliga punkter där vinden upplevs som särskilt problematisk, men den delvis öppna karaktären gör att vindskyddade platser kan vara viktiga att tänka på i den fortsatta gestaltningen.

➔ Sydvästlig vind ☀ Solens rörelse på sommaren ● Buller kommer från både väg och parkering

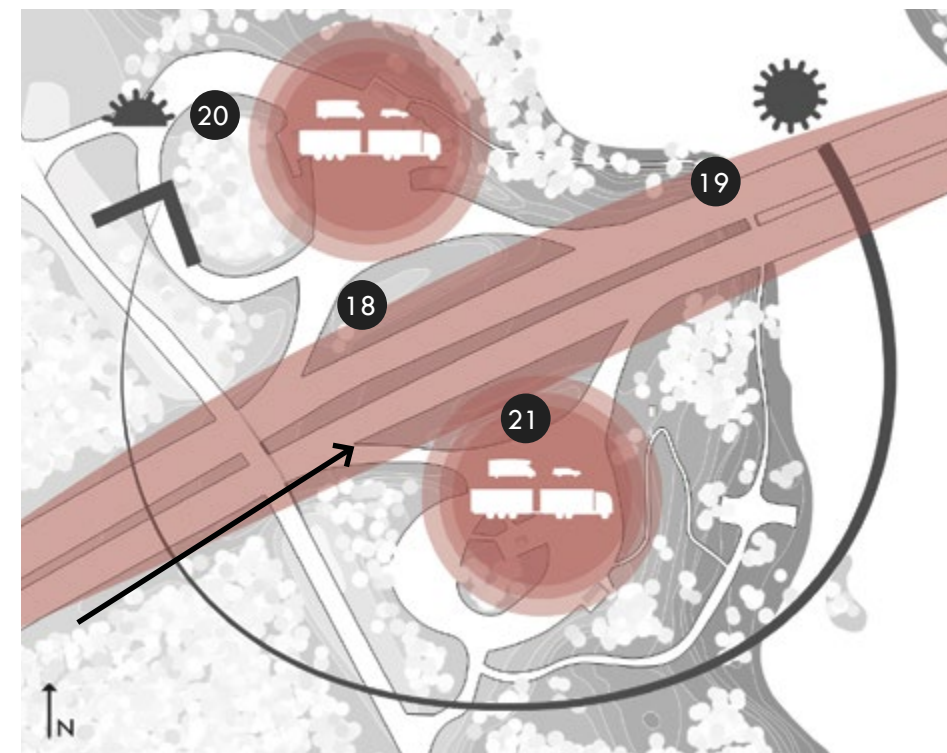


fig 14. Rastplatsen präglas av en 70-80 dB ljudnivå.

“A gorgeous view from the stop. Good seating areas. Little bit of noise from traffic. Beautiful nature to look at. Ok toilets. Perfect as a place to stop, get a picnic, look at beautiful view, go toilet and then continue.”

-Recension Google



18. Öppet mot E4an



19. Inget bullerskydd på bron



20. Sittytor precis vid parkeringen



21. Klen bullervall mot vägen

BEFINTLIGA KVALITÉER

NATUR, UTSIKT & DJURLIV

Trots vissa brister har platsen flera tydliga kvaliteter. Vegetationen har över tid både gallrats och tillåtits växa upp, vilket har skapat en varierad grönska. Flera ekar och tallar på platsen upplevs som särskilt värdefulla och bör i möjligaste mån bevaras (23). Även inslag av björk och annan vegetation bidrar till platsens karaktär (24). Runt rastplatsen finns en omgivande skogsridå som skapar en skyddande känsla och ramar in platsen, samtidigt som vissa öppningar ger kontakt med landskapet.

Platsen har tydliga rekreativa och visuella värden. Utsikten mot vattnet (26), närheten till Lagan och de öppna vyerna ger platsen en stark landskapskontakt. Rastplatsen tycks även ha ett djurliv som uppmärksammats av besökare (bilaga 1), bland annat genom fotograferade änder vid platsen. Topografin kan dessutom ses som ett värde i sig, eftersom höjdskillnaderna skapar variation, utblickar och möjlighet till lekfulla rörelser genom landskapet.

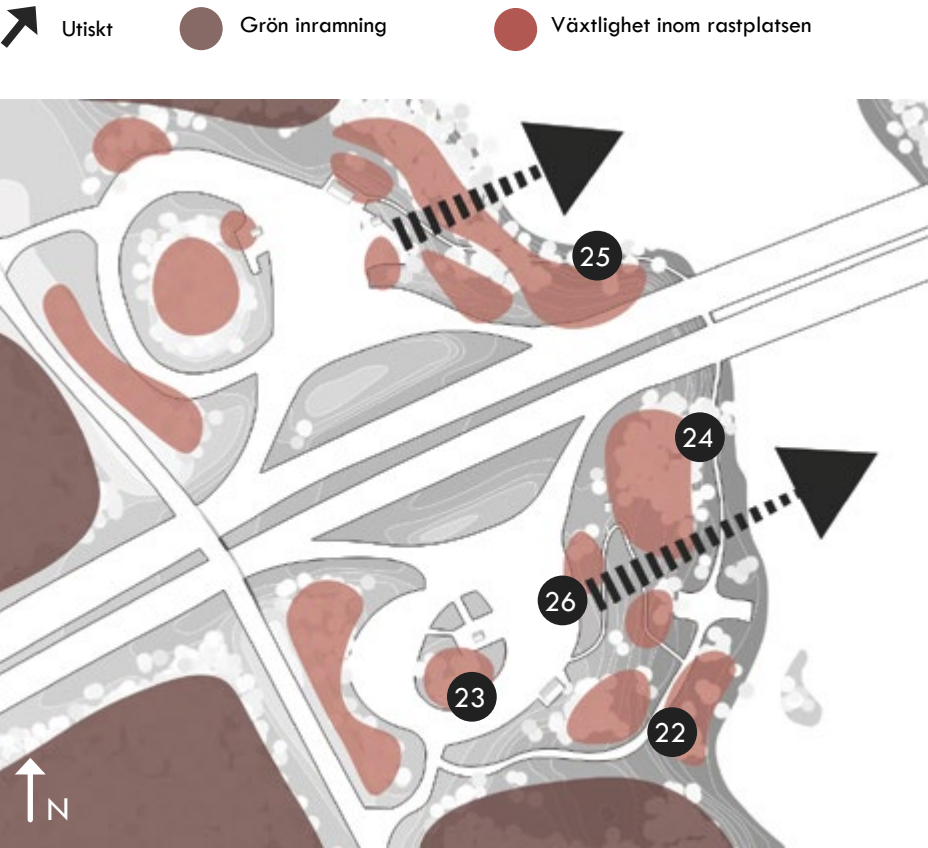


fig 15. Bilden beskriver befintliga kvalitéer

“Fin rastplats. Vi gick ner till sjön och satte oss och fick då sällskap av en and och hennes fem andungar. Tama nog att äta ur handen. Naturskönt nere vid sjön. Sätt er där.”

-Recension Google



22. Vitsippor



23. Uppvuxna ekar på svåra platser



24. Utsikt från bord mot bron



25. Vatten som ligger nära



26. Sikt ner mot vattnet och en liten parkeringsplats

ANVÄNDARE & FORDON

ANVÄNDARE OCH MÅLGRUPPER

En rastplats ska vara till för alla. Stora sällskap, yrkesförare, ensamma, gamla, unga, barn, rörelsehindrade och husdjur. Den ska fungera året runt och tillgodose viktiga behov och möjliggöra olika typer av vila.

Större grupper

En busslast med folk som behöver rasta av sig och gå på toa innan fortsatt färd. Kanske vill de sitta samlade tillsammans och äta matsäck.



Rörelsehindrad

En målgrupp som kräver mer tillgänglighet och som både kan ha svårt att ta sig fram eller se platsens utformning.



Äldre

En eventuellt långsammare besökare som kanske vill ha kortare sträckor att gå.



Familjer & barn

Ett gäng som kanske vill springa av sig lite extra och som har med sig picknick. Är det en fin dag finns det tid för lek.



Yrkesförare

En person som stannar för middagspaus, kanske ensam eller med en kollega. Rastplatsen kan ses som en del av deras arbetsmiljö.



Ensam resenär

En person som skulle kunna behöva känna en starkare känsla av trygghet på platsen.



Personbilar & Motorcykel



Husbilar & husvagnar



Busss 12 m



Lastbil 15m



Lastbil 25 m



Lastbil 34 m



0 10 20 30

ELBILAR?

Elbilar blir allt vanligare och det är ännu inte ett krav att rastplatser ska ta höjd för dem, däremot är bra om förarbetet inför eventuella laddningsstolpar är gjort. Man ska kunna snabbbladda sin bil på 20-30 minuter och sen kunna flytta den vidare vid behov.

fig 16. Längd på fordon

REFERENSPLATSER

SVERIGES BÄSTA RASTPLATS?

I sökandet efter inspiration och referensplatser kom jag i kontakt med M Sveriges arbete kring rastplatser, där förbundet årligen utnämner särskilt välfungerande rastplatser i Sverige. Rastplatserna bedöms utifrån kriterierna: parkerings- och uppställningsmöjligheter, säkerhet, toaletter, lekutrustning, promenadstråk, belysning och skyltning. Skötseln, städningen och hygien på rastplatserna har också granskats, en granskning som skett två gånger per säsong och rastplats. Snapparp i Halland, Hörle i södergående riktning i Jönköping samt Ekerödsrasten och Stoby i Skåne har fått höga betyg (M Sverige 2026b).

För att få en djupare förståelse för hur denna urvalsprocess går till deltog jag i ett samtal med en representant från organisationen. Under samtalet framkom att bedömningen i stor utsträckning bygger på mätbara faktorer som följs upp vid två tillfällen under sommarsäsongen. De kriterier som utvärderas handlar bland annat om belysning, sikt och överblickbarhet samt upplevd trygghet och trafiksäkerhet, inklusive hur in- och utfarter samt skyltning fungerar. Även parkeringsmöjligheter och tillgång till parkeringsplatser spelar en viktig roll. Vidare bedöms platsens skötsel och underhåll, såsom städning, tömning av papperskorgar och standarden på toaletter. Därtill ingår gräsklippning och trädgårdsskötsel, samt hur tillgänglig och framkomlig rastplatsen är för olika typer av trafikanter (M Sverige 2026b).



fig 17. M Sverige utnämner länets bästa rastplats - här är Ekerödsrasten i Skåne som vunnit många år

TANKAR EFTER REFERENSBesøg

I det här avsnittet går jag igenom tankar efter många platsbesök. Platserna jag har besökt är Gårdstånga, Galtsjön, Glumslöv, Mölletofta, Kungsrasten, Hallandsås, Susedalen, Skåneporten, Ekerödsrasten, Snapparp, Bjäresjö, där jag spenderade 20-60 minuter beroende på storlek och komplexitet. Dessa besök har som en del av metoden skett successivt under hela arbetet. Detta är en sammanfattning av olika aspekter jag tagit med mig in i min egen gestaltning av Sjöboda.

Frågor jag ställt mig under besöken är: Kan jag förstå platsen? Hur ser materialen ut? Är det öppet eller stängt? Vilka funktioner finns? Känner jag mig skyddad utan att vara instängd? Kan jag mentalt koppla bort trafiken? Kan miljön upplevas som återhämtande? Vill jag faktiskt stanna här (om än för en liten stund)? Se bilaga 2 för ett urval foton från besöken.

MÖBLER OCH MÖJLIGHETER TILL VILA

Möbleringen varierar mellan rastplatserna, men den traditionella kombinationen av bord och parkbänk är fortfarande vanlig (18). På senare gestaltade platser förekommer större variation och ibland möbler som tydligare bidrar till platsens identitet. Viktigt är också att sittplatser finns på olika avstånd från parkeringen och att några är tillgängliga för personer med nedsatt rörelseförmåga. Referensstudierna visar samtidigt att variationen ofta är begränsad. Sittplatser under tak, platser i lä eller andra typer av vistelsemöjligheter förekommer inte alltid. I recensionerna lyfts just väderskydd fram och sittplatser i fina miljöer. Möjligheten att sitta avskilt lyfts fram som en tydlig kvalitet. Är det alltför dåligt väder stannar man i sin bil.

TRAFIK, PARKERING OCH TYDLIGA GRÄNSER

Rastplatsers disposition skiljer sig mycket och det finns fördelar och nackdelar med båda sorter. Figur 19 visar Gårdstånga rastplats där lastbilarna är placerade långt bort från rastytan och dessutom måste gå en bit till det "natursköna" över en väg och parkering. I Mölletofta är allt nära men då blir det istället väldigt trångt och svårt att separera.



fig 18. Två exempel på fikaytor.

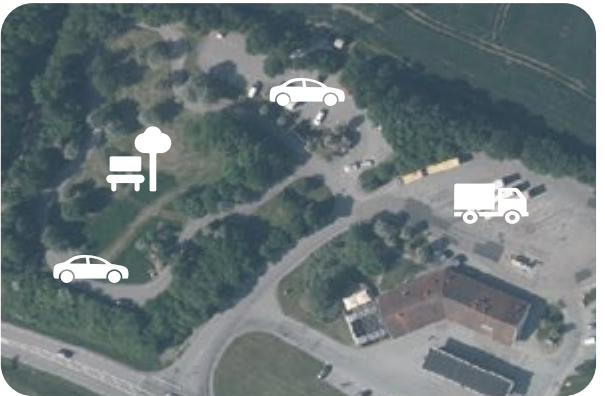


fig 19. Mölletofta och Gårdstånga varierar i sin disposition där båda lösningarna har positiva och negativa effekter på vistelsekvaliten.

Flera av de besökta rastplatserna tycks vara planerade för en tid med mindre tung trafik. När dagens lastbilar inte ryms inom de avsedda ytorna uppstår problem med sönderkörda kanter, planteringar och gräsytor (21). Pollare och andra fysiska avgränsningar (stenar, bockar) används därför både för att hindra felparkering och för att tydliggöra vilka ytor som tillhör gående respektive olika fordon. Samtidigt kan sådana lösningar minska parkeringskapaciteten om de används för att kompensera för en dåligt fungerande grundstruktur, särskilt när blockader placeras på personbilsplaneringar för att hindra lastbilar att dubbelparkera. I recensionerna återkommer både synpunkter på dåligt planerade parkeringsytor och uppskattning av platser där det finns gott om utrymme för både stora och små fordon. Man kan alltså konstatera att det är något som uppmärksammas av besökare både positivt och negativt.

BELYSNING OCH UPPLEVELSEN AV TRYGGHET

Belysningen på rastplatserna är ofta relativt enkel och koncentrerad till parkering, serviceytor och toaletter. De mer naturnära delarna ligger ofta längre från servicefunktionerna och är inte alltid belysta. Det innebär att de platser som kan vara attraktiva för vila under dagen kan upplevas annorlunda efter mörkrets inbrott. Recensionerna visar också att trygghet inte enbart handlar om platsens fysiska skick. Det förekommer berättelser om stölder, skadegörelse och upplevd otrygghet vid övernattningsplatser, även på platser som samtidigt beskrivs som lugna och trevliga. Det visar på en möjlig konflikt mellan avskildhet och lugn å ena sidan och behovet av överblick och närvaro å den andra (20).

DRIFT, SLITAGE OCH RENHÅLLNING

Skötseln verkar ha stor betydelse för hur en rastplats uppfattas. Slitage är naturligt i en miljö med intensiv användning, men skadade markytor, ogräs, graffiti, trasiga funktioner och nedskräpning ger snabbt ett nedgående intryck. Därför blir robusta material, enkla reparationsmöjligheter och material som åldras väl viktiga delar av gestaltningen. Även placering och utformning av papperskorgar spelar roll för hur lätt platsen är att hålla ren. I recensionerna är toaletter och renhållning ett av de tydligast återkommande ämnena: rena och välskötta toaletter lyfts som något positivt, medan smuts, lukt, överfulla toaletter och trasiga funktioner återkommer i



fig 20. Öppet och trygget, eller öppet och tråkigt?



fig 21. Lastbilar på fel ställen kan orsaka förvirring och gör platser svårästa. Om de inte har tillräckligt med plats kan stora fordon lätt orsaka skador.

de negativa omdömena. Inte helt sällan åker besökare vidare om toaletterna inte är rena nog.

NATUR, UTSIKT OCH ÅTERHÄMTNING

Natur och utsikt framstår som några av rastplatsernas tydligaste kvaliteter. Närheten till vatten, vegetation eller vandringsstråk kan ge besökaren möjlighet att lämna trafikmiljön för en stund och skapa en tydligare känsla av paus. Hur dessa kvaliteter tas tillvara varierar dock. Vegetation kan exempelvis både bidra till en grönare miljö och samtidigt skymma en utsikt under delar av året. Lekytor, djur, vattenmiljöer och andra mindre inslag kan också ge platsen ett större upplevelsevärde, även om flera sådana funktioner på de studerade platserna har försvunnit eller är i dåligt skick. Recensionerna förstärker bilden av att natur, utsikt, grönska och möjlighet att fika utomhus är sådant som besökare uppskattar och kommer ihåg. Däremot är det uppenbart att stark vind och avsaknaden av vindskydd väcker irritationer.

HELHETSINTRYCK

Sammantaget visar referensplatserna att en fungerande rastplats inte verkar avgöras av en enskild funktion. Upplevelsen formas snarare av samspelet mellan trafiklösningar, skötsel, toaletter, möjlighet att sitta och vila, väderskydd, naturkontakt och upplevd trygghet. Flera recensioner visar också att samma plats kan uppfattas mycket olika beroende på tidpunkt och användning. En plats som fungerar bra för ett kort fikastopp på dagen behöver inte nödvändigtvis kännas trygg för någon som ska övernatta.

“Måste nog vara en av de sämsta rastplatserna jag sett. Dålig planerad med platserna, trasig asfalt överallt, mycket skräp och tråkig restaurang. Är detta i Sverige eller ett U land?”

“En liten enkel oas. Bravo, Trafikverket!”

- Recensioner Gårdstånga rastplats

SAMMANFATTNING AV PLATSBESÖK & REFERENSPLATSER

Nedan följer en sammanfattning av de övergripande insikter jag fått efter att ha varit på plats i Sjöboda, studerat referensobjekt på plats och i plan och läst google recensioner.

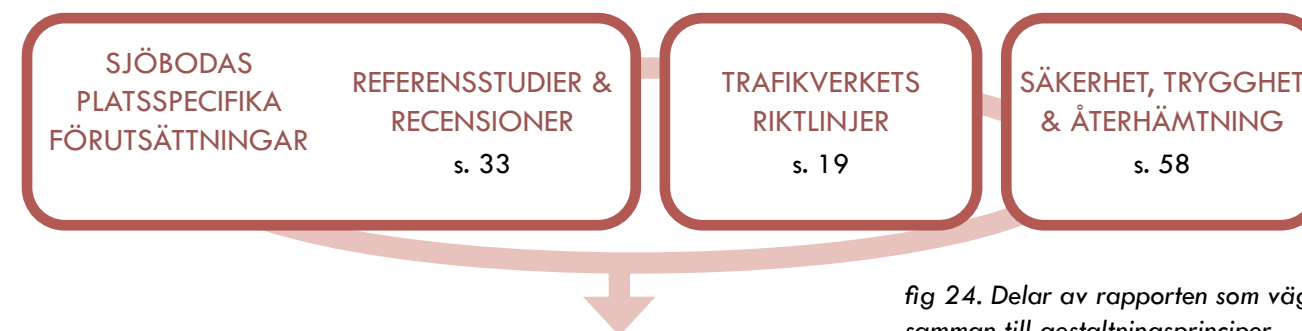
- Disponera och förtydliga trafik och olika fordons parkeringsytor
- Ta tillvara på omgivande grönska
- Viktigt att tänka på drift & skötsel i form av material
- Omsorgsfullt valda material som slits och åldras väl.
- Förse rastplatsen med ordentliga faciliteter och toaletter
- Ha en balans och variation mellan öppet landskap och mer stängda rum
- Se till att det finns sittplatser kopplade till vattnet
- Ha en återkommande materialpalett för sammanhållen känsla
- Sittplatser bör dessutom variera för att möta olika behov och preferenser
- Platser med vindskydd och regnskydd och ha parkeringsplatser riktade mot något vackert
- Bullerreducering av platsen

3. GESTALTNINGSFÖRSLAGET

Kapitlet inleds med en presentation av sex övergripande gestaltungsprinciper som ligger till grund för gestaltungsarbetet. Principerna utgör en sammanställning av resultaten från kapitel 2 (platsbesök, referensstudier, riktlinjer och analyser) och kapitel 4 (säkerhet, trygghet och återhämtning). Kapitlet fungerar som ett stöd till gestaltungsens poster, vilka presenterar det färdiga förslaget. Gestaltungsprinciperna sammanfattas i slutet av kapitlet i form av mer konkreta åtgärder.

