



En chaufförsenkät om trygga och säkra uppställningsplatser **PM**
2016:14

En chaufförsenkät om trygga och säkra uppställningsplatser PM
2016:14

Trafikanalys

Adress: Torsgatan 30

113 21 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

Fax: 010 414 42 10

E-post: trafikanalys@trafa.se

Webbadress: www.trafa.se

Ansvarig utgivare: Brita Saxton

Publiceringsdatum: 2016-11-16

Förord

Trafikanalys regeringsuppdrag "Uppdrag om trygga och säkra uppställningsplatser för yrkestrafiken" (N2014/02169/MRT (delvis) och N2014/01981/MRT) (delvis) innefattar bland annat att genomföra en kartläggning av utbud och efterfrågan på trygga och säkra uppställningsplatser för yrkestrafiken.

Trafikanalys har inom ramen för detta uppdrag genomfört en enkätundersökning till anställda lastbilschaufförer, som är medlemmar i Transportarbetarförbundet, under försommaren 2016 för att bland annat kartlägga förarnas behov av uppställningsplatser och de egenskaper som chaufförerna själva anser vara viktiga för dessa.

Föreliggande PM är en underrapport till Trafikanalys regeringsuppdrag om säkra uppställningsplatser för yrkestrafiken "Trygga och säkra uppställningsplatser" (R 2016:16). Syftet med denna PM är att sammanfatta resultaten av enkätundersökningen. Beskrivningen görs med bearbetad data från enkätundersökningen.

Denna PM har sammanställts av Sara Berntsson. Särskilt tack riktas till Antti Vainio på Transportarbetarförbundet för hjälp med enkätutskick.

Stockholm i november 2016

Brita Saxton

Generaldirektör

Innehåll

Förord.....	3
Sammanfattning	7
1 Om undersökningen	9
2 Synen på rast- och uppställningsplatser hos lastbilschaufförer anställda i Sverige.	13
2.1 Mängden rast- och uppställningsplatser	13
2.2 Brottsligheten mot yrkestrafiken	14
2.3 Betalningsvilja för säkra uppställningsplatser	15
2.4 Kännetecken för en säker uppställningsplats för gods och fordon.....	17
2.5 Vila	19
2.6 Krav och önskemål om serviceutbud vid uppställningsplatserna.....	25
2.7 Svårt att följa kör- och vilotidsregler i Sverige	26
2.8 Tillsyn från myndigheter	27

Sammanfattning

För att kartlägga efterfrågan på uppställningsplatser har Trafikanalys inom ramen för regeringsuppdraget om trygga och säkra uppställningsplatser genomfört en enkätundersökning till anställda lastbilschaufförer i Sverige som är medlemmar hos Transportarbetarförbundet. Enkäten genomfördes under försommaren 2016. Syftet med undersökningen är att kartlägga förarnas behov av uppställningsplatser och de egenskaper som chaufförerna själva anser vara viktiga, samt hur de upplever tryggheten på olika typer av platser eftersom kunskap om detta saknas. Trots en låg svarsfrekvens görs bedömningen att resultaten kan ge en indikation på situationen i branschen.

Nästan hälften av respondenterna (45 procent) tar någon gång sin dygnsvila utanför hemmet när de är på köruppdrag en vanlig arbetsvecka. Oftast sover de borta 1 till 2 gånger per vecka eller 3 till 4 gånger per vecka. Männerna sover i högre utsträckning utanför hemmet vid dygnsvila än vad kvinnorna gör. Det finns således ett stort behov av uppställningsplatser där dygnsvila kan intas.

Av dem som besvarat enkäten tycker majoriteten att det inte finns tillräckligt med rast- och uppställningsplatser för lastbilar i Sverige, det anses inte heller finnas tillräckligt många säkra rast- och uppställningsplatser. Det uppges gälla hela Sverige med viss koncentration till europavägarna och storstadsområden. Förutom att antalet uppställningsplatser är få anges att det ofta är fullt på de platser som finns vilket gör det svårt att planera kör- och vilotider.

Majoriteten (70 procent) av respondenterna anger att de upplever brottsligheten mot yrkestrafiken i Sverige som ett problem. Totalt sett har drygt 20 procent av de svarande angett att de någon gång blivit utsatta för brott vid rast- eller uppställningsplatser i Sverige. Andelen män som drabbats är högre än bland kvinnorna. Brotten bestod till största del av stöld av diesel, stöld av gods samt stöld av tillbehör till lastbilen såsom däck, extraljus mm. Även hot förekommer även om det inte är lika vanligt förekommande. Kvinnorna anger att de utsatts för hot i högre grad än männen samtidigt som de inte i lika hög utsträckning utsatts för stölder av lastbilens tillbehör som männen. Bland övriga brott anges främst kapellskärningar, skadegörelser och öppnade skåpdörrar.

Betalningsviljan för att stå på en säker uppställningsplats är relativt låg. Av respondenterna anger drygt en fjärdedel att de inte är beredda att betala något alls för att stå på en säker uppställningsplats, knappt hälften (45 procent) är beredda att betala mellan 1 och 99 kronor. Det finns således en viss betalningsvilja för att stå på bevakade platser särskilt om del av avgiften går att återvinnas i form av varor på platsen.

De egenskaper hos uppställningsplatser som får chaufförerna att känna trygghet är främst belysning, kameraövervakning, stängsel, bemanning samt kontrollerad in- och utpassering med registrering.

Tryggheten varierar mellan olika typer av vila och platser. Generellt är otryggheten vid uppställningsplatserna högre vid dygns- och veckovila jämfört med vid rast. Hemmet, säkra parkeringar och terminalområden upplevs som de tryggaste platserna för rast. Rastplatser anses vara de otryggaste.

1 Om undersökningen

I samarbete med Transportindustriförbundet (härefter Transport) skickades en enkät ut under försommaren 2016 till 16 731 stycken medlemmar i Transport, som angett att de är yrkesaktiva anställda¹ och förare av tunga transporter. Av dessa gick utskicket till 1 227 kvinnor, vilket motsvarade 7 procent i denna grupp. De personer som fått möjlighet att besvara enkäten är således chaufförer som är anslutna till svensk fackförening, alla medlemmar är anställda i Sverige eftersom egenföretagare inte kan vara medlemmar hos Transport. De chaufförer som är oorganiserade eller är anställda i utlandet ingår följaktligen inte.

Utskicket gjordes via e-post och sms. Undersökningsdesignen var sådan att utskicket gjordes till väldigt många, samtliga medlemmar inom denna grupp. Trots att svarsfrekvensen var låg², endast 8 procent av de tillfrågade besvarade enkäten, kan svaren ge en indikation på situationen i branschen. Det stora bortfallet kan tänkas bero på många olika orsaker, bland annat att de som inte använder uppställningsplatser i det dagliga transportarbetet inte tycker att det är relevant att besvara enkäten. De svar som inkommit kan även vara av sådan art att de som svarar möjligtvis har ett större engagemang och åsikter i frågan om transportsäkerhet, säkra uppställningsplatser och arbetsmiljön för yrkeschaufförer, de kan i större utsträckning känna otrygghet i arbetet eller i större utsträckning ha blivit utsatta för brott än dem som inte besvarat enkäten. Om detta vet vi inget, resultaten i denna undersökning ska därmed användas med varsamhet och snarare ge indikationer än faktiska resultat. Eftersom tillgång till ytterligare bakgrundsinformation om respondenterna än vad som redovisats saknas är det inte möjligt för oss att se hur stor andel av det totala antalet Transportmedlemmar som exempelvis främst kör lokal distribution och därmed troligtvis inte främst använder uppställningsplatser för vila under sina körningar. Parallellt med denna enkätundersökning genomförde Trafikanalys en fältstudie³ inom ramen för uppdraget⁴. Vid två utvalda uppställningsplatser med olika grad av service och säkerhet i närheten av Ödeshög tillfrågades chaufförer på plats liknande frågeställningar som i denna enkät. I fältstudien ingår således även synpunkter från utländska chaufförer tillskillnad från denna enkät. Resultaten av dessa två undersökningar gav på flera av frågeställningarna relativt samstämmiga svar, vilket stärker beskrivningen om situationen i branschen.

