



En fältstudie om trygga och säkra uppställningsplatser **PM**
2016:15

En fältstudie om trygga och säkra uppställningsplatser PM
2016:15

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: 2016-11-10

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 uppdraget genomfört en fältstudie på två uppställningsplatser 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 fältundersökningen. Beskrivningen görs med bearbetad data från fältundersökningen.

Denna PM har sammanställts av Petra Stelling. Särskilt tack riktas till studenterna Julia Brunfelt, Rikard Kreuger, Olivia Josefsson och Christian Arancibia som genomförde observationer och intervjuer. Julia Brunfelt och Rikard Kreuger har även bidragit med viss sammanställning av materialet.

Stockholm i november 2016

Brita Saxton

Generaldirektör

Innehåll

Förord	3
Sammanfattning	7
1 Introduktion	9
2 Övergripande beskrivning av undersökningsplatserna	11
2.1 Rasta Ödeshög	11
2.2 Rastplats Svartån.....	13
3 Observationer	15
4 Intervjuer	17
4.1 Chaufförernas arbetssituation	19
4.2 Om brottsligheten mot yrkestrafiken	22
4.3 Om övernattningsplatser i tjänsten	24
4.4 Om utbudet av uppställningsplatser.....	26
4.5 Om säkra uppställningsplatser.....	28
4.6 Om betalningsviljan för säkra uppställningsplatser	29
4.7 Om val av plats för vila och upplevd trygghet	31
4.8 Om serviceutbud	33

Sammanfattning

Trafikanalys har under försommaren 2016 låtit genomföra en fältstudie inom ramen för uppdraget att kartlägga utbud och efterfrågan av trygga och säkra uppställningsplatser¹. I fältstudien har två olika typer av uppställningsplatser studerats med olika grad av service och säkerhet. På den rastplats som omfattas av undersökningen finns endast belysning och toaletter, medan det på den andra undersökningsplatsen, vägkrogen, finns dusch, restaurang, tankstation samt bevakning av parkeringsytan nattetid.

Genom observation ges en bild av vilka fordon som använder uppställningsplatserna. De svenska ekipagen väljer till stor del att inta sin vila vid vägkrogen medan utländska ekipage utgjorde majoriteten av de som stannade på rastplatsen. Det fanns inga tecken på att någon av uppställningsplatserna användes för längre tids² uppställning eller "läger". Vägkrogen är också den vanligaste platsen för att inta körvila och dygnsvila. Rastplatser är näst vanligast för de intervjuade. För dygnsvila används även ofta industri- eller terminalområden, medan veckovilan till över 80 procent intas i hemmet.

Det är även stor spridning av nationalitet på såväl förare, som bilar (d.v.s. registreringsland på fordonen). Cirka 20-talet länder finns representerade i materialet från undersökningen.

Många av lastbilsförarna är ute på vägnätet under stora delar av sin arbetsvecka. Att inta dygnsvila i lastbilen är vanligt förekommande. Cirka 20 procent av de tillfrågade förarna sover i lastbilen 1 till 2 gånger per vecka och ungefär 29 procent 3 till 4 gånger per vecka och en så stor andel som 32 procent gör det 5 till 7 gånger per vecka. Det är en betydligt större andel av de utländska chaufförerna som ofta övernattar i tjänsten. 50 procent av de utländska förarna övernattar 5-7 gånger per vecka i tjänsten. Sammanfattningsvis kan konstateras att en lastbilschaufför ofta intar dygnsvila i lastbilen och att det tycks vara vanligare bland de utländska förarna. Studien indikerar således att det finns ett stort behov av uppställningsplatser där dygnsvila kan intas.

En stor andel (cirka 70 procent) av intervjuade chaufförer anser att brottsligheten är ett problem. Samtidigt är andelen av de som faktiskt råkat ut för brott lägre men utgör ändå 43 procent. De vanligaste brotten som förarna har råkat ut för är dieselstölder, godsstölder eller intrång i kapell (skärmingar) eller skåp. Vägkrogar rankas tryggare än rastplatser.

De faktorer som anses viktiga för att en uppställningsplats ska vara säker är i nämnd ordning belysning, bemanning, kameraövervakning, stängsel, och kontrollerad in- och utpassage. I stor sett är det även samma faktorer som nämns för trygghet, men för trygghet är även serviceinrättning en faktor som är viktig.

Den generella uppfattningen är att det är för få rastplatser i Sverige, 69 procent av de svarande förarna anser att det behövs fler ställen att ställa upp lastbilarna på. 78 procent tycker vidare att det är stora problem med trängsel på de platser som finns. En majoritet av förarna (56 procent) anser vidare att det är svårt att följa kör- och vilotidsreglerna på grund av att det finns för få uppställningsplatser. En väsentlig andel (21 procent) anser att det är en brist på säkra uppställningsplatser som gör det svårt och 66 procent anser att det inte finns

¹ Regeringsbeslut 2016-02-18 Uppdrag om trygga och säkra uppställningsplatser för yrkestrafiken, N2014/02169/MRT (delvis) och N2014/01981/MRT (delvis).

² Längre tid än veckovilan.

tillräckligt med säkra uppställningsplatser. Samtidigt är betalningsviljan för den extra säkerheten låg. Ytterst få är beredda att betala mer än 150 kronor och många av förarna förväntar sig att viss andel av avgiften kan återvinnas i form av inköp av t.ex. diesel och mat.

Behovet av fler uppställningsplatser tycks enligt de tillfrågade förarna vara i hela Sverige, men med viss koncentration till de europavägarna och storstadsområden.

1 Introduktion

Trafikanalys har inom ramen för uppdraget att kartlägga utbud och efterfrågan av trygga och säkra uppställningsplatser³ genomfört en fältstudie för att även kunna fånga upp hur trygghet och säkerhet upplevs på en rastplats respektive en vägkrog. Undersökningen ger möjlighet att samla in information om förarens behov och efterfråga av uppställningsplatser. Fältstudien genomfördes som både intervjuer med förare och genom observationer av antal fordon och deras nationalitet. Fältstudien har genomförts på två uppställningsplatser i Östergötland vid Ödeshög, vilket är en strategisk punkt (se Trafikanalys rapport 2016:16). Att fältstudien genomfördes på två olika typer av uppställningsplats var för att det gav en möjlighet till att fånga olika typer av önskemål eller behov hos förarna då platserna erbjuder helt olika grad av service. Fältstudien genomfördes under sju dagar. På vägkrogen genomfördes undersökningen mellan klockan 16.00 och 22.00 medan den på rastplatsen gjordes mellan klockan 06.00 och 12.00.

Intervjuerna följde mallar, vilka även var översatta till engelska, ryska, bulgariska och rumänska. Totalt genomfördes 287 intervjuer, varav 219 besvarades vid vägkrogen och 68 vid rastplatsen. På de svenska vägarna körs inrikes, utrikes, transit och cabotage transporter. Det innebär att såväl förare som fordon kommer från många olika länder. Det förekommer även att förare är utstationerade. Vid intervjuerna ombads respondenterna dels uppge sin nationalitet, dels sitt boställningsland, dels sitt anställningsland samt från vilket land man får körorden. Med nationalitet avses således statstillhörighet, medan boställningsland avser det land man bor i. Anställningsland är det land där arbetsgivaren finns medan körorderland är det land där körorden utfärdas. När det i promemorian görs skillnad på svenska och utländska förare, utgår detta från nationalitet. Av de personer som intervjuats var 199 svarande svenska medan resterande 88 var utländska. 8 svarande var kvinnor, vilket motsvarar 3 procent av det totala antalet svarande. En stor majoritet av de intervjuade förarna vid vägkrogen var svenskar, medan merparten av de intervjuade vid rastplatsen hade annan nationalitet.

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

³ Regeringsbeslut 2016-02-18 Uppdrag om trygga och säkra uppställningsplatser för yrkestrafiken, N2014/02169/MRT (delvis) och N2014/01981/MRT (delvis).

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 längsgående utvidgning, men också som avskild gren avsedd för tillfällig parkering⁴.

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 uppdraget⁵ 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 lastbilsparkeering och där åtgärder för utökad säkerhet vidtagits och där chaufförerna känner sig trygga.

Mer om definitioner och förklaringar kring uppställningsplatser finns beskrivet i rapporten Trygga och säkra uppställningsplatser⁶.

Rast och vila

Arbetstiden för lastbilschaufförer som kör tunga fordon regleras i timmar och minuter.⁷ 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 fältstudien tydliggöra skillnaden mellan de olika typerna av vila har vi benämnt dem som *körvila* för kortare pauser, *dygnsvila* för pauser på 11 timmar och *veckovila* för vila på minst 45 timmar.

⁴ Enligt Trafikverket finns det även före detta rastplatser som numera definieras som rastficka.

⁵ Regeringsbeslut 2016.02.18 Uppdrag om trygga och säkra uppställningsplatser för yrkestrafiken, N2014/02169/MRT (delvis) och N2014/01981/MRT (delvis).

