

Trygga och säkra uppställningsplatser

Rapport 2016:16

**Trygga och säkra
uppställningsplatser**

**Rapport
2016:16**

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: 2016-09-03

Förord

Under våren 2016 fick Trafikanalys ett uppdrag från regeringen att utreda behovet av trygga och säkra uppställningsplatser. I utredningen har en stor mängd chaufförer, branschrepresentanter, myndigheter och andra aktörer intervjuats om förhållanden på befintliga uppställningsplatser och om utbud samt behov på området. Vi vill tacka alla dem som bistått oss i arbetet.

Jonna Tilegrim har varit projektledare för uppdraget. Sara Berntsson, Märit Izzo, Petra Stelling och Anna Ullström har ingått i uppdragsgruppen.

Stockholm september 2016

Brita Saxton
Generaldirektör

Innehåll

Förord.....	3
Sammanfattning	7
Summary.....	9
1 Uppdrag och arbetsmetod	11
1.1 Uppdrag	11
1.2 Samråd.....	11
1.3 Arbetsmetod.....	12
2 Bakgrund och definitioner	13
2.1 Riksdagen	13
2.2 Behovet av uppställningsplatser enligt samrådsrundan.....	13
2.3 De transportpolitiska målen.....	14
2.4 Krav enligt kör- och vilotidsreglerna	15
2.5 Om begreppen trafik- och transportsäkerhet	15
2.6 Definition av begreppet uppställningsplats.....	16
2.7 Definition av begreppen trygg och säker.....	19
2.8 Berörda aktörer	21
3 Godstransporter på väg	25
3.1 Transportnäringen.....	25
3.2 Transportplanering.....	28
3.3 Säkerhetsarbete hos transportföretag.....	29
3.4 Tekniska lösningar för säkrare fordon.....	30
3.5 Godsflöden.....	30
4 Utbud av uppställningsplatser	33
4.1 Metod	33
4.2 Krav på uppställningsplatser	33
4.3 Förutsättningar att etablera uppställningsplatser	38
4.4 Säkra uppställningsplatser	43
4.5 Rastplatser	50
4.6 Hamnar	57
4.7 Flygplatser.....	59
4.8 SSAB.....	61
4.9 Lastbilsparkering Torsvik	61

4.10	Väggkrogar.....	61
4.11	Europeisk utblick.....	62
5	Efterfrågan på uppställningsplatser.....	65
5.1	Metod.....	65
5.2	Trafikanalys egna undersökningar.....	65
5.3	Brottsligheten mot yrkestrafiken i Sverige.....	66
5.4	Säkra uppställningsplatser.....	69
5.5	Efterfrågan på uppställningsplatser för genomfartstrafik respektive angöringstrafik.....	70
5.6	Förarnas efterfrågan.....	73
5.7	Utländska förars efterfrågan.....	80
5.8	Transportköparens efterfrågan.....	83
6	Uppställningsplatser – det offentliga ansvar?	85
6.1	Utgångspunkter för ett statligt åtagande.....	86
6.2	Ansvaret för yrkeschaufförernas arbetsmiljö.....	88
6.3	Konkurrens på lika villkor.....	88
6.4	Socialt ansvar.....	89
6.5	Statens ansvar i egenskap av infrastrukturförvaltare.....	90
6.6	Kommunernas roll.....	90
6.7	Andra trafikslag.....	92
7	Slutsatser	93
8	Referenser	99
	Bilaga 1. Uppdrag om trygga och säkra uppställningsplatser för yrkestrafiken	105
	Bilaga 2. Kör- och vilotider	107
	Bilaga 3. Rastplatskartor	111
	Bilaga 4. Teoretiskt behov av vilostopp	123
	Bilaga 5. SETPOS	125
	Bilaga 6. ESPORG	129

Sammanfattning

Trafikanalys har fått i uppdrag av regeringen att genomföra en kartläggning av utbud och efterfrågan på trygga och säkra uppställningsplatser för yrkestrafiken. De europeiska TEN-T-riktlinjerna ställer krav på medlemsstater att prioritera tillhandahållande av lämpligt utrymme för parkering för yrkestrafikanter med lämplig skydds- och säkerhetsnivå. Inom det så kallade stomnätet finns ett krav att dessa normalt ska finnas med ett mellanrum på ungefär 100 km på motorvägar. Andra regler som påverkar utnyttjandet av uppställningsplatser är bl.a. kör- och vilotidsreglerna och arbetsmiljöreglerna. Även de transportpolitiska målen skapar behov av platser för vila.

En trygg och säker uppställningsplats är enligt Trafikanalys definition en plats som tillåter och är lämplig för längre tids lastbilsparkering och där åtgärder för utökad säkerhet vidtagits och där chaufförerna känner sig trygga. Tryggheten har därmed definierats som en subjektiv upplevelse medan säkerheten är någonting objektivt observerbart.

Trafikanalys har under utredningen utfört två egna studier med syfte att ta reda på vad som efterfrågas: en fältstudie på två uppställningsplatser och en enkät som skickades till anställda chaufförer i Sverige. Vidare har en kartläggning av de regler som skapar behov på uppställningsplatser gjorts. Utöver detta har transportörer och andra aktörer intervjuats. I rapporten diskuteras det offentliga och andra aktörers roller och ansvar. Vidare görs jämförelser med några andra europeiska länder.

Trafikverkets information har använts för att kartlägga tillgången till rastplatser, de tillhandahåller totalt 371 rastplatser i Sverige, varav 215 har markerade parkeringsplatser för lastbilar. Av dessa är 133 stycken utpekade som lämpliga lastbilsparkeringar. Även hamnar och flygplatser har idag uppställningsplatser. Därutöver består utbudet av lokala och privata lösningar, där vägkrogar utgör en viktig del av utbudet. Uppställningsplatser med någon form av förhöjd säkerhet är idag mycket begränsat och omfattar endast en handfull anläggningar.

Sammanfattningsvis kan konstateras att efterfrågan av uppställningsplatser är stor. Utbudet av trygga och säkra uppställningsplatser i Sverige stämmer idag inte alls överens med efterfrågan. Lastbilschaufförerna är en utsatt grupp. En genomgång av brottsstatistiken visar visserligen inte någon ökning av brottslighet på uppställningsplatser, men samtidigt har Trafikanalys undersökningar visat att ett stort antal chaufförer upplever otrygghet och uppger sig blivit utsatta för brott och mörkertalet kan vara stort. Brottssatsattheten är en tydlig indikator på behovet av trygga och säkra rastplatser.

Summary

Transport Analysis has been tasked by the Swedish government with mapping the supply of and demand for safe and secure rest areas for commercial vehicles. The European TEN-T guidelines require that member states prioritise the provision of suitable parking areas that offer appropriate levels of safety and security for commercial road users. There is a requirement that such areas be found at roughly 100-km intervals along motorways within the "core network". Other rules that affect the use of rest areas include driving and rest time regulations and working environment regulations. Also the goals of Swedish Transport policies create a need for places to rest.

As defined by Transport Analysis, a safe and secure rest area is one that permits and is suitable for long-term lorry parking, where steps have been taken to provide increased security, and where drivers can feel safe. Safety is thus defined as a subjective perception, while security is objectively observable.

In its investigation, Transport Analysis conducted two separate studies with a view to determining the demand for rest areas: a field study of two rest areas and a survey sent to Swedish lorry drivers. Furthermore has Transport Analysis mapped the need of rest areas as required by the applicable regulations. Finally, shipping agents and other actors were interviewed. The report discusses the roles and responsibilities of the State and other actors. Comparisons are also made with several other European countries.

Data from Swedish Transport Administration were used to map existing rest areas. There are a total of 371 rest areas in Sweden, 215 of which have designated parking places for lorries. Of these, 133 are identified as suitable for lorry parking. Ports and airports also have rest areas. There are also local and private solutions, such as wayside restaurants. Rest areas with some form of increased security are very limited at present, comprising only a handful of facilities.

In conclusion, it is clear that the demand for rest areas is great. The present supply of safe and secure rest areas in Sweden does not satisfy the demand. Lorry drivers are a vulnerable group. A review of the crime statistics certainly does not indicate any increase in criminality at rest areas, but at the same time, Transport Analysis studies show that many drivers feel unsafe and report having been victims of crime. Victimization is a clear indicator of the need for safe and secure rest areas.

1 Uppdrag och arbetsmetod

1.1 Uppdrag

Trafikanalys har fått i uppdrag av regeringen¹ (bilaga 1) att genomföra en kartläggning av utbud och efterfrågan på trygga och säkra uppställningsplatser för yrkestrafiken. Trafikanalys ska genomföra en analys av vilka olika slags behov av uppställningsplatser som finns och hur aktuella tjänster förhåller sig till den efterfrågan och de behov som finns.

I uppdraget ingår att beskriva vilket ansvar transportbranschen tar, eller är beredda att ta, för att på olika sätt förebygga godsstölder och se till att förarna är trygga, säkra och får tillgång till en rimlig nivå i fråga om service och bekvämligheter vid de tillfällen fordonen är parkerade.

Vidare ska Trafikanalys beskriva vilket ansvar det offentliga har och vilka utgångspunkterna för detta ansvar är. En diskussion ska föras om eventuella behov av att tydliggöra rollfördelningen mellan det privata och det offentliga (stat och kommuner) med utgångspunkten att det offentligas ansvar, vid sidan av insatser som redan görs i rollen som väghållare, främst ska fokusera på tillsyn, regelverk och upprätthållande av lag och ordning.

Hänsyn ska tas till TEN-T riktlinjer, ny teknik och ITS-system (som bl.a. kan utnyttjas för att ge information om lediga uppställningsplatser).

Transporter av farligt gods har utelämnats på grund av deras speciella karaktär, i kombination med den begränsade tidsramen för uppdragets utförande.

1.2 Samråd

Trafikanalys har i uppdraget samrått med Polismyndigheten, Arbetsmiljöverket, Tullverket, Transportstyrelsen, Trafikverket, Sveriges Kommuner och Landsting, fackförbundet Svenska Transportarbetareförbundet och branschorganisationen Sveriges Åkeriföretag och Transportindustriförbundet.

Utöver de uppräknade samrådsinstanserna har Trafikanalys intervjuat företrädare för Stockholms hamnar², Trelleborgs hamn³ och Göteborgs hamn⁴. samt för transportföretagen GDL, Bring, Postnord, DHL, DB Schenker och DSV. Ytterligare intervjuer har genomförts med Swedavia, SSAB, Arla, Inquire, Safepark Sweden, Fuelpoint, Gilttuna Truckstop, Örebro Truckstop, Security Park Sweden, Q3 samt ett tiotal kommuner.

¹ Regeringsbeslut 2016.02.18 Uppdrag om trygga och säkra uppställningsplatser för yrkestrafiken, N2014/02169/MRT (delvis) och N2014/01981/MRT (delvis).

² <https://www.stockholmshamnar.se/>

³ <http://www.trelleborgshamn.se/>

⁴ <http://www.goteborgshamn.se/>

1.3 Arbetsmetod

Uppdraget har genomförts genom litteraturstudier, insamling av statistik och annan relevant information, intervjuer, studiebesök och rättsutredningar. Resultatet har kvalitetssäkrats med hjälp av sakkunniga på myndigheter och andra aktörer i branschen.

Trafikanalys har i samarbete med Transportarbetareförbundet genomfört en enkätundersökning som distribuerades till ca 17 000 lastbilschaufförer (se avsnitt 5.2). Syftet med undersökningen var att kartlägga förarnas behov av uppställningsplatser och de egenskaper som chaufförerna själva anser vara viktiga hos dessa. Trafikanalys har även gjort en fältstudie på två olika typer av uppställningsplatser; en vägkrog och en vanlig rastplats (se avsnitt 5.2). Fältstudien inbegrep dels intervjuer med förare, dels observationer av antal fordon och deras nationalitet. Fältstudien genomfördes under sju dagar. På den ena uppställningsplatsen genomfördes undersökningen mellan klockan 16.00 och 22.00 under dessa sju dagar, och på den andra mellan klockan 06.00 och 12.00.

Trafikanalys har låtit WSP kartlägga tillgänglig och framtida teknik som kan användas för att skydda uppställningsplatser och lastbilar.

2 Bakgrund och definitioner

2.1 Riksdagen

Bakgrunden till Trafikanalys uppdrag är att riksdagen tillkännagivit för regeringen att arbetet med att skapa fler säkra uppställningsplatser för yrkestrafiken behöver påskyndas.⁵ Skälet till riksdagens tillkännagivande är att stölderna av gods från parkerade lastbilar och överfall på chaufförer sägs ha ökat på senare år vid de stora hamnarna, vid större logistikcentrum och längs Europavägarna. Dessutom finns nu riktlinjerna för det transeuropeiska transportnätverket (TEN-T) på plats.

Mot den bakgrunden har Trafikanalys fått regeringens uppdrag att kartlägga området och föra en diskussion om gränsdragningen mellan det offentliga och privata ansvaret när det gäller tillgång till trygga och säkra uppställningsplatser för yrkestrafiken.

2.2 Behovet av uppställningsplatser enligt samrådsrundan

För att få förståelse för behovet av trygga och säkra uppställningsplatser har Trafikanalys bett samrådsinstanserna och de intervjuade aktörerna att beskriva sin bild av dagens situation. Den sammansatta bilden av det som framkommit under dessa samtal presenteras i detta kapitel.

Det tydliga budskapet som har framkommit är en upprepad önskan om att fler säkra uppställningsplatser ska upprättas. Orsaken till behovet anges entydigt vara att det sker brott på de platser där lastbilar ställs upp, att det finns för få platser där chaufförer kan ta sin vila, att uppställningsplatserna är fulla samt att de är placerade för långt ifrån varandra.