Majoriteten av de som besvarade enkäten hör till ålderskategorin 50 till 64 år (42 procent), därefter var det flest svarande i åldern 40 till 49 år (23 procent). Det var således en större andel i ålderskategorin 50-64 år som besvarade enkäten, jämfört med andelen medlemmar i Transport i denna åldersgrupp (30 procent), se Tabell 1.1. I åldersgruppen 18-29 år är andelen som besvarat enkäten betydligt lägre jämfört med andelen i denna åldersgrupp som är medlem hos Transport.

¹ Bland dessa yrkesaktiva anställda ingår inte arbetslösa eller pensionärer.

² Enkäten besvarades av 1 339 personer. Vid analys av svarsfrekvensen bör hänsyn tas till att en stor del av medlemmarna inte använder uppställningsplatser och därför kanske inte besvarat enkäten. Det är inte möjligt att se hur stor andel av medlemmar som kör distribution och då inte använder uppställningsplatser för sina körningar.

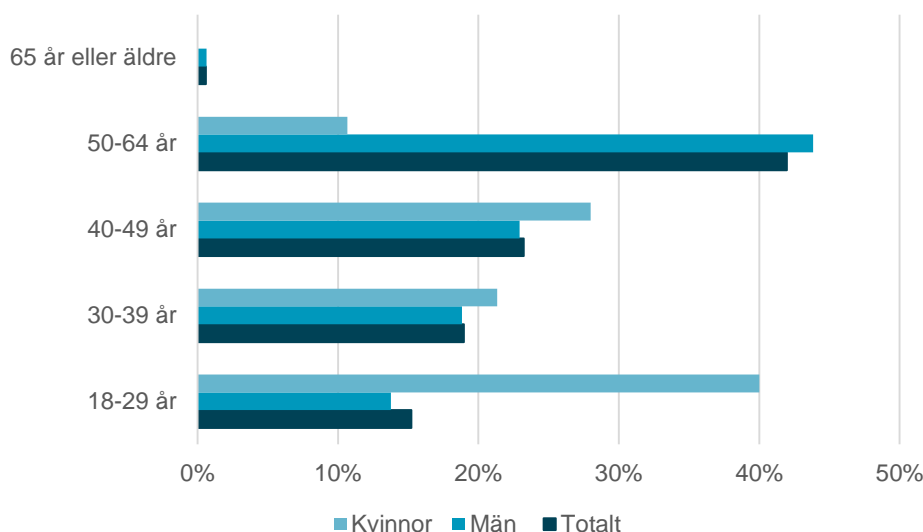
³ Trafikanalys PM 2016:15, En fältstudie av trygga och säkra uppställningsplatser

⁴ Trafikanalys regeringsuppdrag "Uppdrag om trygga och säkra uppställningsplatser för yrkestrafiken" (N2014/02169/MRT (delvis) och N2014/01981/MRT) (delvis). Trafikanalys Dnr.Utr 2016:16.

Tabell 1.1: Andel medlemmar i Transport fördelat efter ålderskategori, försommaren 2016.

Åldersgrupp	Andel medlemmar i Transport	Andel som besvarat enkäten
18-29 år	27%	15%
30-39 år	23%	19%
40-49 år	19%	23%
50-64 år	30%	42%
65 år eller äldre	1%	1%

Av de som svarade på enkäten var 94 procent män och 6 procent kvinnor, vilket motsvarar andelen yrkesaktiva kvinnor som är medlemmar hos Transport i denna kategori av anställda.⁵ De kvinnor som besvarade enkäten hörde till största del till åldern 18 till 29 år, 40 procent av dem som svarade i denna ålderskategori var kvinnor och 14 procent var män. I åldersgruppen 50-64 år var andelen i stort sett den omvända, andelen män var 44 procent och kvinnorna 11 procent, se Figur 1.1.



Figur 1.1: Andel svarande på Trafikanalys chaufförens enkät fördelat efter åldersgrupp, män, kvinnor och totalt. (Procent).

Källa: Trafikanalys chaufförens enkät om uppställningsplatser.

Av de som svarade på enkäten körde de flesta främst transporter inom Sverige, nationella respektive lokala transporter, 44 procent vardera. Med lokala transporter avses transporter med kortare avstånd lokalt. Resterande 12 procent angav att de främst kör internationella fjärrtransporter. Med internationella transporter avses transporter där avsändarlandet skiljer sig från destinationslandet. De chaufförer som kan tänkas nyttja rast-och uppställningsplatser i hög utsträckning i sitt dagliga arbete är de som främst kör nationella och internationella transporter. Drygt hälften av de som besvarat enkäten täcker således upp för denna grupp.

⁵ Eftersom antalet svarande kvinnor är väldigt få på vissa frågor redovisas många resultat i denna sammanställning enbart som totalt, inte uppdelat på män och kvinnor.

Majoriteten av de svarande (79 procent) är anställda vid större företag, med 10 anställda eller fler. Över hälften av de svarande (56 procent) gör själv den dagliga ruttplaneringen för sina köruppdrag och majoriteten (75 procent) anger att de har god kännedom om vilka rast- eller uppställningsplatser det finns på deras aktuella körsträckor i Sverige.

Om begreppet uppställningsplats

Det finns en rad olika platser där lastbilar kan stanna. Generellt kan sägas att en lastbil *kan* stanna där det inte är förbjudet. Trafiksäkerheten eller säkerheten för last och förare kan emellertid medföra särskilda krav på de platser där lastbilarna *bör* stanna. Nedan beskrivs exempel på platser där lastbilar kan stanna för att ta sin vila.

En *parkeringsplats* är en plats där en lastbil kan stanna under begränsad tid mot eller utan avgift.

Trafikverket tillhandahåller *rastplatser* längs vägarna. Dessa är generellt avsedda för all trafik och på många av rastplatserna finns markerade platser där yrkesförare kan stanna med tyngre lastbilar.

Med *uppställningsplats* avser Trafikanalys en plats som är öppen för allmänheten och lämplig för längre tids lastbilsparering. Skillnaden mellan parkeringsplatser, rastplatser och uppställningsplatser är flytande men det är främst tidsaspekten och servicenivån som enligt vår definition skiljer sig mellan dessa. Uppställningsplatser, i Trafikanalys mening, har alltid någon form av toalett och ibland även dusch och annan service.

Utöver rastplatser finns exempelvis *rastfickor* som Trafikverket tillhandahåller (även kallat parkeringsficka) utmed vägnätet. En rastficka är ett utrymme utanför vägbanan, oftast i form av en långsgående utvidgning, men också som avskild gren avsedd för tillfällig parkering⁶.