⁶ Trafikanalys, Trygga och säkra uppställningsplatser, Rapport 2016:16.

⁷ Vagarbetsstidslagen (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 Vagarbetsstidslagen 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 Övergripande beskrivning av undersökningsplatserna

Varje uppställningsplats är unik. För att få en förståelse för den miljö som möter lastbilschaufförerna när de tar sina lagstadgade vila ges i detta kapitel en beskrivning av de båda undersökningsplatserna som ett exempel.

2.1 Rasta Ödeshög

Rasta är en stor och luftig vägkrogsanläggning belägen vid trafikplats Ödeshög. Avfarten från E4 är i form av en bro med upphöjd rondell ovan motorvägen. På den ena sidan av motorvägen ligger Östgötaporten och på den andra sidan ligger Rasta. Anläggningen erbjuder serviceinrättning i form av toaletter, dusch, sitt-/matplats, dygnsöppen mack (Preem) och restaurang (Rasta). Toaletter och duschar är rena och städas kontinuerligt av personal på Rasta. Det finns plats för cirka 30 lastbilsekipage. Möjligheten att stå kvar över natten finns och det kostar 100 kronor, där cirka 70 kronor av dessa kan återanvändas i butiken eller restaurangen samt till dusch. Övrig parkering gäller i 2 timmar. Uppställningsplatsen är här bevakad nattparkering. Platsen är ren bortsett från ett fåtal cigarettfimpar och glasspinnar. Möjligheten att kasta skräp finns vid flera papperskorgar. Rasta Ödeshög är en omtyckt rastplats hos chaufförerna som intervjuats, med trevlig personal vid restaurangen samt tryggande bemanning kvällstid. Trängsel är dock vanligt förekommande, det uppges vara svårast att få parkeringsplats under kvällstid efter kl. 21.



Figur 2.1: Bild över uppställningsplatsen vid Rasta Ödeshög. Källa: Trafikanalys



Figur 2.2: Bild över uppställningsplatsen vid Rasta Ödeshög. Källa: Trafikanalys



Figur 2.3: Rasta Ödeshög. Källa: Trafikanalys

2.2 Rastplats Svartån

Trafikverkets rastplats vid Svartån är belägen vid E4:an. Den är ligger i närheten av Mjölby cirka 36 kilometer nordost om Ödeshög. Rastplatsen är endast tillgänglig från södergående körfält på E4:an. Den enda serviceinrättning som finns är fem stycken toaletter med rinnande vatten och varmlufttorkare på vardera toalett. Det finns flera bänkar och bord, där vissa är ståbord och ett av borden är placerat på en liten brygga vid vattnet. Enligt NVDB⁸ ska det finnas 30 markerade parkeringsplatser för bilar och endast 1 markerad lastbilsplats för lastbil med släp. I praktiken använder emellertid 4 till 5 lastbilar rastplatsen samtidigt. Rastplatsen är, trots endast en anordnad lastbilsplats, utpekad som lämplig lastbilsparkering⁹ av Trafikverket och skötselansvarig är Trafikverket.¹⁰ Det är gott om papperskorgar utplacerade och det finns även en lekplats. Gästerna kan ta del av information både från Mjölby kommun och Trafikverket på anslagstavlor. Informationen om Mjölby skulle dock ha bytts för ett halvår sedan, enligt texten på tavlan, vilket gör att de ansvariga för rastplatsen inte går att kontakta. Under fältstudien mottogs flera klagomål på toaletternas skick. En handtork samt belysningen var ur funktion vid två olika toaletter. Toaletterna var även dåligt städade med slut på toalettpapper samt avföring på sitsen vid vissa. Samtliga toaletter luktade illa, och trots städning blev de snabbt ofräscha. Det förekommer även klotter och klistermärken på ett flertal skyltar och möbelgrupper.



Figur 2.4: Rastplats Svartån. Källa: Trafikanalys

⁸ NVDB (nationell vägdatabas) är resultatet av ett regeringsuppdrag som Vägverket fick 1996. NVDB omfattar ett referensvägnät och en stor mängd data kopplade till vägnätet. Det används av både offentliga och privata aktörer. NVDB är ett samarbete mellan Trafikverket, Sveriges kommuner och landsting, skogsnäringsen, Transportstyrelsen och Lantmäteriet. Trafikverket är huvudman för NVDB.

⁹ För mer information om utpekade lämpliga lastbilsrastplatser se Trafikanalys rapport 2016:16.

¹⁰ Detta innebär att Trafikverket är ansvarig, men att skötseln kan utföras av tredje part genom att Trafikverket upphandlar skötseln.



Figur 2.5: Bild över lastbilspartering på rastplats Svartån. Källa: Trafikanalys

3 Observationer

Vid båda rastplatserna förekom parkering av personbilar på lastbilsparkeringen, vilket försvårar parkeringen för lastbilschaufförerna. Då parkeringsplatserna avsedda för lastbilar är så pass få vid Svartån är detta ett större problem där än vid Ödeshög.

Observationer gjordes en gång i timmen¹¹ över samtliga parkerade fordon. Att samtliga fordon observerades beror på att Trafikanalys ville undersöka om uppställningsplatserna användes för längre tids uppställning/boende, då sådant förekommer enligt media och enligt den bild av uppställningsplatser som gavs i samrådsrundan (som genomfördes inom ramen för regeringsuppdraget¹² att utföra kartläggningen). Fordonen observerades genom att ett fordons-ID antecknades bestående av landsbeteckning samt de 3 sista bokstäverna eller siffrorna i registreringsnummret¹³. Sammanlagt observerades 2 263 fordon på de båda rastplatserna under undersökningsperioden (Tabell 3.1).

Tabell 3.1: Antal observationer fördelat på observationsplats samt fordonskategori. Källa: Trafikanalys fältstudie om uppställningsplatser

Fordonstyp	Antal observationer Ödeshög	Antal observationer Svartån	Totalt
Personbil	612	345	957
Husbil	15	33	48
Personbil+husvagn	16	6	22
Dragbil	72	4	76
Lastbil, kapell	98	1	99
Lastbil, skåp	128	61	189
Lastbil med släp	3	45	48
Lastbil med släp Kapell/kapell	62	2	64
Lastbil med släp Kapell/skåp	2	3	5
Lastbil med släp Skåp/skåp	577	1	578
Lastbil med släp Skåp/Kapell	16	11	27
Annat	95	55	150
Totalt	1696	567	2263

¹¹ Sex observationstillfällen per undersökningsdag.

¹² "Uppdrag om trygga och säkra uppställningsplatser för yrkestrafiken" (N2014/02169/MRT (delvis) och N2014/01981/MRT) (delvis)

¹³ Detta gör att det kan vara olika fordon som har samma kombination.

Av dessa var 476 fordon parkerade endast vid ett observationstillfälle. 1 696 observationer gjordes vid Ödeshög och 567 vid Svartån. Vid Ödeshög observerades totalt 958 lastbilar (dragbilar, lastbilar och lastbilar med släp) medan det vid Svartån gjordes 128 observationer av lastbilar. 957 observationer var personbilar, varav 612 gjordes vid Ödeshög och 345 vid Svartån. Totalt observerades husbilar 48 gånger varav 33 observationer gjordes vid Svartån. 22 personbilar med husvagnar observerades varav 16 gjordes vid Ödeshög.

Observationerna visar att det flesta lastbilskeppen består av lastbil med släp samt att skåp är vanligare framför kapell.

Totalt innehöll observationerna 971 unika fordons-ID. Totalt var det 621 unika lastbilsfordons-ID (Tabell 3.2). Vid Svartån observerades 84 unika fordons-ID på lastbilar. 50 fordons-ID var utländska, medan det vid Ödeshög observerades 552 unika fordons-ID på lastbilar, varav 135 var utlandsregistrerade. Det var 15 unika lastbilsfordons-ID som observerades på båda undersökningsplatserna. Av de lastbilsfordons-ID som observerades två eller fler på varandra följande dagar, var fyra stycken svenska och två stycken finska som observerades vid Ödeshög. Vid Svartån var det två polska och en litauisk lastbil som observerades två eller fler på varandra följande dagar. Det skulle kunna tyda på att dessa intog sin veckovila där. I övrigt var det svårt att se något mönster.