6 ÖVERGRIPANDE GESTALTUNGSPRINCIPER

Gestaltungsprinciperna har utvecklats utifrån platsens förutsättningar, referensstudier, riktlinjer samt arbetets teoretiska utgångspunkter kring trygghet, säkerhet och återhämtning.



- 1 TYDLIGA FLÖDEN OCH BEGRIPLIG STRUKTUR**
Trafik, gångrörelser och vistelse behöver kunna samexistera utan att skapa onödiga konflikter. En tydlig rumslig hierarki mellan ankomst, parkering, service och rekreation stärker både funktion och orienterbarhet.
- 2 SAMLAD SERVICE OCH VARIERADE VISTELSEMILJÖER**
Centrala funktioner bör vara lätta att hitta och nå, medan vistelsemöjligheter kan vara mer utspridda. På så sätt kan den som gör ett kort stopp snabbt nå service, samtidigt som den som stannar längre kan söka sig vidare till lugnare delar.
- 3 ÖVERBLICK OCH AVSKILDHET I BALANS**
Siktlinjer, vegetation och belysning används för att stödja orientering och trygghet. Samtidigt behöver rastplatsen erbjuda miljöer där besökaren kan dra sig undan från trafik och aktivitet utan att förlora kontakten med resten av platsen.
- 4 LANDSKAPET SOM UTGÅNGSPUNKT**
Befintlig topografi, vegetation, utsikt och vattenkontakt ses som resurser i gestaltungsningen. Istället för att skapa en fristående anläggning används dessa kvaliteter för att ge rastplatsen en tydligare platsförankring.
- 5 ROBUSTHET OCH LÅNGSIKTIG FÖRVALTNING**
Material och vegetation behöver tåla hög belastning och samtidigt vara möjliga att underhålla och reparera. Gestaltungsningen bör därför ta hänsyn till drift redan från början och använda lösningar som kan fungera över tid.
- 6 VARIATION OCH VALMÖJLIGHET**
Rastplatsen används av olika människor och under olika lång tid. Genom att erbjuda miljöer för snabb service, social vistelse, aktivitet och lugnare återhämtning kan fler behov rymmas utan att varje del av platsen behöver fylla alla funktioner.

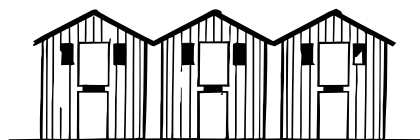
KONCEPT

“FRÅN HASTIGHET TILL STILLHET”

Gestaltningen utgår från mötet mellan väg och vatten, där den snabba infrastrukturen längs E4 övergår i ett långsammare tempo vid Lagan. Rastplatsen formas som en sekvens från känslan av att “vara på väg” till stillhet, där besökaren gradvis leds bort från trafikens tempo och närmare landskapet och ån. Formmässigt hämtar platsen inspiration från vattnets mjuka rörelser. Redan vid parkeringen återkommer detta i markmaterialens böljande riktningar, som hjälper till att leda besökaren mot den centrala servicebyggnaden och vidare genom platsen.

Topografin och disponeringen av platsen används för att förstärka övergången mellan ankomst och vila. Nivåskillnaden mellan rastplatsen och vattnet skapar en naturlig förflyttning från den mer öppna och överblickbara miljön vid parkeringen till en lugnare och mer närvarande miljö närmare Lagan. Kopplingen till vattnet förstärks genom gångvägar och sittplatser som stegvis leder ner mot Lagans kant. Utan att platsen konkurrerar med landskapets naturliga uttryck skapas enkla ytor för vila, lek och kortare pauser, där besökaren kan komma nära vattnet.

Materialen är valda för att vara robusta och så långt som möjligt knyta an till platsens karaktär. Trä, betongsten, granit och grus bildar en lågmäld materialpalett som tål användning utan att upplevas alltför teknisk eller dekorativ. Materialen ska kunna åldras väl och används med hänsyn till rastplatsens olika belastningar, särskilt där tyngre fordon rör sig. Servicebyggnaden hämtar inspiration från den traditionella sjöboden genom sin



Sjöboden som identitet



Böljande former

enkla form, sitt sadeltak och sin träfasad, men tolkas i ett samtida uttryck.

Vegetationen består främst av tåliga och inhemska arter som ger struktur över året. Den används för att skapa rum, förstärka riktningar och knyta rastplatsen till det omgivande landskapet, samtidigt som viktiga siktlinjer och överblick bevaras.

Projektet strävar efter en sammanhållen och lågmäld gestaltning där funktion, robusthet och platsens identitet får samverka. Genom att arbeta med riktning, topografi, material och vegetation formas en rastplats som inte bara erbjuder ett avbrott från resan, utan också en möjlighet att för en stund lämna vägens tempo och träda in i ett lugnare landskap.

“SJÖBODA - bodarna vid sjön”.

Bodar användes vid fiske, jakt, jordbruk m.m. för förvaring och kanske även för övernattnig, och betydelsen kan därför vara allt från sjöbodas, fiskebodas, skjul, jaktkojor, redskapsbodas, fäbodas och inte minst slätterbodas, hölador, skjul och liknande. Flera ortnamn som idag slutar på bo (’boställe, gård’) har tidigare i stället slutat på boda. En anledning till detta kunde vara att bodas kom att byggas om till en större och fast bostad

(Markaryd kommun, 2026).

ANKOMST

Säkert köra av och lätt kunna orientera sig till sin del av rastplatsen. Känna att det är tryggt att stanna.

SERVICE

Uträtta de behov man har och därefter bjudas in till nästa del av vistelsen och lokalisera var man vill vila en stund.

VARA PÅVÄG

Besöket börjar från vägen där rastplatsen lätt ska synas och bjuda in till ett besök i det natursköna området.

PARKERING

Hitta rätt parkeringsplats och kunna se servicehuset och kunna gå dit säkert.

VILA

Vila kan innebära en känsla av “här och nu” - en stund i solen eller en kort promenad. Det ska finnas möjligheter både för en kort återhämtande paus eller en längre.

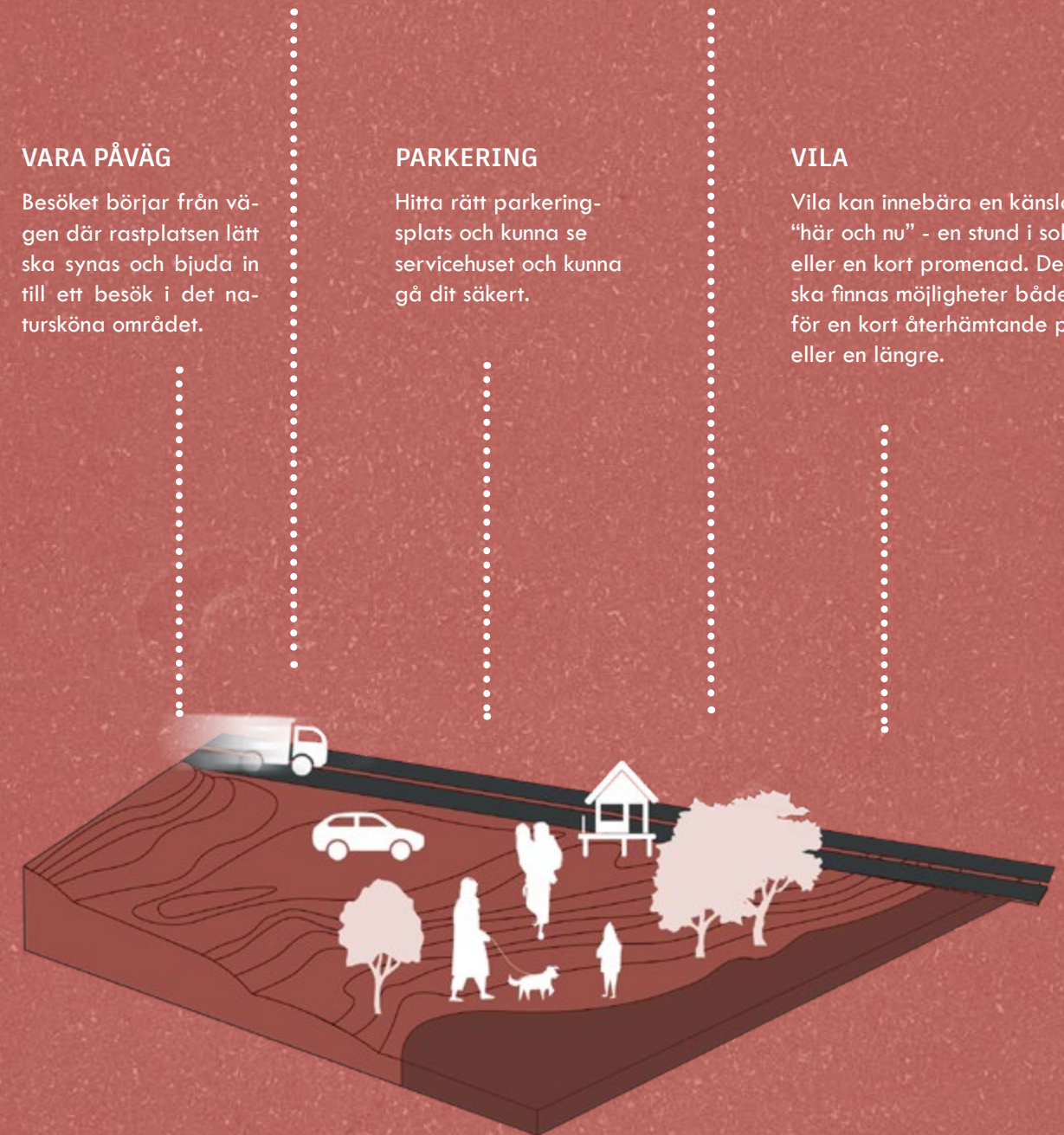
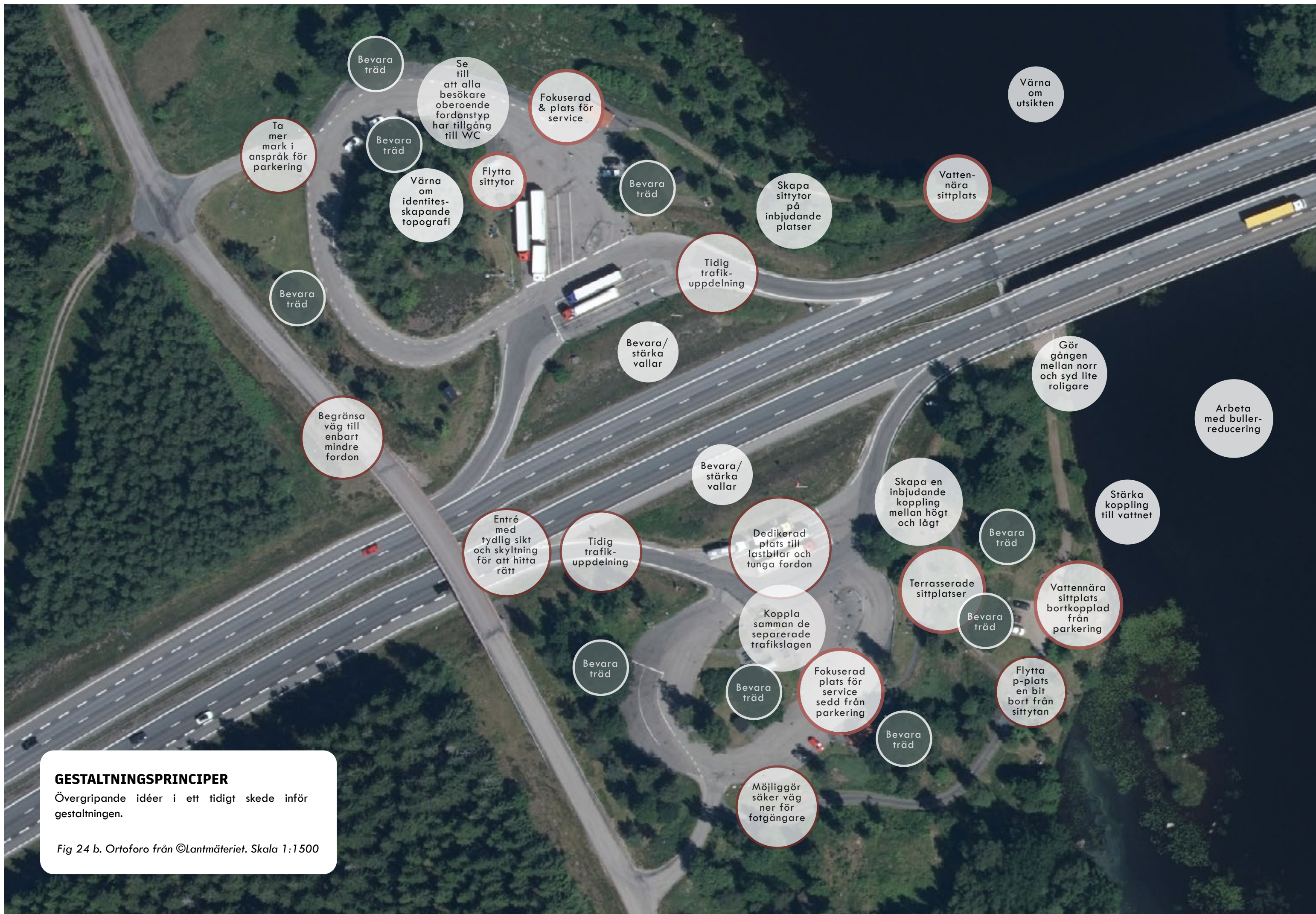


Fig 25 Konceptbild - Från hastighet till stillhet



TRAFIKLÖSNING OCH DISPOSITION

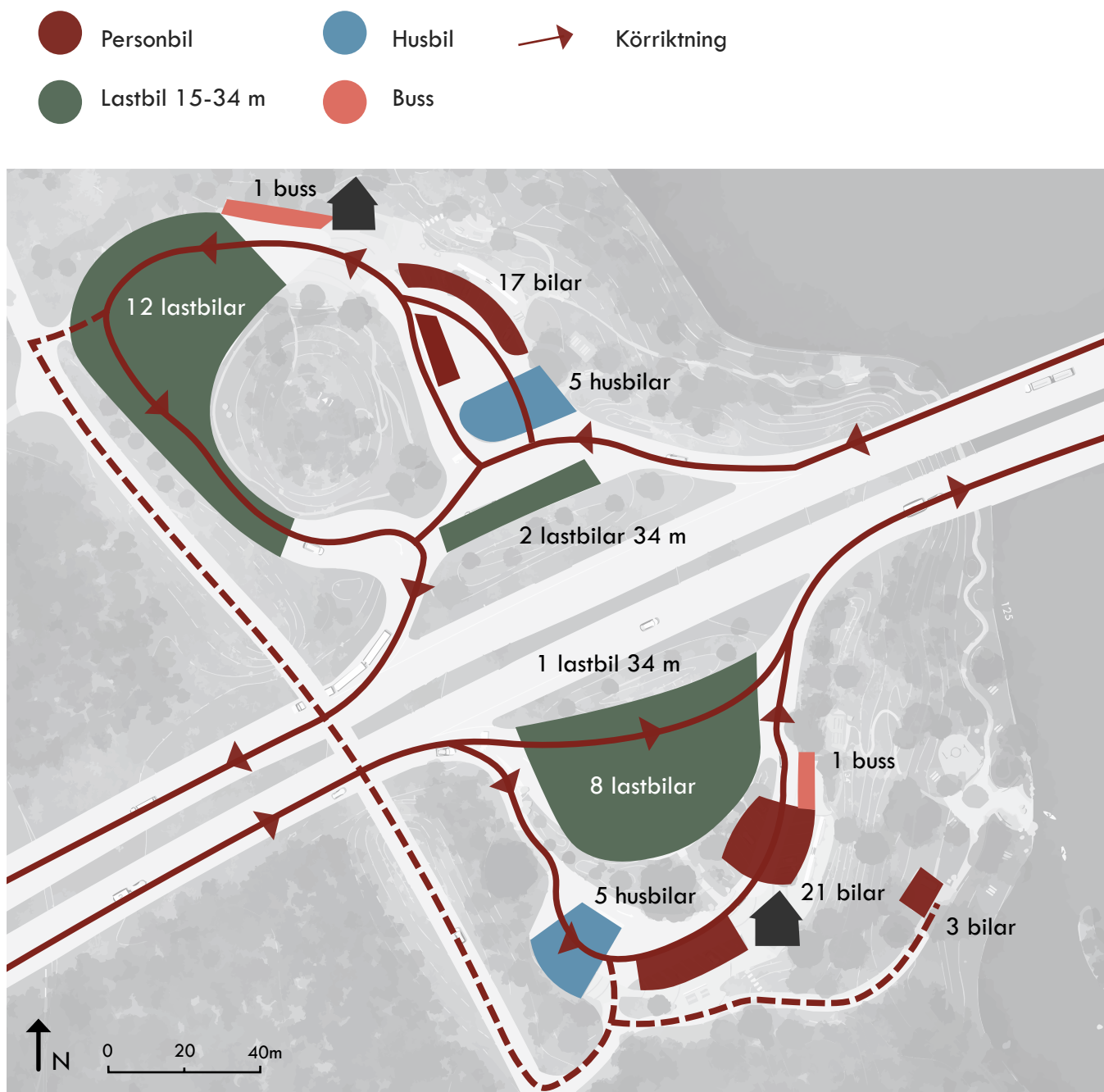


Fig 26. Karta över förslaget som beskriver olika fordonstypers flöde samt antalet parkeringsplatser.

ETT GEMENSAMT FLÖDE OCH TYDLIG INDELNING

Orienteringen börjar redan ute på motorvägen då det enkelt ska vara skyltat och flaggat för en rastplats. Från vägen, även för de förbikörande, ska rastplatsen inte heller ligga dold. Vid ankomst delas rastplatsen tidigt upp i separata områden för yrkesförare respektive privatförare, både i norrgående och södergående riktning. All trafik går i samma riktning. Skyltning gör det lättare för lastbilar att förstå var de ska köra. Högerregeln gäller.

Platsen är organiserad i två tydliga huvuddelar, där yrkestrafiken placeras längre bort från de sociala ytorna men med bibehållen siktlinje och en känsla av att även deras yta kopplas samman med service. Denna uppdelning syftar dels till att skapa en trivsamt miljö för alla besökare, dels till att göra platsens struktur mer lättbegriplig. Eftersom det är viktigt att hålla en tydlig separation mellan olika trafikslag, samtidigt som behovet av uppställning för lastbilar är stort, har en omfattande yta avsatts för tung trafik. Detta har även medfört att marken har utökats för att rymma det ökade behovet av parkeringsplatser, särskilt för lastbilar.

Infartsrampen till den södra delen, som avser norrgående trafik, har förlängts i väst för att optimera ytan. För lastbilarna upp till 34 meter har en särskild uppställningsplats utformats vid entrén till rastplatsen, där fordonen kan parkera utan behov av att svänga eller backa.

Det finns även möjlighet att på den norrgående rastplatsen köra ner till ån. Driftpersonal ges också möjlighet för att underhålla bland annat lekplatser samt vägen ner till vattnet. Större fordon, såsom lastbilar, bussar och husbilar, har dock inte möjlighet att ta sig ner till området vid vattnet. Denna väg är dock inte till första anblick inbjudande utan riktar sig mer till återkommande besökare.

Vägen som korsar E4an har i dagsläget begränsats till enbart personbilar och husbilar. Möjligheten att ta sig in den vägen är till största del till för driftpersonal. För att eventuellt öka säkerheten på platsen och minska brottsligheten kan det övervägas att sätta dit en vägbom. Det är inte heller önskvärt att rastplatsen blir en avfart för lokal trafik som på så vis överbelastar platsen genom att använda den som smitväg.