Det har entydigt uttryckts att de europeiska cabotagareglerna⁶, som tillåter utländska lastbilar att utföra nationella transporter under en begränsad tid, inte följs idag. Enligt utsago ska det finnas ett större antal utländska lastbilar i Sverige som, i väntan på nya lokala transportuppdrag, står uppställda på olika platser såsom vid hamnar, industriområden etc. runtom i Sverige. Enligt den bild som förmedlas används även Trafikverkets rastplatser för uppställning av lastbilar längre tider, vilket orsakar störningar för andra chaufförer och personbilstrafiken. Vidare uppges att det i dagsläget inte utövas någon tillsyn över olagligt cabotage även om problemet är allmänt känt. Uppfattningen är att många utländska lastbilschaufförer bor i sina bilar. Enligt den bild som målas upp i den allmänna debatten i media och som även förmedlas av samrådsrundan, bor många förare längre tider i sina bilar. Lastbilarna har sovplats men ingen toalett, dusch eller något matlagningsutrymme. Bilden som ges är att de låga lönerna och avsaknaden av matlagningsmöjligheter har lett till att chaufförerna lagar mat med stormkök på uppställningsplatserna, vilket bl.a. har lett till omfattande nedskräpning runt de platser där bilarna parkeras. Avsaknaden av sanitära

⁵ Rskr 2013/14:217, bet. 2013/14:TU14.

⁶ Se kaps5.7

utrymmen leder till problem. Privata aktörer som driver t.ex. vägkrogar med möjlighet till uppställning av lastbilar berättar även om skadegörelse och om att serviceavgifter inte betalas av de som utnyttjar de sanitära lokalerna. Trafikverket har stängt rastplatser på grund av samma omständigheter. Skadegörelser och nedstängningar har i sin tur lett till minskat utbud av uppställningsplatser och service. Några representanter för hamnar och städer har även vittnat om brottslig verksamhet i anslutning till platser som används för uppställning av lastbilar. Det handlar såväl om spritförsäljning som om prostitution.

Branschen har delvis försökt lösa situationen med brist på säkra uppställningsplatser genom att använda terminaler för uppställning. Dessa terminaler har oftast en högre standard än de flesta uppställningsplatser längs vägarna. Utöver staket finns ofta bl.a. kameraövervakning och sanitära utrymmen. På detta sätt har åkerierna kunnat öka transportsäkerheten. Terminalerna är emellertid oftast förbehållna de egna chaufförerna. Chaufförer som hamnar längre ner i transportavtalskedjan har ingen möjlighet att stanna i företagets terminaler för vila, även om de transporterar samma gods som de som är anställda. Samtidigt saknar många svenska transportföretag ekonomiska möjligheter att bygga egna terminaler. Många chaufförer är egenföretagare.

Många kommuner har upplevt problem med att lastbilar står uppställda på t.ex. lastzoner, bensinstationer, köpcentrum, industri-, terminal- och hamnområden, samt även i viss utsträckning i bostadsområden. Problemen som detta leder till är såväl trafikfarliga situationer, såsom felparkeringar, trängsel och sociala problem även med inslag av brottslighet samt miljöproblem (t.ex. dieselläckage och annan nedskräpning). Ett antal kommuner har försökt lösa problematiken kring uppställningsplatser genom att skapa lokala lösningar.

2.3 De transportpolitiska målen

De transportpolitiska målen beslutades i sina huvuddrag av riksdagen 2009 i och med behandlingen av regeringens proposition *Mål för framtidens resor och transporter*.⁷ Det övergripande transportpolitiska målet har dock haft samma formulering sedan år 1998 och går ut på att "säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet".⁸ Det övergripande målet ska uppnås genom ett *funktionsmål* inriktat på tillgänglighet respektive ett *hänsynsmål* som syftar till minskad miljöbelastning, förbättrad trafiksäkerhet och ökad hälsa. Funktionsmålet och hänsynsmålet är i sin tur närmare beskrivna genom olika *målpreciseringar*, som regeringen har beslutat.

Av preciseringarna för funktionsmålet om tillgänglighet är det främst en precisering som berör yrkestrafiken, och den lyder "kvaliteten för näringslivets transporter förbättras". I propositionen konstateras även att "[s]taten har en betydelsefull roll att spela när det gäller att skapa bra förutsättningar för utvecklingen av effektiva logistiksystem som stödjer en positiv samhällsutveckling. Investeringar i och drift av infrastruktur ger sådana förutsättningar".⁹ Säkerställandet av att det finns trygga och säkra uppställningsplatser för yrkestrafiken kan vara ett sätt att förbättra kvaliteten för näringslivets transporter.

⁷ Prop. 2008/09:93, bet. 2008/09:TU14, rskr. 2008/09:257.

⁸ Se prop. 1997/98:56, 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266.

⁹ *Mål för framtidens resor och transporter*, Prop. 2008/09:93, Stockholm: Regeringen, 2009, sid. 21.

Även den precisering som rör medborgarnas resor har beröring på hur yrkestrafiken fungerar, eftersom preciseringen innefattar trygghet: "medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet". I propositionen skriver regeringen att "[t]rygghet är ett begrepp som fångar människors upplevelse av risk. Det skiljer sig från begreppet säkerhet genom att det är den subjektiva upplevelsen som är central, inte den objektiva risken".¹⁰ Om brist på säkra uppställningsplatser leder till minskad trygghet längs vägarna kan otryggheten även upplevas av medborgare som inte är yrkesförare.

När det gäller hänsynsmålet finns en precisering som lyder: "antalet omkomna halveras och antalet allvarligt skadade minskas med en fjärdedel mellan 2007 och 2020". Denna precisering är relevant i sammanhanget eftersom lastbilar som parkeras på platser som inte är tänkta att vara uppställningsplatser (t.ex. vägrenar eller på- och avfarter) kan utgöra trafikfarliga hinder på vägen. Likaså kan avsaknad av rastplatser göra det svårare för chaufförer att få den vila de behöver och öka förekomsten av trötta chaufförer på vägarna.

2.4 Krav enligt kör- och vilotidsreglerna

Arbetstiden för lastbilschaufförer som kör tunga fordon regleras i timmar och minuter. Vagarbetstidslagen (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 Vagarbetstidslagen gäller EU-förordningen (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006¹¹ och nationella tilläggsbestämmelser i förordning (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.

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 rasten 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. Utförligare beskrivning av kör- och vilotidsreglerna finns i bilaga 2.

2.5 Om begreppen trafik- och transportsäkerhet

Transport- och trafiksäkerhet är (delvis) olika områden. *Trafiksäkerhet* skulle kunna sägas handla om säkerhetsfrågor förknippade med situationer där minst ett fordon är i rörelse. Skyddsobjekten för trafiksäkerhetsarbetet är: fordon, de som åker i dem och omgivningen (tredje man). I Sverige syftar trafiksäkerheten till den s.k. nollvisionen¹². Nollvisionen innebär att ingen människa ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Nollvisionen beslutades av riksdagen år 1997. Trafikverket arbetar med nollvisionen som en strategi för hur man ska

¹⁰ Mål för framtidens resor och transporter, Prop. 2008/09:93, Stockholm: Regeringen, 2009, sid. 19.

¹¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85

¹² <http://www.trafikverket.se/om-oss/var-verksamhet/sa-har-jobbar-vi-med/Vart-trafiksakerhetsarbete/Trafiksakerhetsmal/>

uppnå säker vägtrafik. I juni 2009 beslutade riksdagen om ett etappmål för nollvisionen. Etappmålet innebär att antalet dödade ska halveras och antalet allvarligt skadade minska med en fjärdedel från 2007 till 2020. Det innebär att antalet dödade i vägtrafikolyckor år 2020 ska vara högst 220 personer. Även inom EU tillämpas etappmål för att driva på trafiksäkerhetsarbetet. Nuvarande etappmål är att antalet dödade ska halveras mellan 2010 och 2020. En sådan reduktion skulle i Sverige motsvara 133 dödade. Trafiksäkerhet handlar således om att undvika att människor skadas eller dödas i trafiken. I samband med lastbilstrafik och uppställning kan det handla om att förare framför sitt fordon på ett korrekt sätt, vilket kan påverkas av om föraren inte tagit sin vila och därför är trött. Det kan också handla om att föraren tvingas parkera sitt fordon på annat ställe där fordonet kan utgöra fara för andra trafikanter för att det inte finns någon tillgänglig uppställningsplats, när hen ska ta sin ålagda vila enligt kör- och vilotidsreglerna.

Transportsäkerhet, å sin sida, kan sägas handla om att skydda den som transporterar och det som transporteras under hela transportkedjan, samt att undvika att själva transporten skadar någon utanför fordonet. Transportsäkerheten har med andra ord fyra skyddsobjekt: godset, fordonet, chauffören och omgivningen (tredje man). Syftet med transportsäkerheten är att transporten ska kunna utföras utan att något av skyddsobjekten skadas. Transportsäkerhet kan därmed bestå av frågor som rör paketering, lossning och lastning, fordonets framförande, ruttplanering, teknikanvändning, val av uppställningsplatser osv.

Transportsäkerheten ställer krav på uppställningsplatserna. De behöver vara av sådan beskaffenhet att chaufförerna kan ta sin lagstadgade vila på dessa. Genom transportplanering kan man kringgå behovet av uppställning för rast och vila. Sådan transportplanering kan vara en del i företagets transportsäkerhetsarbete. En annan del kan vara att företagen endast använder sina egna anläggningar för uppställning av fordon.

Trafik- och transportsäkerhet påverkar ofta varandra och är till dels överlappande. Till exempel kan en lastbil som färdas med osäkrad last leda till skada på andra vägtrafikanter. På samma sätt påverkas transporterna av störningar i trafiken. En och samma åtgärd kan också leda till höjning av både trafik- och transportsäkerheten.

2.6 Definition av begreppet uppställningsplats

I Regeringens uppdrag¹³ till Trafikanalys anges att uppdraget avser trygga och säkra uppställningsplatser. Någon definition på vad som avses med dessa fanns inte skriven i uppdraget. I dagsläget finns inte heller någon allmänt bindande definition av trygga och säkra uppställningsplatser. Däremot finns det flera försök att definiera en säker uppställningsplats. Dessa redovisas i detta kapitel men först diskuteras vad som kan förstås med "uppställningsplats". I avsnitt 2.7 diskuteras sedan vad som i detta sammanhang menas med "trygg och säker".

Det finns olika orsaker till varför lastbilar gör uppehåll under en pågående transport. En av dem är att föraren behöver vila. Det förekommer också t.ex. att godset ställs på en plats

¹³ Regeringsbeslut 2016.02.18 Uppdrag om trygga och säkra uppställningsplatser för yrkestrafiken, N2014/02169/MRT (delvis) och N2014/01981/MRT (delvis).

medan chauffören själv vilar på annan plats. Det kan också vara så att chauffören behöver vänta in ett tidsfönster, det vill säga ett givet tidsspänn för leverans eller lastning.

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. Utöver dessa ställs lastbilar ofta upp på t.ex. vägrenar. Allmänna vägar är emellertid inte avsedda att användas som platser där chaufförerna kan stanna för vila, eftersom det kan vara farligt ur trafiksäkerhetssynpunkt. Uppställning på vägar kan därmed aldrig anses utgöra egentlig uppställning på grund av de risker som uppstår för trafiken.

Parkeringsplats

Bland annat i städer kan lastbilar stanna på parkeringsplatser. I denna rapport menas med parkeringsplats en plats där en lastbil kan stanna under begränsad tid mot eller utan avgift. En lastbilsparkeingsplats där det uttryckligen är tillåtet att parkera, signaleras exempelvis på följande sätt:



Var det är tillåtet och inte tillåtet att parkera avgörs i gällande trafikbestämmelser. Det finns både generella trafikregler i trafikförordningen (SFS 1998:1276) och lokala trafikföreskrifter. I trafikförordningen beskrivs trafikreglerna och hur lokala trafikföreskrifter får införas. De lokala trafikföreskrifterna beslutas av kommuner eller länsstyrelser och finns samlade i Svensk trafikföreskriftssamling¹⁴. De lokala trafikföreskrifterna kan även förbjuda trafik med lastbilar på vissa vägar, vilket leder till att lastbilsparkeing vid eller i direkt anslutning till dessa vägar indirekt blir förbjudet. Sveriges vägmärken och andra anordningar finns fastställda i vägmärkesförordningen (SFS 2007:90). Enligt 8 kapitlet 1 § i vägmärkesförordningen har Transportstyrelsen bemyndigande att meddela de föreskrifter som behövs för verkställigheten av denna förordning.

Rastplats

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. Uppställning på Trafikverkets rastplatser begränsas till 24 timmar. En längre uppställning kräver tillstånd.¹⁵ En beskrivning av rastplatser finns i kapitel 4.5. Rastplatser signaleras med följande vägmärke:

¹⁴ <https://rdt.transportstyrelsen.se/rdt/defaultstfs.aspx>

¹⁵ <http://www.trafikverket.se/om-oss/nyheter/Nationellt/2016-06/max-ett-dygn-pa-rastplats--sedan-kraver-trafikverket-tillstand/>



Rastficka

Trafikverket tillhandahåller även rastfickor (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 parkering¹⁶. Det bör enligt Trafikverket finnas utrymme för vila och rekreation. Eftersom dessa är avsedda för tillfällig parkering har dessa inte studerats närmare inom ramen för denna utredning. Trafikanalys bedömer att rastfickor inte är avsedda för vila som avses enligt kör- och vilotidsreglerna, eftersom det inte finns några sanitetsanläggningar och således är de inte lämpliga som uppställningsplats, men att de kan nyttjas i nödfall för sådant ändamål.