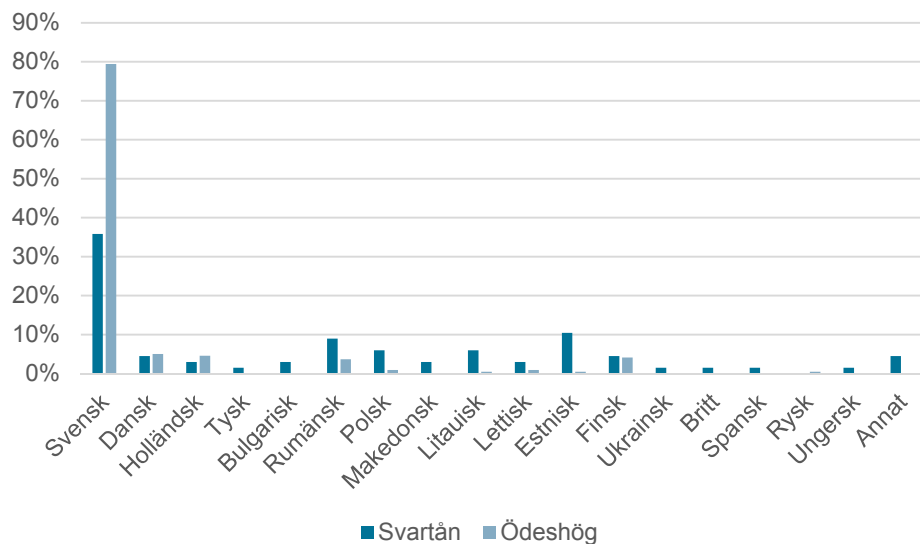
Tabell 3.2: Antal observationer över specifika lastbilsfordons-ID. Källa: Trafikanalys fältstudie om uppställningsplatser

Antal gånger som specifikt lastbilsfordons-ID observerats	Antal observationer Ödeshög	Antal observationer Svartån	Antal observationer totalt
1	334	49	383
2	132	22	147
3	44	4	44
4	14	3	15
5	8	1	8
6	8	1	9
7	5		5
8	1		1
9	3	2	4
11	3		3
12		2	2
Totalsumma	552	84	621

4 Intervjuer

Intervjuerna genomfördes således under en undersökningsvecka i juni 2016. Totalt genomfördes 287 intervjuer av lastbilschaufförer under åtta dagar, varav 219 besvarades vid Ödeshög och 68 besvarades vid Svartån. 199 respondenter var av svensk nationalitet medan resterande 88 var utländska, det vill säga att knappt 30 procent av respondenterna var utländska. 8 respondenter var kvinnor vilket motsvarar 3 procent.

Den stora majoriteten av de intervjuade förarna vid Ödeshög var svenskar, medan merparten av de intervjuade vid Svartån var av utländsk härkomst (Figur 4.1).



Figur 4.1: Fördelning av nationaliteter på respektive undersökningsplats. Källa: Trafikanalys fältstudie om uppställningsplatser

176 lastbilsförare kunde inte intervjuas. Tabell 4.1 visar olika anledningar till varför förarna inte har intervjuats samt vid vilken av undersökningsplatserna. Det stora merparten som har avböjt intervju vid Ödeshög har gjort det på grund av tidsbrist, medan anledningen till varför intervjuer ej genomfördes vid Svartån var till lika del tidsbrist och språkproblem.

Tabell 4.1: Fördelning av anledningar och undersökningsplats av icke-intervjuade förare. Källa: Trafikanalys fältstudie om uppställningsplatser

Anledning <i>Datum</i>	Tid		Språk		Annat	
	Ödeshög	Svartån	Ödeshög	Svartån	Ödeshög	Svartån
2016-06-07	11	x	4	x	0	x
2016-06-08	22	3	3	6	0	x
2016-06-09	20	4	1	2	0	x
2016-06-10	13	9	3	1	3	x
2016-06-11	8	0	0	0	3	x
2016-06-12	15	0	0	3	4	x
2016-06-13	14	2	2	4	7	x
2016-06-14	x	4	x	5	x	x
Totalt	103	22	13	21	17	x

Anm: x=ingen observation, Vid Ödeshög står "Annat" bland annat för att de redan blivit intervjuade vid annat tillfälle eller inte hade intresse att besvara den.

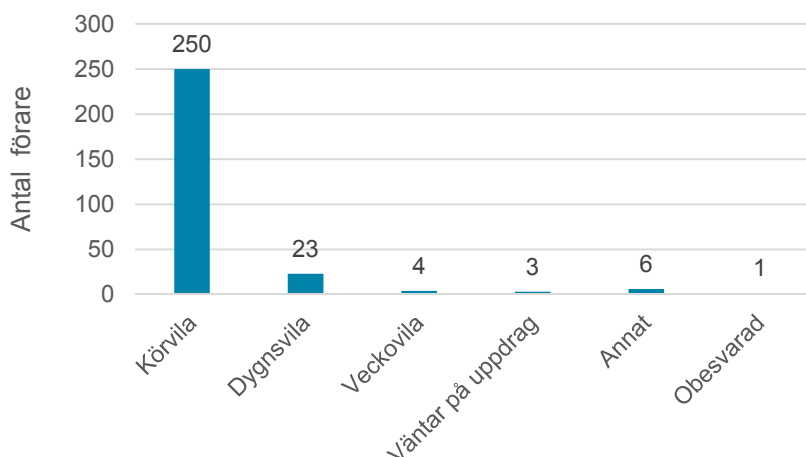
Antalet intervjuade var relativt jämt fördelade över veckans dagar. Något färre intervjuer gjordes på under veckoslutsdagarna fredag till söndag (Tabell 4.2), speciellt noterbart var det lägre antalet intervjuer vid Svartån på söndagsmorgonen.

Tabell 4.2 Antal intervjuer per dag och undersökningsplats. Källa Trafikanalys fältstudie om uppställningsplatser

<i>Datum</i>	<i>Totalt</i>	<i>Svartån</i>	<i>Ödeshög</i>
2016-06-07 Tisdag	39	x	39
2016-06-08 Onsdag	44	14	30
2016-06-09 Torsdag	43	9	34
2016-06-10 Fredag	37	10	27
2016-06-11 Lördag	33	7	26
2016-06-12 Söndag	37	3	34
2016-06-13 Måndag	44	15	29
2016-06-14 Tisdag	10	10	x
Totalt	287	68	219

Till sin hjälp hade intervjuarna mallar med frågorna på fem språk: svenska, engelska, ryska, rumänska och bulgariska. Det stora flertalet av intervjuerna gjordes antingen på svenska (222 stycken) eller engelska (39 stycken). Endast 12 intervjuer besvarades på ryska, 11 stycken på rumänska och 3 stycken på bulgariska.

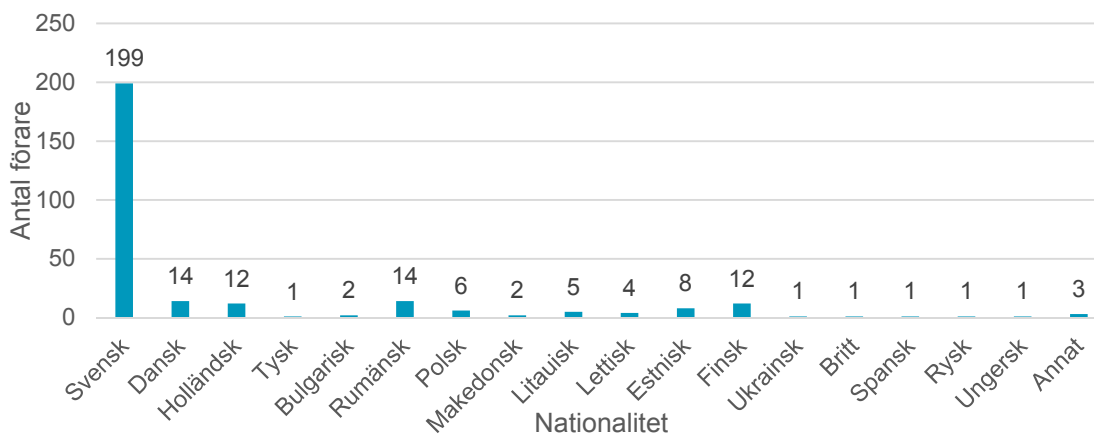
De allra flesta förare hade stannat på undersökningsplatsen för att ta sin körvila, se Figur 4.2. En liten andel (8 procent) för att ta sin dygnsvila, medan enstaka förare hade stannat på någon av undersökningsplatserna för att ta sin veckovila. Ytterligare enstaka förare väntade på uppdrag.



Figur 4.2: Anledning till varför föraren har stannat på undersökningsplatsen. Anm.: De som svarat "Annat" stannade bl.a. för att byta bil eller serva lastbilen.

4.1 Chaufförernas arbetssituation

Av de intervjuade förarna var det totalt 69 procent som var svenska, men chaufförerna representerar minst 18 nationaliteter, se Figur 4.3. Medan 64 procent av de intervjuade förarna vid Svartån var utländska, var det vid Ödeshög endast 21 procent av de intervjuade förarna som var utländska, se Figur 4.1.