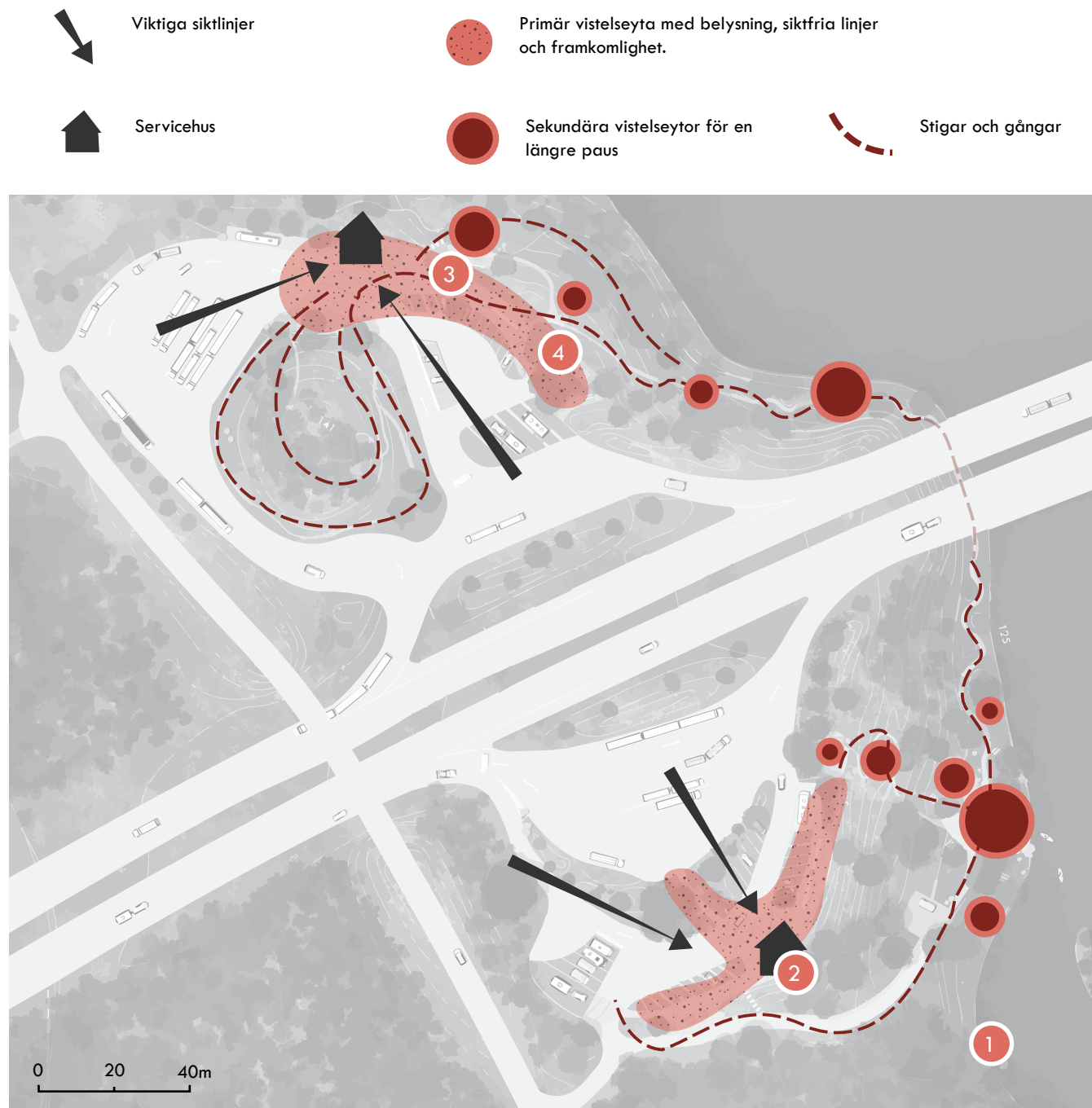


Fig 27. En konceptuell bild på hierarkin över vistelseytor i avseende för trygghet och längd på paus

fig 28. QR-kod ska finnas vid servicehusen för en enkel felanmälan.



SERVICE OCH FUNKTIONER

EN FOKUSERAD & CENTRAL PLATS

Utöver trafikdispositionen är orienteringen när man kommer in på området viktig och att man snabbt kan få en överblick när man ankommer. Därför är servicehuset med toalett placerat i blickfånget och lätt att se från de flesta parkeringarna. Rastplatsen indelad i två zoner - en för den centrala delen där det är fokus på service och trygghet och en mer rekreativ som ligger lägre ner. Den övre delen är tillgänglig med alla nödvändiga faciliteter och den nedre är till för de som vill stanna en stund extra. Sikten är öppen för att se ner på vistelseytor nere vid ån och bjuda in till ett besök. Platsen ska vara lätt att förstå direkt (vad gör man här, var går man, var är andra människor?). För

gående är den asfalterade vägen ner från den södra rastplatsen mer visuellt tillgänglig och flyttad närmare servicehuset.

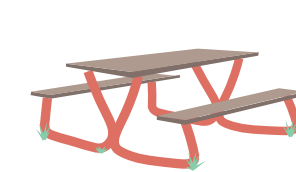
Det är viktigt med sikt från de olika parkeringsytorna för att känna sig trygg. Den mindre vallen i den södra delen mellan lastbilar och personbilar varierar därför i höjd med olika typer av vegetation - som en något böljande rörelse där det är lågt och öppet vid gångar. Här finns även en sittyta som binder ihop servicebyggnad och parkering för lastbilar. På den norra rastplatsen är sikten enbart skydd av den stora kullen i mitten av platsen, däremot kan lastbilsförare "checka av" platsen eftersom de kör förbi serviceytor.

SITTYTOR

FÖR VÄDER OCH BLANDADE BEHOV

Servicehuset är prefab Danfo som görs till alla trafikverkets rastplatser. Över denna ska likt bilden vara ett tak som rimmar med en rad sjöbodar man ofta kan se vid småbåtshamnar. Vid servicebyggnaden ska det finnas olika typer av service för en stor rastplats precis som med ett antal parkeringsplatser. En handikapptoalett, 3 vanliga toaletter och en urinoar. Vid byggnaden ska även finnas info om lokal platsinformation samt en anslagstavla och tre affischer för trafikverkets egna information.

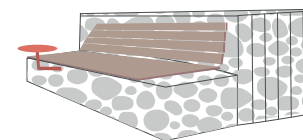
För att skapa lite mer identitet på platsen har alla bänkar och bord liknande material och en röd färgkod. Det finns allt från klassiska bord och bänkinstallationer med och utan tak (4). Det finns även ståbord (2) för lite kallare eller regnigare dagar under tak vid servicehuset - ibland vill man stå upp efter en lång biltur. I de mer naturnära miljöerna finns det både parkbänkar med bord (1) stenar, gabioner och murar (3) att sitta på. Precis som skydd för ruggigt väder finns det även skuggiga platser under träden för de varmare dagarna - sommarmånaderna är trots allt rastplatsens högsäsong.



1 Oförankrade bänkar nere vid vattnet



2 Ståbord under tak för vistelse vid kyligare väder

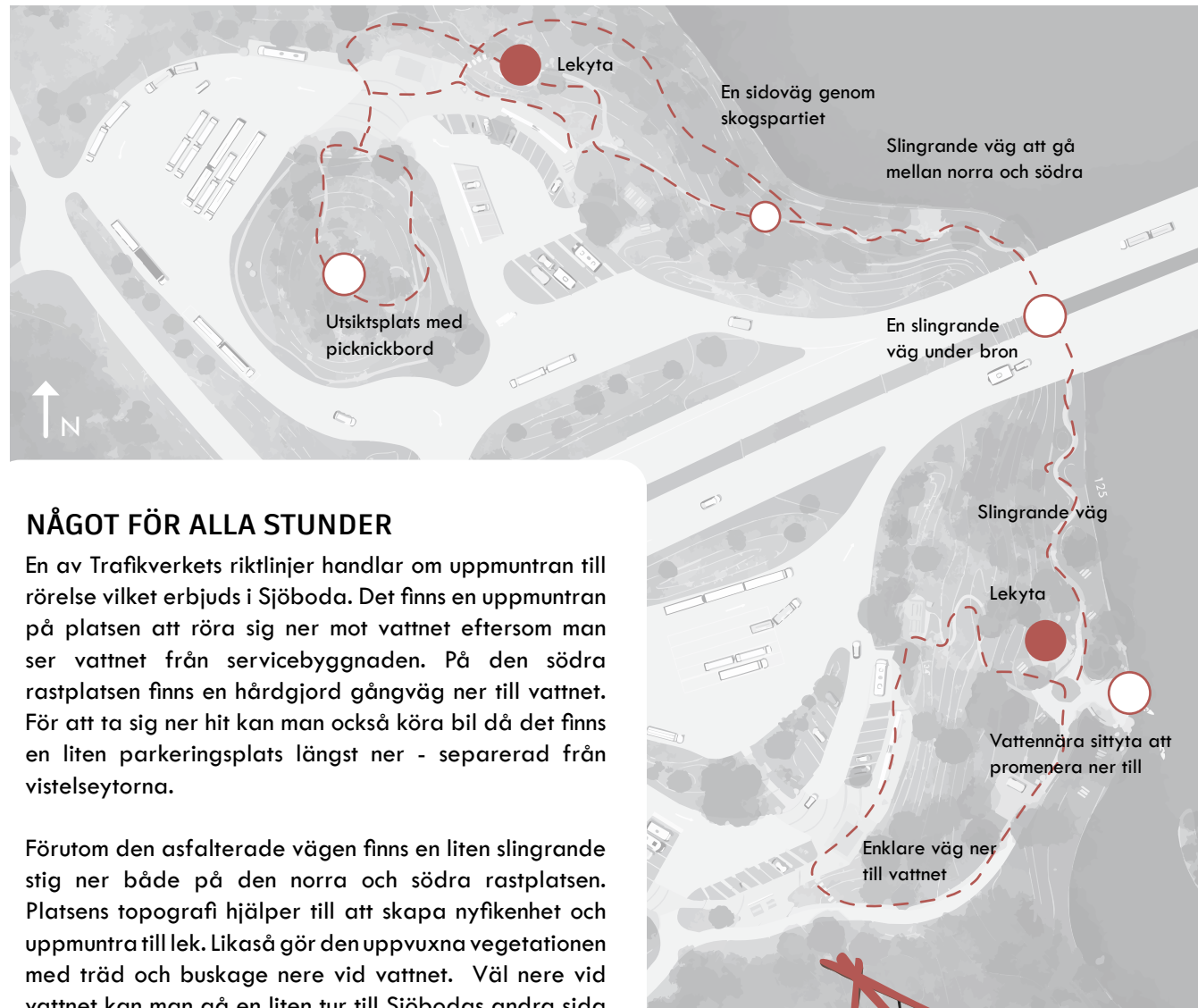


3 Återbrukad sten i gabioner som murar och bänkar



4 Förlängt bord under tak med plats för rullstolar

LEK OCH AKTIVITET



NÅGOT FÖR ALLA STUNDER

En av Trafikverkets riktlinjer handlar om uppmuntran till rörelse vilket erbjuds i Sjöboda. Det finns en uppmuntran på platsen att röra sig ner mot vattnet eftersom man ser vattnet från servicebyggnaden. På den södra rastplatsen finns en hårdgjord gångväg ner till vattnet. För att ta sig ner hit kan man också köra bil då det finns en liten parkeringsplats längst ner - separerad från vistelseytorna.

Förutom den asfalterade vägen finns en liten slingrande stig ner både på den norra och södra rastplatsen. Platsens topografi hjälper till att skapa nyfikenhet och uppmuntra till lek. Likaså gör den uppvuxna vegetationen med träd och buskage nere vid vattnet. Väl nere vid vattnet kan man gå en liten tur till Sjöbodas andra sida om man vill. På den norra rastplatsen har det gjorts en liten terrasserad mer närliggande lekya som man tar sig till via en liten grusväg.

De träd som fälls görs om till stubbar och träd att klättra på vid lekplatsen (29). Man kan även hoppa runt på stenar och mellan träd och små kullar. Under en mer traditionell gunga finns det träflis som dämpar fallen. En båt och stor gräsand i trä (29, 35) spelar på sjötemat. Det ska inte finnas något gym på platsen men för den kreativa motionären finns stänger att hänga i.



Fig. 29 Skiss på element från lekmiljö. Hinderbana, sjötema i trä, gungor & ett enkelt träningsredskap

MATERIAL

ROBUSTA MATERIAL FÖR SÄKERHET, IDENTITET OCH DRIFT

Rastplatsen kommer till stor del att bestå av asfalt, utifrån Trafikverkets rekommendationer kring ett slitstarkt och reparerbart material. För att skapa en mer omsorgsfull och mänsklig skala koncentreras den högre detaljeringsnivån kring servicebyggnaderna. Här används en långsmal marksten i bågformade mönster (32) som anspelar på vattnets böljande rörelser. Stenen kombineras med friser av marksten i flammad granit i varierande bredder (38, 39) både i syfte att stärka vattenkonceptet och att låsa fast betongläggningen. Mindre granitsten och kullersten (36) används för att markera svängar och göra dem mer tåliga.

Befintliga stenmurar på platsen återbrukas som gabioner (40). Gabionerna blir ett återkommande element och kombineras med sittdynor i trä. Förutom att knyta an till platsens befintliga material bidrar gabionerna med ekologiska värden, exempelvis genom att skapa små livsmiljöer för insekter. De är även relativt enkla att reparera, vilket kan bidra till en långsiktigt välskött miljö.

En stor del av rastplatsen utgörs av parkeringsytor. För att öka genomsläppligheten och underlätta för dagvatten att infiltrera används gräsarmerad betong (30) på parkeringsplatserna, förutom för de tyngre fordonen. Varje plats markeras med storgatsten, medan betonggräset möter de mer vildvuxna gräsyterna i ena riktningen och asfalt eller betong i den andra. Vid övergången mellan gräs och asfalt används i huvudsak granitkantsten med nollvisning, vilket underlättar vattenavrinning till gräsyterna.

För att förstärka känslan av att rastplatsen möter naturen längs ån utförs gångstråken i grus och vissa gångar förstärks med betongstenplattor (37). Vid lekplatsen och gungan används träflis som fallskydd. För att skapa en driftsäker flirtning med bryggan kilas större träplankor in mellan betongstenen (33) vid några av de centrala sittplatserna.



fig. 30 Betongarmerat gräs till parkeringsytor



fig. 32 Betong lagt i en svag bågform med friser av gatsten



fig. 33 Träplank i marksten vid utsiktplats



fig. 34 Träflis under gunga.



fig. 35 Trä-element med sjötema för lek.



fig. 36 Kullersten och smågatsten vid kurvor och runt detaljer.



fig. 37 Plattor i utvalda slutnignar.



fig. 38 & 39 Friser av flammad gatsten i betong-läggning



fig. 40 Gabioner fyllda med sten för bänkar och murar



fig. 41 Röda träfasader för servicebyggnaden



fig. 42 Bänkar i rödfärgat stål och trä

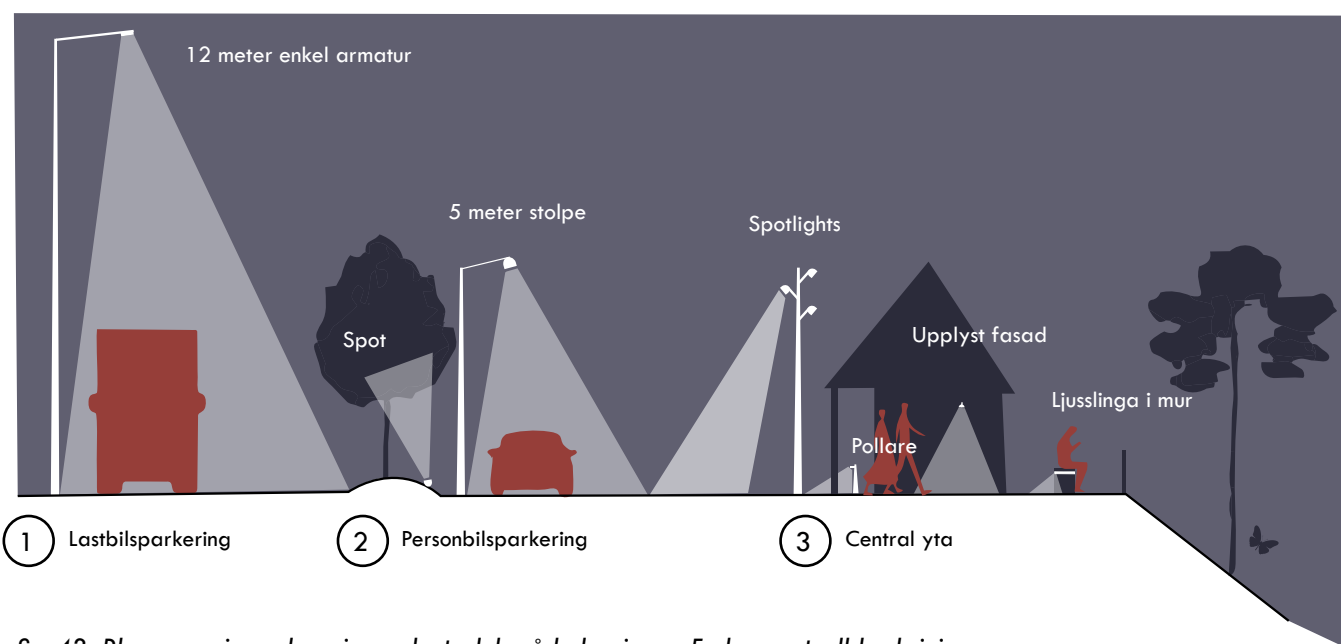


fig 43. Plan som visar placering och storlek på belysningen En konceptuell beskrivning av rastplatsens belysningsprinciper

BELYSNING

ANPASSAD EFTER SKALAN LASTBIL TILL MÄNNISKA OCH DJURLIV

Belysningen utformas med utgångspunkt i både mänskliga och ekologiska behov. Enligt Trafikverkets (2026) riktlinjer bör ljus endast användas där det fyller en tydlig funktion, och begränsas för att minimera ljusföroreningar och påverkan på omgivande natur. I förslaget för Sjöboda koncentreras belysningen till rastplatsens funktionella delar, såsom parkering och vistelseytor, medan omkringliggande miljöer tillåts förbli mörka. Detta är områden som inte heller uppmuntras besökas under mörker.

Lastbilsparkeringen (1) är upplyst med 10 meter höga och anspråkslösa belysningsstolpar med ungefär 30 meters avstånd. Vid personbilsparkeringen och den mer centrala delen av rastplatsen finns en mer detaljerad belysning i en sammanhållen stil med armaturer och konformade stolpar i grönt (2) med 25 meters avstånd. Färgskalan här går i ca 3000 kelvin för en behaglig stämning. Vid servicehusen (3) finns mer detaljerad belysning där träd och objekt lysas upp. Här är det viktigt att både skyltning av toaletter och soptunnor är upplysta. Längs gångvägen från parkeringen till servicebyggnaden lysas gångvägen upp av ljusslingor i muren och pollare. En del träd belyses vid gångvägar underifrån med hjälp av spottar.

I riktlinje med trafikverkets vision ska belysningen vara närvarostyrd under natten. Vid en besökares närvaro ska dessa däremot gå upp i ljusstyrka under tiden som människor är på plats (ibid).