Uppställningsplats

Med uppställningsplats menas i denna rapport en plats som är öppen för allmänheten och

**EN UPPSTÄLLNINGSPLOTS ÄR EN PLATS
SOM ÄR ÖPPEN FÖR ALLMÄNHETEN OCH
SOM ÄR LÄMPAD FÖR LÄNGRE TIDS
LASTBILSPARKERING.**

lämplig för längre tids lastbilsarkering. 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.

Uppställningen på Trafikverkets rastplatser är således begränsad till 24 timmar, vilket betyder att till exempel veckovila inte får tas på en rastplats utan tillstånd. Rastplatser kan däremot användas för rast liksom för dygnsvila, så som dessa begrepp definieras enligt kör- och vilotidslagstiftningen. Det gör att de i denna del av sin användning inryms inom den tolkning vi ger begreppet uppställningsplats, förutsatt att de är utrustade med toalett.

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 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. Vår kartläggningen av uppställningsplatser omfattar därför även vägkrogar.

¹⁶ Enligt Trafikverket finns det även före detta rastplatser som numera definieras som rastficka.

2.7 Definition av begreppen trygg och säker

Såsom tidigare nämnts är orden trygg och säker inte förtydligade i uppdragsbeskrivningen vilket ger utrymme för Trafikanalys att själva definiera innebörden av dessa, med ledning av relevanta källor.

Det finns idag ingen EU-gemensam definition kring innebörden av säkra och trygga uppställningsplatser. ITS-direktivet¹⁷ talar om säkra och skyddade (safe and secure) parkeringsplatser. Innebörden av ordet skyddad kan vara densamma som trygg¹⁸ och även ordet "secure" kan översättas till trygg. ITS-direktivet innehåller dock ingen vidare förklaring till vad som menas med säkra och skyddade parkeringsplatser. Däremot hittar vi en sådan definition i art. 2 i kommissionens delegerade förordning 885/2013¹⁹ som ansluter sig till direktivet. Enligt den är en säker och skyddad parkeringsplats en parkeringsplats för kommersiella användare som gör det möjligt för användarna att undvika olämplig parkering och som bidrar till förarnas och lastens säkerhet. Här inbegrips alltså både lastens och förarens säkerhet i definitionen.

Ordet säker återfinns också i en rad andra dokument som är direkt kopplade till frågan om uppställningsplatser. I skälen till direktiv 2008/96/EG²⁰ (punkt 17) anges att det är "mycket viktigt att det finns tillräckligt med parkeringsplatser längs vägarna, inte bara i brottsförebyggande syfte, utan även för trafiksäkerheten. Parkeringsplatser gör att förare kan stanna och vila i god tid och sedan vara helt koncentrerade under den fortsatta resan. En integrerad del av förvaltningen av vägars säkerhet bör därför vara att tillhandahålla tillräckligt många säkra parkeringsplatser."

Strävan efter att förstärka definitionen av säker uppställning av fordon har mynnat ut i ett flertal kravspecifikationer. Olika certifieringssystem har som mål att kategorisera säkerhets- och skyddsnivå för uppställningsplatser och fordon under transport. Inom EU har olika projekt för att stödja uppförande av säkra uppställningsplatser längs det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) genomförts. De som har fått störst uppmärksamhet är certifieringssystemen SETPOS och Europe Secure Parking Organisation (ESPOG) (se bilaga 5 och 6).

Via projektet SETPOS (säkerhet) och det efterföljande projektet LABEL²¹ (service) har ett antal generella standarder och certifieringssystem tagits fram med syfte att skapa en mer enhetlig nivå för befintliga och framtida uppställningsplatser. SETPOS, som finansierats av EU, definierar europagemensamma säkerhets- och skyddsstandard i olika nivåer.²²

¹⁷ Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU av den 7 juli 2010 om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag

¹⁸ <http://www.synonymer.se/?query=trygg>

¹⁹ Kommissionens delegerade förordning (EU) nr 885/2013 av den 15 maj 2013 om komplettering av Europaparlamentets och rådets ITS-direktiv 2010/40/EU vad gäller tillhandahållande av informationstjänster för säkra och skyddade parkeringsplatser för lastbilar och kommersiella fordon

²⁰ Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/96/EG av den 19 november 2008 om förvaltning av vägars säkerhet

²¹ Resultaten från LABEL har tagits över av IRU (International Road Transport Union) vars syfte är att marknadsföra införandet av ett gemensamt graderingssystem.

²² Se bilaga 5

LABEL²³ är ett certifieringssystem som delvis utvecklades med EU-medel under EU-kommissionens DG Move²⁴ fram till år 2010. Syftet med projektet var att skapa ett certifieringssystem som skulle underlätta för den tunga trafiken att på ett snabbt och informativt sätt skapa sig en uppfattning av servicenivån och säkerhetsnivån på olika uppställningsplatser inom Europa. Projektet övertogs av IRU ([International Road Transport Union](https://www.iru.org)) som representerar vägtransportbranschen. IRU tillhandahåller i dagsläget ett verktyg, appen Transpark²⁵, som möjliggör för myndigheter och för privata uppställningsplatser i alla länder att själva tillföra information om sina uppställningsplatser genom ett centralt informationssystem. Appen är tänkt att underlätta för planering av kör- och vilotider och för att snabbt ge en överblick över service- och säkerhetsnivån på närliggande uppställningsplatser.

Ett annat certifieringssystem är det som ESPORG i samarbete med Transport Asset Protection Association (TAPA) utvecklat för att bedöma säkerhetsnivåer för uppställningsplatser för kommersiell trafik i syfte att underlätta för chaufförer på väg. Målet med certifieringen är att minska riskerna för tung trafik att utsättas för kriminella aktiviteter i anslutning till, eller under transport. I dagsläget finns ett fåtal anläggningar i Europa som har blivit certifierade enligt ESPORG. ESPORG har till skillnad från SETPOS fem certifieringsnivåer (1-5) där 5 representerar högsta säkerhetsklassning. De två lägre säkerhetsnivåerna erhålls via självutvärdering och de tre övre nivåerna certifieras via extern part. Kraven överensstämmer till stor del med de krav som ställs enligt SETPOS.

Förutom de certifieringsstandarder som finns för uppställningsplatser finns standarder för att skapa ökad säkerhet i hela transportkedjan. TAPA har utvecklat säkerhetsstandarder (*eng. Trucking Security Standards, TSR*) för dess medlemmar. De kriterier som ställs har som mål att sätta en lägsta standard kring transportskydd genom hela transportkedjan, med särskilt fokus mot vägtransporter. Dessa säkerhetsstandarder ska fungera som verktyg för främst transportutövare med mål att skapa en gemensam standard kring säkerhetsåtgärder vid transport. Exempelvis genom att transportavtal mellan godsets avsändare och transportör innefattar krav på att föreslagna säkerhetsåtgärder ska vara implementerade. Med kraven förväntas säkerheten för enskilda fordon öka.

Förutom ovannämnda certifieringssystem och standarder definieras trygg och säkert alltså inte tydligare än att det handlar om parkeringsplatser som gör det möjligt för kommersiella användare att undvika olämplig parkering och bidrar till förarnas och lastens säkerhet. Därutöver finns en avsiktsförklaring i direktivet där det talas om tillhandahållande av tillräckligt många säkra parkeringsplatser. Någon europagemensam definition om trygga och säkra parkeringsplatser finns alltså inte.

Såsom beskrevs i kapitel 2.2, anges i de transportpolitiska målen att trygghet är ett begrepp som fångar människors upplevelse av risk. Trygghet är alltså något subjektivt upplevt t.ex. oro för att utsättas för brott eller terrorattacker. Trygghet behöver därmed inte vara baserad på fakta eller statistik, utan måste troligen mätas genom kvalitativa upplevelsefrågor. En trygg uppställningsplats anses alltså i denna rapport vara en plats där längre tids uppställning är tillåten och på vilken chaufförerna känner sig trygga. Trygghet är alltså den subjektiva upplevelsen av en uppställningsplats.

I avsaknad av definition på "säker" anser Trafikanalys att en säker uppställningsplats bör vara en uppställningsplats med utökad säkerhet. Hur säkerheten utökas eller vilken nivå den bör ha

²³ Förkortningen LABEL står för *Creating a Label for (Secured) Truck Parking Areas along the Trans-European Road Network and Defining a Certification Process, including Online Information Facility*.

²⁴ DG Move står för Directorate-General for Mobility and Transport.

²⁵ <https://www.iru.org/apps/transpark-app>

är irrelevant för själva definitionen men förstås intressant för ifrågavarande frågeställning och kommer därför att behandlas utförligare i rapporten. Säkerhet är något som kopplas till kvantifierad risk, t.ex. kan trafiksäkerhet uttryckas som antalet vägtrafikolyckor per antal personkilometer i en viss resenärskategori.

EN TRYGG OCH SÄKER
UPPSTÄLLNINGSPLATS ÄR EN PLATS
DÄR LÄNGRE TIDS LASTBILSPARKERING
ÄR TILLÅTEN OCH SOM ÄR LÄMPLIG FÖR
DETTA ÄNDAMÅL OCH DÄR ÅTGÄRDER
FÖR UTÖKAD SÄKERHET VIDTAGITS OCH
DÄR CHAUFFÖRERNA KÄNNER SIG
TRYGGA.

2.8 Berörda aktörer

Ett antal aktörer berörs av frågan om uppställningsplatser. I detta kapitel beskrivs de aktörer som bedömts mest centrala.

Transportköpare

Transportköparen, eller "lastintresset" som denne också kallas för, är den ena parten i ett transportavtal enligt vilket en transportör åtar sig att transportera gods från en plats till en annan. Transportköparen kan vara en fysisk eller juridisk person.

Transportköparen kan vara köparen eller säljaren av varor och part i ett köpeavtal som stipulerar vem som ska stå för transporten. Transportköparen kan också vilja transportera eget gods, t.ex. från företagets lager till sin butik.

Transportköparen kan påverka transportens utförande via de krav som den ställer på transportören.

Transportörer och speditörer

Den andra parten i ett transportavtal kallas för transportör. Det som utmärker en transportör är att denne åtar sig att utföra transporten. Undertransportörer är vanliga, det är därför sällan den kontraherande transportören själv utför den faktiska transporten. Dessa kan i sin tur anlita andra undertransportörer. Avtalskedjorna blir ofta långa.

Transportföretagens organisation och storlek varierar och omfattar allting från stora transportörer till medelstora transportföretag och egenföretagare. Ungefär hälften av Sveriges Åkeriföretags medlemmar är egenföretagare. Större transportföretag har direktkontakt med kunder, mindre transportföretag samarbetar ofta genom gemensamt ägda företag, såsom lastbilscentraler. Andra företag får i sin tur uppdrag genom speditörer.²⁶

²⁶ Fakta om åkerinäringen, utgåva 2016, Sveriges Åkeriföretag.

En speditör är en mellanman som förmedlar godstransporter (dvs. spедierar), utan att åta sig att utföra transporten. Ibland kallar sig även speditörer för transportörer, men juridiskt sett finns en skillnad mellan de båda.

Vissa företag består av både speditörer och transportörer. Skillnaden och relationen mellan dessa är inte alltid tydlig i praktiken men är inte desto mindre viktig för ansvarsfördelningen.

Staten

Staten agerar genom statliga myndigheter, och på det berörda området främst genom Polismyndigheten, Trafikverket och Transportstyrelsen.

Trafikverket

Trafikverket är betydelsefullt i detta sammanhang genom att man tillhandahåller rastplatser som används av yrkestrafiken för uppställning av lastbilar. Verket handhar väghållningen, dvs byggande och drift av vägar, för statens räkning, och har tillsyn över kommunernas väghållning. Vid väghållning ska enligt väglagen ta hänsyn till bl.a. trafiksäkerhet, miljöskydd, naturvård och kulturmiljö.²⁷ Skyldigheterna enligt väglagen gäller även för Trafikverkets rastplatser.

Transportstyrelsen

Transportstyrelsen har till huvuduppgift att svara för regelgivning, tillståndsprövning och tillsyn inom transportområdet, inklusive tillsyn över Trafikverkets väghållning²⁸ och kör- och vilotidsregleringen.

Transportstyrelsen ansvarar också för samordning av det statliga trafiksäkerhetsarbetet, samt har särskilt ansvar för krav på infrastruktur.

Polismyndigheten

Polisens uppgifter består bland annat i att bedriva verksamheten rättssäkert och enhetligt vid ingripanden mot störningar av allmän ordning och säkerhet. Polismyndigheten ska dessutom vara tillgänglig för allmänheten samt samverka med lokalsamhället för att kunna möta lokala behov. Myndigheten ska reagera snabbt på samhällsförändringar som påverkar brottsligheten och den allmänna ordningen och säkerheten. Polisen ansvarar således för att övervaka och utreda brott i trafiken, där arbetet med kontroll och övervakning av yrkestrafiken ingår.

Kommuner

Det kommunala planmonopolet medför att kommunerna har ensamrätt att anta planer enligt plan- och bygglagen (2010:900). Därigenom påverkar de också förutsättningarna att anlägga uppställningsplatser.

Kommuner kan också vara väghållare av allmänna vägar (5 § VägL).

Dessutom är kommuner ofta ägare eller delägare av hamnbolag och andra terminaler. Kommunerna ansvarar även för de lokala trafikföreskrifterna inom tätbebyggt område. Genom dessa kan de reglera var och när lastbilar får parkera. De lokala trafikföreskrifterna påverkar även hur man får köra i städerna vilket i förlängningen påverkar behovet av

²⁷ 4 och 6 §§ Väglag (1971:948)

²⁸ Förordning (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen

uppställningsplatser. För många kommuner är frågan om uppställningsplatser inte något större problem, medan andra främst förknippar det med genomfartstrafiken.