Uppställning av lastbilar sker även på andra platser, såsom i terminaler och hamnområden. Dessa platser är emellertid inte öppna för allmänheten utan utgör privata områden där uppställning kan ske med godkännande av den som råder över området. Därför anses de inte enligt vår definition utgöra uppställningsplatser, utan är snarare privata lösningar för uppställning av lastbilar eller semitrailers. Däremot kan t.ex. vägkrogar utgöra uppställningsplatser om det är tillåtet att stanna på området för dygnsvila eller för längre vila. Dessa är generellt öppna för allmänheten.

Om begreppet trygg och säker

Någon definition på vad som avses med trygga och säkra uppställningsplatser fanns inte skriven i uppdraget⁷ till Trafikanalys. I dagsläget finns inte heller någon allmänt bindande definition av trygga och säkra uppställningsplatser. Däremot finns det flera försök att definiera en säker uppställningsplats.

Trafikanalys har i detta uppdrag definierat och tolkat trygghet som en subjektiv upplevelse och säkerhet som något objektivt observerbart.

En trygg och säker uppställningsplats är enligt Trafikanalys definition en plats som tillåter och är lämplig för längre tids lastbilsparering och där åtgärder för utökad säkerhet vidtagits och där chaufförerna känner sig trygga.

⁶ Enligt Trafikverket finns det även före detta rastplatser som numera definieras som rastficka.

⁷ Regeringsbeslut 2016.02.18 Uppdrag om trygga och säkra uppställningsplatser för yrkestrafiken, N2014/02169/MRT (delvis) och N2014/01981/MRT (delvis).

Mer om definitioner och förklaringar kring uppställningsplatser finns beskrivet i rapporten Trygga och säkra uppställningsplatser⁸.

Rast och vila

Arbetstiden för lastbilschaufförer som kör tunga fordon regleras i timmar och minuter.⁹ De gällande kör- och vilotidsreglerna skapar ett behov av uppställningsplatser. Under ett dygn måste chauffören stanna minst två gånger för vila: Inom 4 timmar och 30 minuter måste chauffören ta en paus på 45 minuter (alternativt två raster, en på 15 minuter och en på 30 minuter). Minimibehovet är dock en plats för vila ungefär vart fjärde timme. Rasten måste ske på en lämplig plats så att den fyller sitt syfte. Dygnsvilan består av 11 timmar och ska tas var nionde timme. Långväga transporter har också behov av veckovila som är 45 timmar lång.

För att i enkäten till de anställda lastbilschaufförerna tydliggöra skillnaden mellan de olika typerna av vila har vi benämnt dem som rast för kortare pauser, dygnsvila för pauser på 11 timmar och veckovila för vila på minst 45 timmar.

⁸ Trafikanalys, Trygga och säkra uppställningsplatser, Rapport 2016:16.

⁹ Vågarbetstidslagen (2005:395) införlivar i svensk rätt Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/15/EG av den 11 mars 2002 om arbetstidens förläggning för personer som utför mobilt arbete avseende vägtransporter. Utöver Vågarbetstidslagen gäller EU-förordningen (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 och nationella tilläggsbestämmelser i förordning (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.

2 Synen på rast- och uppställningsplatser hos lastbilschaufförer anställda i Sverige.

2.1 Mängden rast- och uppställningsplatser

För få rast- och uppställningsplatser i Sverige

Av de fackanslutna chaufförer som är anställda i Sverige som besvarat enkäten tycker majoriteten att det inte finns tillräckligt med rast- och uppställningsplatser för lastbilar i Sverige. För de chaufförer som främst kör nationella och internationella transporter anger över 90 procent av respondenterna att antalet rast- och uppställningsplatser är för få. Oavsett chaufförernas ålder, storleken på företaget man är anställd vid och typ av transporter som körs så anses rastplatserna i hög grad vara för få. Platserna att stanna på med stora lastbilar sägs vara för få i hela Sverige, det är svårt att peka ut specifika uppställningsplatser där behovet är extra stort med hjälp av enkätsvaren, mer än att behovet är särskilt stort kring storstäderna och längs europavägarna. Förutom att antalet uppställningsplatser är få anges att det ofta är fullt på de få platser som finns vilket gör det svårt att planera sina kör- och vilotider.

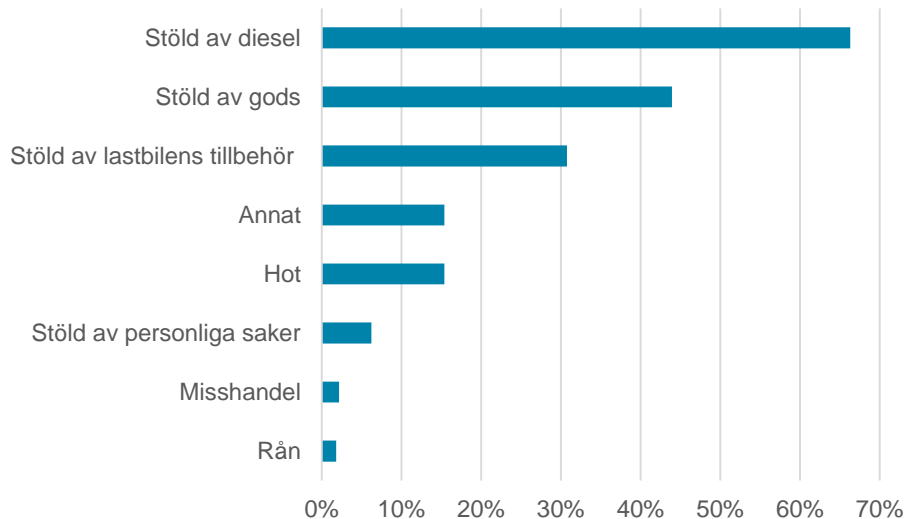
Det saknas även säkra rast- och uppställningsplatser i Sverige

Majoriteten av respondenterna (92 procent) tycker inte heller att det finns tillräckligt många säkra rast- och uppställningsplatser i Sverige. Enbart 8 procent tycker att de är tillräckliga i antal. Fördelningen är i stort sett densamma bland både män och kvinnor.

På frågan om man skulle vilja ha möjlighet att reservera plats i förväg på uppställningsplatser var svaren för männen relativt jämnt fördelade på de tre svarsalternativen, "ja", "nej" samt "enbart på säker uppställningsplats". Kvinnorna ser ett något större behov än männen av att kunna reservera plats oavsett säker uppställningsplats eller inte. Det finns ett behov av säkra uppställningsplatser i hela Sverige enligt respondenterna. Resultatet av fritextsvaren på frågan om var det saknas säkra platser visar att det främst är längs Europavägarna och kring storstäderna som behovet finns (Figur 1.2).

15 procent blivit hotade (Figur 1.3). Kvinnorna anger att de utsatts för hot i högre grad än männen samtidigt som de inte i lika hög utsträckning utsatts för stölder av lastbilens tillbehör som männen.

Stöld av diesel och gods är således de vanligaste brotten som chaufförerna utsatts för. Bland övriga brott anges främst kapellskärningar, skadegörelser och öppnade skåpdörrar.