På kvällen är det inte upplyst nere vid ån, dels på grund av trygghetsaspekter (man uppmuntras hålla sig närmare parkeringen) men även ur biologisk hänsyn. Med undantag för vinterhalvåret, när det blir mörkt tidigt, är några pollare placerade vid Lagan. Forskning visar att artificiell nattbelysning kan ha omfattande effekter på ekosystem, bland annat genom att påverka djurs beteende, migration och reproduktion. Även låga ljusnivåer kan störa känsliga arter, vilket gör att belysning behöver hanteras som en viktig ekologisk faktor i landskapsarkitektur (Jägerbrand 2024). En viktig aspekt är att även relativt låga ljusnivåer kan ge betydande effekter. Studier visar att ljus svagare än månsken kan påverka både enskilda arter och samspelet mellan dem. Detta innebär att det inte räcker att enbart reducera ljusstyrkan - själva närvaron av artificiellt ljus kan vara tillräcklig för att störa ekologiska samband (Hansson 2023).



fig.44 Visar exempel på hur de mer centrala området vid servicehusen är belysta.

fig 45. En armatur i grönt med 5 meter hög stolpe

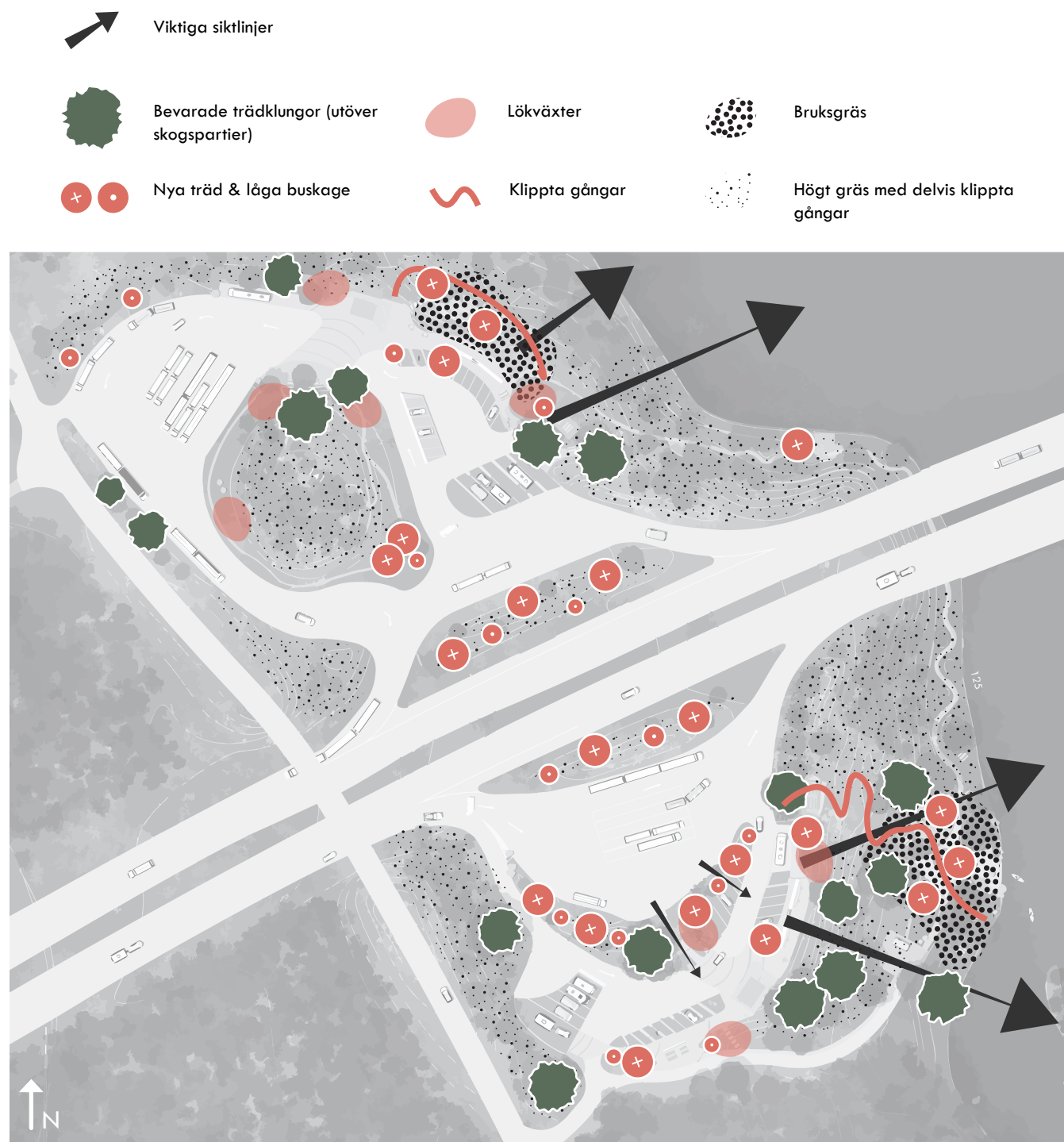


Fig 46. En konceptuell växt- och grönplan

VEGETATION

FÖR TRYGGHET & SKÖTSEL

Vegetationen på platsen består till stor del av uppvuxen, inhemsk flora i form av björk, ek, sälg, tall, gran och mindre buskar. Befintliga träd som är väl etablerade bevaras i så stor utsträckning som möjligt, medan ett fåtal tas bort för att möjliggöra parkering och skapa en bättre disposition av platsen. Vegetationen kompletteras med tallar och inhemska lövträd på båda sidor av området samt mindre buskage på utvalda ställen vid parkeringsområdet. Krokus och snödroppar tillförs för tidiga vårblommor.

Vegetationen ska samtidigt bidra till en trygg och överblickbar miljö. Höga och täta buskage undviks i anslutning till vistelsezoner, gångstråk och parkering för att skapa goda siktlinjer och minska dolda rum. Sikt mellan olika delar av platsen ska underlätta orientering och ge möjlighet att se andra människor som vistas i området. Samtidigt bevaras och förstärks kontakten med vattnet genom att viktiga siktlinjer hålls öppna, även under sommarhalvåret.

Skötseln varierar mellan olika delar av platsen men är överlag lågintensiv. Nära lekplatsen kombineras kortklippt bruksgräs för god framkomlighet med högre gräsytor som klipps mer sällan och kompletteras med smala gångar till sittytter. Vid parkeringen hålls kanterna trimmade, medan gräset tillåts växa in i det betongarmerat gräset för att skapa ett mer avslappnat men medvetet uttryck.

Ett gäng buskar planteras även vid bullervallen intill E4an för att skapa ett något varmare intryck av platsen. Däremot är insynen viktig och är anledningen till varför detta inte överdrivs.

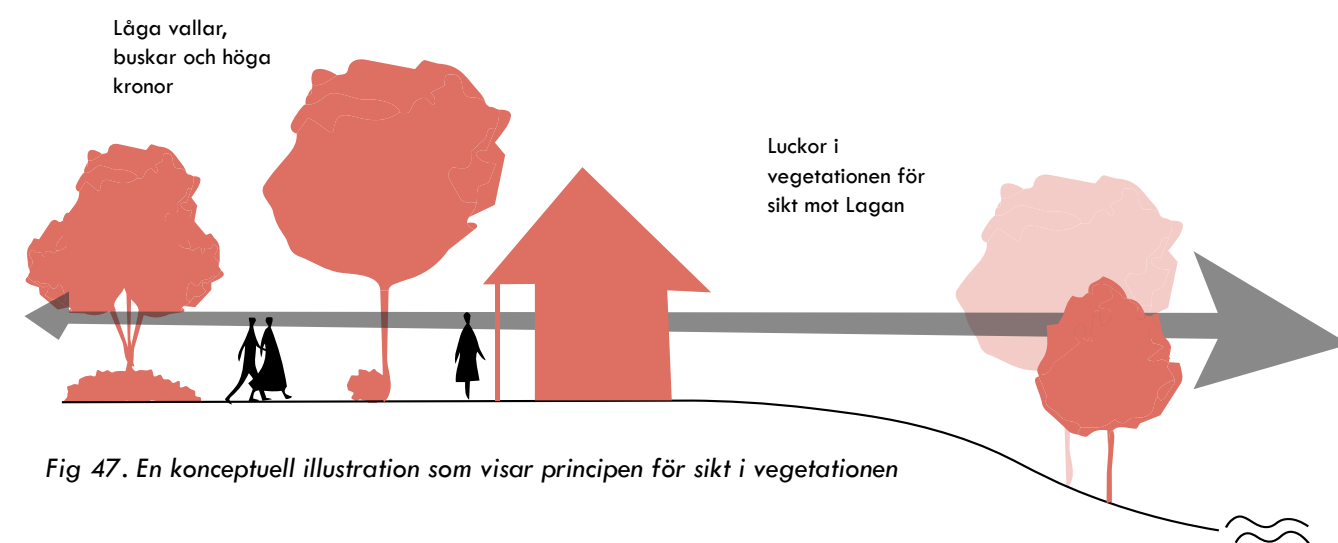


Fig 47. En konceptuell illustration som visar principen för sikt i vegetationen

AVRINNING OCH VATTEN

FOKUS PÅ FÖRDRÖJNING

Trafikverket beskriver att en stor del av föroreningarna från vägar är partikelbundna och därför kan avskiljas genom filtrering i mark eller sedimentation. Dagvattenhanteringen utformas som ett öppet och naturbaserat system där vattnet fördröjs, infiltreras och renas i så god mån som möjligt innan det når Lagan. Dagvattnet leds stegvis genom gräsklädda svackdiken i övergången mellan rastplatsen och slänten mot vattnet. Lösningen bygger på enkla och robusta principer som enligt Trafikverkets råd ofta är mer kostnadseffektiva än tekniska lösningar (Trafikverket 2011).

Mellan parkeringsytorna och Lagan finns en cirka 50 meter lång sluttande yta som kan utnyttjas som en del av dagvattenhanteringen. Genom att leda vattnet genom rätt lutning från parkering och körbanor och sprida ut det över gräsytor kan avrinningen bromsas och en del av vattnet filtreras innan det når ån. Slänten fungerar därmed inte enbart som en topografisk övergång mellan rastplatsen och ån, utan även som en potentiell fördröjningszon av större mängder vatten. För att undvika erosion och snabb ytavrinning bör dagvattnet dock inte koncentreras i smala bäckar och stråk, utan fördelas över bredare partier mot Lagan. Ytan ska luta svagt, inte brant. När vattnet rinner långsamt genom gräs eller annan låg vegetation minskar hastigheten. Då hinner partiklar sjunka, fastna i växtligheten eller bindas i det översta jordlagret. Eftersom den sluttande ytan är brant finns det också en fördel i att den planas ut i botten.

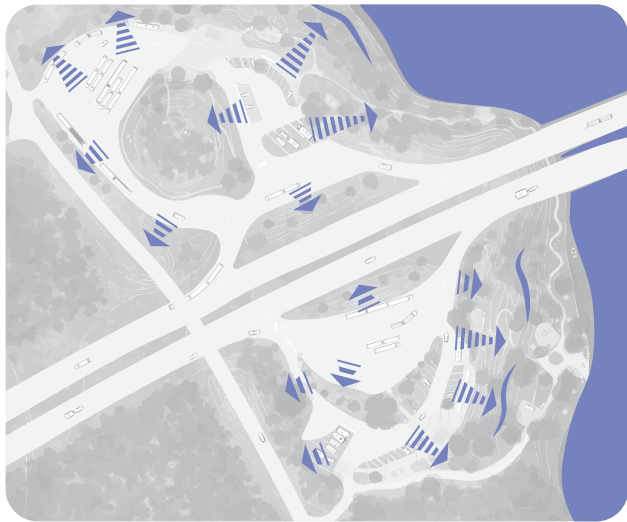


fig. 48 visar på regnvattnets riktning och fall samt hur det fördröjs i diken innan vattnet når Lagan



fig. 49 Betongarmerat gräs på parkeringsytor för bättre genomsläpplighet.

BULLERÅTGÄRD

SVÅRT MED TRADITIONELLA ÅTGÄRDEN

Buller kan förstås som en av flera miljöfaktorer som påverkar människans möjlighet till vila och återhämtning i fysisk miljö. Bullernivån i Sjöboda ligger konstant mellan cirka 60–80 decibel, vilket innebär att ljudmiljön är en avgörande faktor för rastplatsens kvalitet. Enligt Folkhälsomyndigheten (2025) kan motorvägar som E4 betraktas som linjära bullerkällor, vilket innebär att ljudet avtar relativt långsamt med avstånd. Detta gör den rumsliga placeringen av vistelsezoner särskilt viktig. Ljudmiljön påverkas dessutom inte bara av bullernivån, utan även av ljudens karaktär. Kontinuerliga ljud, såsom det konstanta motorvägsbruset, upplevs generellt som mindre störande än intermittenta och impulsiva ljud. Intermittenta ljud kan exempelvis vara lastbilar som startar eller stannar, medan impulsiva ljud omfattar bildörrar, bromsljud och metalliska slag. Framtida trafikökningar är också en viktig aspekt att beakta i planeringen. Om trafikmängden fördubblas ökar den faktiska bullernivån med cirka 3 dB, vilket tekniskt sett är en relativt liten förändring men som kan upplevas som betydligt mer påtaglig.

Tunga fordon bidrar dessutom till högre ljudnivåer även inom rastplatsområdet, eftersom de ibland står på tomgång för att ha igång eventuell kyl- och frys. Detta gör att även parkeringen upplevs som en bullerkälla.

Eftersom sikten in till rastplatsen är viktig är det inte svårt att skärma av genom traditionella metoder som bullervallar och plank. Möjliga åtgärder för den exponerade bron kan vara att bearbeta brons räcken till mer bullerdämpande men genomsiktliga konstruktioner. Det kan hindra en viss del av ljudet att nå de mer rekreativa delarna av rastplatsen.

En annan metod är att rikta vistelsen mot Lagan och bort från vägen och parkeringen med hjälp av topografien. Även topografiska grepp, såsom att arbeta med nivåskillnader och terrassering, kan bidra till att förbättra ljudmiljön genom att skapa mer skyddade sittplatser. Utöver fysisk avskärmning finns också potential att arbeta med ljudlandskapet genom att tillföra positiva sensoriska inslag. Vattenljud, såsom porlande eller kluckande vatten, har i forskning visat sig kunna maskera eller omtolka störande bakgrundsljud, särskilt i miljöer avsedda för återhämtning. Ett mindre vatteninslag i anslutning till vistelseytorna kan därför bidra till att förbättra den upplevda ljudkvaliteten, även om den faktiska bullernivån inte minskar (Folkhälsomyndigheten 2025).

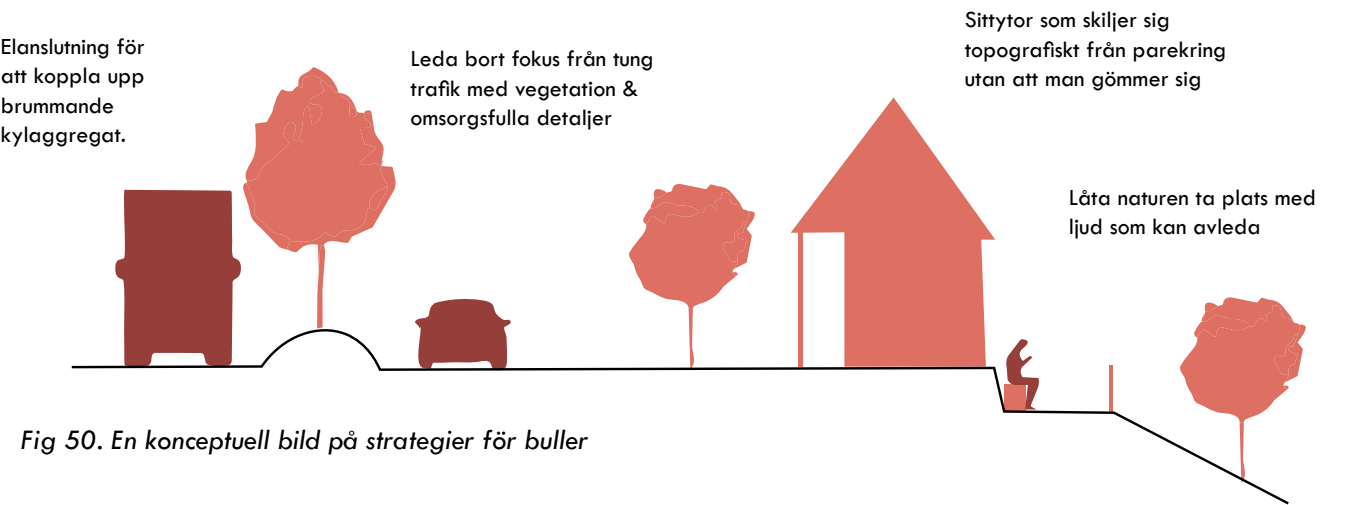


Fig 50. En konceptuell bild på strategier för buller

SAMMANFATTNING

TRAFIKLÖSNING & DISPOSITION

- Gemensam körriktning
- Separera olika fordonstyper
- Större fordon längre bort från serviceytor utan att förlora koppling
- Generösa parkeringsytor för anpassning till större bilar
- Flytta bilparkering vid Lagan bort från rastyta

SERVICE OCH FUNKTIONER

- Tydlig rumslig hierarki: parkering - service - paus
- Central och samlad servicepunkt & toalett nära parkeringen med fokus på trygghet
- Större fokus på natur och upplevelse på väg till och nere vid Lagan
- Vid en kortare paus uppe vid servicehusen läggs fokus på utsikten
- Fria siktlinjer mellan parkering, toalett, rast- och vistelseytor samt gångvägar
- Få dolda hörn, täta buskage och nivåskillnader utan visuell kontakt

SITTYTOR

- Platser för dig som är ensam, familj eller i grupp
- Platser för olika väder, tid och årstiders - ståplatser, sittplatser och mer tillbakalutade
- Flyttbara bänkar nere vid vattnet - lättare vid gräsklippning och flexibelt för årstid
- Murar med sittplatser av trä med monterade små bord
- Rött tema - pulverlackerat stål tillsammans med trä
- Tydliga och lätthittade sopor där besökare passerar

LEK OCH AKTIVITET

- Tydlig sikt från servicepunkt som bjuder in till lekplats och natur
- Slingrande vägar att upptäcka och skutta runt på
- Lekyta med klassiska element som gungor
- Rödmålade element för att synas och bidra till platsens identitet
- Stockar och stenar att hoppa på samt träd att springa mellan
- Båt och sjöelement som samspelar med Lagan

MATERIAL

- Återkommande materialpalett som skapar identitet och sammanhållning
- Hellre färre material som fungerar väl än många svårskötta
- Robusta material som kan bytas ut eller lagas
- Ha drift, städning och skötsel i åtanke

BELYSNING

- Minimera ljusföroreningar och skapa en balans mellan tryggheten och naturen
- Ljus ska hjälpa orientering med fokus och riktning mot serviceområde
- Fokus på detaljerad belysning vid servicehusen - belysta objekt och fasader
- Riktat, selektivt och återhållsamt belysning
- Närvarostyrning och nedsläckning
- Undvik bländning och starka kontraster

VEGETATION

- Låg och genomsiktig vegetation för trygghetskänsla och sikt
- Träd med höga kronor och flerstammiga träd
- Ta hänsyn till skötsel och underhåll
- Låta naturen ta mest plats utanför parkeringsytan
- Nya barrträd, låga buskage och lökväxter

BULLERREDUCERING

- Separera tung trafik från rekreativa rastytor
- Placera vistelse- och rastytor bort från E4 och parkering.
- Utnyttja topografi - använd den som akustisk och visuell skärm
- Riktad uppmärksamhet mot Lagan
- Låt naturen ta plats i form av naturliga ljud - fåglar, vatten och vegetation
- Bullerdämpande asfalt och nya plank vid ombyggnation av bro

AVRINNING OCH VATTEN

- Fördröjning genom vegetation & svackdiken
- Betongarmerat gräs för genomsläpplighet

4. SÄKERHET, TRYGGHET & ÅTERHÄMTANDE MILJÖ

Detta kapitel redogör för den teori som ligger till grund för arbetet med säkerhet, trygghet och återhämtning. Kapitlet avslutas med en sammanfattning av de teoretiska utgångspunkter som även utgör en del av de gestaltungsprinciper som presenteras på sida 36.

SÄKERHET & TRYGGHET

Trafikverkets krav och rekommendationer skapar grundläggande förutsättningar för en fungerande rastplats, men beskriver inte fullt ut hur den fysiska miljön påverkar människors upplevelse av platsen. Eftersom detta arbete särskilt undersöker säkerhet, trygghet och möjligheten till återhämtning behandlas dessa perspektiv därför närmare i följande avsnitt.

Utöver de funktionella krav som ställs på en rastplats påverkas dess kvalitet av hur säker, trygg och återhämtande miljön är för användaren. Dessa aspekter är delvis sammanlänkade men beskriver olika kvaliteter. Säkerhet handlar främst om att minska faktiska risker och konflikter, trygghet om människans upplevelse av kontroll och utsatthet, medan återhämtning handlar om platsens möjlighet att erbjuda fysisk och mental vila från resan. Följande avsnitt behandlar därför dessa tre perspektiv och de rumsliga faktorer som är särskilt relevanta för gestaltningen av rastplatser. I slutet av kapitlet görs en sammanställning där dessa olika perspektiv kan vägas mot varandra.