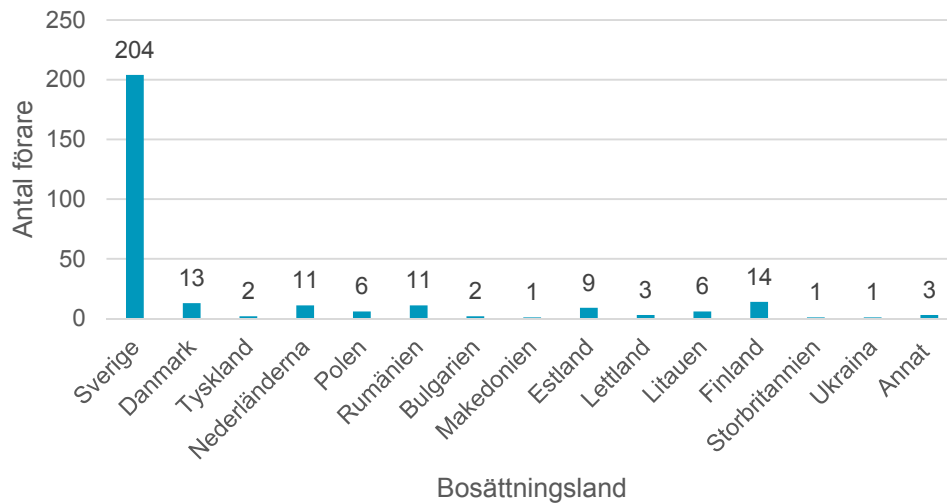


Figur 4.3: Antal förare fördelat efter nationalitet. Källa: Trafikanalys fältstudie om uppställningsplatser

De som körde en utländsk bil ombads uppge hur länge de hade kört i Sverige den här gången. 82 stycken svarade på frågan. 72 procent av dessa hade varit i Sverige kortare än 7 dagar, 12 procent i över en vecka, 5 procent i över två veckor och 11 procent över en månad. Av de respondenter som hade annat bostättningsland än Sverige (79 stycken svarande) var det 70 % som varit i Sverige sju dagar eller mindre. 56 % av respondenterna med annat bostättningsland än Sverige (78 stycken svarande), uppgav att senast de hade besökt sin

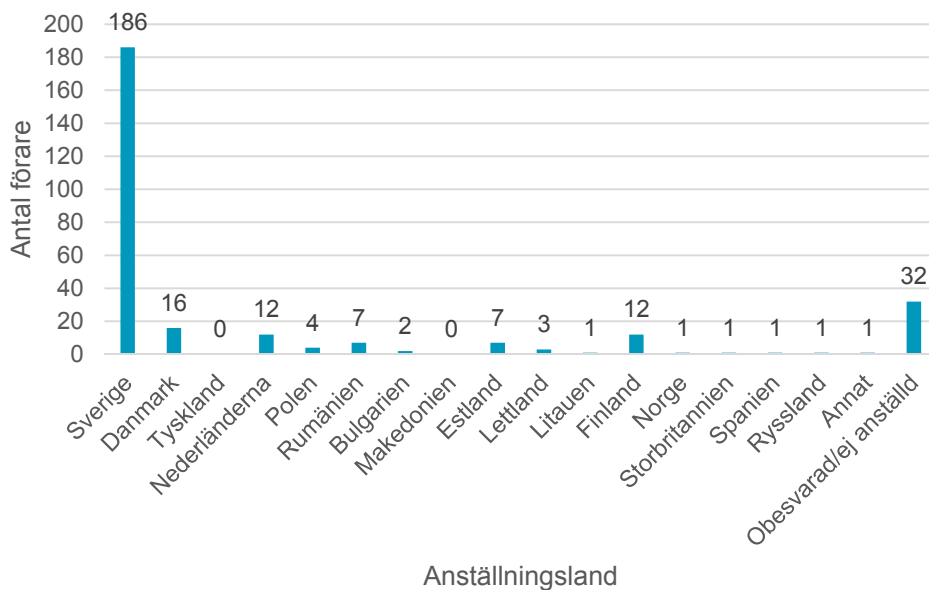
bostadsort var för 14 dagar sedan eller mindre. 65 % uppgav att de skulle vilja besöka sin bostadsort oftare.

Fördelningen över land där förarna är bosatta (Figur 4.4) skiljer sig lite från fördelningen över nationaliteter, vilket visar på rörligheten på arbetsmarknaden.



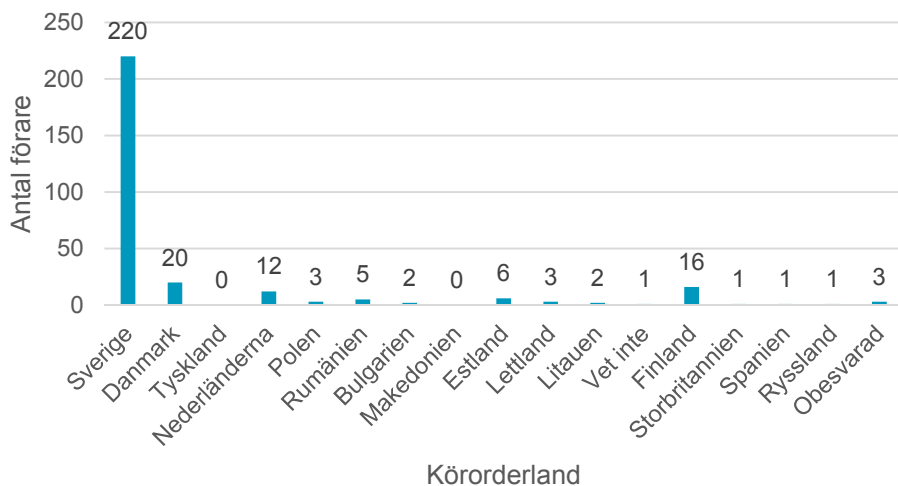
Figur 4.4: Antal förare fördelat på bosättningsland. Källa: Trafikanalys fältstudie om uppställningsplatser

Av de intervjuade förarna var 13 procent egenföretagare, 85 procent var anställda i ett transportföretag och 2 procent var anställda i ett annat företag. Av de anställda förarna så var 35 procent anställda i ett företag med mellan 10 och 49 anställda och lika stor andel i ett företag med 50 eller fler. 18 procent arbetar i ett företag med färre än 10 anställda och 11 procent hade inte svarat på frågan. Vad gäller fördelningen över i vilka länder förarna är anställda (Figur 4.5) ser vi åter att denna skiljer sig från nationalitet och bosättningsland.



Figur 4.5: Fördelning över i vilken land förare har sin anställning. Källa: Trafikanalys fältstudie om uppställningsplatser

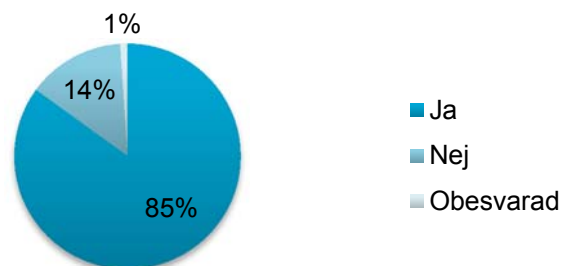
Instruktioner om körupdraget får 68 procent via det företag där de är anställda, och 27 procent får sina instruktioner från ett företag där de inte är anställda, medan 8 procent bestämmer själva.



Figur 4.6: Antal förare fördelat på vilka länder företagen som ger instruktioner för körupdragen finns i. Källa: Trafikanalys fältstudie om uppställningsplatser.

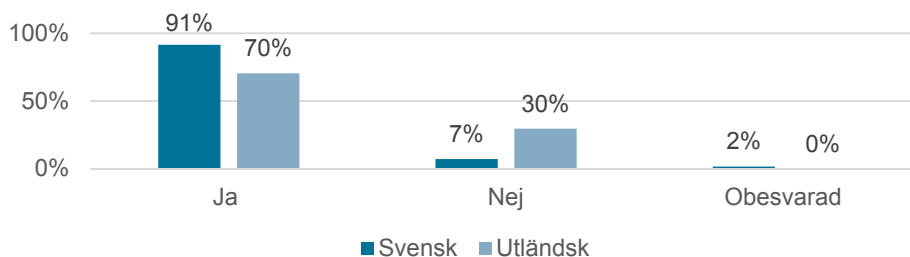
Sverige är det vanligaste landet från det föraren får sina instruktioner om körupdraget (77 procent) följt av Danmark (7 procent) (Figur 4.6). Själva ruttplaneringen gör 58 procent av förarna själva.

En stor majoritet av förarna anser att de har god kännedom om Sveriges rastplatser (Figur 4.7).



Figur 4.7: Andel förare som angett att de anser sig ha god kännedom om Sveriges rastplatser. Källa: Trafikanalys fältstudie om uppställningsplatser

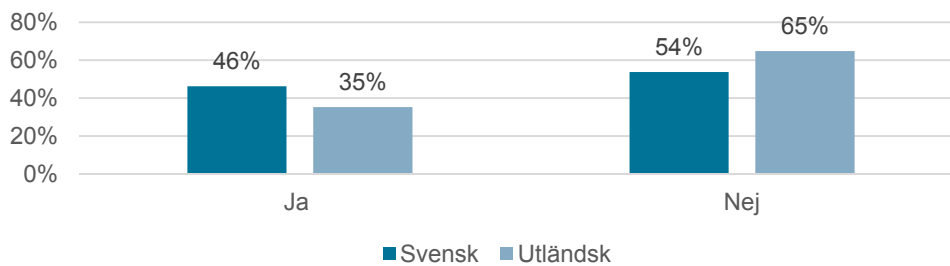
Bland de utländska förarna (Figur 4.8) är andelen som inte anser sig ha god kännedom om rastplatser större än den är bland svenska förare (30 procent jämfört 7 procent). Något som är viktigt för hur man planerar sin tur med bland annat pauser för körvilan, vilket tyder på att det kan vara svårare för de utländska förarna att planera.