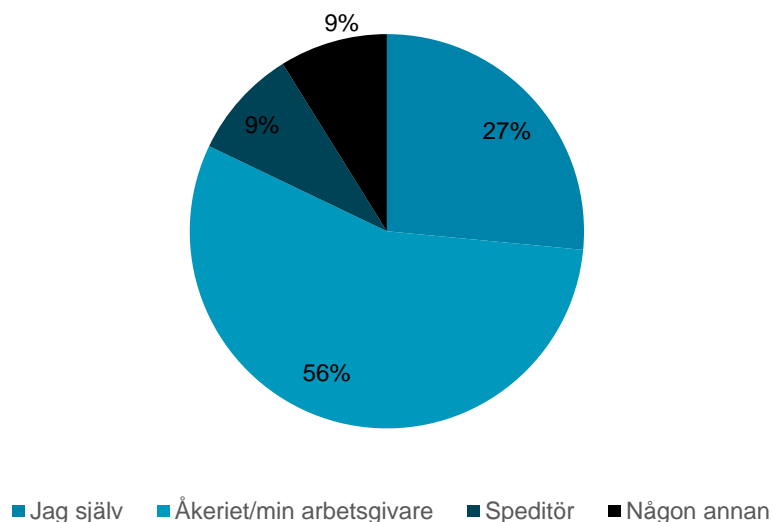
Figur 1.3: Typ av brott som drabbade lastbilschaufförer utsatts för på rast- eller uppställningsplats i Sverige. Totalt, både män och kvinnor, i procent.
Källa: Trafikanalys chaufförsenkät om uppställningsplatser.

Majoriteten av respondenterna (79 procent) anger att de inte har någon utrustning för personlig säkerhet i förarhytten. En liten andel (4 procent) har personlarm. Resterande del anger att de har annan utrustning. Bland denna utrustning nämns främst batonger, basebollträ, knivar eller andra tillhyggen. Många har även rök- och gaslarm samt mobiltelefoner och larmknappar i bilen som utrustning för den personliga säkerheten. Om ekipaget skulle utsättas för brott ringer majoriteten 112, arbetsgivaren och/eller polisen.

2.3 Betalningsvilja för säkra uppställningsplatser

I de fall en säker uppställningsplats används, betalas den oftast av åkeriet eller arbetsgivaren, 56 procent av respondenterna får den betald därifrån. Drygt en fjärdedel anger att de får betala för en säker uppställningsplats själv och 9 procent anger att speditören står för kostnaden, se Figur 1.4. Av kvinnorna anger en något högre andel (totalt 64 procent) att arbetsgivaren står för kostnaden och 19 procent får själva stå för utgiften, 7 procent anger att speditören står för kostnaden. Här vill vi påminna om att respondenterna består av anställda chaufförer som är medlemmar i ett fackförbund i Sverige. Bland andra grupper på vägarna i

Sverige, såsom utländska chaufförer eller egenföretagare, ser möjligtvis både betalningsviljan hos chaufför och åkeri annorlunda ut.



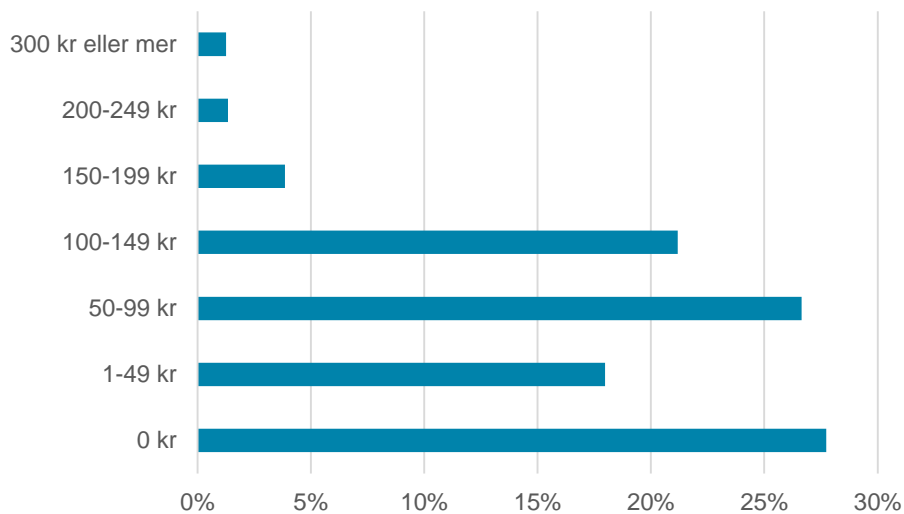
Figur 1.4: Vem som står för kostnaden för användandet av en säker uppställningsplats. Totalt, både män och kvinnor, i procent.

Källa: Trafikanalys chaufförsenkät om uppställningsplatser.

Av respondenterna anger ungefär lika många (drygt en fjärdedel) att de inte är beredda att betala något alls för att stå på en säker uppställningsplats som de som är beredda att betala mellan 50 och 99 kr, om de var tvungna att betala själva.

Omkring en femtedel av de svarande är beredd att betala mellan 100 och 149 kr ur egen ficka, en något lägre andel tänker sig hellre beloppet 1 till 49 kr. Få är beredda att betala 150 kr eller mer. Kvinnornas betalningsvilja är något högre än männens, nästan 30 procent av kvinnorna är beredd att betala mellan 100 och 149 kr (Figur 1.5). Svarsandelen om betalningsviljan var likartad oavsett om chaufförerna mest körde nationella eller internationella fjärrtransporter, eller lokala transporter.

Många anger att de uppskattar de avgiftsbelagda rastplatser som i dagsläget finns tillgängliga med service och viss bemanning där delar av avgiften berättigar till inköp eller till en voucher på rastplatsen.

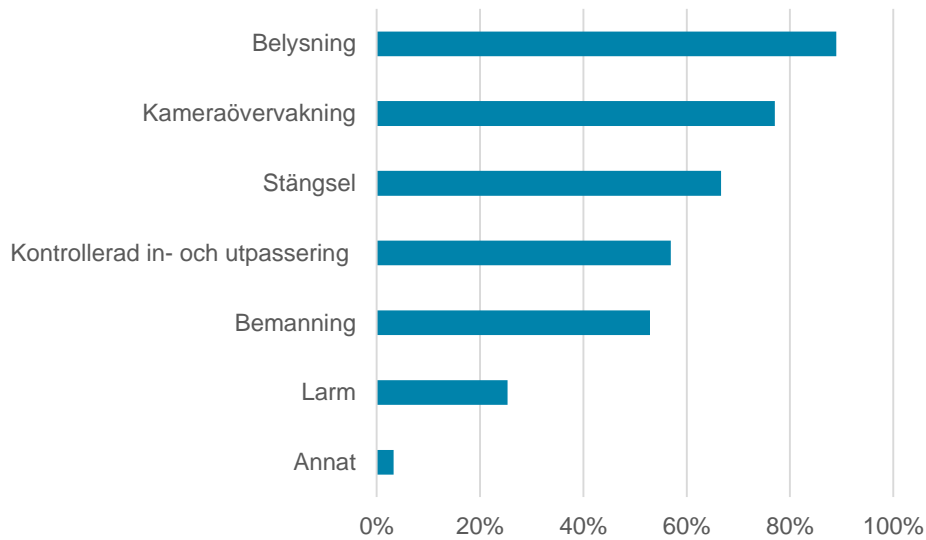


Figur 1.5: Betalningsviljan för att stå på en säker uppställningsplats ett dygn om man själv skulle stå för kostnaden. Totalt, både män och kvinnor, i procent.