SÄKERHET – ATT MINSKA RISKER & KONFLIKTER

De krav som presenterats i föregående avsnitt kan i gestaltningen sammanfattas som ett behov av tydliga trafikflöden, separering mellan trafikslag och en miljö där användaren lätt kan förstå hur platsen är avsedd att användas. Det ställer krav på en säker trafikmiljö med exempelvis låg hastighet, god synbarhet och tydlig trafikstyrning. Fysiska hastighetsdämpande åtgärder bör undvikas men kan behövas i undantagsfall. Däremot uppmuntras andra lösningar som exempelvis slingriga vägar (Trafikverket 2023). För att öka tryggheten och säkerheten för framförallt uppställningsplatser

för tyngre fordon har Trafikverket utformat olika säkerhetsnivåer. Nivå 1 är grundläggande för alla rastplatser och sammanfattas i figur 60.

UPPLEVD TRYGGHET & DEN FYSISKA MILJÖN

Trygghet är ett komplext och delvis subjektivt begrepp som påverkas både av den fysiska miljön och av individens tidigare erfarenheter och föreställningar om risk. Trafikverket (2023) förklarar trygghetsskapande arbete som ett arbete med att minska sådana faktorer som får människor att uppleva sig som sårbara. Boverket (2025c) beskriver samtidigt trygghet som en känsla som uppstår när individen tolkar den fysiska miljön och väger samman sina sinnesintryck med tidigare erfarenheter och föreställningar om risken att utsättas för brott eller hotfulla situationer.

Boverket betonar att den fysiska miljöns utformning har stor betydelse för människors upplevelse av trygghet. Särskilt viktiga faktorer är möjligheten att överblicka och orientera sig i miljön samt att platsen upplevs som välskött och omhändertagen. Tydliga stråk och målpunkter, goda siktlinjer och en begriplig rumslig struktur kan göra det lättare för besökare att läsa av sin omgivning. Även vegetation, nivåskillnader, material och belysning påverkar hur lätt platsen går att förstå och överblicka. När människor kan se och bli sedda kan dessutom en form av naturlig social kontroll uppstå (Boverket 2025d).

Ett ramverk som behandlar sambandet mellan den fysiska miljön och brottsförebyggande arbete är Crime Prevention Through Environmental Design, CPTED. Ramverket omfattar bland annat territorialitet, tillträdeskontroll, övervakning, försvårande av brott,

SÄKERHETSÅTGÄRDEN - NIVÅ 1

- Belysning - Närvarostyrning av belysning på uppställningsytor.
- Disponering av ytor - Uppställning av fordon får inte skapa skymda ytor.
- Avskärmning - Endast en anslutningsväg in och ut till rastplatsen, annars krävs fysisk avskärmning i form av stängsel eller motsvarande. (Trafikverket 2025)

Fig 60. Säkerhetsåtgärden nivå 1 enligt Trafikverket.

platsens image samt aktivering av platsen (Boverket 2025b). I svensk forskning har dessa frågor även behandlats av professor Vania Ceccato (2019) vid KTH, som kopplar den fysiska miljön till både brottsrisk och upplevd trygghet och behandlar bland annat sikt, belysning, grönområden, aktivitet och förvaltning.

ÖVERBLICKBARA STRÅK & PLATSER

BEKVÄM PÅ PLATSEN

VÄLVÅRDAT OCH SÄKERT

Fig 61. Viktiga faktorer för trygghet i fysisk miljö enligt Boverket

För en rastplats är inte samtliga principer lika centrala. I detta arbete ligger därför fokus på överblickbarhet och orienterbarhet, belysning, naturlig övervakning, identitetsskapande faktorer samt drift och skötsel.

ÖVERBLICKBARHET, SIKT & ORIENTERBARHET

Möjligheten att överblicka och förstå en plats är central för den upplevda tryggheten. En miljö där besökaren snabbt kan identifiera viktiga funktioner, förstå hur olika delar hänger samman och uppfatta vad som finns längre fram kan bidra till en större känsla av kontroll. Boverket förespråkar bland annat tydliga stråk, målpunkter och goda siktlinjer som viktiga faktorer för orienterbarhet och överblickbarhet (Boverket 2025d).

STRÅK, MÅLPUNKTER & UPPDELNING

Orienterbarhet handlar dock inte enbart om hur långt besökaren kan se, utan även om hur enkelt det är att förstå platsens uppdelning. Tydliga gångstråk och lätt identifierbara målpunkter kan hjälpa besökaren att förstå hur olika delar av miljön hänger samman och hur platsen är avsedd att användas. På en rastplats kan exempelvis toalettbyggnad, parkeringsytor, sittplatser och entréer till promenad- eller vistelseområden

fungera som tydliga målpunkter. Sambanden mellan dessa behöver vara begripliga samtidigt som konflikter mellan gående och fordon undviks. Detta anknyter även till Trafikverkets krav på tydliga trafikflöden, god synbarhet och en lättförståelig trafikmiljö (ibid.)

För rastplatsens gestaltning innebär detta att överblickbarhet inte nödvändigtvis behöver innebära en helt öppen miljö. Snarare handlar det om att besökaren ska kunna skapa sig en snabb förståelse för platsen: var de viktigaste funktionerna finns, hur man tar sig mellan dem och vad som finns i den närmaste omgivningen. Vegetation och andra rumsskapande element kan fortfarande användas för att skapa variation och avskildhet, så länge de inte försvårar viktiga siktlinjer eller gör rörelsestråk och målpunkter svåra att uppfatta.

VEGETATION, GRÖNSKA OCH SIKT

Sikt och vegetation behöver samtidigt betraktas i relation till varandra och eftersom Sjöboda är en naturskön plats med mycket uppvuxen vegetation är detta aktuellt. Vegetation kan bidra med rumslighet, naturupplevelse och andra kvaliteter, men kan också begränsa sikten och skapa skymda områden. Boverket understryker därför vikten av en balans mellan grönskans positiva värden och trygghetsskapande åtgärder. Vid planering av grönområden lyfts bland annat en tydlig rumslig hierarki, god tillgänglighet och möjligheten för människor att röra sig genom miljön fram som viktiga aspekter. Gallring och röjning bör samtidigt ske med omsorg, snarare än att vegetation generellt tas bort. Det är även viktigt att skötseln är anpassad till det specifika grönområdets behov. Även här lyfter Boverket upp att människor i rörelse förbättrar den upplevda tryggheten och att man bör anpassa grönområdet så att det passar olika grupper av besökare (Boverket 2022).

TERRITORIALITET OCH PLATSIDENTITET

Inom CPTED används begreppet territorialitet för att beskriva hur den fysiska miljön kan tydliggöra vilka ytor som hör samman, hur de är avsedda att användas och var gränser mellan olika funktioner går. Territorialitet är en av de principer som används inom CPTED tillsammans med bland annat övervakning och

aktivering av platsen. Den utgår från att om boende eller verksamma i ett område känner ansvar för en plats och för de aktiviteter som utförs där, minskar incitamenten för potentiella gärningspersoner att begå brott i området.

I en rastplatsmiljö kan territorialitet exempelvis handla om att trafikytor, gångstråk och vistelsemiljöer ges olika karaktär. Genom markmaterial, vegetation, möblering och andra rumsskapande element kan det bli lättare för besökaren att förstå var man förväntas köra, gå respektive vistas. En tydlig rumslig organisation kan därmed bidra både till orienterbarhet och upplevd trygghet, samtidigt som rastytor får en mer uttalad karaktär av platser för vila och rekreation (Boverket 2025b).

En del av CPTED handlar också om image och platsidentitet. En miljö där material, vegetation, byggnader och möblering tillsammans bildar en sammanhållen helhet kan uppfattas som mer medvetet utformad och omhändertagen. En tydlig identitet kan dessutom hjälpa besökaren att skilja mellan olika delar av rastplatsen och förstå deras funktion. För rastplatsens gestaltning handlar territorialitet därför inte främst om att skapa hårda eller slutna gränser, utan om att genom fysisk utformning göra platsens struktur och användning tydlig (Brottsförebyggande rådet 2026).

På en rastplats blir detta särskilt relevant eftersom trafik, parkering och vistelse sker inom ett begränsat område. Om gränsen mellan dessa funktioner är otydlig kan platsen uppfattas som rörig och osäker. Genom att skapa tydligt läsbara trafikytor, gångstråk och vistelsemiljöer kan besökaren lättare förstå platsens organisation, samtidigt som de rekreativa delarna kan få en egen identitet.

NÄRVARO, AKTIVITET OCH NATURLIG ÖVERVAKNING

Människors närvaro kan ha betydelse för hur trygg en plats upplevs. Inom CPTED används begreppet naturlig övervakning för att beskriva hur en miljö kan utformas så att människor har möjlighet att se och bli sedda. Öppna siktlinjer, placering av funktioner och hur människor rör sig genom en plats kan därmed påverka förutsättningarna för informell social kontroll. Boverket (2025b) lyfter på liknande sätt fram att platser där människor vistas och kan uppfatta varandra kan bidra till ökad trygghet. Liknande resonemang återkommer inom stadsbyggnadsteori. Jane

Jacobs (1961) beskriver hur människors närvaro och så kallade eyes on the street kan bidra till trygghet i det offentliga rummet. Även Jan Gehl (2011) och William H. Whyte (1980) har studerat hur den fysiska miljön påverkar människors benägenhet att vistas på en plats och hur aktivitet i sin tur kan skapa mer levande offentliga miljöer. Gemensamt för dessa perspektiv är att trygghet inte enbart skapas genom tekniska eller fysiska åtgärder, utan också genom att miljön ger anledning för människor att stanna, röra sig och använda platsen.

För en rastplats behöver dessa teorier dock översättas till en annan typ av miljö än stadens gata eller torg. Besöken är tillfälliga, användarna känner oftast inte varandra och antalet personer kan variera kraftigt över dygnet. Målet är därför inte nödvändigtvis att skapa ständig aktivitet, utan snarare att undvika att människor blir helt isolerade från varandra. Genom att samla centrala funktioner som toaletter, sittplatser och viktiga gångstråk i relation till varandra kan fler människor röra sig inom samma överblickbara delar av platsen. Detta kan skapa en känsla av närvaro utan att miljön behöver bli trång eller intensiv.

Samtidigt finns en tydlig målkonflikt. En plats där alla funktioner koncentreras och där människor hela tiden exponeras för varandra kan motverka behovet av vila och avskildhet. För rastplatsens gestaltning blir frågan därför inte enbart hur mycket aktivitet som kan skapas, utan hur närvaro och avskildhet kan balanseras. Rastytor kan exempelvis ligga tillräckligt nära stråk och andra funktioner för att människor ska känna närvaro, samtidigt som vegetation, nivåskillnader eller andra rumsliga element och sittplatser ger en viss avskärmning.

Samtidigt finns det anledning att nyansera föreställningen om att exempelvis ökad aktivitet och fler människor automatiskt skapar trygghet. Vilket betyder att många äldre teorier om att "mer folk = tryggt" inte är en universell lag. I en intervju sammanfattar Vania Ceccato (Krook 2026) trygghet som något som uppstår i samspelet mellan den fysiska miljön, människors närvaro och aktiviteter, platsens förvaltning samt tid på dygnet. Samma plats kan därför upplevas olika beroende på vem som använder den, när den används och vilka andra människor som befinner sig där. Ett stort antal människor behöver alltså inte i sig innebära en trygg miljö, på samma sätt som en lugn eller mer avskild plats inte nödvändigtvis behöver vara otrygg.

Detta är särskilt relevant för rastplatser, där användningen varierar kraftigt över dygnet och där olika grupper har olika syften med besöket. En plats kan exempelvis vara intensivt använd av tung trafik och samtidigt upplevas som svåröverblickbar eller otrygg för en gående besökare, medan en lugnare vistelseyta kan upplevas trygg genom god orienterbarhet och visuell kontakt med andra delar av rastplatsen.

SKYDD UTAN INSTÄNGDHET – PROSPECT AND REFUGE

Jay Appletons (1975) prospect & refuge-teori utgår från att människor ofta föredrar miljöer där det finns en balans mellan möjlighet till överblick och möjlighet till skydd. En plats där man kan se sin omgivning utan att själv känna sig alltför exponerad kan upplevas som både trygg och behaglig. I en rastplatsmiljö kan detta exempelvis innebära sittplatser med fri sikt över omgivningen, men med vegetation, en vägg, ett tak eller annan rumslig avgränsning bakom eller vid sidan. En sådan balans kan även stödja återhämtning, eftersom känslan av kontroll och skydd kan göra det lättare att slappna av och rikta uppmärksamheten mot omgivningen. Liknande resonemang återkommer hos Gehl och Whyte, som betonar att människor ofta söker sig till kanter, ryggskydd och platser där de både kan observera det offentliga livet och samtidigt känna en viss avskildhet.

BELYSNING OCH TRYGGHET UNDER DYGNETS MÖRKA TIMMAR

I en undersökning av förvaltningsmyndigheten Trafikanalys (2016) tycks belysning vara en viktig del av trygghetsaspekten för de som parkerar. Men vad är egentligen en trygg belysning? Belysning är en viktig del i skapandet av trygga och orienterbara miljöer, men tryggheten avgörs inte enbart av hur starkt markytan är belyst. Enligt Boverket (2025a) behöver ljussättningen utgå från människans skala och vara ett samspelet mellan gångstråk, omgivning och rumsliga element. Att belysa vertikala ytor och synliga delar av omgivningen kan vara minst lika betydelsefullt som en jämnt belyst markyta, eftersom det gör platsens och dess närmiljö lättare att uppfatta.

Felaktigt placerad eller alltför stark belysning kan däremot skapa bländning, kraftiga kontraster, dramatik och en känsla av exponering. Om ett

gångstråk är starkt upplyst medan omgivningen förblir mörk syns personen tydligt, samtidigt som möjligheten att uppfatta vad som finns runt omkring försämras. Det kan därför vara mer trygghetsskapande att även ljussätta delar av den omgivande miljön, exempelvis vegetation, fasader och målpunkter, än att enbart höja den faktiska ljus/belysningsnivån.

Belysningen kan dessutom tydliggöra hur en plats är avsedd att användas, framhäva viktiga stråk och målpunkter samt bidra till platsens identitet och estetiska kvaliteter. Alla delar behöver dock inte belysas lika starkt. Ljuset kan koncentreras till de stråk och funktioner som behöver vara tillgängliga under dygnets mörka timmar, medan mindre använda områden kan ha svagare, behovs- och närvarostyrd eller ingen belysning.

För att dessutom skapa en hållbar belysning utan att bidra till otrygghet arbetar Trafikverket på att effektivisera och spara energi genom närvarostyrd belysning. Detta innebär att snitteffekten för lampor kan gå från 70W till 7W nattetid (Trafikverket 2026a). Vid en besökares närvaro ska dessa däremot gå upp i ljusstyrka under tiden som människor är på plats.

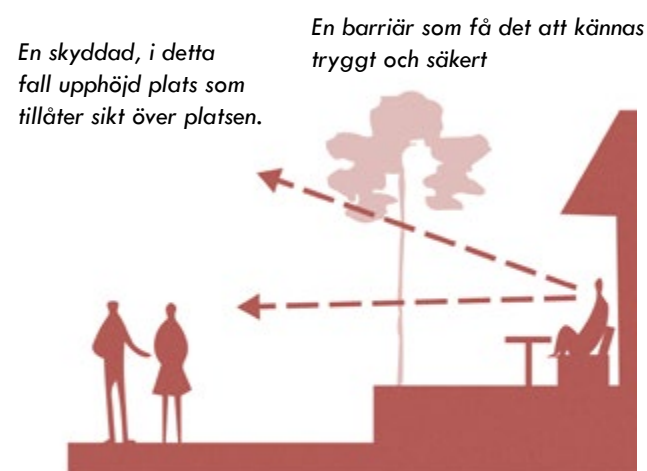


fig 62. Bild som förklarar en del av teorin bakom Prospect & refuge

ÅTERHÄMTNING & REKREATION

PAUSEN SOM FYSISK OCH MENTAL ÅTERHÄMTNING

En rastplats har inte enbart funktionen att möjliggöra ett avbrott i resan, utan kan även ge möjlighet till fysisk och mental återhämtning. Längre perioder av stillasittande och koncentration innebär belastning, medan rörelse och fysisk aktivitet har positiva effekter på bland annat psykiskt välbefinnande, kognitiv funktion och sömn. Även relativt enkel aktivitet som promenader kan därför vara betydelsefull. WHO (2026) menar att all fysisk aktivitet räknas och att bland annat gång och annan vardagsrörelse bidrar till både fysisk och mental hälsa. För en rastplats innebär detta att miljön inte endast bör erbjuda möjligheten att sitta ner, utan även uppmuntra till att lämna fordonet, röra sig och vistas utomhus. Ett tillgängligt promenadstråk, variation mellan sittande och rörelse samt målpunkter i landskapet kan på så sätt bidra till att pausen blir mer återhämtande.

NATURKONTAKT OCH ÅTERHÄMTNING

Naturkontakt har i forskning kopplats till flera positiva effekter på människors hälsa och välbefinnande. Gröna miljöer kan bland annat bidra till stressreduktion, psykologisk återhämtning, fysisk aktivitet och social interaktion. Naturmiljöer kan därmed ha betydelse både för fysisk och mental återhämtning och utgör en viktig aspekt vid utformningen av miljöer avsedda för vila och rekreation.

För en rastplats kan detta innebära att omgivande natur och landskap kan betraktas som en del av platsens funktion, det vill säga en återhämtande funktion. Vegetation, vatten, utsikt, rörelse i landskapet och möjligheten att promenera eller sitta i kontakt med naturen kan erbjuda en tydlig kontrast till den krävande trafikmiljön. Gestaltningen kan därmed skapa förutsättningar för att rastplatsen fungerar som mer än en parkeringsyta. Som en miljö där resenären ges möjlighet att tillfälligt lämna trafikens krav och återhämta sig innan resan fortsätter.

ATTENTION RESTORATION THEORY (ART)

En lämplig teori för att arbeta med återhämtning på en rastplats är Attention Restoration Theory (ART) (R. & S.Kaplan 1989). Eftersom rastplatsens huvudsakliga funktion är att ge besökaren en paus för att återställa sin mentala kapacitet innan färden fortsätter, är ART särskilt relevant. Teorin beskriver hur människor kan återhämta sin riktade uppmärksamhet genom vistelse i vissa typer av miljöer och hur denna återhämtning kan ske även under relativt korta pauser. ART är en teori om varför vissa miljöer hjälper oss att återhämta oss mentalt särskilt efter koncentration, stress eller informationsbelastning.

När vi koncentrerar oss, kör bil, jobbar, orienterar oss i trafik eller fattar beslut, använder vi något som kallas riktad uppmärksamhet. Det är den sortens uppmärksamhet som kräver ansträngning och till slut gör oss trötta. Natur och vissa lugna miljöer kan då hjälpa hjärnan att återhämta sig, eftersom de fångar vår uppmärksamhet på ett mjukare sätt utan att kräva lika mycket kontroll.

För att skapa en restaurativ miljö lyfter ART fram fyra centrala egenskaper. Den första är being away, vilket innebär känslan av att komma bort från vardagens krav och rutiner. Den andra är fascination, där miljön fångar besökarens uppmärksamhet utan ansträngning, gärna genom så kallad soft fascination, exempelvis naturinslag som vatten, vegetation eller varierande ljusförhållanden. Den tredje egenskapen är extent, som handlar om att miljön upplevs som sammanhängande och tillräckligt rik för att väcka intresse och möjlighet till fördjupning. Den fjärde och sista egenskapen är compatibility, vilket innebär att platsen stödjer de aktiviteter och behov som användaren har, såsom vila, återhämtning och en paus från körningen (Kaplan, Kaplan 1989).

Genom att utforma rastplatsen utifrån dessa fyra egenskaper kan förutsättningarna för en snabb och effektiv återhämtning stärkas, vilket i sin tur kan bidra till ökad trafiksäkerhet och en bättre upplevelse för besökare. I figur 63 redovisas hur dessa egenskaper kan uppmärksammas på en rastplats

BEING AWAY: rastplatsen bör skapa en upplevelsemässig distans till trafikmiljön där man får komma bort från bilen, E4:an samt buller och stress. Inte nödvändigtvis långt bort fysiskt, men platsen ska kännas som ett annat rum.

FASCINATION: Vatten, vegetation, utsikt, fåglar, årtidsväxlingar, slingrande stråk och rörelser i landskapet kan erbjuda soft fascination. Miljön ska ha saker som fångar intresset utan att kräva ansträngning.

EXTENT: ett sammanhängande promenadstråk och en tydlig landskapskaraktär kan skapa känslan av att platsen fortsätter bortom själva parkeringsytan. Det kan vara ett sammanhängande gångstråk, tydlig riktning och återkommande material och former.