Figur 4.8: Andel svenska respektive utländska förare som angett att de anser sig ha god kännedom om Sveriges rastplatser. Trafikanalys fältstudie om uppställningsplatser

4.2 Om brottsligheten mot yrkestrafiken

Brott på rastplatser eller uppställningsplatser i Sverige är relativt vanligt då 43 procent av förarna uppgav att de någon gång blivit utsatta för detta. Det är en större andel av de svenska förarna som har blivit utsatta för brott än för av de utländska, se Figur 4.9.



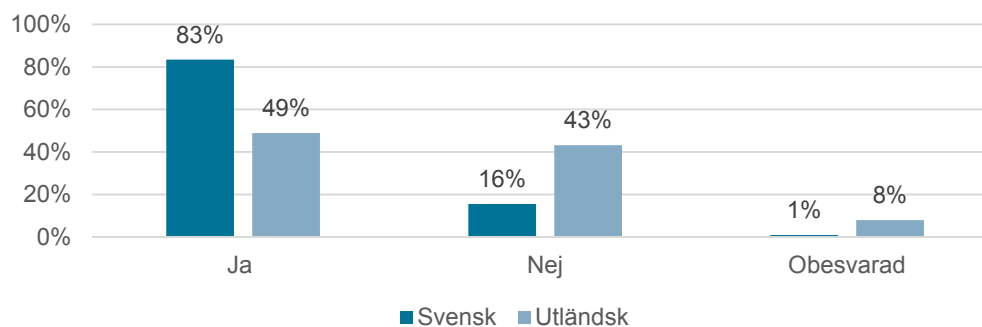
Figur 4.9: Andel svenska respektive utländska förare som har blivit utsatta för brott. Källa: Trafikanalys fältstudie om uppställningsplatser

Brottsligheten mot yrkestrafiken är påtaglig, inte bara att en mycket stor andel förare har varit brottsutsatta utan hela 73 procent av förarna upplever brottsligheten mot yrkestrafiken som ett problem (Figur 4.10).



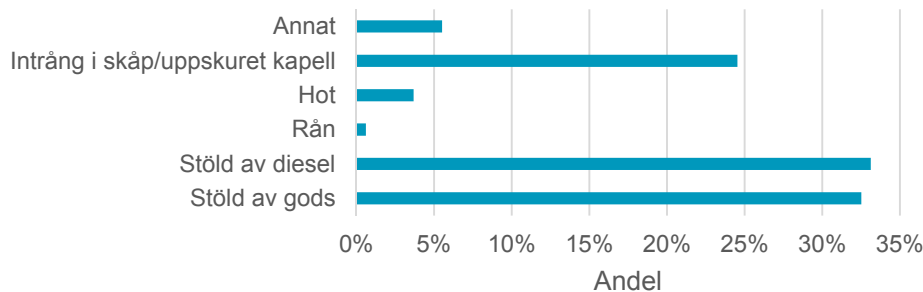
Figur 4.10: Fördelning av förare som upplever brottsligheten mot yrkestrafiken som ett problem. Källa: Trafikanalys fältstudie om uppställningsplatser

Det är vanligare att svenska förare tycker att brottsligheten är ett problem än att utländska förare gör det (Figur 4.11).



Figur 4.11: Andel svenska respektive utländska förare som upplever brottsligheten mot yrkestrafiken som ett problem. Källa: Trafikanalys fältstudie om uppställningsplatser

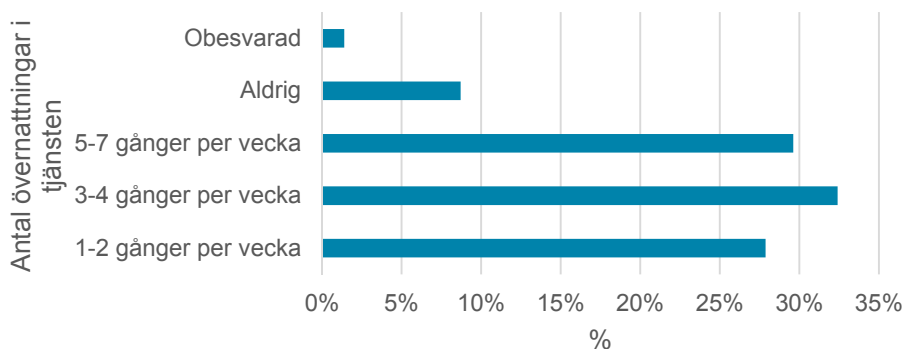
Av de brott som förekommer (Figur 4.12) är de vanligaste stölder av diesel eller gods, följt av kapellskärning eller intrång i skåpet. Hot och rån är mindre vanligt.



Figur 4.12: Förekomst av olika typer av brott som förare har varit utsatta. Källa: Trafikanalys fältstudie om uppställningsplatser

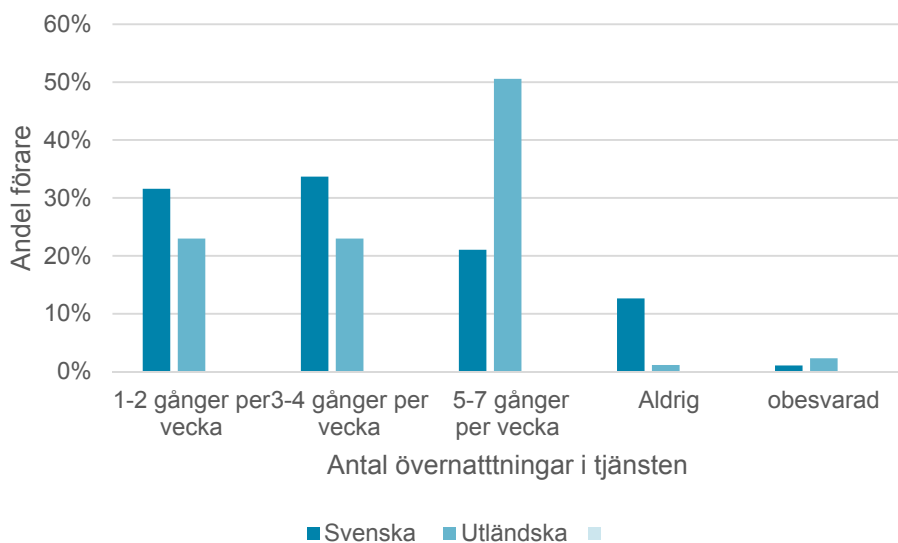
4.3 Om övernattningar i tjänsten

Endast 9 procent av förarna uppgav att de aldrig behöver övernatta i tjänsten under en vanlig arbetsvecka, medan 90 procent av förarna sover utanför hemmet minst en gång per vecka, se Figur 4.13. Endast 2 procent av förarna övernattar i övernattningsrum som de själva bekostar medan 8 procent anger att de övernattar i övernattningsrum som bekostas av någon annan än dem själva.



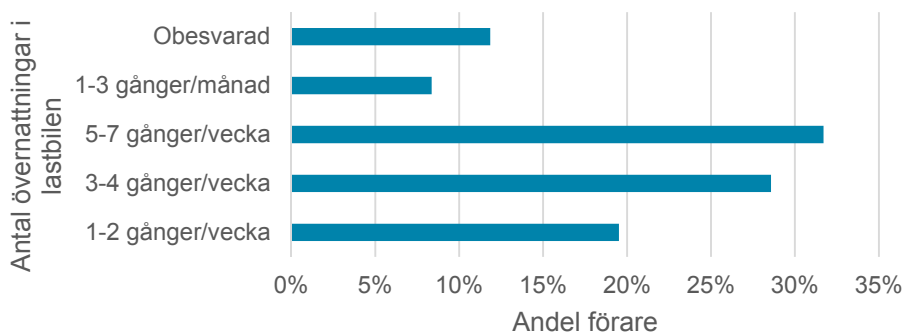
Figur 4.13: Antal övernattningar i tjänsten per vecka. Källa: Trafikanalys fältstudie om uppställningsplatser

Det är vanligare bland de utländska förarna att övernatta i tjänsten än bland de svenska förarna, se Figur 4.14. Medan de svenska förarna till övervägande del övernattar i tjänsten 1 till 4 gånger per vecka uppgår över 50 procent av de utländska förarna att de övernattar i tjänsten mellan 5 och 7 gånger per vecka.