Källa: Trafikanalys chaufförenska om uppställningsplatser.

2.4 Kännetecknen för en säker uppställningsplats för gods och fordon

De egenskaper som av respondenterna kännetecknar en säker uppställningsplats rankade efter hur stor andel som angett dem som kännetecknen är; belysning (89 procent), kameraövervakning (77 procent), stängsel (67 procent), kontrollerad in- och utpassering med registrering (57 procent), bemanning (53 procent) och larm (25 procent). Kvinnorna anger i något högre grad än männen att kameraövervakning, larm och/eller kontrollerad in- och utpassering kännetecknar en säker uppställningsplats (Figur 1.6). Säkerhet och trygghet är subjektiva begrepp, vi har i detta uppdrag definierat och tolkat trygghet som en subjektiv upplevelse och säkerhet som något objektivt observerbart.



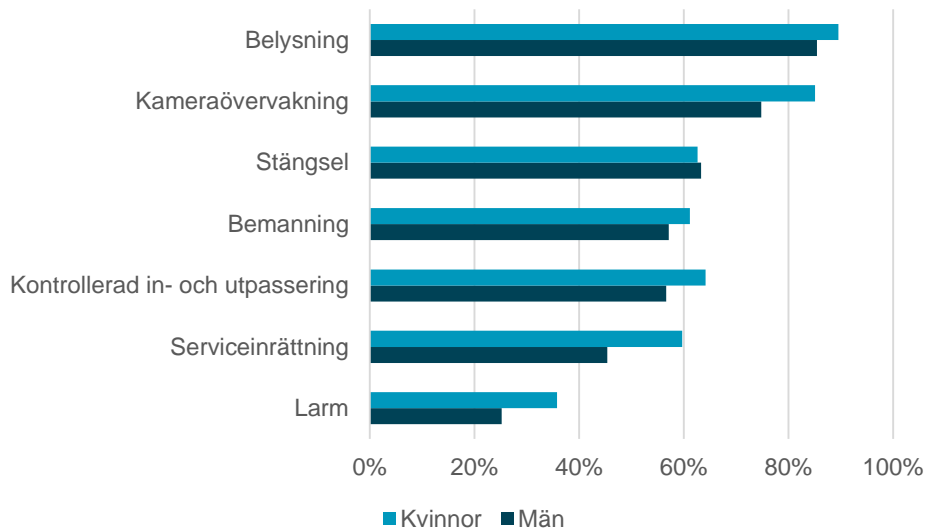
Figur 1.6: Vilka egenskaper som kännetecknar en säker uppställningsplats. Totalt, både män och kvinnor, i procent.

Källa: Trafikanalys chaufförensät om uppställningsplatser.

Egenskaper hos uppställningsplatser som inger trygghet

De egenskaper hos uppställningsplatser som får chaufförerna att känna trygghet är främst belysning, kameraövervakning, stängsel, bemanning samt kontrollerad in- och utpassering med registrering. Över hälften av både männen och kvinnorna ansåg att detta skapar trygghet.

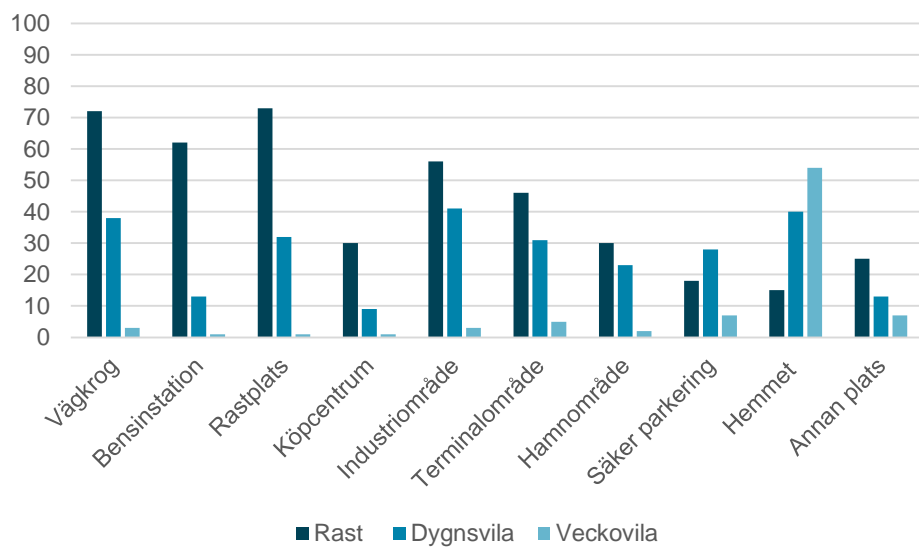
Bland övriga önskemål för att öka känslan av trygghet är att vaktbolag kommer och tittar till platserna ibland. Kvinnorna anger i något högre grad än männen att dessa egenskaper ökar känslan av trygghet (Figur 1.7).



Figur 1.7: Vilka egenskaper som skulle få lastbilschaufförer att känna trygghet på uppställningsplatser. Män respektive kvinnor, i procent.
Källa: Trafikanalys chaufförsenkät om uppställningsplatser.

2.5 Vila

Beroende på vilken vila (rast, dygnsvila eller veckovila) som avses vid köruppdrag stannar chaufförerna ofta på olika typer av ställen. De vanligaste ställena att ta sin rast är vid vägkrog, bensinstationer, rastplatser samt industri- och terminalområden. Dygnsvilan är däremot vanligast vid industriområden, vägkrogar och hemma. Veckovilan är allra vanligast i hemmet (Figur 1.8).

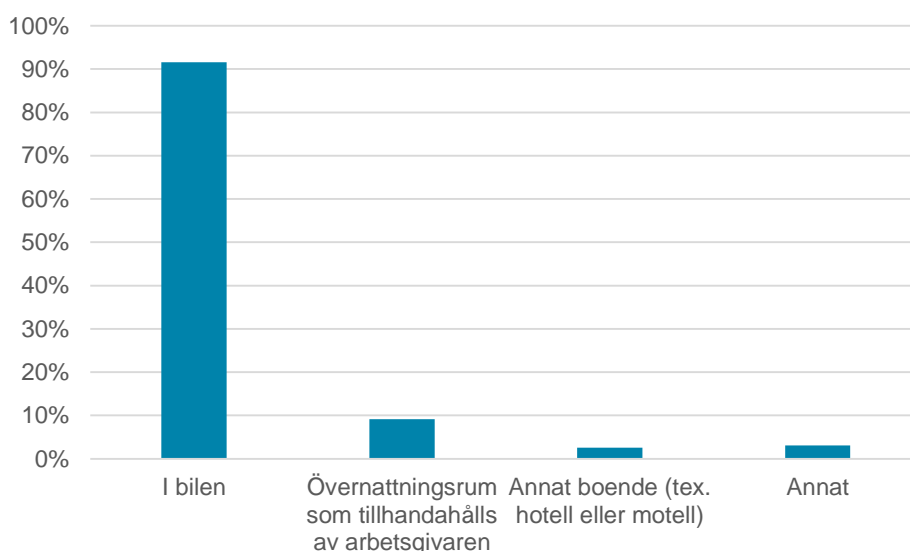


Figur 1.8: Platser som nyttjas för olika typer av vila, andel per plats, fördelat efter rast, dygnsvila och veckovila. Totalt (både män och kvinnor) i procent.
Källa: Trafikanalys chaufförsenkät om uppställningsplatser.