COMPATIBILITY: miljön behöver stödja olika former av paus – promenad, vila, måltid, lek eller avskildhet. Samtidigt som det är viktigt att känna sig trygg och kunna ha uppsikt. En plats kan vara vacker men ändå inte återhämtande om den är opraktisk, otrygg eller svår att förstå.

fig 63. Hur ART kan vara användbart i gestaltningen av en rastplats

DRIFT OCH SKÖTSEL – FÖR TRYGGHET ÖVER TID

Detta leder in på ytterligare en viktig aspekt som tas upp både av CPTED och i sin tur Boverket - Effekter av underhåll och förvaltning. Bra skötta miljöer bidrar till människors trygghetskänsla, medan dåligt underhållna miljöer påverkar människors uppfattning av säkerhet och risk för att bli utsatt för brott. Trafikverket (2023) har i sin handbok ett litet avsnitt som adresserar drift-aspekter att tänka på i gestaltningen med hänsyn. En rastplats ska utformas på ett sådant sätt att den kan underhållas med en rimlig skötselnivå och därmed till en rimlig kostnad. Dessa är råd snarare än faktiska kriterier.

- 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. 47 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 grusytor 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

Sammanfattningsvis präglas driftfrågor av hänsyn till ekonomi, arbetsmiljö och tekniska förutsättningar. Det är därför viktigt att utformningen av exempelvis vegetation och markmaterial sker på ett sätt

som förenklar underhållet, minimerar behovet av avstängningar och underlättar arbetet med servicefordon. Vinterväghållning är en särskild utmaning, där exempelvis trappor och smala gångar kan skapa problem eftersom de är svåra att hålla snö- och isfria samt svåra att komma åt med maskiner, särskilt om ytorna är mindre än cirka 1 meter i bredd.

SAMMANFATTNING AV SÄKERHET, TRYGGHET & ÅTERHÄMTNING

Trygghet och återhämtning delar flera gemensamma förutsättningar, men kan också innebära motstridiga rumsliga behov. En välorienterad och överblickbar miljö kan bidra till att människor känner sig trygga nog att stanna och koppla av, samtidigt som återhämtning ofta gynnas av lugn, naturkontakt och möjlighet till viss avskildhet. Åtgärder som till exempel skapar avskildhet och spännande miljöer kan samtidigt påverka sikt, orienterbarhet och upplevelsen av social närvaro.

Trygghet bör därmed inte ses som att maximera öppenhet, aktivitet eller belysning, på samma sätt som återhämtning inte enbart handlar om att skapa avskilda och ostörda miljöer. För rastplatsen blir utmaningen snarare att balansera dessa kvaliteter och erbjuda miljöer där besökaren kan söka lugn utan att förlora kontakten med omgivningen. Inget enskilt behov bör maximeras då gestaltningen behöver balansera trygghet, återhämtning, funktioner och skötsel/förvaltning.

- **Överblick utan total exponering** - besökaren bör kunna förstå omgivningen och se andra, men samtidigt kunna hitta mer skyddade platser.
- **Närvaro utan trängsel och stök** - människor och aktivitet kan bidra till trygghet, men för mycket trafik och rörelse kan motverka lugn och återhämtning.
- **Avskildhet utan isolering** - återhämtande miljöer kan ligga bortom de mest aktiva ytorna, men bör behålla visuell eller rumslig kontakt med resten av platsen.
- **Belysning utan överexponering** - belysningen bör stödja orientering och möjlighet att uppfatta omgivningen snarare än enbart maximera ljusstyrkan. Ceccato lyfter exempelvis vikten av ljusets utformning och risken för att starkt upplysta personer i en mörk omgivning istället känner sig exponerade (Krook 2026).
- **Valmöjlighet** - eftersom trygghet och återhämtning upplevs olika bör miljön erbjuda olika grader av social närhet, naturkontakt och avskildhet.

5. DISKUSSION & AVSLUT

DISKUSSION

DETTA ARBETE ÄMNAR ATT BESVARA FRÅGESTÄLLNINGEN:

Hur kan Sjöboda rastplats omgestaltas för att öka upplevd trygghet och återhämtning, samtidigt som krav på tung trafik, service och samtida mobilitet integreras och samtidigt stärka den arkitektoniska och estetiska kvaliteten?

RESULTATDISKUSSION

Att undersöka frågeställningen genom gestaltning har visat att trygghet, säkerhet, återhämtning och trafik inte bör behandlas som separata delar vid utvecklingen av en rastplats. De påverkar varandra och kan både förstärka och motverka varandra. Det finns ingen generell modell för hur en rastplats bör utformas för att vara trygg, säker och återhämtande. Vilka åtgärder som är relevanta beror till stor del på platsens befintliga förutsättningar, som topografi, trafikflöden, vegetation, befintliga funktioner, naturvärden och det utrymme som finns tillgängligt.

En annan lärdom från gestaltungsprocessen har varit att **trygghet, säkerhet och återhämtning inte heller alltid leder åt samma håll**. Avskildhet och vegetation kan exempelvis bidra till lugn och möjlighet till återhämtning, men kan samtidigt försämra sikten. Öppenhet och närvaro av andra människor kan skapa bättre orienterbarhet och en känsla av trygghet, men kan samtidigt innebära mer buller, trafik och rörelse. På samma sätt kan åtgärder som stärker säkerhet ibland skapa tydliga barriärer eller miljöer som uppfattas som mer tekniska och minska den positiva upplevelsen, till exempel lätthanterliga stora asfaltsytor eller höga stolpar med stark belysning.

Detta innebär att gestaltning i stor utsträckning handlar om **avvägningar**. Det går inte alltid att maximera alla kvaliteter samtidigt, utan vissa behov kan behöva prioriteras olika. Det har därför blivit tydligt att frågor om trygghet och återhämtning kanske är mer användbara när de betraktas som kvaliteter som behöver balanseras än som fasta mål som går att uppnå genom enskilda åtgärder och ingrepp över en hel plats.

Arbetet har också visat betydelsen av **variation och valmöjlighet**. En rastplats används av många olika typer av människor och under olika lång tid. Någon stannar några minuter för ett toalettbesök, medan en annan behöver en längre paus eller övernattnings. Vissa söker närhet till service, medan andra vill komma bort från trafikmiljön för en stund och andra vill ha båda. Det innebär att alla delar av en rastplats inte nödvändigtvis behöver erbjuda samma egenskaper och täcka samma behov. Snarare kan det vara betydelsefullt att platsen som helhet innehåller olika typer av miljöer.

Detta skulle även kunna kopplas till **tillgänglighet**. Att skapa en inkluderande miljö behöver inte innebära att alla användare förväntas använda platsen på samma sätt, utan att det finns möjligheter för människor med olika behov att hitta funktioner och miljöer som fungerar för dem. På så sätt blir valmöjlighet också en kvalitet i sig.

Drift och material har under processen blivit ytterligare en del av samma resonemang som ovan. En rastplats utsätts för intensiv användning, tung trafik, väder och återkommande underhåll och drift. Material och vegetation behöver därför inte enbart bedömas utifrån hur de ser ut vid anläggningen, utan också utifrån hur de åldras, repareras och sköts. Det som ses som en attraktiv lösning från början kan på längre sikt få motsatt effekt om den är svår att underhålla eller snabbt försämras. Att omsorgsfullt välja var mer detaljer i gestaltningen ska finnas blir viktigt.

Detta är också relevant för **trygghetsfrågor**. En plats som upplevs som välskött och omhändertagen kan få en annan karaktär än en miljö där funktioner är

trasiga, material skadade eller vegetation lämnas utan skötsel. Drift blir därmed inte en fråga som enbart kommer efter gestaltningen, utan något som påverkar hur platsen fungerar och upplevs över tid.

Ett mer **robust eller reparerbart material** kan innebära en högre kostnad vid anläggning men potentiellt innebära andra kostnader över tid. Eftersom någon fullständig analys av detta inte har genomförts inom arbetet går det däremot inte att avgöra vilka lösningar som faktiskt är mest ekonomiska på lång sikt. Det som arbetet främst visar är betydelsen av att låta frågor om drift, underhåll och förändring över tid ingå redan i gestaltningsprocessen.

LANDSKAPSARKITEKTENS ROLL

En annan fråga under arbetet är landskapsarkitektens roll i utvecklingen av rastplatsen. Rastplatser kan på en övergripande nivå framstå som relativt standardiserade och torra. Att regler kring vilotider har blivit hårdare och att allt fler kvinnor blir en del av yrkesförarbranschen kan ställa högre krav på rastplatser överlag och dess komplexitet. Topografi, vegetation, omgivande landskap, trafikflöden och befintliga värden skapar olika förutsättningar från plats till plats. Därför räcker det förstås inte alltid att behandla rastplatsen som en teknisk anläggning där samma lösning kan upprepas oberoende av sammanhang.

Här kan landskapsarkitekten bidra genom att behandla tekniska krav och upplevelsen av platsen tillsammans. Det innebär inte att landskapsarkitekten ensam kan lösa alla frågor som berör en rastplats, utan snarare att yrkesrollen kan bidra med ett bredare perspektiv. En viktig uppgift blir att hitta konflikter mellan olika krav och göra avvägningar mellan dem.

METODDISKUSSION

Gestaltningen har i detta arbete fungerat både som resultat och som undersökningsmetod. Platsstudier, teori och övrigt underlag gav förutsättningar för att utveckla ett förslag, samtidigt som själva gestaltningsprocessen gjorde nya frågor och konflikter synliga. Dessa kunde därefter undersökas vidare och påverka gestaltningen i rätt riktning.

En styrka med denna typ av växelverkande process är att teori behöver möta en faktisk fysisk situation.

Det är relativt enkelt att i teorin formulera att en plats bör vara både trygg, återhämtande, tillgänglig och funktionell. När dessa faktorer ska fungera tillsammans på en begränsad yta blir däremot relationerna mellan dem tydligare. Gestaltningen har därför fungerat som ett sätt att pröva vad olika principer innebär när de möter mer konkreta rumsliga förutsättningar.

Processen har också visat att den ordning i vilken olika frågor och aspekter behandlas skulle kunna påverka resultatet. I ett tidigt skede av arbetet låg stort fokus på körspår, disponering och framkomlighet (se fig. 64). Det är frågor som måste lösas på en rastplats, men arbetet gjorde samtidigt tydligt att det finns en risk att tekniska krav blir styrande på ett sådant sätt att rast- och vistelsezoner, grönytor och andra kvaliteter behandlas först därefter.

Tekniska och gestaltande frågor behöver inte nödvändigtvis hanteras i en bestämd ordningsföljd, utan kan behöva utvecklas parallellt. Om en aspekt löses helt innan övriga frågor introduceras finns en risk att de senare endast kan anpassas till de förutsättningar som redan skapats. Med erfarenhet bygger man som landskapsarkitekt troligtvis upp en kunskap om vilka faktorer som bör prioriteras tidigt och vilka som är lättare att passa in senare.

Metoden har samtidigt gjort processen svårare att dokumentera i efterhand. Gestaltningsbeslut har sällan uppstått ur en enda källa eller observation.

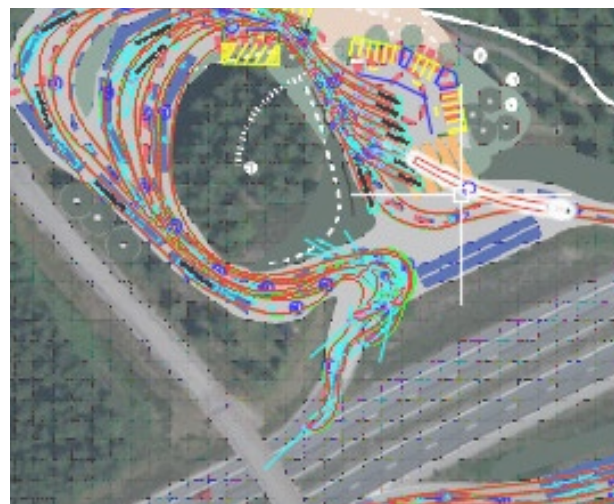


Fig 64. Vehicle tracking - körspår tar upp stora ytor.

De har snarare vuxit fram genom ett samspel mellan platsstudier, teori, referenser, tekniska krav och egna bedömningar. Det gör att det inte alltid är möjligt att peka ut exakt vilken information som ledde fram till ett specifikt beslut.

METODENS BEGRÄNSNINGAR

En tydlig begränsning med en gestaltningsbaserad metod är att flera beslut bygger på tolkning. Även när gestaltningen tar stöd i teori och tidigare forskning finns ett utrymme för subjektiva bedömningar. Vilka problem som uppmärksammas, vilka referenser som bedöms relevanta och vilka idéer som utvecklas påverkas i viss utsträckning av den som gestaltar. Det innebär en risk för att lösningar som upplevs som rimliga eller attraktiva ges större betydelse, även när deras effekter inte kan kontrolleras.

Samtidigt är detta också en del av metodens styrka. Syftet har inte varit att konkret fastställa effekten av en enskild åtgärd, utan att undersöka hur olika typer av kunskap kan omsättas och vägas mot varandra i ett faktiskt gestaltningsproblem. Den öppna processen har gjort det möjligt att hitta målkonflikter och samband som kanske hade varit svårare att upptäcka genom enbart litteraturstudier och dokumentinsamling.

En ytterligare begränsning är att arbetet är ett exempel av en specifik plats. Sjöbodas förutsättningar är inte identiska med andra rastplatser och de konkreta lösningarna kan därför inte direkt överföras till andra platser. Det som däremot kan vara relevant i ett bredare sammanhang är de typer av frågor och konflikter som har identifierats.

Underlaget om användarnas upplevelser är också begränsat. Platsbesök, intervjuer och recensioner har bidragit med olika perspektiv, men representerar inte alla användare eller alla tider på dygnet och året. En mer omfattande studie hade kunnat inkludera fler användarintervjuer, observationer vid olika tidpunkter och en större variation av användargrupper.

Metoden har därmed varit användbar för att utforska avvägningar och målkonflikter, men mindre lämpad för att presentera konkreta effekter. Omgestaltningen av Sjöboda bör därför främst förstås som ett undersökande gestaltningsarbete och ett bidrag till diskussionen om hur rastplatser kan utvecklas.

ÖVERFÖRBARA LÄRDOMAR

Även om arbetet utgår från Sjöboda finns några frågor som kan vara relevanta även vid utveckling av andra rastplatser. En sådan fråga är förändring över tid. Trafikslag, fordonsstorlekar, laddinfrastruktur och resvanor kan förändras, vilket gör det svårt att planera för en exakt framtida användning. Det kan därför finnas ett värde i robusta och anpassningsbara strukturer som inte blir helt låsta till dagens behov.

Materialens livslängd, möjlighet att reparera och möjlighet återbruka blir också relevant. På samma sätt är det viktigt att tidigt identifiera vilka befintliga värden som finns på en plats. Vegetation, vatten, utsikt eller topografi kan innebära begränsningar, men också utgöra kvaliteter som kan få större betydelse genom hur platsen organiseras.

En annan lärdom är att besökarens vistelsemiljöer inte bör betraktas som det som "blir över" efter att trafiksystemet är löst. Trafikfunktion och vistelsekvalitet behöver snarare behandlas parallellt, eftersom båda är en del av rastplatsens funktion.

AVSLUTANDE REFLEKTION

Arbetet har utgått från frågan om hur landskapsarkitektonisk gestaltning kan bidra till att förena rastplatsens tekniska och logistiska funktioner med besökarens behov av trygghet, orienterbarhet och återhämtning. Arbetet visar att dessa frågor inte kan behandlas var för sig, eftersom de kontinuerligt påverkar varandra och ibland kommer i konflikt.

Samtidigt finns tydliga begränsningar för vad gestaltning kan lösa. Om efterfrågan på uppställningsplatser är större än kapaciteten i ett större vägnät är detta ett problem som inte kan lösas på en enskild rastplats. Gestaltning kan inte heller ta bort trafikbuller, lösa kriminalitet eller garantera god drift. Däremot kan den påverka hur platsens ytor organiseras, hur lätt den är att förstå och hur befintliga kvaliteter och värden tas tillvara.

Detta innebär också att landskapsarkitektens bidrag inte nödvändigtvis ligger i att lösa varje problem fullt ut. Den kan snarare bidra till att skapa bättre förutsättningar inom de begränsningar som finns. Den kan inte ta bort allt buller, men den kan påverka

hur nära trafiken upplevs. Den kan inte garantera trygghet, men den kan skapa bättre förutsättningar för orienterbarhet, sikt och överblick. Den kan inte alltid skapa nya värden, men den kan hitta och förstärka sådant som redan finns på platsen.

Genom att betrakta rastplatsen som en helhet blir därmed frågor om trygghet, orienterbarhet, naturkontakt och möjlighet till återhämtning en del av dess funktion snarare än tillägg till den. En slutsats från arbetet blir därför att en trygg och återhämtande rastplats inte nödvändigtvis skapas genom att maximera enskilda kvaliteter. Det handlar istället om att förstå relationerna mellan olika behov och göra avvägningar och ta beslut utifrån platsens specifika förutsättningar.

6. REFERENSER & FIGURFÖRTECKNING

DOKUMENT, RAPPORTER & DIGITALA KÄLLOR

Boverket (2022). *Trygg grönstruktur och park*.
<https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/stadsutveckling/brottsforebyggande-och-trygghetsskapande-atgarder/metoder/fysiska-atgarder/trygg-gronstruktur-och-park/> [2026-08-24]

Boverket (2025a). *Belysning – ett sätt att öka tryggheten*.
<https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/stadsutveckling/brottsforebyggande-och-trygghetsskapande-atgarder/metoder/fysiska-atgarder/belysning/> [2026-08-05]

Boverket (2025b). *Crime Prevention Through Environmental Design (CPTED)*.
<https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/stadsutveckling/brottsforebyggande-och-trygghetsskapande-atgarder/metoder/fysiska-atgarder/cpted/> [2026-08-24]

Boverket (2025c). *Trygghet - ett mångtydigt begrepp*.
<https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/stadsutveckling/brottsforebyggande-och-trygghetsskapande-atgarder/trygghet-och-brott/trygghetsbegreppet/> [2026-04-14]

Boverket (2025d). *Trygghetsfaktorer*.
<https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/stadsutveckling/brottsforebyggande-och-trygghetsskapande-atgarder/samhallsbyggnadsprocessen/trygghetsfaktorer/> [2026-08-24]

Brottsförebyggande rådet (2026). *Situationell prevention*.
<https://bra.se/kunskapsstod/metodstod-och-verktyg/situationell-prevention> [2026-09-20]

Ceccato, V. (2019). *Trygg stadsmiljö*. KTH.

Folkhälsomyndigheten (2025). *Om ljud och buller*. (23227).
<https://www.folkhalsomyndigheten.se/pubreader/pdfview/60517?browserprint=1> [2026-06-01]

Hansson, E. (2023). *Även svagt artificiellt ljus stör hela ekosystem*. Natursidan.
<https://www.natursidan.se/nyheter/aven-svagt-artificiellt-ljus-stor-hela-ekosystem/> [2026-06-04]

Jägerbrand, A. (2024). *Nattlig belysning mycket större ekologiskt hot än vi förstått*. Högskolan i Gävle
<https://www.hig.se/artiklar/nyheter/nyhetsarkiv/2023-06-16-ny-forskning-nattlig-belysning-mycket-storre-ekologiskt-hot-an-vi-forstatt> [2026-06-04]

Krook, J.(2026). *"I en trygg stad kan alla röra sig fritt"*. *Tidningen Extrakt*.
<https://www.extrakt.se/i-en-trygg-stad-kan-alla-rora-sig-fritt/> [2026-09-20]

M Sverige (2024). *8 av 10 kvinnor otrygga längs vägen*. Riksförbundet M Sverige.
<https://msverige.se/sa-tycker-vi/nyheter/8-av-10-kvinnor-otrygga-langs-vagen/> [2026-04-14]

M Sverige (2025). *M Sverige granskar: Brist på trygga och fräscha rastplatser*. M Sverige.
<https://msverige.se/sa-tycker-vi/m-sverige-granskar/m-sverige-granskar-brist-pa-trygga-och-frascha-rastplatser/> [2026-04-14]

M Sverige (2026a). *Allvarliga brister på Sveriges rastplatser*. News Powered by Cision.
<https://news.cision.com/se/transportarbetareforbundet/r/allvarliga-brister-pa-sveriges-rastplatser,c4350872> [2026-06-30]

M Sverige (2026b). *Bäst rastplats i varje län*. Riksförbundet M Sverige.
<https://msverige.se/resa-med-bil/restips/landets-basta-rastplatser-lan-for-lan/> [2026-04-16]

Markaryd kommun (2026). *Kommunfakta*.
<https://www.markaryd.se/sidor/kommun-och-politik/kommunfakta.html> [2026-06-01]

Naturkartan (2026). *Naturguide till Kronobergs län - Naturkartan*.
<https://www.naturkartan.se/sv/counties/kronobergs-lan> [2026-08-05]

Sjöboda rastplats - Google Reviews (2026).
<https://www.google.com/> Sökord: Sjöboda rastplats [2026-09-07]

SMHI (2013). *Vind i Sverige*. SMHI.
<https://www.smhi.se/kunskapsbanken/klimat/sveriges-klimat/vind-i-sverige> [2026-09-07]

Trafikanalys (2016). *En fältstudie om trygga och säkra uppställningsplatser*.
Trafikverket (2011). *Vägdagvatten*.
Trafikverket (2022). *Planeringsinriktning Säkra uppställningsplatser längs större vägar*.
Trafikverket (2023). *Handbok rastplatser*.
Trafikverket (2024a). *Prognos för godstransporter 2045*.
Trafikverket (2024b). *Vägars och gators utformning*.
Trafikverket (2025). *Årlig redovisning av regeringsuppdraget säkra uppställningsplatser*.