Figur 4.14 Antal övernattningar i tjänsten fördelat på svenska och utländska förare. Källa: Trafikanalys fältstudie om uppställningsplatser

Av de som övernattar i lastbilen övernattar 32 procent 5 till 7 dagar i veckan i lastbilen (Figur 4.15). Förarna är över lag nöjda med att övernatta i bilen och 61 procent uppger att de inte skulle vilja övernatta på annat ställe än i bilen, men det finns även en stor grupp (20 procent) som hellre skulle vilja sova på annat ställe. Resterande del förare har svarat vet inte eller har inte besvarat frågan.



Figur 4.15: Antal övernattningar i lastbilen. Källa: Trafikanalys fältstudie om uppställningsplatser

Flertalet förare har vid undersökningsplats Ödeshög uppgivit att de är nöjda med att sova i lastbilen. De har både mikrovågsugn, kyl, frys och kaffekokare inne i bilen och klarar sig därför bra. Många förare känner också att de har bättre koll på sitt gods när de övernattar i bilen än på annat ställe. Några få förare har dock klagat på att motorljud från lastbilar i närheten ger försämrad sömn, medan andra förare anser att rörelse av andra lastbilar känns tryggt då det minskar risk för stöld när det är liv och rörelse på platsen.

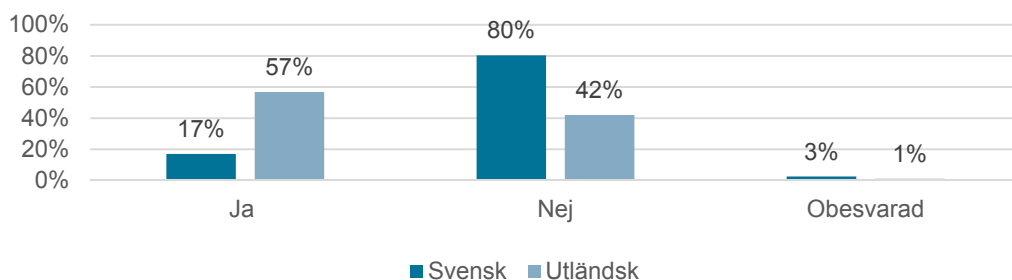
4.4 Om utbudet av uppställningsplatser

69 procent av chaufförerna anser att det finns för få uppställningsplatser i Sverige, varav det är en betydligt större andel av de svenska förarna som anser att det är brist på uppställningsplatser, se Figur 4.16 och Figur 4.17.



Figur 4.16: Fördelning över förare som anser att det finns tillräckligt med uppställningsplatser i Sverige. Källa: Trafikanalys fältstudie om uppställningsplatser

Majoriteten av de intervjuade menar att det finns för få uppställningsplatser i Sverige. Flera menar att Sverige är ett utav de länder som har sämst utbud av uppställningsplatser i Europa. Länder som Tyskland, Spanien och Finland har förts fram som bättre. De uppges ha en rast- eller uppställningsplats med 2 och 4 mils mellanrum. Många har uppgett att det saknas uppställningsplatser generellt överallt i Sverige, men storstäderna Stockholm och Göteborg har ofta tagits upp som områden där det särskilt saknas uppställningsplatser. Europavägarna har också nämnts som exempel av flertalet förare, då särskilt E4:an och E6:an.



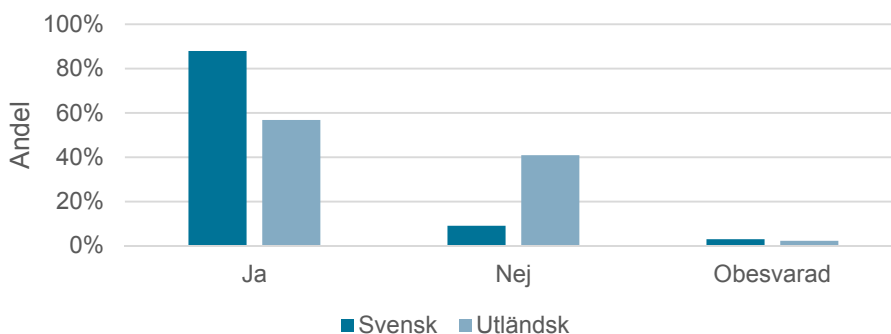
Figur 4.17: Andel svenska respektive utländska förare som anser att det finns tillräckligt med uppställningsplatser i Sverige. Källa: Trafikanalys fältstudie om uppställningsplatser

Ett annat problem är att det är stor trängsel på de platser som finns. 78 procent anser att det är för mycket trafik i förhållande till antalet platser (Figur 4.18).



Figur 4.18: Andel förare som upplever trängsel på svenska uppställningsplatser. Källa: Trafikanalys fältstudie om uppställningsplatser

En större andel av de svenska chaufförerna som intervjuats i undersökningen upplever problem med trängsel, 88 procent jämfört 57 procent av de utländska förarna (Figur 4.19).



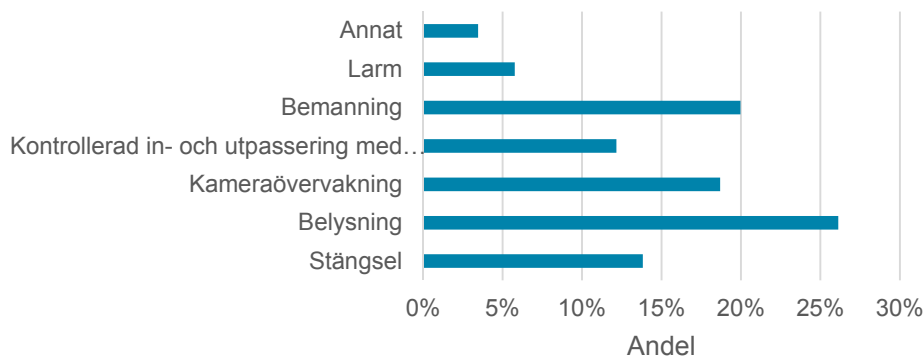
Figur 4.19: Fördelning av svenska respektive utländska förare som upplever trängsel på svenska uppställningsplatser. Källa: Trafikanalys fältstudie om uppställningsplatser

En stor andel förare har vid Ödeshög uttryckt "Nämn en plats det inte är trängsel på." "Jaa, alla!" när frågan ställdes. De flesta som inte gett en kommentar om ort/rastplats där det är trängsel har svarat att det oftast är trängsel vid samtliga platser i Sverige. Storstäder som Stockholm och Göteborg har nämnts samt mer specifika platser som Herrbeta, Ödeshög, Sillekrog, Nyköpingsbro, Sandsjöbacka och Klevshult. Förare vid både Svartån och Ödeshög har beklagat sig över utlandstrafiken, främst från Östeuropa, vilken de menar är en stor bidragande faktor till trängseln i Sverige.

Enligt svenska förare som intervjuats, står de utländska ekipagen parkerade på rastplatser där endast kortare raster får förekomma i flera timmar och dagar i väntan på nytt uppdrag. Det var dock inget som kunde bekräftas av observationerna i undersökningen. Enligt utsago från förarna är det ofta problem med nedskräpning på dessa platser. Flera förare framför att det borde vara möjligt att direkt sanktionera samt att kontroller av parkerad tid borde vara bättre. Fler avgiftsbelagda parkeringar är förslag på lösningar för att minska trängseln. Kostar det exempelvis 100 kronor att stå över natten vid en parkering, där mat och dusch ingår, parkerar färre underbetalda förare från andra länder där. Detta leder därmed till minskad trängsel samt ökad trygghet vid de parkeringsplatserna med betalning, menar många av de förare som intervjuats vid Ödeshög.

4.5 Om säkra uppställningsplatser

De faktorer som förarna tycker är viktigast som kännetecken för en säker uppställningsplats är framför allt att platsen ska vara belyst och bemannad, tätt följd av kamerabevakad. Att platsen är inhägnad och har kontrollerad in- och utpassage är det också många som tycker är viktigt, se Figur 4.20.



Figur 4.20: Fördelning över faktorer som karaktäriserar en säker uppställningsplats. Anm.: Under "Annat" har dygnet runt-öppen inrättning, allmän rörelse samt kostnad för parkering tagits upp. Källa: Trafikanalys fältstudie om uppställningsplatser

Drygt hälften av förarna (56 procent) anser att det är svårt att följa kör- och vilotidsreglerna i Sverige på grund av brist på uppställningsplatser (65 procent av de svenska förarna anser det, medan endast 34 procent av de utländska har den uppfattningen). Av de totalt 56 procenten anser endast 21 procent att det är svårt på grund av brist på säkra uppställningsplatser medan den stora majoriteten anser att det är en generell brist på uppställningsplatser som gör det svårt att följa lagen om kör- och vilotider. Samtidigt anser 66 procent av de intervjuade att det inte finns tillräckligt med säkra uppställningsplatser, se Figur 4.21. Det är således i det närmaste identiska andelar som anser att det finns tillräckligt många **säkra** uppställningsplatser som anser att det finns tillräckligt många rastplatser i allmänhet (avsnitt 4.4).