Dygnsvilan tas oftast i lastbilen

Nästan hälften (45 procent) av respondenterna sover någon gång utanför hemmet när de är på köruppdrag en vanlig arbetsvecka för att ta ut sin dygnsvila. Oftast sover de borta 1-2 gånger per vecka (22 procent av alla respondenter) eller 3-4 gånger per vecka (17 procent av alla respondenter). De som främst kör internationella transporter sover oftast 3-4 dagar utanför hemmet (39 procent), för de som kör nationella transporter är dygnsvilan utanför hemmet är det lika vanligt 1-2 gånger per vecka som aldrig (drygt 30 procent vardera). Majoriteten av de som kör lokala transporter tar aldrig dygnsvila utanför hemmet (85 procent).

Dygnsvilan är vanligast att tas i lastbilen, 92 procent tar dygnsvilan i bilen vid köruppdrag. (Figur 1.9). En liten andel av de som tar dygnsvilan utanför hemmet sover ibland i övernattningsrum som tillhandahålls av arbetsgivaren, runt tio procent. Få säger sig ta ut dygnsvilan på annat boende såsom hotell eller motell.



Figur 1.9: Platser där dygnsvilan oftast tas ut vid köruppdrag. Totalt, både män och kvinnor, i procent. Anm. Procenten summerar inte till 100 eftersom flera val kunde göras på frågan. Källa: Trafikanalys chaufförenska om uppställningsplatser.

I de fall övernattningsrum som tillhandahålls av arbetsgivaren används bekostas det oftast av arbetsgivaren. 85 procent anger att övernattningsrummen bekostas av arbetsgivaren.

Bland dem som ibland sover på annat boende såsom hotell eller motell anger majoriteten (80 procent) att boendet bekostas av arbetsgivaren.

Av de chaufförer som tar sin vila i bilen under köruppdrag anger 37 procent att de sover i bilen 3-4 gånger per vecka, 30 procent sover i bilen 1-2 gånger per vecka. Lika stor andel respondenter anger att de sover i bilen så ofta som 5-7 gånger per vecka som att de enbart sover i bilen 1-3 gånger per månad (13 procent vardera). Av dem som angett att de brukar ta dygnsvilan i bilen vill majoriteten (57 procent) inte vila på något annat ställe oftare än vad de gör. Här skiljer sig återigen svaren mellan männen och kvinnorna. Över hälften av kvinnorna

(56 procent) vill hellre ta dygnsvilan på annat ställe än i lastbilen oftare än vad de gör, männens andel för detta är 25 procent.

Sammanfattningsvis kan konstateras att en lastbilschaufför ofta intar dygnsvila i lastbilen. Det finns således ett stort behov av uppställningsplatser där dygnsvila kan intas.

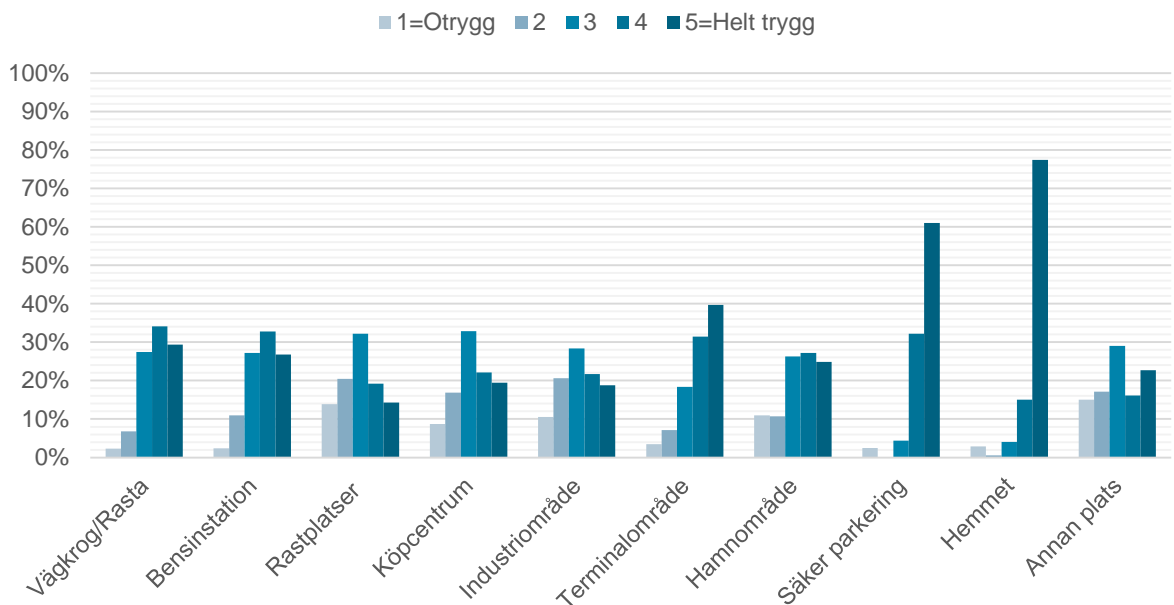
Trygghet vid olika typer av vila

Tryggheten varierar mellan olika typer av vila och platser. Generellt är otryggheten vid uppställningsplatserna högre vid dygns- och veckovila jämfört med vid rast.

Trygghet vid kortare paus

De vanligaste ställena att nyttja sin rast, dvs. kortare paus är alltså vid vägkrog, bensinstationer, rastplatser samt industri- och terminalområden, majoriteten av respondenterna anger att de brukar stanna på dessa platser.

Tryggheten upplevs som allra starkast i hemmet, vid säker parkering och i terminalområden (Figur 1.10). I hemmet känner sig närmare 80 procent av respondenterna helt trygga. Vid en säker parkering är andelen 60 procent och vid terminalområden omkring 40 procent.

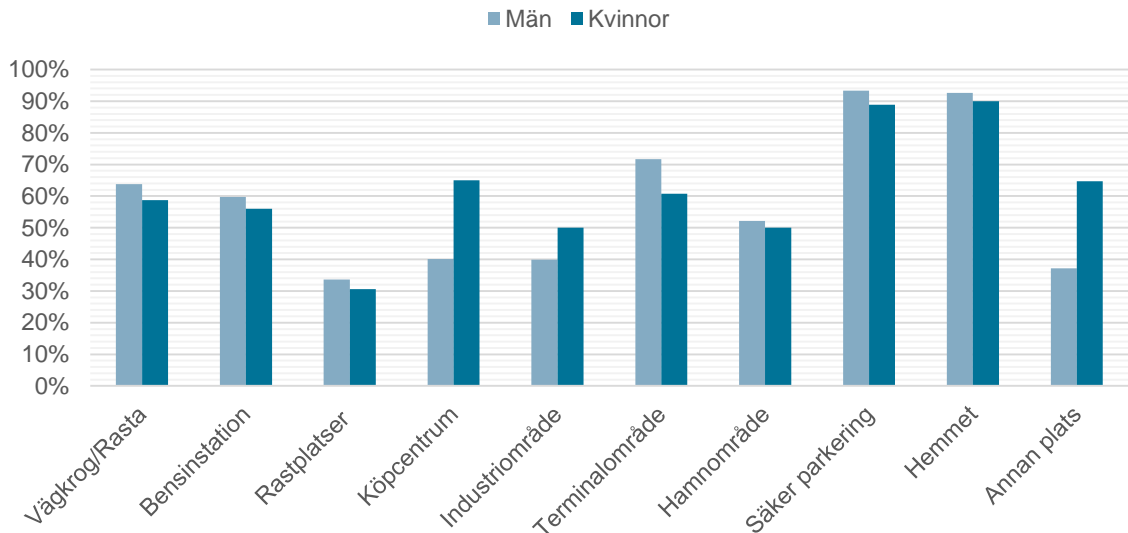


Figur 1:10: Upplevd trygghet i skala 1-5 vid respektive plats vid stopp för rast. Totalt, både män och kvinnor (procent).