Trafikverket (2026a). *Belysning*.
<https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/vag/Utformning-av-vagar-och-gator/vagutrustning/belysning/> [2026-09-02]

Trafikverket (2026b). *Rastplatser*.
<https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/vag/rastplatser/> [2026-08-03]

Trafikverket (2026c). *Säkra uppställningsplatser*.
<https://www.trafikverket.se/om-oss/var-verksamhet-vision-och-uppdrag/regeringsuppdrag/sakra-uppstallningsplats-er/> [2026-04-14]

Trafikverket (2026d). *Vägtrafikflödeskartan - väg 4 vid mätpunkt 4310085*.
<https://vtf.trafikverket.se/SeTrafikinformation> [2026-09-22]

Transport (2026). *Rastplatsundersökning 2026*.
<https://www.transport.se/rastplatsundersokning2026> [2026-06-30]

WHO (2026). *Improving health and well-being through nature*.
<https://www.who.int/europe/activities/improving-health-and-well-being-through-nature> [2026-09-07]

TRYCKTA KÄLLOR

Appleton, J. (1975). *The Experience of Landscape*. John Wiley & Sons.

Gehl, J. (2011). *Life Between Buildings*. Island Press.

Jacobs, J. (1961). *The Death and Life of Great American Cities*. Random House.

Kaplan, S. & R. (1989). *The Experience of Nature: A Psychological Perspective*. Cambridge University Press

Whyte,W. H. (1980). *The Social Life of Small Urban Spaces*. Conservation Foundation.

FIGURFÖRTECKNING

Om inte annat anges är bildmaterial producerat och foton tagna av författare (Moa Lindström 2026).
Övriga fotografier användas med upphovspersonens godkännande eller går under Creative commons som godkänner användning, delning och ändring av material.

fig. 2. ©Lantmäteriet (2026). Sjöboda. Hämtad i skala 1:1 000, SWEREF 99 TM. Ortofoto [kartografiskt material] <https://minkarta.lantmateriet.se> [2026-05-1].
Bearbetad av Moa Lindström

fig. 4. Vägmärket “Rastplats” (F16). Källa: Trafikverket.

fig. 2-7. ©Lantmäteriet (2026). Sjöboda omnejd. Hämtad i skala 1:40 000, SWEREF 99 TM. Ortofoto [kartografiskt material] <https://minkarta.lantmateriet.se> [2026-08-10]. Bearbetad av Moa Lindström

fig. 6. ©Google maps (2026). <https://www.google.com/maps/> [2026-06-10]. Bearbetad av Moa Lindström

fig. 7-9. ©Google Earth (2026). Stad. Historiska kartor år 2006, 2011, 2020. <https://earth.google.com/> [2026-06-8]. Bearbetad av Moa Lindström.

fig. 10. se fig. 2.

fig. 11. se fig. 2.

fig. 11. se fig. 2.

fig. 13. se fig. 2.

fig. 13. ©Scalgo (2026). Sjöboda. Hämtad i skala 1:1000, SWEREF 99 TM Ortofoto med höjddata [kartografiskt material] <https://scalgo.com/sv/> [2026-05-15]. Bearbetad av Moa Lindström.

fig. 14. se fig. 2.

fig. 15. se fig. 2.

fig. 19, 71, 73, 72, 74. ©Lantmäteriet (2026). Bjäresjö, Mölletofta, Gårdstånga, Galtsjön, Glumslöv, Ekerödsrasten. Hämtad i skala 1:1 500, SWEREF 99 TM. Ortofoto [kartografiskt material] <https://minkarta.lantmateriet.se> [2026-05-1]. Bearbetad av Moa Lindström

fig 24b. se fig 2.

fig. 26, 27, 29,43, 46, 48. Illustrationsplan bearbetad av Moa Lindström.

fig. 75. ©Google maps - Street view (2026). <https://www.google.com/maps/>. Sjöboda. Blandade år. [2026-09-15].

7. BILAGOR

Bilaga 1 - Google recensioner

Bilaga 2 - Foton från referensplatser

Bilaga 3 - Referensplatser för disposition

Bilaga 4 - Dagsläge disposition i Sjöboda

BILAGA 1

GOOGLE RECENSIONER

SNAPPARP

Kvinna 5/ 5 “Så fint med soffgrupp under tak. Fantastisk utsikt över vattnet. Rent och snyggt på hela rastplatsen”
Emil 4/ 5 “Många bänkar, rent och snyggt överallt.”
Man 3 / 5 “Trevlig rastplats, men undvik maten i macken. Det var inte människoföda.”
Man 3/ 5 “Fyller sin funktion men inte mer än så.
Man 5 / 5 “Perfekt för snabbstopp mot Malmö. Havsutsikt och kraftiga vindar gör att kaffet intas i bilen.”
Man 3 / 5 “Ok rastplats, många parkeringsplatser. Tyst och lugnt så ok att sova natten”
Man 2 / 5 “Fruktansvärt tråkig och blåsig rastplats. Inte för att rastplatser längs med E6 är så roliga men bygg lite vindskydd för f*n!”
Man 1/ 5 “Överfulla toastolar. Det rann över hela golvet. Här stannar vi inte igen.”
Oklart 4/ 5 “En fin rastplats nära en mack. Fina grönytor med bord/bänkar för picknick.”
Man 5 / 5 “Fikabord med tak,perfekt vid regn”
Man 2 / 5 “Dåligt med skugga.”
Oklar 1 / 5 “Parking 100k TIR, toilets clean, very nice, quiet and peaceful but... too quiet and peaceful because they cut tarpaulins, they didn’t get to the fuel.”
Man 3 / 5 “After installing electric charging stations, there are only six parking spaces left for trucks. The tarpaulin is being cut.”
Man 1 / 5 “On the night of June 17-18, 2025, everyone’s awnings were cut. One person was robbed. And this was in the parking lot for 100 SEK.”
Man 3/ 5 “Nice and clear”
(Rastplats Snapparp Reviews - Google Search, utan årtal)

EKERÖDSRASTEN

Man 4/ 5- “Trevlig stopp när man har vägarna förbi, maten har alltid varit bra här men tycker den börjar bli snäppet sämre. Fördelar med toaletter inne och ute,gott om parkeringsytor. Möjlighet med tankning eller övernattnig för den som behöver det!”
Man 4/ 5 “Renliga sterila toaletter på rastplatsen. Trevlig restaurang och butik med fina uteplatser at äta på. Liten fin oas på E22.”
Man - 4/ 5 “En helt okey plats att stanna och sova på. Trevlig personal. Fint område med ett par dammar på och en hage med getkillingar i. Synd att det inte finns el vid dammarna.”
Kvinna 5 / 5 “Fin parkering för både stora och små fordon. Restaurang, motell, köttbutik Preemmack och toaletter.”
Kvinna 4/ 5 “Så trevlig ställplats för husvagn/husbil. Många platser i etage med och utan el. Lummigt och mysigt. All service finns inkl restaurang med rättigheter. 250kr med el. Motorvägen hörs med stör inte nämnvärt. Så smidig att stanna precis vid E22. Perfekt”
Man 5/ 5 “We stop here on every holiday in Sweden, as it’s roughly halfway to our destination and it’s always been clean so far!”
Man 5 / 5 “Top information for pitch users who have problems with the possibility of free camping because they otherwise stay on plots.”
Man 5 / 5 “Clean and well-maintained restrooms. “
(“Ekerödsrasten AB Reviews - Google Search,” n.d.; “Toalett - Google Maps,” 2026)

SJÖBODA

Man 4/5 - “Fin rastplats precis vid vattnet. Här finns toaletter och fikabord. Tror man kan köra ner till vattnet och hitta bord också. Toaletterna var fräscha vid mitt besök och gott om parkering fanns det också.”
Kvinna 3/5 - “Ligger fint, mediokra toaletter, men trångt och inte helt enkelt att förstå hur man kan parkera.”
Oklart 5/5 - “I imagine people from other countries wanting to go on holidays to what would otherwise be a “normal” rastplats by the highway. Absolutely nice place!”
Kvinna 4/5 - “Fin rastplats på båda sidorna utmed E4an. Våldigt vackert och rofyllt att sitta nere vid vattnet. Många bord och bänkar. Toaletter finns. Tyvärr ingen restaurang eller kiosk, men man kan ju ha en egen fikakorg med sig!”
Kvinna 4/5 - “Trevliga sittplatser nere vid vattnet, perfekt för picknick. Gillar man ormar så kan man spana efter snok längs vattenbrynet.”
Kvinna 5/5 - “A gorgeous view from the stop. Good seating areas. Little bit of noise from traffic. Beautiful nature to look at. Ok toilets. Perfect as a place to stop, get a picnic, look at beautiful view, go toilet and then continue.”
Man 5/5 - “Fin rastplats. Vi gick ner till sjön och satte oss och fick då sällskap av en and och hennes fem andungar. Tama nog att äta ur handen. Naturskönt nere vid sjön. Sätt er där.”
Oklart 5/5 - “My goto stop while driving to Laponia or Norway great for a night to spend around lake, though bit noisy but pretty convenient as its next to E4”
Kvinna 2/5 - “Fin rastplats men långtradare hade tagit platserna där husvagnar och bussar ska stå, stopp i 2st toaletter den 3dje inte så fräsch, åkte vidare.”
Man 4/5 - “Toaletter behöver renoveras”
Kvinna 1/5 - “Sämsta toalett, den ena toa med skötbord var stängd o andra gick det inte spola. Lång kö till en toalett med fullsatt buss.”
Oklart 3/5 - “Good place to stop just off E4, truck/motorhome/car parking, picnic tables by lake. Latrin to empty toilet cassette, but... beware of toilets they were in a disgusting state, unflushed/unclean”
Man 4/5 - “Ok facilities (tables and wc). Nice placement by the river (and there’s an accesses path to the river)”
Man 3/5 - “Bra läge, liten rastplats”
Man 3/5 - “Norrgående E4:an. Det finns plats att parkera på, toaletter, bord att fika vid och en plats att ställa husbil/ husvagn på nere vid vattnet.”
Man 5/5 - “good parking for stay and cleen toilat”
Kvinna 2/5 - “Två av tre toaletter sönder, den tredje som var “hel” var inte särskilt osönder den heller, och smutsig att vara på. Jag gick ut igen utan att göra mina behov.”
Oklart 1/5 - “Fy vilken dålig upplevelse! Toaletterna fruktansvärda och grisiga. Skräpigt vid picknickborden. Högt stängsel ner mot vattnet. Välj annat ställe är min rekommendation!”
Oklart 3/5 - “Nice lake. Around parking lot you can enjoy picnic at the table.”
Kvinna 5/5 - “Fin rastplats, man kan lösa fiskekort och ta sig några kast”
Man 2/5 - “Lastbilar överallt. Våldigt få parkeringsplatser för bilar. Vansinnigt smutsiga toaletter. Stanna inte här. Utsikten gör att det blir 2 stjärnor istället för 1.”
Man 2/5 - “Hardly any parking spots for cars, taken up by trucks. One toilet out of order, others dirty and smelling.”
Man 5/5 - “ok parking no shower”
Kvinna 4/5 - “Fin rastplats på båda sidorna utmed E4an. Våldigt vackert och rofyllt att sitta nere vid vattnet. Många bord och bänkar. Toaletter finns. Tyvärr ingen restaurang eller kiosk, men man kan ju ha en egen fikakorg med sig!”
Oklart 3/5 - “Nice lake. Around parking lot you can enjoy picnic at the table.”
Kvinna 5/5 - “Våldigt vacker rastplats, där man kan sitta precis vid vattnet och titta ut över näckrosorna. Rena toaletter. Rekommenderas!”
Man 5/5 - “Supervacker rastplats! Det finns toalett o bord så man kan äta.”
(Sjöboda rastplats Norra & Södra Reviews - Google Search, 2026)

GÅRDSTÅNGA

Man 4/5 - "Fin rastplats trots ligger nedskräpning av andra bilister"

Man 1 / 5 - " Got attacked by a group of 5 men while car camping at night after a whole day of travelling! Can't recommend to stay here overnight. Toilets were vandalised and dirty. Otherwise it's a ok place to quickly refuel and just leave. If you are travelling to Denmark, there's a better and safer stop to stay overnight at Karslunde, DK next to CircleK.

Man 1 / 5 - "Trist rastplats med en massa ogräs, nedklippta buskar som dött och allmänt nedgången. Skulle behövt lite nya planteringar så kunde det varit riktigt fint."

Kvinna 2/ 5 - "Skulle kolla däcktrycket, men hittade ingenting nånstans att pumpa däcken med."

Kvinna 2/ 5 - "Dörren från handicapt toa funderar inte, andre toa var väldigt smutsiga"

Man 1 / 5 - "Måste nog vara en av de sämsta rastplatserna jag sett. Dålig planerad med platserna, trasig asfalt överallt, mycket skräp och tråkig restaurang. Är detta i Sverige eller ett U land?"

Man 5/ 5 - "Finns många trevliga grabbar här i buskarna."

Man 4 / 5 - "Toalett, uteplatser med bord o bänkar finnes i anslutning med parkeringen."

Oklart 4/ 5 - "Fint att stanna till med kaffe korgen när man är lite sugen"

Man 4/ 5 - "Lite annorlunda rastplats med att man kan köra på en liten väg till de olika sittplatserna och vara lite avskilda från andra besökare. Städning behövdes."

Man 4/ 5 - "En liten enkel oas. Bravo, Trafikverket!"

Man 2 / 5 - "Saknas ofta toapapper. Ofräscha toaletter som luktar kiss. Behöver städas bättre."

Man 5 / 5 - "Bra rast plats"

Kvinna 3 / 5 - "Ok, fast dåligt städad toa!"

Oklart 3 / 5 - "egentligen en bra rastplats, om ägaren hade försökt att håla rent hela tomt

Man 4/ 5 - "Bra rastplats som hålles snyggt o rent på. Även cruising förekommer för män."

Man 3/ 5 - "Bra plats att parkera, stanna och vila, lite natur runt hörnet"

Man 1 / 5 - "Allt var sönder. Toan Ur funktion. Skräp överallt"

(Gårdstånga rastplats Reviews - Google Search, 2026)

BILAGA 2 REFERENSPLATSER

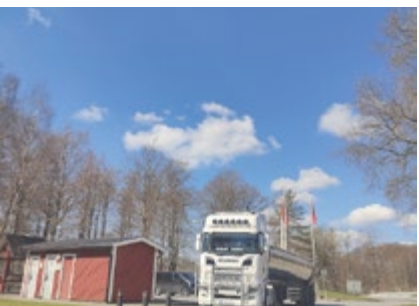
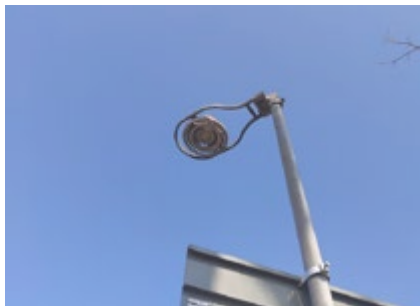


fig 67. Sittplatser & belysningsarmaturer

fig 65 Rumslighet, buller och topografi

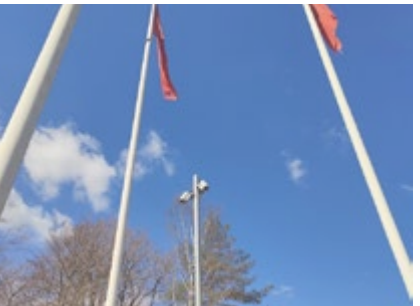


fig 68. Blockage & pollare

fig 66 Säkerhet och disposition



fig 69. Skräp, slitage och vandalisering



fig 70. Vården, aktivitet & rekreation



fig. 71 Bjäresjö rastplats är en liten rastplats med enkelriktning. En styrka här är utsikten och öppenheten mot landskapet. Här finns ingen trafikseparation och lastbilar kan mer eller mindre stå tillsammans med bilarna. Att ingen har långt till toaletten beror mer på storleken än dispositionen.



fig. 72 Glumslöv är en väldigt öppen rastplats precis intill motorvägen på åkern. Det finns en stor lastbilsparkering separerad från både rastytan och personbilsparkeringen. Det är långt att gå till toaletten för lastbilschaufförer.



fig. 19 Mölletofta rastplats ligger en bit från vägen (dock precis bredvid en asfaltfabrik) och har ingen tydligt fysisk trafikseparering. Trots detta liknar den de exempel som Trafikverket förespråkar. Det är en liten rastplats. Den har en separering av fordon med skyltning, däremot ingen fysisk separering vilket gör att det kan bli trångt. Att ingen har långt till toaletten beror mer på storleken än dispositionen.



fig. 73 Ekerödsrasten består till stor del av en populär restaurang i centrum. Trafiken är separerad med personbilar vid den officiella rastytan. Däremot kör lastbilarna förbi här och kan stanna på bussparkeringen och på andra ställen där de inte får parkera. Väl vid parkeringen avsedda för lastbilar är det nämligen långt att gå till toaletten och rastytan. Något som kan bli extra problematiskt kvällstid.

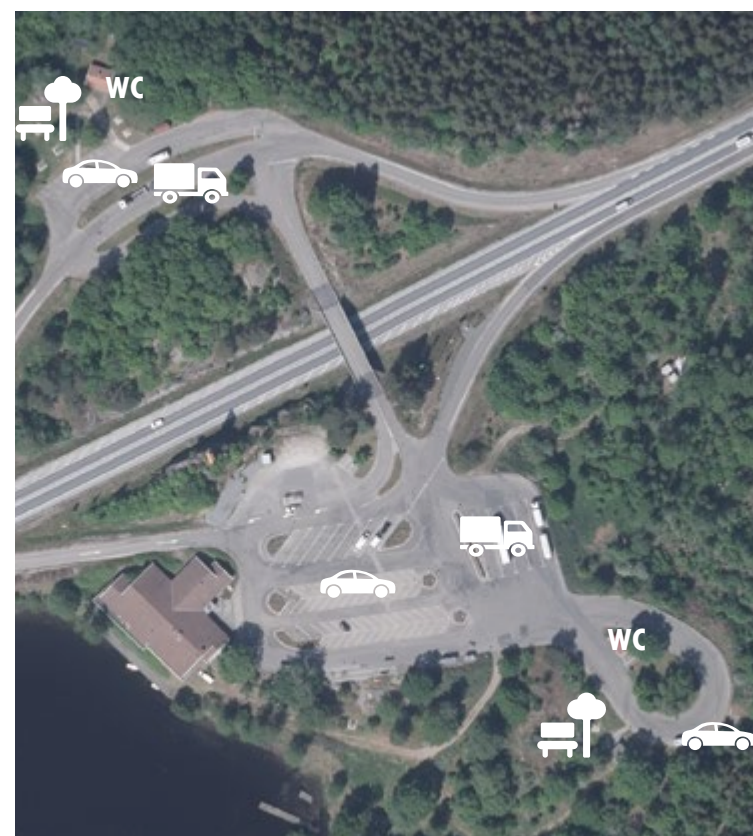


fig. 74 Galtsjön är en stor men inte oseparatorad plats där trafikindelningen sker med hjälp av skyltar. Rastplatsen har en stor öppen yta med stora parkeringsplatser och en ganska oklar fördelning av fordonstyper. Toaletten ligger viktmissigt och fysiskt sett långt bort från entrén och man hittar den inte i första taget. Restaurangen är stängd.



fig. 19b Gårdstånga är en mellanstor rastplats för både norr och södergående riktning. Tydlig separation mellan personbilar och lastbilar. Däremot har lastbilar en lång och oskyddad promenad till rastytans toalett och grönområde - där de måste korsa infarten.



fig. 75 Visar ett trångt Sjöboda med fordonstyper som lätt blandar sig i en otydlig trafikmiljö.