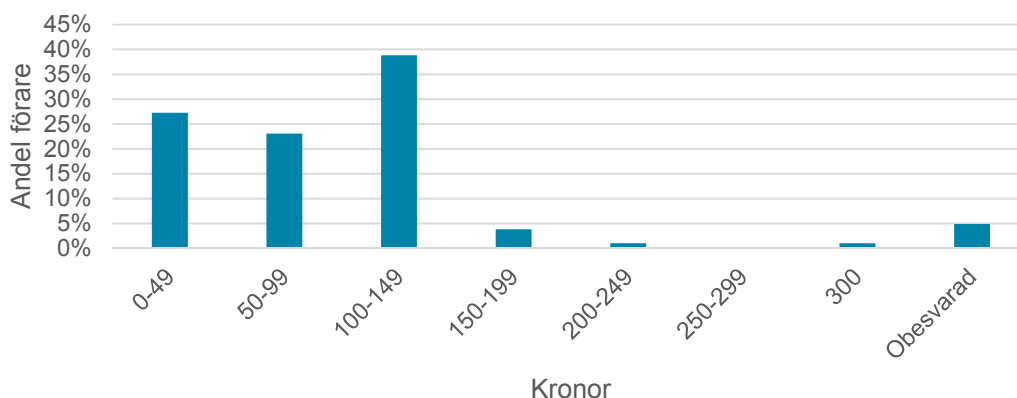
Figur 4.21: Fördelning över antal förare som anser att det finns tillräckligt med säkra uppställningsplatser. Anm. Gällande ort där det särskilt saknas säkra uppställningsplatser har Stockholm samt E4:an nämnts många gånger. Källa: Trafikanalys fältstudie om uppställningsplatser

Många förare har visat stor irritation över att det finns hårda regler gällande kör- och vilotider men alldeles för få platser att ta sin vila på. Fler och tätare utplacerade rast- och uppställningsplatser krävs för att de krav som ställs idag kan anses vara rimliga enligt förarna. Chaufförerna uppmanas att planera sin körsträcka bättre när de stoppas för att ha överskridit sin körtid på grund av att parkeringsplatsen de tänkt stanna vid varit full. Eftersom att rastplatserna idag är så glest utplacerade är det svårt att planera bättre och hinna till nästa rastplats om den första som planerats för varit full, enligt de flesta som intervjuats. De riskerar böter både för att parkera olämpligt vid en redan full rastplats samt ifall de fortsätter köra när körtiden har gått ut. Klockan som visar hur många minuter de har kvar att köra innan de måste ta sin rast är enligt flera väldigt hetsande. Stressen som åstadkommes av klockan anses av förarna öka risken för olyckor på vägarna mer än tröttheten som kan uppstå vid överskriden körtid.

Det är ungefär lika stor andel av förarna som skulle vilja kunna reservera plats i förväg, 41 procent, jämfört med den andel som inte har något sådant önskemål (42 procent). 15 procent skulle vilja kunna göra det endast på en säker uppställningsplats. Det som framför allt har framförts som skäl mot reservation i förväg är att det inte är möjligt eftersom förarna inte vet exakt när de kommer fram till uppställningsplatsen varpå det skulle kunna innebära att reserverade platser står tomma. En majoritet av förarna har dock svarat att de gärna skulle vilja ha möjligheten, för att veta att de har en plats att stå på och därmed lättare kunna hålla sina kör- och vilotider.

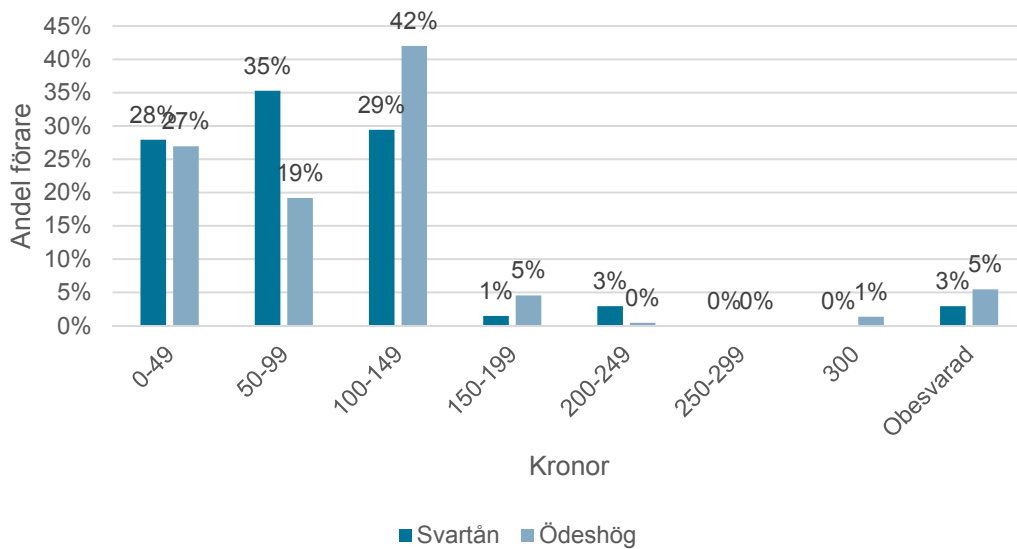
4.6 Om betalningsviljan för säkra uppställningsplatser

Av de som använder en säker uppställningsplats betalar 27 procent för detta ur egen ficka. 10 procent har inte besvarat frågan och övriga anger att någon annan betalar för det, vanligast är att åkeriet gör det (85 procent av fallen och i 13 procent speditören). Om föraren själv skulle betala är betalningsviljan inte speciellt hög, mycket få är beredda att betala mer än 149 kronor. Mer än en fjärdedel anger att de skulle vara beredda att betala mellan 0 och 49 kronor. (Figur 4.22).



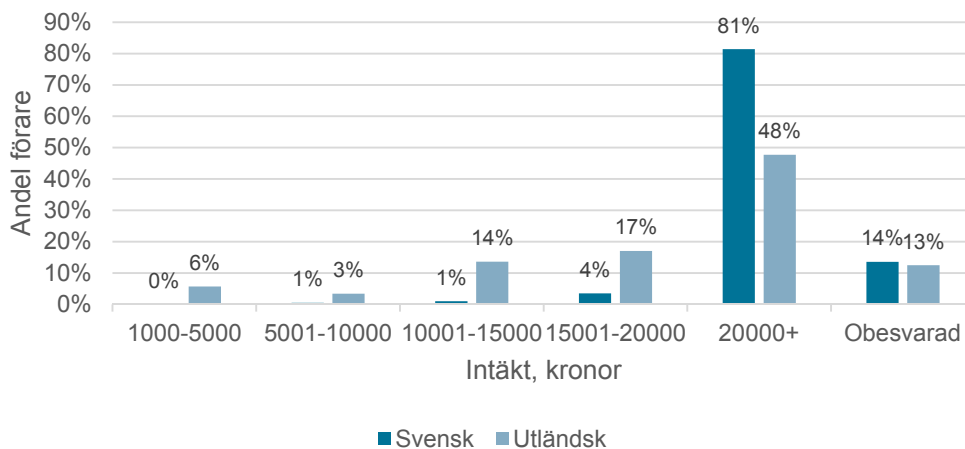
Figur 4.22: Betalningsvilja för säkra uppställningsplatser givet att avgiften betalas av föraren själv. Källa: Trafikanalys fältstudie om uppställningsplatser

Gällande svaren som mottagits vid Ödeshög har större delen av de som är beredda att betala 100-149 kronor räknat med få äta och/eller duscha för en del av summan de betalar. Vid Ödeshög kostar det 100 kronor att stå över natten, och då ingår mat för en viss summa samt dusch. Således finns det anledning att tro att majoriteten av de som svarat 100 till 149 kronor egentligen snarare har en betalningsvilja som motsvarar 0 till 49 kronor för själva parkeringen. Vid de intervjuer som förts vid Svartån har systemet med återbetalning genom mat och dusch inte kommit på tal, så de som svarat 100 till 149 kronor vid Svartån är troligtvis beredda att betala den summan för just parkeringen.



Figur 4.23: Betalningsvilja för säker uppställningsplats fördelat efter undersökningsplats. Källa: Trafikanalys fältstudie om uppställningsplatser

Betalningsviljan varierar naturligtvis också med inkomsten. Enligt Figur 4.24 har utländska förare lägre inkomst än svenska förare.