Terminaloperatörer

Terminaler används för lastning och omlastning av gods vid byte av fordon eller transportmedel och är viktiga för en fungerande logistik. Vissa terminaler är privata och förbehållna den egna verksamheten, andra är öppna för allmänheten mot betalning och vissa är tillgängliga för behörig trafik utan betalning. Exempel på terminaler är också privatägda kombiterminaler och omlastningscentraler samt hamnar.

Branschrepresentanter

Sveriges Åkeriföretag

Sveriges Åkeriföretag grundades år 1917 och har idag över 6 000 medlemsföretag. Medlem i Sveriges Åkeriföretag kan den bli som driver en rörelse där man använder fordon eller maskiner i direkt anknytning till yrkesmässig transportverksamhet.²⁹ Av Sveriges totala antal lastbilar tillhör 55 procent Sveriges Åkeriföretags medlemmar. Organisationen arbetar för att förbättra villkoren för sina medlemsföretag, och för åkerinäringen i allmänhet. Arbetet med branshpåverkande frågor sker både nationellt och internationellt inom IRU (International Road Transport Union) och NLA (Nordic Logistics Association), den senare i Bryssel.³⁰

Transportindustriförbundet

Transportindustriförbundet är ett branschförbund som organiserar godstransport- och logistikföretag i Sverige. Förbundet har ett hundratal anslutna företag inom väg-, järnvägs-, flyg- och sjötransporter, hamnar och terminaler, spedition, lagring och andra logistiktjänster.

Transportindustriförbundet ingår i Transportföretagen, som är en samarbetsorganisation inom Svenskt Näringsliv. I Transportföretagen ingår åtta arbetsgivar- och branschförbund inom transportnäringen.

Arbetstagarorganisationer

Transportarbetareförbundet

Transportarbetareförbundet är ett förbund för arbetstagare inom transportbranschen. Förbundet har 65 000 medlemmar varav drygt 20 000 är chaufförer.

²⁹ Sveriges Åkeriföretags stadgar, antagna vid 2011 års kongress i Stockholm.

³⁰ Fakta om åkerinäringen, utgåva 2016, Sveriges Åkeriföretag.

3 Godstransporter på väg

När ett transportbehov uppstår, ingår transportköparen ett avtal om en transport med en transportör. Transportköparen kan vara en fysisk eller juridisk person som via de krav den ställer på transportens utförande kan påverka själva transporten. Transportköparen kan vara köparen eller säljaren av varor och part i ett köpeavtal som stipulerar vem som ska stå för transporten. Lastägaren kan också vilja transportera sitt egna gods, t.ex. från företagets lager till företagets butik. Det bakomliggande köpeavtalet kan vara av betydelse för transportavtalet. Där kan bl.a. ansvaret för transporten, betalning av frakt samt plats för avhämtning och leverans regleras.³¹

Den andra parten i ett transportavtal kallas för transportör. Hen är också den part som åtar sig att transportera gods från en plats till en annan. Åtagandet medför sällan att just den kontraherande transportören själv ska utföra den faktiska transporten. Det är däremot vanligt att transportörer använder sig av en eller flera undertransportörer. Dessa kan i sin tur anlita andra undertransportörer. Avtalskedjorna blir ofta långa.

Den juridiska konstruktionen av avtalskedjor består ofta av fler aktörer än transportörer. Det finns många typer av mellanmän som kan vara involverade i en transport, såsom fraktförmedlare, logistikföretag och lastbilscentraler. Den vanligast förekommande mellanhanden är förmodligen speditören. Speditörerna fungerar som förmedlare mellan transportköpare och transportörer, eller tar hand om samfraktning.

Den transportör som faktiskt utför den avtalade transporten (verkställande transportör) är ofta inte part i transportavtalet med lastintresset. Det är vanligt att transportörer använder sig av en eller flera undertransportörer för att utföra sina skyldigheter enligt transportavtalet.

3.1 Transportnäringen

I transportbranschen finns drygt 23 000 företag. Cirka 14 000 av dessa är verksamma inom segmentet vägtransporter och sysselsätter drygt 62 000 personer, varav cirka 56 700 är lastbilschaufförer³². Den stora mängden företag utgörs av åkerier, se Tabell 3.1. Åkerinäringen karaktäriseras av små och medelstora företag - över 80 procent av företagen har 0 till 4 anställda³³.

³¹ Transport och logistikrätt –en grundläggande redogörelse, Stöth Göran, Liber AB, 2008.

³² Sveriges Åkeriföretag 2016. Fakta om åkerinäringen. Stockholm.

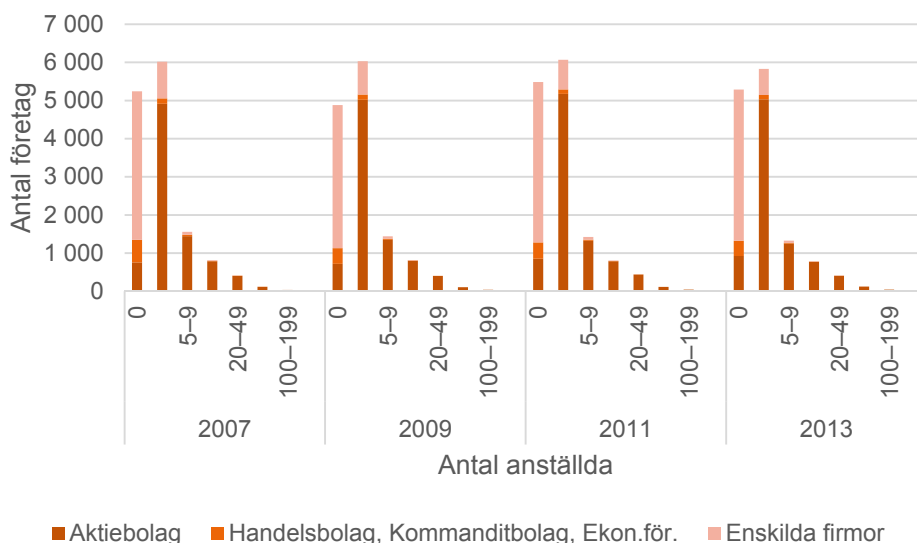
³³ Transportstyrelsen 2015. Godstrafikmarknaden på väg - producenter. www.transportstyrelsen.se.

Tabell 3.1: Antal företag per undergrupp inom Vägtransport av gods. Uppgifterna avser 2007, 2009, 2011 och 2013. Källa: Trafikanalys 2014. Transportbranschen - hur står det till? S 2014:34. Statistik om transportbranschen och sex delbranscher åren 1997–2013.
http://www.trafa.se/globalassets/statistik/transportbranchen/transportbranschen_1997-2013.xlsx.

	Totalt	Grupp	Antal företag
2007	14 205	Åkerier	14 076
		Lastbilscentraler	116
		Logistikföretag	13
2009	13 730	Åkerier	13 601
		Lastbilscentraler	115
		Logistikföretag	14
2011	14 391	Åkerier	14 267
		Lastbilscentraler	112
		Logistikföretag	12
2013	13 817	Åkerier	13 699
		Lastbilscentraler	107
		Logistikföretag	11

Antalet stora företag är relativt litet (Figur 3.1) och transportförmedlingen domineras av två företag: DB Schenker och DHL³⁴.

³⁴ Sveriges Åkeriföretag 2016. Fakta om åkerinäringen. Stockholm.



Figur 3.1: Antal företag per storleksklass och bolagsform inom Vägtransport av gods. Uppgifterna avser 2007, 2009, 2011 och 2013. Källa: Trafikanalys 2014. Transportbranschen - hur står det till? S 2014:34. Statistik om transportbranschen och sex delbranscher åren 1997–2013.
http://www.trafa.se/globalassets/statistik/transportbranschen/transportbranschen_1997-2013.xlsx.

Totalt omsätter vägtransportbranschen 127 miljarder kronor³⁵. Men även sett till omsättning är de flesta företag små. En fjärdedel av aktiebolagen har en nettoomsättning på under 1 miljon kronor (avser 2013 års bokslut) och en tredjedel har en nettoomsättning över 5 miljoner kronor³⁶. Avkastningen på eget kapital i vägtransportbranschen har varit positiv under hela perioden 1997 till 2013³⁷. Högst var lönsamheten i mitten av 00-talet men även de senaste åren har lönsamheten varit stabilt positiv. Av aktiebolagen uppvisar cirka två tredjedelar en positiv avkastning på eget kapital. För företag med fler anställda är medianvärdet för avkastning på eget kapital högre än för företag med få anställda, dvs stora verksamheter är mer lönsamma än små.³⁸

De stora kostnadsposterna är främst personal och drivmedel, följt av fordonsrelaterade kostnader. Beroende på vilken sorts transport som körs varierar respektive kostnadsposts andel. I lokal distribution dominerar personalkostnaden med 58 % av de totala kostnaderna. I långväga distribution utgör personalkostnaden knappt 44 % av kostnaderna. För dieselkostnaden är motsvarande siffror dryga 8 % respektive knappa 24 %.³⁹

Internationaliseringen ökar inom transportområdet, och genom EU:s gemensamma marknad är det möjligt för transportköpare att dra nytta av t.ex. de skilda lönekostnader som finns inom unionen. Den lägsta svenska kollektivavtalsmässiga lönen ligger högre än de lagstadgade minimilöner inom unionen.⁴⁰

³⁵ Trafikanalys 2014. Transportbranschen - hur står det till? Statistik om transportbranschen och sex delbranscher åren 1997–2013. Statistik 2014:34.

http://www.trafa.se/globalassets/statistik/transportbranschen/transportbranschen_1997-2013.xlsx.

³⁶ Transportstyrelsen 2015. Godstrafikmarknaden på väg - producenter. www.transportstyrelsen.se.

³⁷ Trafikanalys 2014. Transportbranschen - hur står det till? Statistik om transportbranschen och sex delbranscher åren 1997–2013. Statistik 2014:34.

http://www.trafa.se/globalassets/statistik/transportbranschen/transportbranschen_1997-2013.xlsx.

³⁸ Transportstyrelsen 2015. Godstrafikmarknaden på väg - producenter. www.transportstyrelsen.se.

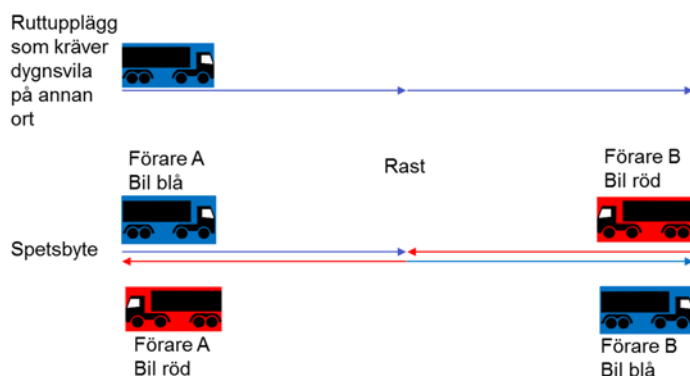
³⁹ Sveriges Åkeriföretag 2016. Fakta om åkerinäringen. Stockholm.

⁴⁰ Transportstyrelsen 2015. Godstrafikmarknaden på väg - producenter. www.transportstyrelsen.se.

3.2 Transportplanering

Hur en transportör lägger upp en transport beror på godsets egenskaper, t.ex. vikt och volym och huruvida lasten består av farligt gods eller inte, samt på vilka orter godset ska förflyttas mellan. Godstransporter på väg styrs av krav enligt kör- och vilotidsbestämmelserna, som anger hur länge en chaufför får köra innan han/hon måste stanna för vila (se avsnitt 2.4). En chaufför kan normalt köra 4,5 timmar i sträck vilket ger 360 kilometer vid en medelhastighet om 80 km/h⁴¹ varpå en rast måste tas. Därefter kan ytterligare ett sådant pass köras varpå dygnsvila ska tas. Detta gör att en chaufför kan köra ca 720 kilometer på en dag.

Låt oss anta att vi har ett transportuppdrag från Malmö till Stockholm. Sträckan är 620 kilometer. Om en (1) chaufför skulle köra transporten innebär det att chauffören behöver ta paus när denne har kört som längst 360 kilometer. Därefter fortsätter hen till Stockholm. Här behöver chauffören inte sin dygnsvila (det är teoretiskt möjligt att chauffören kan påbörja ett nytt uppdrag och köra ytterligare 100 kilometer). Om chauffören sover i bilen behöver hen ställa sin lastbil eller sitt ekipage (dragbil+ släp) på en uppställningsplats. Vissa transportörer arbetar så att bilarna inte står stilla, det vill säga att en ny chaufför tar över lastbilen medan den första tar sin dygnsvila i hemmet eller i någon typ av övernattningsboende, beroende på var chauffören är stationerad. För att undvika att chaufförer behöver tillbringa sin dygnsvila utanför hemmet kan transportföretaget (givet att man har verksamhet på flera orter som trafikeras och där tillhörande stationerad personal) planera transporter så att två chaufförer byter lastbil i samband med rasten efter t.ex. halva sträckan (s.k. spetsbyte, se figur 3.2). Det är också möjligt att göra byte av dragbil (inklusive förare). Transportörerna kan således minska behovet av uppställningsplatser genom att planera sina transporter på olika vis.



Figur 3.2: Alternativa transportupplägg

En del av de större transportörerna med linjetrafik har ett nätverk av terminaler vid vilka omlastning sker. Genom nätverket minimeras eller undviks behovet av raster och vila på andra platser än vid terminalerna. Det är vanligt att åkerier är knutna till en speditör som tillhandahåller nätverket av terminaler.

⁴¹ Då den maximala tillåtna hastigheten för lastbilar är 80 km/h är det troligt att medelhastigheten i realiteten är lägre.