Källa: Trafikanalys chaufförsenkät om uppställningsplatser.

Vid rastplatser, köpcentrum och industriområden är den upplevda tryggheten lägre än på andra ställen. Mer än var tionde respondent känner sig otrygga vid dessa platser vid rast.

De platser där chaufförerna som besvarat enkäten kände sig trygga eller helt trygga skiljer sig inte så mycket åt mellan männen och kvinnorna på de flesta platserna.¹⁰ I hemmet och vid säkra parkeringsplatser känner sig majoriteten, omkring 90 procent, trygga. Vid köpcentrum, industriområden och annan plats känner sig kvinnorna inte i lika hög utsträckning trygga som männen. Vid rastplatser är tryggheten som lägst, där känner sig enbart drygt 30 procent av männen och kvinnorna trygga vid rast. Vid köpcentrum upplever män och kvinnor tryggheten olika, tryggast är männen (Figur 1.11).



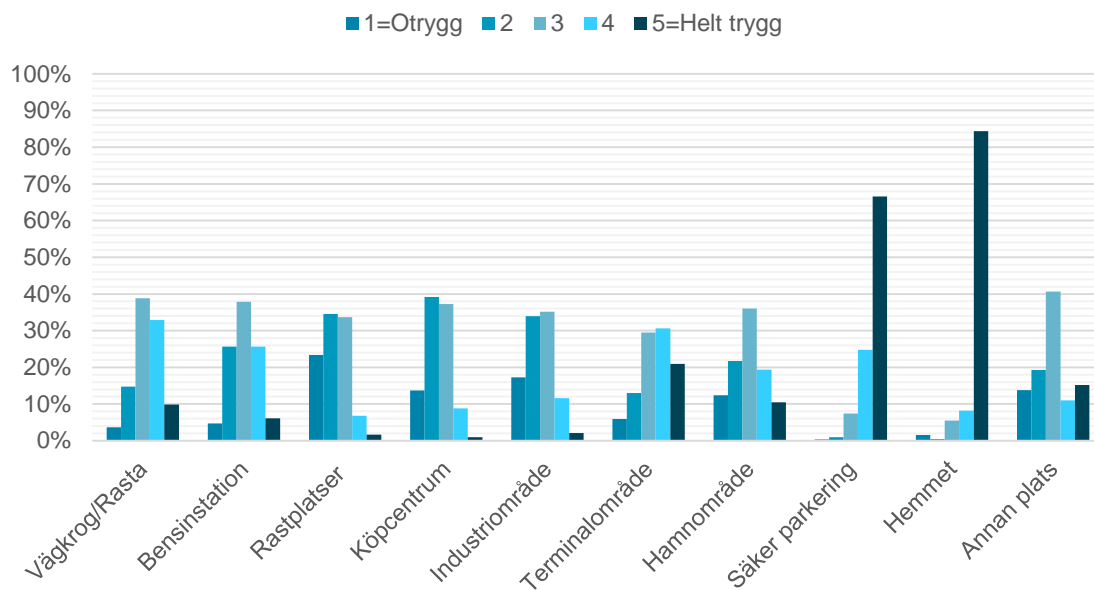
Figur 1.11: Upplevd trygghet vid respektive plats vid stopp för rast. Fördelat på män och kvinnor (procent).
Anm. I denna tabell är skala 4 och 5, dvs. ganska trygg och helt trygg summerade.
Källa: Trafikanalys chaufförsenkät om uppställningsplatser.

Trygghet vid dygnsvila

Det är vanligast att ta ut dygnsvilan i hemmet och vid industriområden. Tryggheten upplevs som allra högst i hemmet och vid säker parkering, där känner sig 84 respektive 87 procent helt trygga. (Figur 1.12)

Vid dygnsvilan är otryggheten betydligt högre jämfört med vid rast. Vid rastplatser, köpcentrum och industriområden är otryggheten som störst vid dygnsvila, där känner sig över hälften av respondenterna otrygga eller ganska otrygga.

¹⁰ I denna sammanställning är skala 4 och 5, dvs. ganska trygg och helt trygg summerade.

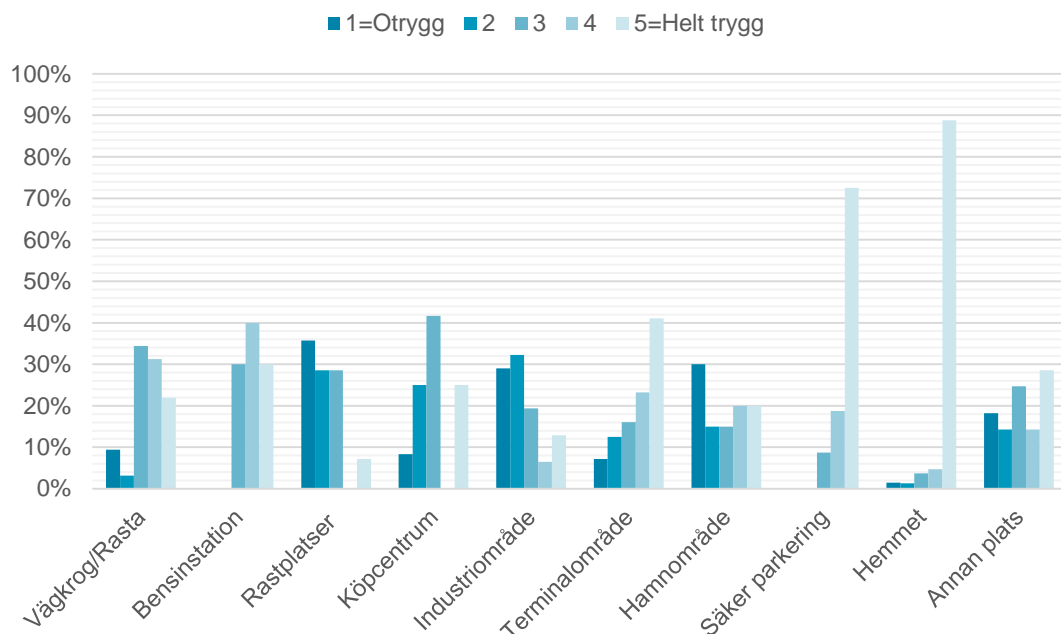


Figur 1.12: Upplevd trygghet i skala 1-5 vid respektive plats vid stopp för dygnsvila. Totalt, både män och kvinnor (procent).

Källa: Trafikanalys chaufförens kät om uppställningsplatser.