Figur 4.24: Intäkter efter skatt för april 2016 fördelat på svenska och utländska förare. Källa: Trafikanalys fältstudie om uppställningsplatser

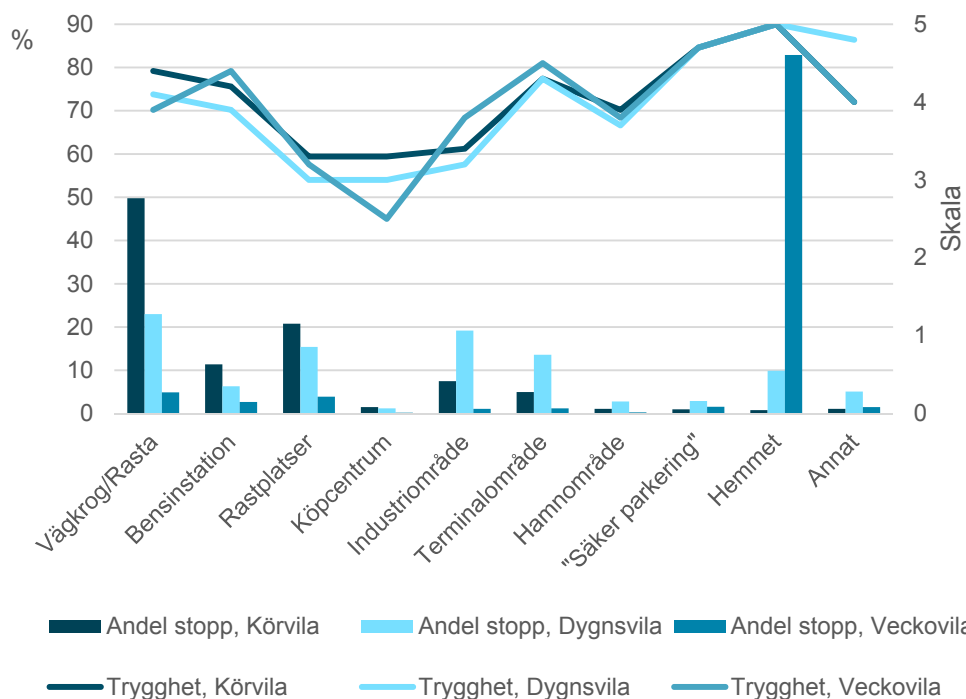
4.7 Om val av plats för vila och upplevd trygghet

För att få reda på vilka platser som används för uppställning och om det skiljer sig åt mellan de olika typerna av vila fanns det separata frågor för kör-, dygns- och veckovila¹⁴. Samtidigt ombads respondenten att ange hur denne upplevde tryggheten på respektive plats.

Körvila

Det vanligaste stället att ta sin körvila på var en vägkrog följt av rastplatser. I viss mån används även bensinstationer. Industriområden och terminalområden används i liten utsträckning medan köpcentrum, hamnområden, säkra parkeringar eller hemmet nästan inte alls används.

¹⁴ För utförligare beskrivning av kör- och vilotidsreglerna se Trafikanalys 2016:16 bilaga 2.



Figur 4.25: Fördelning av platser som används för kör-, dygns- respektive veckovila (staplar) samt upplevd trygghet (linjer, skala 1-5, där 5 är tryggast)¹⁵ Källa: Trafikanalys fältstudie om uppställningsplatser

Dygnsvila

Beträffande dygnsvilan är även här vägkrog den vanligaste platsen, följt av industriområde, rastplats och terminalområde. Hemmet och bensinstationer används i viss utsträckning medan köpcentrum nästan inte alls används för dygnsvila. Flertalet som svarat "Annat" har övernattnat i lägenhet som företaget har i närheten av terminalområdet.

Veckovila

Veckovilan tas av en överväldigande majoritet (83 procent) hemma. Av de som nyttjar andra plaster är även här vägkrog vanligast följt av rastplats.

Trygghet

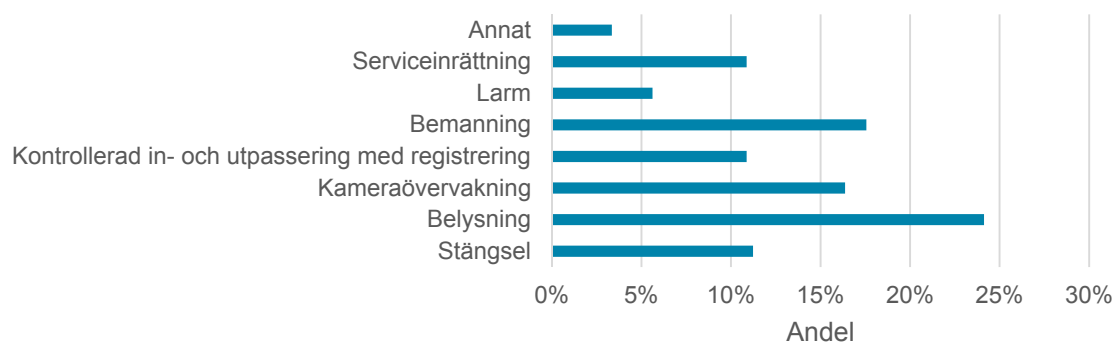
Tryggheten upplevs likvärdig för de olika platserna oavsett typ av vila. Generellt så är hemmet den plats där förarna känner sig tryggast (värderas genomgående till 5). Av övriga platser rangordnas säker parkering, terminalområde, annat, bensinstation och vägkrog i fallande ordning. De platser som upplevs minst trygga är köpcentrum, rastplatser och industriområden.

60 procent av förarna anger att det händer att de nyttjar platser där de känner sig otrygga (74 procent av de svenska förarna och 49 procent av de utländska förarna). Den främsta anledningen till detta är att det saknas alternativ, men tidspress är nästan en lika vanlig

¹⁵ Respondenterna ombads ange hur många stopp av tio som togs vid respektive plats. Ett genomsnitt har beräknats genom att summan av antal stopp av tio som inträffat vid varje plats dividerats med antalet som besvarat frågan. Svaret ges i procent. Respondenten ombads värdera den upplevda tryggheten vid varje plats på en skala från 1 till 5 där 5 anger helt trygg. Den upplevda tryggheten har tagits fram som medelvärden, d.v.s. ett genomsnitt för upplevd trygghet vid varje plats för de olika vilointerimenter har också beräknats samt avrundats till en decimal.

anledning, däremot har nästa inga förare angett ekonomiska orsaker. Enligt Figur 4.25 nyttjas de platser som har lägst trygghet i olika utsträckning. Köpcentrum används i liten utsträckning medan rastplatser och industriområden används i mycket större utsträckning trots att dessa platser inte upplevs som särskilt trygga.

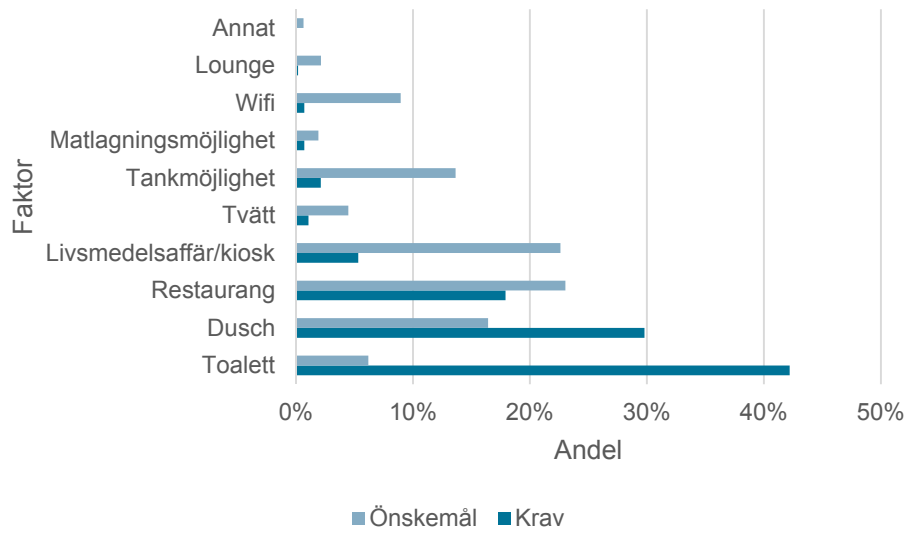
De faktorer som framförallt gör att tryggheten ökar är belysning, bemanning och kameraövervakning (samma faktorer som angavs viktigast för en säker uppställningsplats). Dygnet runt-öppen inrättning, allmän rörelse samt en kostnad för att få övernatta vid platsen har även nämnts som trygga faktorer under "Annat".



Figur 4.26: Fördelning över faktorer som är viktiga för upplevd trygghet på en uppställningsplats. Källa: Trafikanalys fältstudie om uppställningsplatser

4.8 Om serviceutbud

Förutom att uppställningsplatsen ska kännas trygg är det enligt de intervjuade chaufförerna viktigt vilken typ av service som finns på de olika uppställningsplatserna. Ett baskrav är att det ska finnas en toalett på platsen, men även dusch är för många förare ett krav. På tredje plats kommer restaurang. Det som efterfrågas som önskemål men som inte är krav är restaurang samt någon form av livsmedelsaffär eller kiosk.



Figur 4.27: Fördelning över olika servicefaktorer som förare har fått klassificera som krav och önskemål. Källa: Trafikanalys fältstudie om uppställningsplatser.



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.