3.3 Säkerhetsarbete hos transportföretag

Inom ramen för denna utredning har flera stora transportföretag intervjuats angående hur transportplaneringen och säkerhetsarbetet ser ut i branschen. En förteckning över de företag som har intervjuats finns i avsnitt 1.3, samt i referenslistan. Samtliga dessa företag får anses vara stora aktörer.⁴² Nedan sammanfattas resultaten av dessa intervjuer.

Transportplaneringen är i vissa fall en del i säkerhetsarbetet. Transportföretagen arbetar med olika upplägg. Vid ett nätverksupplägg med linjetrafik är det vanligt att lastbilarna kör mellan de olika terminalerna och att körvilan intas på terminalen varpå föraren åter kör till sin utgångsterminal och kan inta dygnsvilan hemma. Inför helger planeras transporter vanligen så att ekipage inte blir stående på allmänna platser över helgen. Det är vanligt att använda sig av spetsbyten för de långväga transporter som inte behöver gå via en omlastningsterminal. Ett företag använder sig av spetsbyten där man byter hela ekipaget medan att annat endast byter växelflak. Ett företag gör sina spetsbyten på allmänna platser medan andra endast nyttjar sina egna terminaler. Framförallt används spetsbyten av kostnads- och arbetsmiljöskäl, snarare än av säkerhetsskäl.

Samtliga intervjuade företag har en särskild säkerhetsansvarig. De flesta terminaler är utformade utifrån ett högt säkerhetsmedvetande. Det innebär att de är inhägnade (med eller utan taggtråd), att staketen kan vara larmade, att kameraövervakning finns och in- och utpassering är kontrollerad i olika former. Det kan finnas sensorstyrda kameror som är kopplade till vaktbolag, och några företag har låtit TAPA-certifiera sina terminaler. För de stora internationellt verksamma företagen tillåts utländska ekipage att ställas upp på terminalerna, givet att de verkar inom samma koncern.

I säkerhetsarbetet arbetar transportföretagen med varningssystem där säkerhetsavdelningen gör riskbedömningar för brott. När man transporterar högriskgods sker inga byten av chaufförer i normalfallet. I vissa fall kan transporter samlas på en plats där man turas om att bevaka under tiden som rasten intas. Samtliga transportörer säger sig ha avtal med underleverantörerna som reglerar att man ska följa trafikreglerna. Man följer vanligen polisens rekommendationer om vilka platser som bör undvikas för vila, samtidigt som man kan ha interna rekommendationer.

Transporterna riskbedöms med avseende på godsets karaktär. Kunder som har mycket stöldbegärligt gods kan ha särskilda krav på säkerhetsåtgärder men i normalfallet ställer transportköparna inte några krav på säkerhet, eller på sociala villkor för de som utför transporten. Säkerhetsåtgärder som används bland transportföretagen är att GPS-utrusta trailers, att använda skåptrailers (paket och pall), lås, att använda plombering av det som är stöldbegärligt samt att förare har egna lås.

Under pågående transport på väg är den verkställande transportören ansvarig för transporten men transportföretaget närmast i led brukar vanligen ge en vägledning om hur transporten ska genomföras. Vissa kunder vill ha en extra försäkring

I inrikes trafik består fordonen till stor del av trailers med skåp, medan det i utrikestrafiken är lastbilar med kapell som är dominerade (framför allt för att det är billigare och mer flexibelt). Det är vanligt med larm vid hytten, men normalt inte på lastutrymmet (även om sådana larm finns). Det finns också lås i olika varianter, som dock kan leda till ytterligare hot mot

⁴² Många åkerier är enskilda firmor och fångas genom enkät och fältstudie, samt genom att åkerierna är underleverantörer till de stora transportföretagen.

chauffören. Samtliga intervjuade transportföretag anger att de polisanmäler alla incidenter som kommer till företagets kännedom.

3.4 Tekniska lösningar för säkrare fordon

Den teknik som finns tillgänglig för ökad säkerhet och skydd av enskilda fordon syftar till att minimera åverkan på gods likväl som att säkerställa godtagbart skydd för chauffören, såväl vid uppställning vid en säker uppställningsplats som på en oskyddad plats längs vägnätet.

Nedan nämns några åtgärder som kan användas för att minska risken för inbrott.

Fordons beskaffenhet

En stor del av de stölder som sker mot tung trafik består av drivmedelsstölder. Redan idag finns teknik för att undvika detta, genom att koppla centrallåset till tanklocket eller att tanklocket fjärrstyrs via hytten. Även andra fysiska installationer som försvårar åtkomst till drivmedelstanken finns tillgängligt på marknaden⁴³

Ett hårt skal på ekipaget minskar möjligheten till inbrott jämfört med kapell. Om dessutom fordonets, eller släpets, bakdörr inte kan hakas av från gångjärnen utan hjälp av specialverktyg försvåras inbrott ytterligare.

Lås- och larmsystem inklusive stöldmärkning

Fordonet och släpets bakdörr bör vara låst med godkänt lås, lastutrymmet kan utrustas med inbrottslarm och ekipaget utrustas med spårighet (GPS) med anslutning till godkänd larmcentral. Även inbrottslarm och överfallslarm ökar trygghet för chaufför och ger således en ökad säkerhet mot åverkan på fordon och last⁴⁴.

Upplåsning av dörrar kan göras via fjärrmanövrerad teknik, exempelvis genom fingeravtrycksavläsning via smarta mobiler. Vidare kan ytterligare säkerhet för åtkomst till lasten innebära någon form av plombering.

DNA-märkning används i allt större utsträckning för att avskräcka från stöld. Märkningen är unik och svår att avlägsna från objektet och ger således en möjlighet att spåra stulna föremål till dess rätta ägare.

3.5 Godsflöden

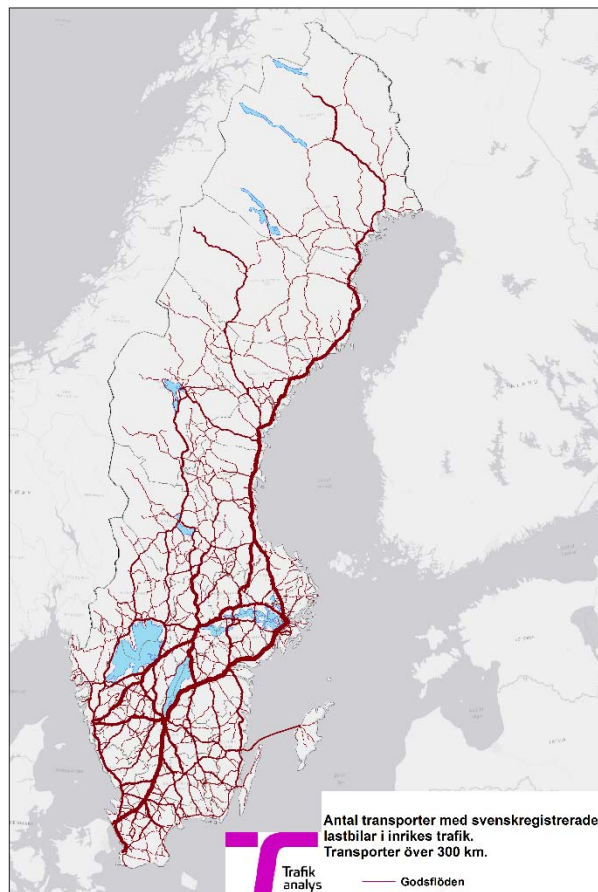
Godstransporterna är inte jämnt fördelade över alla vägar. Vid en närmare analys över vägtransporternas flöden, dvs. vilka vägar som används och i vilken utsträckning, framträder tydliga stråk som är mer belastade. Sverige finns de producerande företagen främst i norra Norrland, längs norrlandskusten och i Västsverige, medan konsumenterna huvudsakligen finns i mellersta (Stockholm och Mälardalsområdet), västra och södra Sverige⁴⁵.

⁴³ HK Innovation. Hemsida: *Tankguard – Protects your fuel*. <http://www.tankguard.se/truck.html>. Besökt 2016-06-14

⁴⁴ Sveriges Åkeriföretag. Presentation: *Skydda transporten – Tips och råd om hur du kan höja transportsäkerheten*. http://www.akeri.se/sites/default/files/uploaded_files/skydda_transporten_lores.pdf. Besökt 2016-06-14

⁴⁵ Trafikanalys 2016. Godstransporter i Sverige - en nulägesanalys. Rapport 2016:7. Stockholm.

Figur 3.3 visar var de svenskregistrerade lastbilarna som utför långväga transporter (dvs. över 300 km) kör, samt hur många som kör på respektive väg (ju tjockare linje desto fler lastbilar)⁴⁶. Det är den här trafiken som benämns *genomfartstrafik*⁴⁷, dvs. transporter mellan godsets start- och målpunkt längs godsstråk, via en eller flera noder där behovet av uppställningsplatser i huvudsak är en följd av kravet att efterleva kör- och vilotidsreglerna.



Figur 3.3: Godsstråk. Antal transporter med svenskregistrerade lastbilar i inrikes trafik, avseende transporter över 300 km. Källa: Egen bearbetning av Trafikanalys officiella lastbilsstatistik.

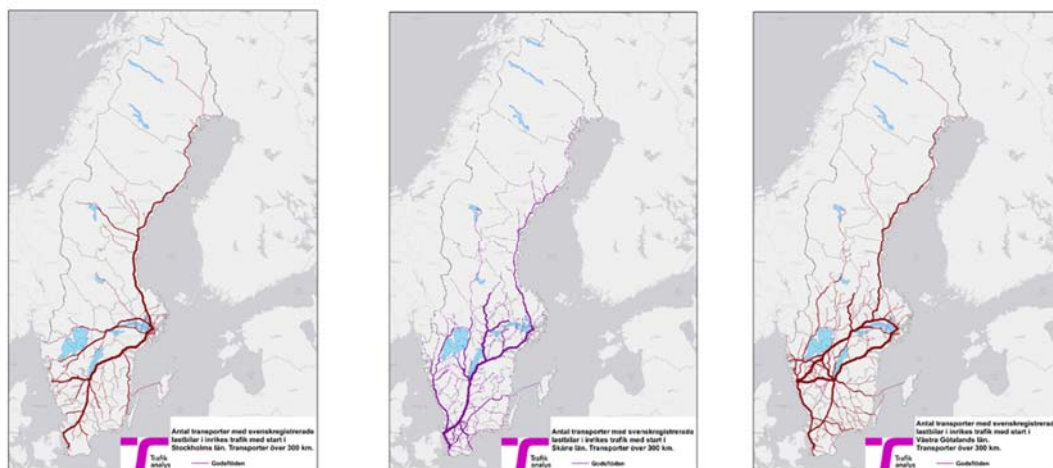
På de mest trafikerade vägarna kör i genomsnitt drygt 330 000 lastbilar per år⁴⁸. Det motsvarar ungefär 1 000 lastbilar per dag. Dessutom tillkommer alla lokala och regionala transporter, samt trafiken med utrikes registrerade lastbilar. Utmed de vägar som i Figur 3.3 är markerade med tjockare linjer torde således behovet av antal parkeringsplatser per uppställningsplats vara större. Behovet av parkeringsplatser avgörs också av med vilken frekvens uppställningsplatserna förekommer längs den aktuella vägen.

⁴⁶ Totalt handlar det om en liten andel transporter som kör över 300 km, ca 5% av antalet inrikes transporter med svenskregistrerade lastbilar.

⁴⁷ Definitionen av genomfartstrafik respektive angöringstrafik följer WSP 2014. Säkra uppställningsplatser - Aktörsperspektiv och affärsmodeller med fokus på kommunens roll och drivkrafter. Göteborg: Analys och Strategi.

⁴⁸ Genomsnitt av åren 2012-2014.

Figur 3.4 åskådliggör flöden av långväga godstransporter (över 300 km) med svenskregistrerade lastbilar, utifrån startlän. I figuren kan man se att godstransporterna från Stockholms län främst går längs E4:an ner mot Jönköping, och därifrån vidare mot Göteborg eller Malmö. Dessutom finns ett betydande flöde från Stockholm upp längs norrlandskusten. Det sker inte lika mycket direkttransporter till Norrland från Skåne (det kan dock tänkas att omlastning sker i Stockholmsregionen), medan direkttransporterna från Västra Götaland till Norrland är ganska många och går via E20, E18, väg 56 och vidare längs E4. Från Stockholm går även många transporter längs E18 mot Karlstad och därefter ner mot Skövde och Trollhättan via E20. Från Skåne går flest transporter norrut längs E4:an. Det stora flertalet av dessa har Stockholm som mål, men en betydande del viker också av på väg 50 vid Motala för att gå upp mot Bergslagen och Västerås.



Figur 3.4: Godsflöden av transporter över 300 km utifrån startlän (Stockholms län (t.v.), Skåne län (mitten) och Västra Götalands län (t.h.)). Antal transporter med svenskregistrerade lastbilar. Källa: Egen bearbetning av Trafikanalys officiella lastbilsstatistik.

I denna rapport skiljs genomfartstrafiken från *angöringstrafik*, dvs. trafik som genereras i anslutning till start- och målpunkter för godstransporterna i fjärrtrafik, alternativt mellanliggande noder. För denna trafik beror behovet av uppställningsplatser i huvudsak på tidspassning i en lokal punkt, exempelvis en färjeavgång eller tid för lassning eller lossning. I Figur 3.4 syns att storstadsområdena är viktiga för angöringstrafiken, då de utgör start- och slutdestination för stora flöden.

År 2014 transporterades totalt 380 miljoner ton gods med tunga lastbilar inom Sverige. Av detta stod de svenskregistrerade lastbilarna för majoriteten, 375 miljoner ton. När det gäller de internationella lastbilstransporterna, till och från Sverige, fraktade däremot de utländska lastbilarna mest gods; 23 av totalt 29 miljoner ton.