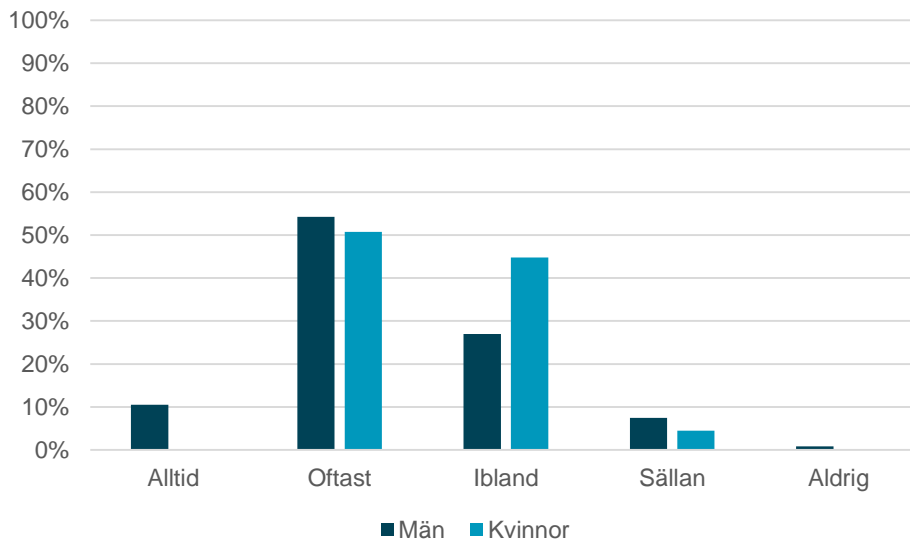
Trygghet vid veckovila

Veckovila tar de allra flesta respondenterna ut hemma. Det är även där de känner sig tryggast. I de fall veckovilan tas på andra platser upplevs säker parkering och terminalområden som allra tryggast (Figur 1.13). Industriområden, rastplatser och hamnområden är de platser som upplevs allra otryggast för längre tids vila.



**Figur 1.13: Upplevd trygghet i skala 1-5 vid respektive plats vid stopp för veckovila. Totalt, både män och kvinnor (procent).
Källa: Trafikanalys chaufförensök om uppställningsplatser.**

Av männen uppger en tiondel av de svarande att de alltid blir utvilade på de platser där de stannar på när de är på köruppdrag, något som däremot ingen av kvinnorna uppger sig "alltid" bli. Lite drygt hälften av chaufförerna, både bland männen och kvinnorna, anger att de oftast blir utvilade. Samtidigt är det en anmärkningsvärt stor andel som anger att de bara ibland eller sällan blir utvilade. Bland de chaufförer som ingår i den här undersökningen framstår problemet som större för kvinnor (Figur 1.14).

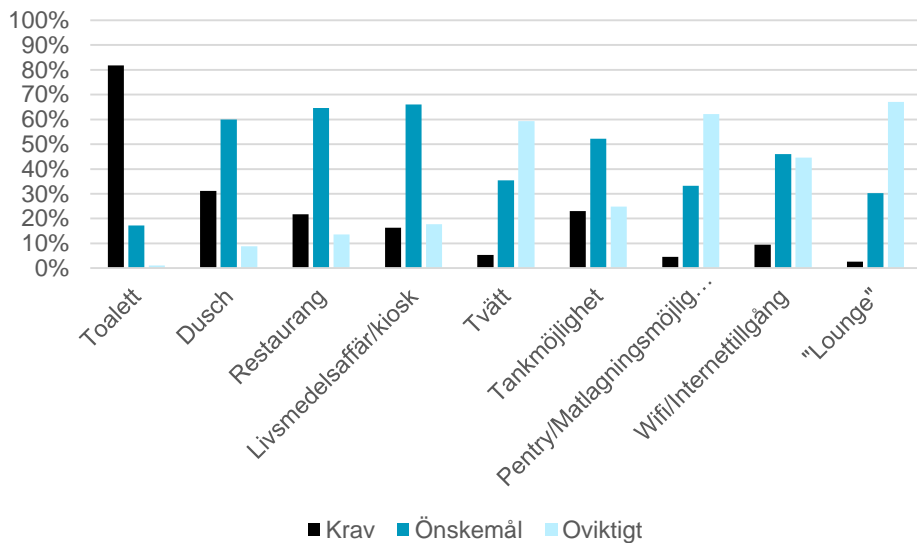


Figur 1.14: Chaufförernas bedömning av om de blir utvilade eller inte vid de platser där de stannar. Män respektive kvinnor, i procent.

Källa: Trafikanalys chaufförsenkät om uppställningsplatser.

2.6 Krav och önskemål om serviceutbud vid uppställningsplatserna

Ett baskrav på uppställningsplatser där dygnsvilan tas är enligt chaufförerna att det ska finnas en toalett på platsen, men även dusch är för många ett krav (Figur 1.15). Önskemål (ej krav) som framförs är framförallt tillgång till restaurang samt någon form av livsmedelsaffär eller kiosk samt dusch och tankmöjlighet. Lounge och matlagningsmöjlighet är service som anses som relativt oviktigt.



Figur 1.15: Vilken typ av serviceutbud som önskas på uppställningsplatser vid dygnsvila. Totalt, både män och kvinnor (procent).

Källa: Trafikanalys chaufförsenkät om uppställningsplatser.

Generella önskemål som framkommit i undersökningen är att det på uppställningsplatserna bland annat ska vara rent och städlat och att det ska finnas toaletter och sopkärl. Bland svaren beskrivs en situation med överfulla rastplatser där det på många platser är skitigt och saknas toaletter och sopkärl. Vintertid önskas bättre plogning samt tillgång till elstolpar. Andra önskemål är att uppställningsplatserna bör vara bättre markerade vid infarterna där det tydligt bör framgå om det finns utrymme för längre lastbilar.

2.7 Svårt att följa kör- och vilotidsregler i Sverige

Drygt hälften (60 procent) av de fackanslutna chaufförer i Sverige som besvarat denna enkät anser att det är svårt att följa kör- och vilotidsregler i Sverige på grund av en generell brist på uppställningsplatser. Något färre andel (37 procent) upplever att det är svårt att följa reglerna på grund av brist på säkra uppställningsplatser, 16 procent anser inte att det är ett problem att följa reglerna på grund av uppställningsplatserna. Det upplevs av många vara svårt att planera sin körning med kör- och vilotider eftersom det ofta är fullt på de platser där man planerat sin rast och vila.

2.8 Tillsyn från myndigheter

Ett sätt från för staten att tillse att lagar och regler följs är att utöva tillsyn. En stärkt tillsyn skulle kunna förebygga och motverka delar av de problem som yrkestrafiken idag möter. Över hälften av respondenterna i denna enkätstudie (60 procent) har någon gång under de senaste tre åren fått tillsyn av antingen Polismyndigheten, Transportstyrelsen eller Arbetsmiljöverket. Av dessa myndigheter utövade polisen tillsyn hos flest, nära 40 procent. Arbetsmiljöverkets tillsyn utgjorde enbart 5 procent. Bland övriga myndigheter nämndes tullen och kustbevakningen som vanligast.



Trafikanalys är en kunskapsmyndighet för transportpolitiken. Vi analyserar och utvärderar föreslagna och genomförda åtgärder inom transportpolitiken. Vi ansvarar även för officiell statistik inom områdena transporter och kommunikationer. Trafikanalys bildades den 1 april 2010 och har huvudkontor i Stockholm samt kontor i Östersund.

Trafikanalys
Torsgatan 30
113 21 Stockholm

Tel 010 414 42 00
Fax 010 414 42 10
trafikanalys@trafa.se
www.trafa.se