PUBLICERING OCH ARKIVERING

Godkända självständiga arbeten (examensarbeten) vid SLU publiceras elektroniskt. Som student äger du upphovsrätten till ditt arbete och behöver godkänna publiceringen. Om du kryssar i JA, så kommer fulltexten (pdf-filen) och metadata bli synliga och sökbara på internet. Om du kryssar i NEJ, kommer endast metadata och sammanfattning bli synliga och sökbara. Även om du inte publicerar fulltexten kommer den arkiveras digitalt. Om fler än en person har skrivit arbetet gäller krysset för samtliga författare. Du hittar en länk till SLU:s publiceringsavtal på den här sidan:

<https://libanswers.slu.se/sv/faq/228316>

☒ JA, jag/vi ger härmed min/vår tillåtelse till att föreliggande arbete publiceras enligt SLU:s avtal om överlåtelse av rätt att publicera verk.

☐ NEJ, jag/vi ger inte min/vår tillåtelse att publicera fulltexten av föreliggande arbete. Arbetet laddas dock upp för arkivering och metadata och sammanfattning blir synliga och sökbara.



SCIENCE AND
EDUCATION **FOR**
SUSTAINABLE
LIFE

SJÖBODA RASTPLATS

VILA PÅ VÄG ETT GESTALTNINGSFÖRSLAG FÖR TRYGGHET, ÅTERHÄMTNING OCH SAMTIDENS BEHOV



BAKGRUND & NULÄGE

Varje dag kör miljontals människor på Sveriges vägar. För många är rastplatsen ett snabbt stopp längs resan, men för andra är den en nödvändig plats för vila, återhämtning och trygghet. I takt med att både person- och godstrafiken ökar blir välfungerande rastplatser allt viktigare.

Samtidigt är många av dagens rastplatser hårt belastade. Brist på uppställningsplatser gör att lastbilsförare ibland tvingas parkera på olämpliga platser för att kunna följa sina vilotider. Många rastplatser upplevs också som otrygga, särskilt under kvälls- och nattetid. Bristande belysning, dålig överblick och slitna miljöer kan göra att människor väljer att inte stanna, trots behov av paus.

Längs E4:an i Markaryds kommun ligger Sjöboda rastplats, en plats som idag står inför flera av dessa utmaningar. Här möts ökande trafikflöden, behov av säkra uppställningsplatser och önskemål om en tryggare och mer välkomnande miljö.

Detta gestaltungsforstag undersöker hur en traditionell rastplats kan utvecklas till mer än en plats att bara stanna på. Genom att kombinera funktion, säkerhet och naturvärden skapas möjligheter för vila, orientering och återhämtning. Målet är en rastplats som fungerar för alla resenärer, oavsett om stoppet varar i fem minuter eller över natten.



POTENTIAL & FÖRUTSÄTTNINGAR

Sjöboda är i dagsläget en rastplats med en äldre topologi som under en 30 årsperiod inte har varit med om några större ingrepp för att tillgodose samtida behov. I dagsläget är det trångt om plats och det saknas en rumslig disposition för olika trafikslag. Den saknar också en stark materiell identitet. Sjöboda är också utsatt för ett konstant buller.

Trots detta ligger den otroligt vackert till vid Lagan och är omringad av uppvuxen skog. Platsen har en spännande topografi och all möjlighet att bli en bra paus i körningen.

MÅLGRUPPER & ANVÄNDARE

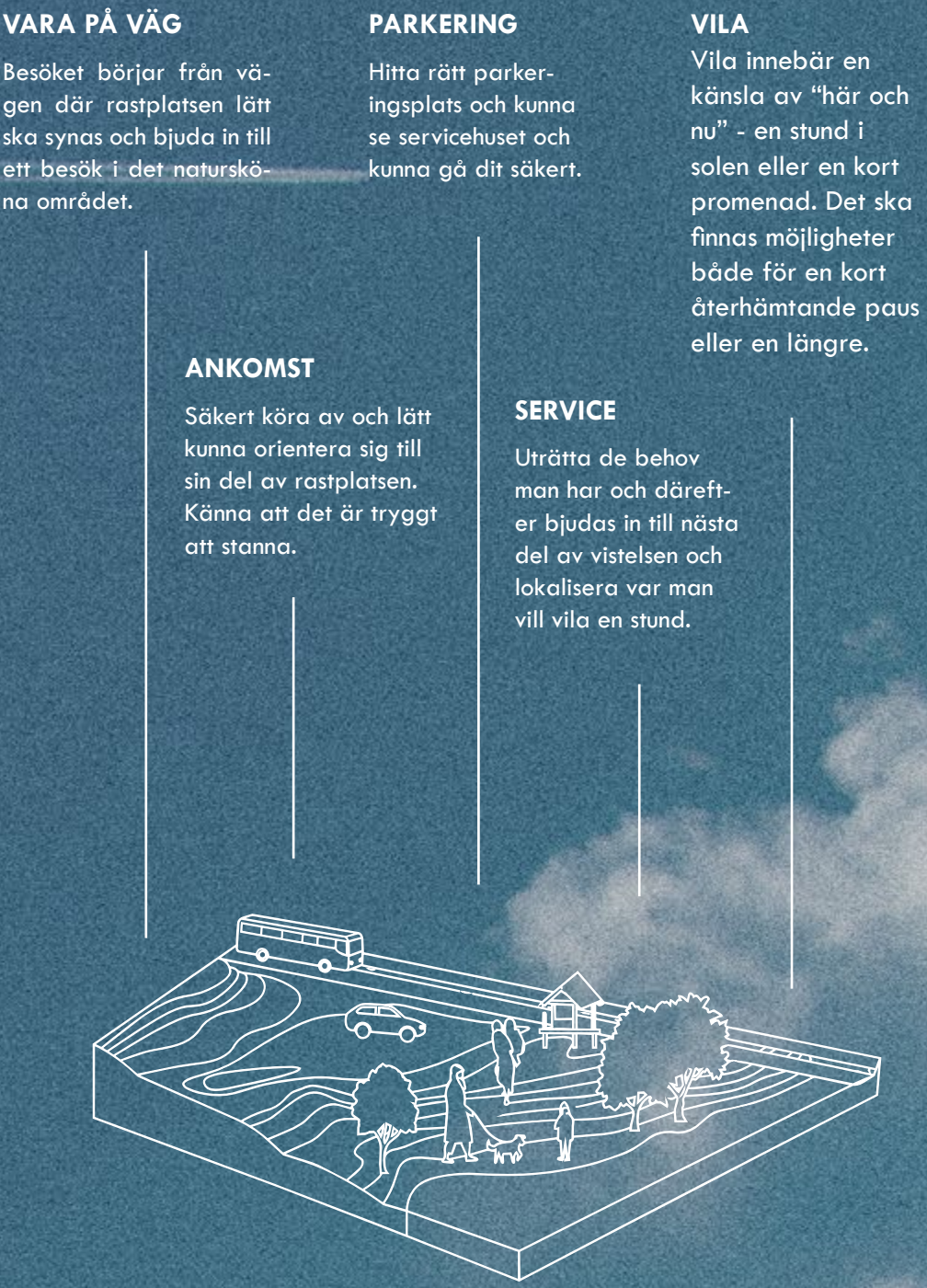
Precis som på många rastplatser i Sverige finns det en bred grupp besökare. Allt från ensamma yrkeschaufförer till bussar med stora grupper. Alla använder rastplatsen på olika sätt och vid olika tidpunkter tidpunkter på dygnet och under året. Den ska även husera allt från bilar till 34 meter långa lastbilståg som tar sig upp och ner i Sverige.

Att säkerställa en trygg och säker vistelse är viktigt men också att ge möjligheten till olika typer av vila och återhämtning. Det ska finnas en variation på platsen som enkelt ska kunna uppsökas.

- 1 TYDLIGA FLÖDEN OCH EN BEGRIFPLIG STRUKTUR**
Separera tung trafik från vistelsezoner och skapa en tydlig följd från ankomst och parkering till service, vila och natur. Besökaren ska snabbt förstå hur platsen fungerar.
- 2 SAMLA SERVICE – SPRID MÖJLIGHETERNA TILL VILA**
De viktigaste funktionerna koncentreras till ett tydligt centrum, medan olika typer av sittplatser, aktivitet och lugnare vistelsemiljöer fördelas över platsen.
- 3 ÖVERBLICK UTAN ATT FÖRLORA AVSKILDHET**
Fria siktlinjer, låg vegetation och genomtänkt belysning stärker orienterbarheten. Samtidigt ska det finnas möjlighet att söka sig bort från trafik och aktivitet utan att bli helt isolerad.
- 4 TA VARA PÅ LANDSKAPET**
Topografin, vegetationen, utsikten och närheten till Lagan används som utgångspunkt för gestaltningen. Rastplatsens befintliga kvaliteter förstärks istället för att ersättas med nya.
- 5 ROBUST, LÅGMÅLT OCH LÄTT ATT SKÖTA**
Material, vegetation och detaljer väljs för att tåla intensiv användning, kunna repareras och åldras väl. Ett återkommande formspråk skapar samtidigt en tydligare identitet.
- 6 SKAPA PLATS FÖR OLIKA SORTERS PAUS**
Ett raststopp kan vara fem minuter eller flera timmar. Därför finns miljöer för snabb service, filka, rörelse, lek, vila och naturkontakt - utan att alla aktiviteter behöver ske på samma plats.

6 GRUNDLÄGGANDE PRINCIPER

Gestaltungsforlaget har vuxit fram genom en kombination av platsanalys, referensstudier, riktlinjer och kunskap om trygghet, säkerhet och återhämtning. Resultatet är ett antal strategier och principer som tillsammans lagt grunden för platsens gestaltning.



KONCEPT - FRÅN HASTIGHET TILL STILLHET

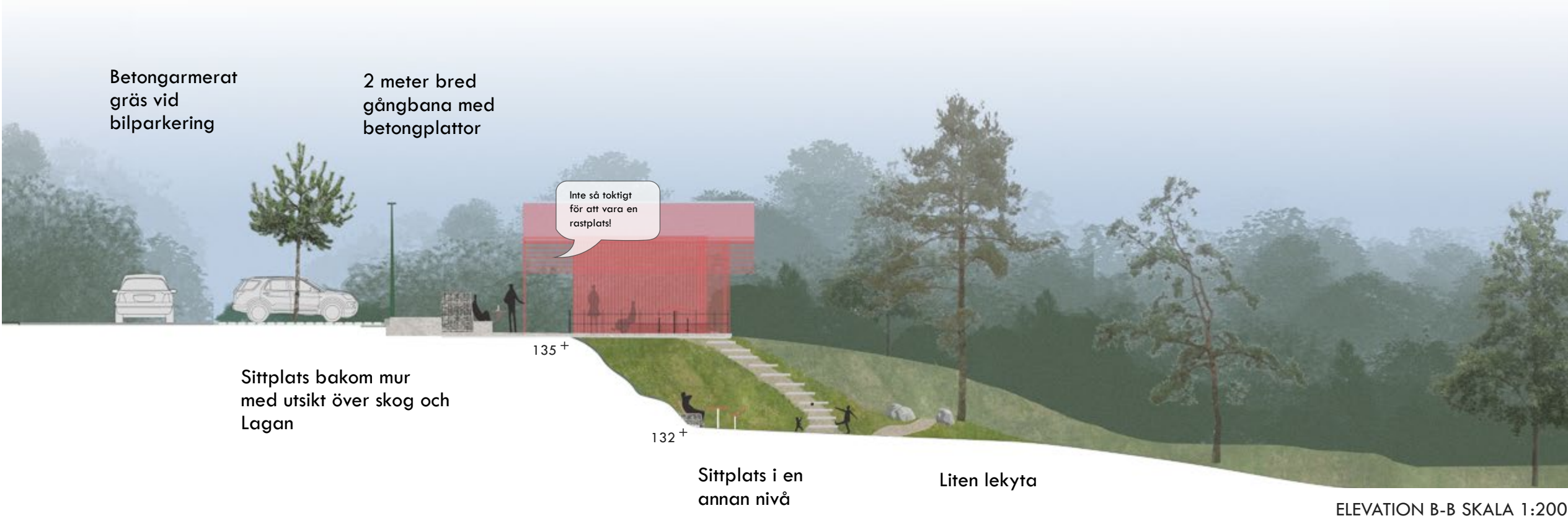
Gestaltungsforlaget utgår från mötet mellan väg och vatten, där E4:ans snabba tempo gradvis övergår i en lugnare miljö vid Lagan. Genom topografi, mjuka former och tydliga rörelser leds besökaren från den öppna trafikmiljön mot mer avskilda platser för vila, lek och naturkontakt.

Robusta material, tålig vegetation och ett lågmålt formspråk skapar en sammanhållen plats med tydlig identitet och koppling till landskapet. Målet är en rastplats där funktion, trygghet och återhämtning samverkar och där pausen blir en kort förflyttning från vägens hastighet till landskapets stillhet.

Vy 1 som visar ankomsten till servicebyggnaden på Sjöbodas norra rastplats. De röda taken skapar en välkomnande och ombonad känsla.

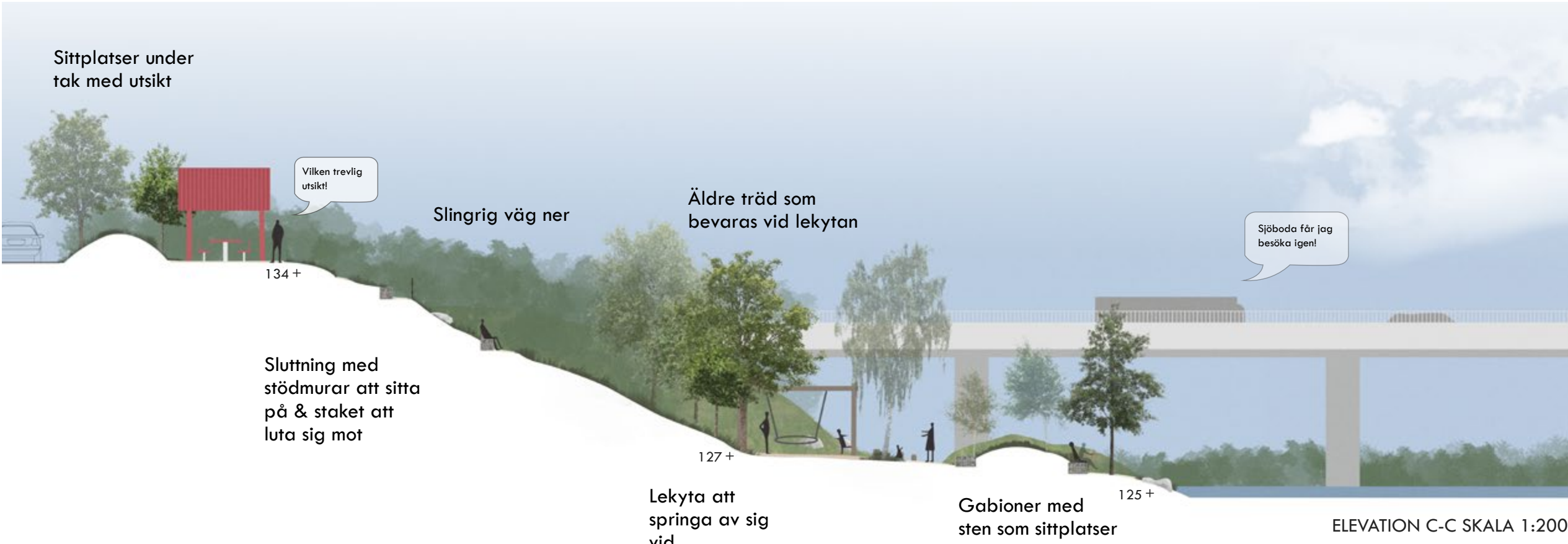
EN PAUS FÖR ALLA STUNDER

En rastplats är mer än ett stopp - det är en chans att byta tempo en stund. Sträck på benen, drick en kaffe i lä eller slå dig ner och blicka ut över landskapet. Den som vill kan följa vägen ner mot vattnet, medan den som bara stannar kort fortfarande får en plats att landa på och njuta av utsikten. Här får pausen ta den tid den tar.



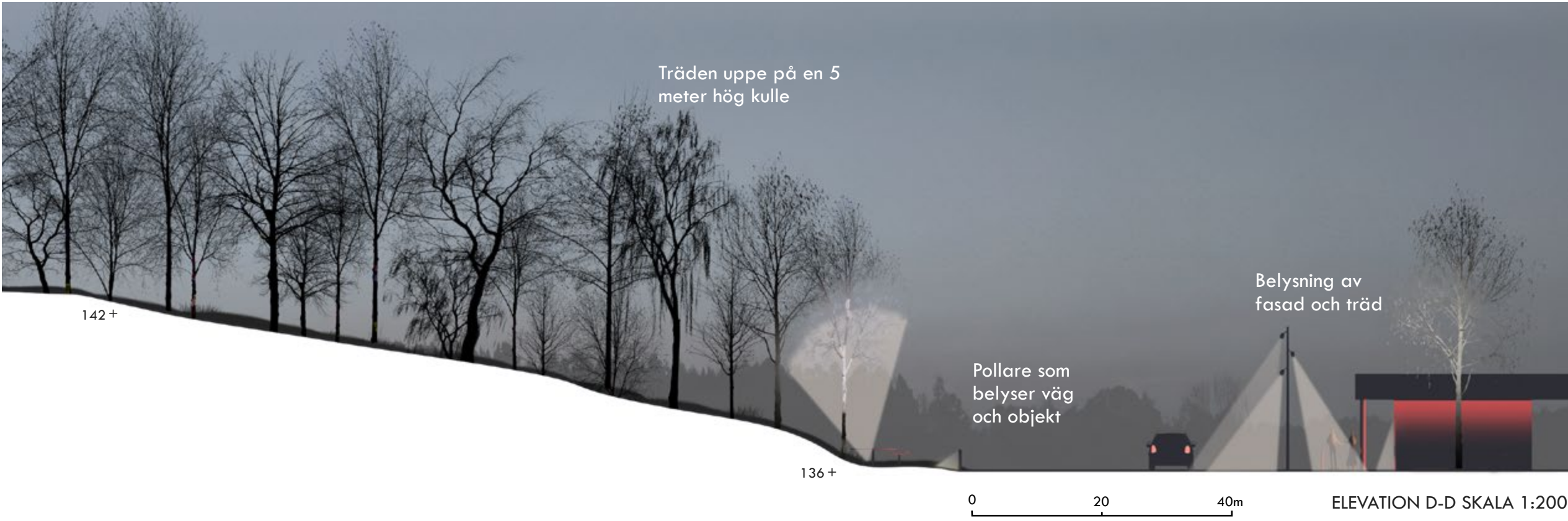
LEK & REKREATION

Efter många mil i bilen kan några minuters rörelse göra stor skillnad. Vägen ner mot vattnet bjuder in till en promenad, lek och möjlighet att springa av sig en stund. På den södra sidan finns plats för både aktivitet och lugn. Nära nog för att kännas tryggt, men med utrymme att välja sin egen paus.



MÖRKER & VINTER

Rastplatsen behövs även när solen gått ner och vintermörkret lagt sig. Då kanske pausen blir kortare: en kaffe stående under tak, några steg för att få igång kroppen eller ett snabbt toalettbesök. Ett tydligt och väl upplyst centrum gör det enkelt att förstå var man ska, medan vindskydd och tak ger möjlighet att stanna till även när vädret inte lockar.



GJORD FÖR ATT HÅLLA

En rastplats används flitigt och materialen måste tåla det. Trä, granit, betongsten och grus ger platsen ett robust men lågmäلت uttryck. Materialen är valda för att kunna åldras väl, repareras och möta olika belastningar utan att rastplatsen behöver kännas som enbart teknisk och torr infrastruktur.