De utländska lastbilarnas verksamhet i Sverige tycks ha ökat mellan åren 2012 och 2014. Den mängd gods som fraktades av utländska lastbilar ökade med drygt 30 procent mellan dessa år, samtidigt som körda kilometer och transportarbetet mer än fördubblades. Mängden transitttransporter genom Sverige är relativt få, och de genomförs främst av lastbilar registrerade i Finland, Norge och Polen. Det råder dock stor osäkerhet kring statistiken om de utländska lastbilarna och mycket tyder på att uppgifterna är underskattade⁴⁹.

⁴⁹ Trafikanalys 2016. Rapport 2016:9. Godstransportflöden – Analys av statistikunderlag Sverige 2012-2014.

4 Utbud av uppställningsplatser

Trafikanalys har som diskuterats ovan valt att definiera en trygg och säker uppställningsplats som en plats där längre tids lastbilsparkering är tillåten och som är lämplig för detta ändamål och där åtgärder för utökad säkerhet vidtagits och där chaufförerna känner sig trygga.

Föreliggande kartläggning begränsas inte enbart till de uppställningsplatser som har höjd säkerhet utan omfattar även andra platser som idag används för uppställning av lastbilar. Därför omfattar kartläggningen uppställningsplatser med höjd säkerhet, Trafikverkets rastplatser och vägkrogar med uppställningskapacitet. Utredningen koncentrerar kartläggningen på uppställningsplatser och rastplatser längs de stora Europavägarna, samt uppställningsplatser vid de tre största hamnarna och flygplatserna.

4.1 Metod

Kartläggningen baseras dels på intervjuer med olika transportörer och intressenter, dels på Trafikverkets databas om rastplatser. Under utredningen har även viss information om rastplatsernas standard och nyttjande inhämtats från Trafikverket. Befintlig litteratur och utredningar ligger också till grund för kartläggningen. Kapitlet inleds med en beskrivning av olika krav som gällande rätt ställer på uppställningsplatser.

4.2 Krav på uppställningsplatser

På EU-nivå finns det två områden som direkt eller indirekt ställer krav på uppställningsplatser. De är riktlinjerna för TEN-T och ITS-direktivet. Nedan redogörs kortfattat för dessa.

TEN-T

EU arbetar med att utveckla det s.k. transeuropeiska transportnätverket (TEN-T) som bland annat syftar till att stärka den inre marknaden, länka samman EU:s transportinfrastruktur och skapa ett effektivt och hållbart transportsystem. Skandinavien berörs av den så kallade Scandinavian-Mediterranean Core Network (Scan-Med) som är en av de nio transportkorridorerna i TEN-T:s stomnät.

Genom EU:s förordning nr 1315/2013⁵⁰ fastställs riktlinjerna för utbyggnaden av ett transeuropeiskt transportnät. Där beskrivs bl.a. projekt av gemensamt intresse, prioriteringarna för det transeuropeiska nätets utveckling och åtgärder för genomförandet av TEN-T. Genom den s.k. TEN-T-fonden⁵¹ görs cirka 26 miljarder euro tillgängliga som stöd för de åtgärder som beslutas genom TEN-T:s riktlinjer.

⁵⁰ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 av den 11 december 2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet och om upphävande av beslut nr 661/2010/EU.

⁵¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1316/2013 av den 11 december 2013 om inrättande av Fonden för ett sammanlänkat Europa, om ändring av förordning (EU) nr 913/2010 och om upphävande av

Den gradvisa utbyggnaden av det transeuropeiska transportnätet ska ha en struktur på två nivåer bestående av ett övergripande nät och ett stomnät. Det övergripande nätet ska bestå av all befintlig och planerad transportinfrastruktur i det transeuropeiska transportnätet. Stomnätet i sin tur består av de delar i det övergripande nätet som är strategiskt viktigast för att uppnå målen för utbyggnaden av TEN-T. Identifiering och utveckling av dessa nät sker delvis enligt olika krav. Projekt som genomförs i enlighet med TEN-T-förordningen (s.k. projekt av gemensamt intresse) ska bidra till utbyggnaden av det transeuropeiska transportnätet genom att skapa ny transportinfrastruktur och genom att återställa och uppgradera befintlig transportinfrastruktur.

Transportinfrastrukturen för vägar i det övergripande nätet ska särskilt omfatta bl.a. vägar av hög standard, parkeringsområden och rastplatser och tillhörande utrustning (dvs. bl.a. utrustning för säkra parkeringsområden för yrkesfordon).⁵² Säkerheten hos transportinfrastruktur för vägar ska säkerställas, övervakas och vid behov förbättras i enlighet med direktiv 2008/96/EG. Alla ITS som införs av en myndighet i infrastrukturer för vägtransport ska överensstämma med ITS-direktivet.⁵³ Medlemsstaterna ska vidare prioritera tillhandahållande av lämpligt utrymme för parkering för yrkestrafikanter som ger en lämplig skydds- och säkerhetsnivå.⁵⁴

Infrastrukturen för stomnätet ska uppfylla alla de krav som ställs för övergripande nätet. Dessutom ska stomnätets infrastruktur uppfylla en rad andra krav som är specifika just för stomnätet. Bland dessa nämns utveckling av rastplatser med intervall på ungefär 100 km på motorvägar, som motsvarar samhällets, marknadens och miljöns behov, bland annat för att tillhandahålla lämpligt utrymme för parkering för yrkestrafikanter med en lämplig skydds- och säkerhetsnivå (artikel 38). Kommissionen ger undantag till kravet att bygga uppställningsplatser så tätt om en medlemsstat visar att det är samhällsekonomiskt olönsamt.

Medlemsländerna ska sträva efter att ha en transportinfrastruktur som stämmer överens med TEN-T-förordningen på plats senast den 31 december 2050 (artikel 40 och artikel 9 punkt 2). Kraven på stomnätet ska emellertid uppfyllas redan den 31 december 2030 (artikel 38).

TEN-T-regelverket ställer med andra ord krav på upprättande av uppställningsplatser som motsvarar samhällets, marknadens och miljöns behov. Inom stomnätet ska dessa finnas med ca 100 kilometers mellanrum på motorvägar. Uppställningsplatserna ska ha lämplig skydds- och säkerhetsnivå och lämpligt utrymme för parkering för yrkestrafikanter. Det ankommer på medlemsländerna att göra dessa lämplighetsbedömningar.

ITS

ITS är en förkortning av "intelligenta transportsystem" och betyder system i vilka informations- och kommunikationsteknik tillämpas på vägtransportområdet. ITS-direktivet⁵⁵ utgör ett ramverk för samordning av ITS inom EU. Dess syfte är bl.a. att etablera IT-tjänster som är

förordningarna (EG) nr 680/2007 och (EG) nr 67/2010. I förordningen fastställs reglerna för tilldelning av EU:s ekonomiska stöd, prioriterade projekt och den maximala gränsen för EU:s medfinansiering. Syftet med TEN-T-fonden är att påskynda investeringarna på området och stimulera till ökade medel från både den offentliga och den privata sektorn.

⁵² Artikel 17 punkt 1 i avsnitt 3

⁵³ Artikel 18

⁵⁴ Artikel 19

⁵⁵ Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU av den 7 juli 2010 om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag

kompatibla över gränserna. Direktivet ställer inte några krav på att ITS-tillämpningar eller ITS-tjänster ska finnas, men om sådana finns, måste regleringen på området följas.

Riksdagen beslutade våren 2013 om en ny lag (2013:315) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter (hädanefter ITS-lagen) som införlivar ITS-direktivet i svensk rätt. ITS-lagen är en ramlag och innehåller allmänna bestämmelser om införlivande och användning av ITS vid transporter på väg. Enligt lagen ska ITS-tillämpningar och ITS-tjänster följa de specifikationer som kommer att tas fram med stöd av direktivet.

ITS-direktivet anger en rad områden som ska prioriteras för utarbetande och användning av specifikationer och standarder.⁵⁶ Inom dessa finns en rad åtgärder också ska prioriteras vid utarbetande och användning av specifikationer och standarder. Det är framför allt en åtgärd som är relevant i detta sammanhang

e) Informationstjänster för säkra och skyddade parkeringsplatser för lastbilar och kommersiella fordon, och

Den av kommissionen antagna specifikationen för åtgärd e) återfinns i kommissionens delegerade förordning (EU) nr 885/2013.⁵⁷ Förordningen fungerar alltså som ett komplement till ITS-direktivet, och fastställer specifikationer för informationstjänster för säkra och skyddade parkeringsplatser för lastbilar. Med "säker och skyddad parkeringsplats" menas en parkeringsplats för kommersiella användare som gör det möjligt för dessa att undvika olämplig parkering och som bidrar till förarnas och lastens säkerhet (artikel 2). Medlemsländerna ska utse områden där trafik- och säkerhetsförhållandena kräver införande av informationstjänster om säkra och skyddade parkeringsplatser (artikel 3.1). Enligt artikel 4 ska data som beskriver parkeringsanläggningen samlas in och bl.a. omfatta:

- statistiska data som avser parkeringsområden (såsom identifieringsinformation, geografisk information och information om parkeringsområden, priser och lediga platser);
- en beskrivning av parkeringens säkerhets-, skydds-, och serviceutrustning inklusive nationell klassificering om en sådan tillämpas, och parkeringsoperatörens kontaktinformation;
- dynamiska data om parkeringsplatsernas tillgänglighet, inklusive om en parkering är full eller stängd eller om antalet platser som är tillgängliga.

En annan förordning som har betydelse för trygga och säkra rastplatser är kommissionens delegerade förordning nr 886/2013.⁵⁸ Av artikel 5.1 i denna förordning följer att medlemsstaterna ska utse områden längs TEN-T-vägnätet där trafik- och säkerhetsförhållandena kräver införande av grundläggande⁵⁹ informationstjänster om säkra och skyddade parkeringsplatser. För denna grundläggande informationstjänst gäller vissa krav

⁵⁶ 1. Optimal användning av väg-, trafik- och resedata, 2. Kontinuitet i ITS-tjänster för trafikledning och hantering av godstransporter, 3. ITS-tillämpningar till stöd för trafiksäkerhet och transportskydd, 4. Koppling av fordonet till transportinfrastrukturen.

⁵⁷ Kommissionens delegerade förordning nr 886/2013 av den 15 maj 2013 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU vad gäller data och förfaranden för kostnadsfritt tillhandahållande, när så är möjligt, av ett minimum av vägsäkerhetsrelaterad universell trafikinformation för användare.

⁵⁸ Kommissionens delegerade förordning nr 886/2013 av den 15 maj 2013 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU vad gäller data och förfaranden för kostnadsfritt tillhandahållande, när så är möjligt, av ett minimum av vägsäkerhetsrelaterad universell trafikinformation för användare

⁵⁹ Grundläggande informationstjänster är en förkortning av "ett minimum av vägsäkerhetsrelaterad universell trafikinformationstjänst", vilket enligt artikel 2 i förordning 886/2013 betyder en trafikinformationstjänst med ett överenskommet minsta vägsäkerhetsrelaterat innehåll som kan nås med minimal ansträngning av ett maximalt antal slutanvändare.

som mycket kortfattat kan beskrivas omfatta krav på att information ska samlas för tjänsten samt att denna information ska delas och vara tillgänglig. Informationen ska också hålla hög kvalitet och uppdateras i rätt tid (artikel 6-8).

Enligt 9 § ITS-lagen förenad med 4 § i förordningen (2016:383) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter, åligger det Trafikverket att fullgöra de uppgifter som följer av artikel 5.1 i förordningen 886/2015 och artikel 3.1 i förordningen 885/2013.

Enligt Trafikverket utgör själva tillhandahållandet av information om rastplatser på myndighetens webbsida en ITS-tjänst, vilket aktualiserar hela ITS-regelverket och gör att detta regelverk blir obligatoriskt för rastplatserna. Trafikverket har tolkat förordning 885/2013 så att statisk information ska tillhandahållas för trygga och säkra parkeringsplatser. Det åligger medlemsstaterna att bedöma vad som menas med tryggt och säkert, och vilka delar av TEN-T-vägnätet som ska omfattas. Trafikverket har tillämpat kraven i 885/2013 genom att upprätta ett register för lämpliga parkeringsplatser och inventera merparten av de rastplatser som ska ingå i registret. De parkeringsplatser som ingår i registret anses vara trygga och säkra. Trafikverket har alltså gjort en bedömning av vilka uppställningsplatser som ska anses ingå i gruppen. Kriterierna för denna bedömning presenteras i kapitel 4.5. Registret ska omfatta rastplatser som tillhör Trafikverket samt kommunala och kommersiella rastplatser. Trafikverkets rastplatser längs TEN-T-vägnätet är inventerade och arbetet har påbörjats med att inkludera uppställningsplatser som tillhandahålls av kommersiella aktörer. Insamling av information om de kommersiella uppställningsplatserna baseras på frivillighet. Trafikverket har för tillfället inga planer på att tillhandahålla realtidsinformation.⁶⁰

ITS-regelverket ställer inga krav på att rastplatser ska upprättas, men innehåller däremot krav på service som ska finnas runt rastplatser och andra uppställningsplatser. Kraven gäller för de intelligenta transportsystemen.

Teknik inom ITS-området

Med hjälp av ITS-stöd i trafiken underlättas planläggning av transportrutter samtidigt som system för trafikinformation möjliggör omläggning av trafik vid exempelvis trängsel eller olyckor. Detta kan leda till bättre utnyttjande av tillgänglig infrastruktur samtidigt som belastning på samhället och miljön minskar. Exempel på sådan teknik är navigationsutrustning som beräknar körtid och ger information om lämplig körväg avseende infrastrukturella förhållanden såsom bärighet, svängradier, höjdrestriktioner etc. Trafikverket samlar stora mängder data kring trafikläge och information kring oförutsedda händelser, vilka delas via GPS, mobil, Internet och webbaserad radio⁶¹. Denna information skulle även kunna delas via variabla meddelandeskyltar (VMS-skytning), samt innehålla uppgifter om kapacitetssituation vid uppställningsplatser kopplat till ett bokningssystem⁶². Navigationsteknik är idag mycket vanligt förekommande inom transportbranschen och kan bestå av fast installerad hårdvara (i fordonshytt) likväl som mobilbaserade GPS-applikationer.

System för förhandsbokning finns idag i form av enklare webbaserade system för åtminstone en uppställningsplats i Sverige.⁶³ Med förhandsbokning kan potentiella användare säkerställa att det finns tillgänglig kapacitet och det blir därmed lättare planera för kör- och vilotider. I Storbritannien finns den webbaserade tjänsten SNAP, som är utvecklad för tung trafik.

⁶⁰ Ärende TRV 2016-18671, Trafikverket

⁶¹ Trafikverket. Hemsida: *Trafikinformation*. <http://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/teknik/ny-teknik-i-transportsystemet/its-intelligenta-transportsystem/trafikinformation/>. Besökt 2016-06-13

⁶² Trafik Stockholm. Hemsida: *Tekniska system – Avancerat system underlättar trafikledningen*. <http://www.trafikstockholm.com/docs/tekniskasys.html>. Besökt 2016-06-09

⁶³ Security Park Sweden. Hemsida: <http://www.secpark.com/user>. Besökt 2016-06-13

Tjänsten ger information och möjlighet till bokning av anslutna säkra uppställningsplatser och fordonstvättsanläggningar. Systemet förmedlar och marknadsför anslutna anläggningar gentemot transportbranschen och fungerar som en guide för den tunga trafiken. Samtidigt finns det en betalningsfunktion kopplat till systemet. ESPORG tillhandahåller en annan informationsportal, en karttjänst över lokalisering samt information kring service- och säkerhetsnivåer för ett stort antal uppställningsplatser i Europa.⁶⁴

En viktig parameter för att ett bokningssystem, med möjlighet till förhandsavisering, ska fungera praktiskt, är någon form av automatiskt tillträde till anläggningen. System för automatiskt tillträde (eng. Intelligent Access Program, IAP) har till syfte att endast medge tillträde för fordon med särskild behörighet. Det finns flera olika tekniker och tillvägagångssätt alltifrån bemannad kontrollstation till att fordon utrustas med en sändare som trådlöst kommunicerar med mottagande enhet vid specifik anläggning. Likvärdig teknik finns idag installerat vid exempelvis avgiftsbelagda broar och tunnlar, bland annat vid Öresundsförbindelsen via systemet Brobizz. Tekniken kan laddas med olika information, exempelvis fordonets dimensioner, ADR-klassning och säkerhetsklassning.

Framtida teknikutveckling

Med stor sannolikhet kan antas att transporter och infrastruktur framöver kommer att ställa andra krav än de vi ser idag med ett ökat inslag av intelligenta system. Det är redan idag möjligt att koppla samman flera informationskällor för att på så sätt dra nytta av all information som idag rapporteras i realtid. I samband med att kommunikationsmöjligheterna ökar och att tekniken blir mer mogen är det möjligt att dela och nyttja mer på bättre sätt. Det finns även möjlighet att skapa incitamentsstrukturer där enskilda aktörer och fordon kan tillåtas använda resurser som effektiviserar transporten mot att dessa uppfyller speciella krav. Exempel på detta är olika former av prioriteringsmöjligheter där olika fordon tilldelas olika behörighet utifrån dess egenskaper eller betalningsvilja⁶⁵. Genom ett transport-ID kan exempelvis transportören kommunicera med infrastrukturhållaren och på så sätt få information om resan både i planeringsstadiet och under utförandet. Exempel på detta är systemet GII (eng. Goods Item Itinerary), som definierats inom EU- projektet Freightwise. Information som skulle kunna ingå i denna typ av kommunikation kan innefatta; lastbärarens (*fordonets*) identitet och attribut samt av transportören planerad rutt. Exempel på information som skickas i detta sammanhang skulle kunna vara olika typer av realtidsdata, såsom trafikinformation, lediga parkeringsplatser på säkra uppställningsplatser, kösituationen och möjligheten att ta emot fordon på destinationsterminalen.

Identifierings- och positioneringssystem som RFID⁶⁶ och GPS kommer sannolikt att användas i större utsträckning för identifiering av lastbärare och fordon framöver allteftersom tekniken blir tillgängligare. Utvecklingen inom självkörande fordon och kolonnkörning kommer med största sannolikhet påverka synen och behovet av säkra rastplatser. I båda fallen förutsätts att det finns platser längs de större vägarna där fordon kan stanna för att ta ombord en förare och/eller ansluta till kolonn. I det senare fallet skapas ett behov av att kunna stanna fordonen på en säker plats där föraren kan ta kontroll över detta för att påbörja distribution och/eller

⁶⁴ ESPORG. Hemsida: *Locations*. <http://www.esporg.eu/locations/>. Besökt 2016-06-09

⁶⁵ Trafikverket. Rapport: *An Efficient and Reliable Freight Transport system through ITS – ITS measures for the SWIFTLY Green Toolbox*. Slutrapport 2015-10-26, delleverans inom TEN-T finansierade projektet SWIFTLY Green project.

http://www.swiftlygreen.eu/sites/default/files/content/PDF/SwiftlyGreen/erits_report_to_swiftly_green_151026.pdf

⁶⁶ RFID – Radio Frequency Identification

inhämtning av gods⁶⁷. Å andra sidan kanske systemen blir så sofistikerade och optimerade att inga eller få uppställningsplatser kommer att behövas. Genom intelligent kommunikation borde eventuella väntetider kunna undvikas.

Utöver rent fysiska säkerhetsinstallationer kan säkerhetssystem installeras som en del av den säkra uppställningsplatsens skalskydd.⁶⁸ Fordon kan "inhägnas" inom ett geografiskt avgränsat område med hjälp av en programvara, s.k. geofencing. Fordonet kan då endast passera området efter tillstånd. En framtida utveckling kring området säker- och skyddad uppställning av fordon innebär troligen en ökad sammankoppling mellan fordon och infrastruktur (V2I⁶⁹). Denna kommunikation kommer då ske automatiskt med minskad mänsklig inblandning och kommer med stor sannolikhet innebära att fordon hänvisas till säker uppställningsplats baserat på transportens ursprung och destination, trafiksituation och trängsel, parkeringskapacitet samt destinationsterminalens status och möjlighet att ta emot fordonet⁷⁰.

4.3 Förutsättningar att etablera uppställningsplatser

Nedan redogörs kort för förutsättningar för etablering av en uppställningsplats. Likaså beskrivs väglagens krav på skötsel av uppställningsplatser.

Väglagen

Staten och kommunerna kan upprätta uppställningsplatser med stöd av väglagen. Väglagen (1971:948, VägL) gäller för allmän väg och innehåller bland annat regler om ansvaret för det allmänna vägnätet, byggande av allmän väg, drift av väg och ersättning till markägare.⁷¹ Allmän väg definieras i lagens första paragraf som en väg som anläggs eller förändras till allmän enligt väglagen, för allmän samfärdslupplåten väg som av ålder ansetts som allmän och väg som enligt äldre bestämmelser anlagts som eller förändrats till allmän och som hölls av staten eller en kommun vid väglagens ikraftträdande. Till väg hör vägbana och övriga väganordningar (2 § 1 st. VägL). Enligt den bakomliggande propositionen räknas vägrenar samt cykelbanor och gångbanor som är belägna i omedelbar anslutning till körbanan, till vägbana.⁷² Väganordningar är sådana anordningar som stadigvarande behövs för vägens bestånd, drift eller brukande och som kommit till stånd genom väghållarens försorg eller övertagits av denne (2 § 2 st. VägL). Exempel på väganordningar är parkeringsplats och

⁶⁷ Trafikverket. Rapport: *An Efficient and Reliable Freight Transport system through ITS – ITS measures for the SWIFTLY Green Toolbox*. Slutrapport 2015-10-26, delleverans inom TEN-T finansierade projektet SWIFTLY Green project.

http://www.swiftlygreen.eu/sites/default/files/content/PDF/SwiftlyGreen/erits_report_to_swiftly_green_151026.pdf

⁶⁸ Fabrice Reclus et. al. *Geofencing for Fleet & Freight Management*. Cete de Lyon, 2009

⁶⁹ *Vehicle to Infrastructure*

⁷⁰ Trafikverket. Rapport: *An Efficient and Reliable Freight Transport system through ITS – ITS measures for the SWIFTLY Green Toolbox*. Slutrapport 2015-10-26, delleverans inom TEN-T finansierade projektet SWIFTLY Green project.

http://www.swiftlygreen.eu/sites/default/files/content/PDF/SwiftlyGreen/erits_report_to_swiftly_green_151026.pdf

⁷¹ Regler om enskilda vägar finns i anläggningslagen (1973:1149).

⁷² Prop. 1971:123 s. 150.

rastplats. Dessa är inte helt nödvändiga för vägar men behövs för att höja vägens kvalitet till önskvärd nivå.⁷³ För att räknas som väganordningar måste rastplatser och andra uppställningsplatser ha anslutning till och ligga i närheten av en vägbana.⁷⁴ Eftersom väganordningar och däribland bl.a. parkeringsplatser och rastplatser enligt lagen är del av vägar, gäller lagens regler om vägar även för dessa.⁷⁵

Staten, eller en kommun efter ett beslut av regeringen,⁷⁶ kan vara väghållare av allmänna vägar.⁷⁷ Trafikverket har en principiell roll för allmänna vägar då den ansvarar för väghållningen för statens räkning och har tillsyn över kommunernas väghållning.⁷⁸ Väghållning omfattar både byggande av väg⁷⁹ och drift av densamma.⁸⁰ Vid väghållning skall tillbörlig hänsyn tas till enskilda intressen och till allmänna intressen, såsom trafiksäkerhet, miljöskydd, naturvård och kulturmiljö (4 § VägL).

Trafikverket bygger och driver sina rastplatser med stöd av väglagen. Syftet med rastplatserna är att öka trafiksäkerheten genom att ge trafikanter möjlighet till rast och vila. Rastplatserna är öppna för alla. För att kunna bygga en uppställningsplats krävs stöd i väglagen. Där anges att en uppställningsplats får byggas om den behövs för allmän samfärdsl, det vill säga att tillräckligt stor krets av vägintressenter⁸¹ har varaktigt behov av en ny uppställningsplats för befordran och transport av personer, gods och meddelanden.⁸² Nya uppställningsplatser får också byggas även om de inte behövs för allmän samfärdsl om de annars kan antas få synnerlig betydelse för det allmänna (10 § 2st). Inom ett område med detaljplan eller områdesbestämmelser får uppställningsplats inte byggas i strid mot planen eller bestämmelserna (14 § VägL).

Väglagens bestämmelser om vägrätt ger väghållaren rätt att nyttja mark som behövs för en väg. Trots att vägrätten anses vara en nyttjanderätt till den fasta egendomen,⁸³ är jordabalkens (1970:994) regler om nyttjanderätt inte tillämpliga på vägrätt (7 kap. 4 § JB). I de fall väghållaren vill ta annans mark i anspråk måste det ske med stöd av en fastställd vägplan och enligt den procedur som anges i väglagen eller i vissa fall med stöd av en skriftlig överenskommelse (31 § VägL). I praktiken disponerar dock Trafikverket mark även genom att arrendera mark från fastighetsägaren.⁸⁴ Fastighetsägaren har rätt till ersättning för det anspråk som görs på dennes mark (55 § VägL). Planering av en ny väg ska så långt som möjligt samordnas med den kommunala planeringen (3 kap. 1 § vägförordningen).

Uppställningsplatser ska genom underhåll, reparation och andra åtgärder hållas i ett skick som är tillfredsställande för samfärdseln.⁸⁵ Med andra åtgärder avses bl.a. drift av väganordning, såsom vägbelysning.⁸⁶ Vägområdet ska vidare, genom renhållning, hållas i sådant skick att olägenheter för människors hälsa förebyggs eller avhjälps och så att skäliga trevnadshänsyn blir tillgodosedda. Renhållningsansvaret utsträcks vid parkerings- och rastplatser till en bredd av 25 meter intill dessa. Inom områden för detaljplan gäller renhållningsansvaret endast områden för motorväg eller motortrafikled (26 § 2 st VägL). Enligt

⁷³ Prop. 1971:123 s. 111 ff. och 146 ff.

⁷⁴ 1 kap. 2 § Vägförordning 2012:707

⁷⁵ Se vidare definitionen av uppställningsplatser i kap 2.6

⁷⁶ 5 § VägL och 2 kap. 2 § vägförordningen.

⁷⁷ 5 § VägL

⁷⁸ 6 § VägL

⁷⁹ Dvs. anlägga en ny väg och att bygga om en väg, 10 § VägL

⁸⁰ Förbättring av väg hänförs numera till den senare kategorin.

⁸¹ Det vill säga de som regelbundet använder vägen.

⁸² Karnov Internet, väglagen (1971:948) 10 §, not 15, den 1 september 2016.

⁸³ Karnov Internet, väglagen (1971:948) 30 §, not 76, den 1 september 2016.

⁸⁴ Pm om rastplatser 2015-04-24, Trafikverket samt möte med Trafikverket 2016-04-19

⁸⁵ I 5 kap. 1 § vägförordningen förtydligas vilka typer av åtgärder drift av väg omfattar.

⁸⁶ Prop. 1971:123 s. 171.

2 § lagen (1998:814) med särskilda bestämmelser om gaturenhållning och skyltning svarar kommunen för att vägar som är redovisade i detaljplan hålls, genom gaturenhållning, snöröjning och liknande åtgärder, i ett sådant skick att uppkomsten av sanitär olägenhet hindras samt att de krav tillgodoses som med hänsyn till förhållandena på platsen och övriga omständigheter kan ställas i fråga om trevnad, framkomlighet och trafiksäkerhet. Dessa skyldigheter gäller emellertid inte om åtgärderna ska utföras av staten som väghållare. De sista bestämmelserna tillsammans medför att det är väghållaren som är ansvarig för renhållningen förutom för sådana vägar inom områden med detaljplan som inte är motorvägar eller motortrafikleder. Beträffande dessa vägar svarar kommunen för renhållningen även om det är staten som är väghållare.⁸⁷ Åtgärder som behövs för dessa ändamål räknas till drift av väg. Detsamma gäller serviceåtgärder och förbättringsåtgärder.

Varken väglagen eller dess tillhörande förordning, vägförordningen (2012:707), innehåller några krav på att platser som kan användas för uppställning av lastbilar skall byggas. Enligt dem får Trafikverket bygga nya väganordningar men ingen skyldighet därtill finns. Däremot har Trafikverket renhållningsskyldighet på de befintliga uppställningsplatserna och skyldighet att hålla dem i ett för samfärdsel tillfredställande skick. Skyldigheterna gäller för hela rastplatserna och inte bara för det utrymme där lastbilar parkeras.

Det finns endast en begränsad reglerad tillsynsverksamhet över den statliga väghållningen enligt vägsäkerhetslagen (2010:1362) och vägsäkerhetsförordningen (2010:1367). Det är Transportstyrelsen som ansvarar för tillsynen. Trafikverket ansvarar i sin tur för tillsynen över den kommunala väghållningen 6 § VägL. Huvuddelen av de vägar som hålls av kommunen är emellertid inte allmänna vägar utan allmänna platser med kommunen som huvudman i detaljplaner med plan- och bygglagen (2010:900) som grund. På dessa vägar finns ingen reglerad tillsyn.

Rekommenderade uppställningsplatser

På uppdrag av Trafikverket har ett antal studier genomförts om möjligheter att etablera säkra uppställningsplatser. Redan under 2006 tog dåvarande Vägverket fram en kravspecifikation som skulle gälla för skyltning av rekommenderade uppställningsplatser. De uppställningsplatser som skulle erhålla denna skyltning skulle bestå av en yta om minst 20 000 m², inrymma plats för minst 50 lastbilar, ha kontrollerad in- och utpassage och vara inhägnade samt kamerabevakade. Utöver detta skulle det finnas matservering, toaletter, dusch och drivmedel. Uppställningsplatserna skulle vara avgiftsbelagda och endast lastbilar skulle ha tillgång till dem. Enligt kraven skulle även skyltning med antal lediga platser finnas vid vägen.⁸⁸ Vägverket hade således en klar bild av vad som utgjorde en rekommenderad uppställningsplats. Dock var det aldrig tanken att Vägverket skulle etablera några rekommenderade uppställningsplatser utan det var kommersiella anläggningar det handlade om. Det visade sig dock att det inte fanns någon större efterfrågan på eller utbud av rekommenderade uppställningsplatser vid den tidpunkten, varpå rekommenderade uppställningsplatser inte kom att realiseras.

Möjlighet att använda befintliga terminaler för uppställning

En av studierna som Trafikverket låtit ta fram fokuserar på möjligheten att öka utbudet av säkra uppställningsplatser genom att utnyttja redan befintliga terminaler. På så sätt skulle

⁸⁷ Karnov Internet, väglagen (1971:948) 26 §, not 72, den 1 september 2016.

⁸⁸ WSP 2012. Säkra uppställningsplatser utifrån ett logistikperspektiv. Göteborg: Analys och Strategi. Samt intervju med Arne Lindeberg, Trafikverket, 2016-09-14.

investeringskostnaden kunna hållas nere, då större delen av den efterfrågade infrastrukturen redan är på plats. En ytterligare positiv effekt skulle vara att höja nyttjandegraden för befintliga terminaler. Enligt studien finns det terminaler på strategiskt viktiga platser som skulle kunna nyttjas för t.ex. buffring kring storstäder och för uppställning längs transportstråken. Geografiskt finns det således möjligheter, men det finns däremot stora hinder i form av platsbrist på de aktuella terminalerna samt en stor osäkerhet kring affärsmodell, säkerhet och informationshantering. Det finns dock ITS-lösningar som gör att säkerhets- och informationshanteringsproblemen kan övervinnas. Det stora hindret är att få fram fungerande affärsmodeller.⁸⁹

Affärsmodeller för säkra uppställningsplatser

I ytterligare en annan studie⁹⁰, med syfte att undersöka hur svenska kommuner hanterar frågan om säkra uppställningsplatser för den tunga trafiken, diskuteras centrala begrepp som förknippas med frågeställningen såsom samhällsekonomiska kostnader och nyttor samt vilka incitament och vilken legitimitet kommunerna har för att engagera sig i frågan liksom för att medverka till att säkra uppställningsplatser etableras i kommunen. I utredningen skiljer man på två huvudsakliga typer av trafik då skillnaden påverkar vilka aktörer som har det största incitamentet och drivkraften att engagera sig i frågan, vilken lokalisering och säkerhets- och servicenivå som är lämplig, samt vilken affärsmodell som kan vara hållbar att tillämpa. Trafiken delas in i:

- *Genomfartstrafik*, dvs. transporter mellan godsets start- och målpunkt längs godsstråk, via en eller flera noder, där behovet av uppställningsplatser i huvudsak beror av kravet att efterleva kör- och vilotidsreglerna.
- *Angöringstrafik*, dvs. trafik som genereras i anslutning till start- och målpunkter för godstransporterna i fjärrtrafik, alternativt mellanliggande noder, där behovet av uppställningsplatser i huvudsak beror på tidspassning i en lokal punkt, exempelvis en färjeavgång eller tid för lassning eller lossning.

I utredningen konstateras att de etableringar som fanns vid tidpunkten för studien främst är initiativ av privata aktörer för att betjäna genomfartstrafiken, medan etableringar för angöringstrafik inte har varit speciellt intressant. Behovet av uppställningsplatser är geografiskt utspritt över landet, men samtidigt koncentreras det till stråken mellan de noder som utgör storstäder, huvudsakliga inkörsportar för utrikeshandel och huvudsakliga lagerpunkter för den inrikes distributionen.

Frågan om uppställningsplatser för den tunga trafiken involverar många aktörer, såväl offentliga som privata. En central roll innehas dock av kommuner, främst i rollen som markägare och ägare av planprocessen. Enligt studien⁹¹ gör det att kommunen är den enda parten som kan agera och har ett flertal incitament för att initiera eller medverka i frågan. Speciellt beträffande angöringstrafik, där flera av kostnadsaspekterna, likväl som de potentiella nyttoaspekterna, i realiteten uppträder inom den enskilda kommunens gränser. I studien konstateras vidare att kommuner i allmänhet har varierande kunskap och att det inte finns någon generell gemensam strategi för att hantera frågan, vilket leder till en stor osäkerhet. Avsaknad av nationell och regional styrning i frågan anses förstärka osäkerheten. I

⁸⁹ WSP 2011. Infrastruktur för uppställningsplatser och buffringsterminaler - Går det att utnyttja befintliga terminaler? Göteborg: Analys och Strategi.

⁹⁰ WSP 2014. Säkra uppställningsplatser - Aktörsperspektiv och affärsmodeller med fokus på kommunens roll och drivkrafter. Göteborg: Analys och Strategi.

⁹¹ Ibid.

många kommuner med omfattande lokala trafikgenererande verksamheter, framför allt i storstäderna och i städer med omfattande hamnverksamhet, pågår diskussioner om att etablera uppställningsplatser i någon form⁹².

Trafikanalys har haft samråd med Sveriges kommuner och landsting, SKL⁹³, samt deltagit på ett möte⁹⁴ med SKL:s grupp för "Gods i tätort". I samband med "Gods i tätort"-mötet distribuerades ett frågeblad till inbjudna kommuner, vilket diskuterades på mötet. Ett fåtal kommuner lämnade även skriftliga svar. Från samrådet och mötet har det framkommit att många kommuner anser att det finns problem med lastbilar som parkerar på olämpliga platser. Samtidigt är det få kommuner som erbjuder uppställningsplatser. Som nämnts ovan finns det däremot planer på flera håll. Framför allt är det i kommuner som är tunga ur ett angöringstrafikperspektiv, t.ex. i storstadsområdena samt logistiktunga kommuner som även ligger strategiskt för genomfartstrafiken. Ett fåtal kommuner har godsstrategier⁹⁵, men få arbetar aktivt med riktade insatser för att komma till rätta med de problem som uppställda fordon orsakar. I stadsplaneringen har vissa kommuner tagit hänsyn till problemet i form av att det finns mark som reserverats för en uppställningsplats, men som tidigare nämnts är det få som har kommit längre i planerna än så.

I Trafikverksstudien⁹⁶ föreslås att samhällsekonomiska kalkyler ska användas för att ge bättre beslutsunderlag i frågan om investering i en uppställningsplats. Det finns dock ett problem med detta då endast en begränsad mängd effekter har vedertagna värderingar. Inga kommuner uppges heller ha upprättat någon samhällsekonomisk kalkyl, vilket kan vara ett tecken på svårigheterna med en sådan ansats. Vidare konstateras i studien att givet att kommuner skulle ta initiativ till en uppställningsplats kvarstår knäckfrågan med att hitta en fungerande affärsmodell som kan tillgodose en privat aktörs vinstintresse och samtidigt lösa kommunens problem. Därför föreslås i studien att Trafikverket borde ta fram en sammanfattning med goda exempel för kunskapsspridning.⁹⁷

Nyckelfaktorer för affärsmodeller för säkra uppställningsplatser har varit fokus i en annan studie⁹⁸. De identifierade nyckelfaktorerna är:

- Lokalisering. Uppställningsplatsen bör vara strategiskt placerad dvs. antingen mellan centrala noder så som städer, hamnar, kombiterminaler, flygplatser, industrier och gränspassager, eller i närheten av lastnings- och lossningsplatser vid dessa.
- Tillfredsställande serviceutbud (i studien anges toalett, dusch, restaurang, affär, drivmedel och Wifi).
- En säkerhetsnivå som ger en trygg och stöldsäker miljö.
- Informationsspridning så att kännedom om platsen och dess tjänster kommer ut till målgruppen (enligt studien anses ITS-tjänster med beläggningsstatus i realtid och bokningsmöjligheter ha utvecklingspotential och att sociala medier är en underutnyttjad kanal)

⁹² Se nedan i avsnitt 4.6.

⁹³ 2016-05-12.

⁹⁴ 2016-06-21.

⁹⁵ Trafikanalys 2016. Godstransporter i Sverige - en nulägesanalys. Rapport 2016:7. Stockholm.

⁹⁶ WSP 2014. Säkra uppställningsplatser - Aktörsperspektiv och affärsmodeller med fokus på kommunens roll och drivkrafter. Göteborg: Analys och Strategi.

⁹⁷ Ibid.

⁹⁸ Troeng, U., Sjöström, T., Hillblom, P. & Lammgård, C. 2013. Business models for secure (and smart) truck parking - Key aspects for sustainable economic operation of secure truck parking areas. SWECO Handelshögskolan, Göteborgs Universitet.

- Samverkan eller partnerskap mellan olika aktörer⁹⁹
- Utnyttjande av ytor som redan kan utnyttjas av tunga fordon för att få ner investeringskostnaden och skapa möjlighet för snabbare avkastning.

4.4 Säkra uppställningsplatser

Enligt Trafikanalys definition är en säker uppställningsplats en uppställningsplats med utökad säkerhet. Såsom beskrevs i kapitel 2.7 har det inom ramen för EU tagits fram ett klassificeringssystem för säkra uppställningsplatser. Såväl SETPOS, ESPORG och TAPA har till stor del överensstämmande definitioner av vad som betecknas som säker uppställningsplats, dvs. vilken teknik som används på respektive nivå. Nedan beskrivs några tekniker som ger ett förhöjt skydd.

Tekniska lösningar för att skydda uppställningsplatser

För att ge ökad säkerhet och skydd vid uppställning av fordon vid uppställningsplatser finns både befintlig och ny teknik att tillgå. Med ny teknik omfattas både teknik som idag finns tillgänglig men inte tillämpas likväl som innovationer som framöver kan komma att tillämpas. Dessa kan bestå av:

- *Områdesskydd*
- *Identifiering och registrering av fordon*
- *Parkering och kapacitetsplanering*
- *Larm- och kommunikationsutrustning*
- *Kameraövervakning och belysning*
- *Säkerhetsrutiner*

Områdesskydd

För att öka det fysiska skyddet mot intrång innefattas någon form av fast installation i form av stängsel eller likvärdig fysisk barriär. Skalskydd i form av stängsel används i stor utsträckning vid väg-, kombi-, och hamnterminaler och är i vissa fall lagstadgat, exempelvis via ISPS-koden för utökat sjöfartsskydd¹⁰⁰.

Den teknik som idag finns tillgänglig för att skapa ett skyddande yttre skal kring en anläggning, utöver rent fysiska installationer, är mycket begränsad. Som alternativ till en fysisk barriär finns olika former av kameraövervakning, rörelsedetektorer och liknande installationer.

De stängsel som idag finns på marknaden har olika säkerhetsklassning och prisnivå beroende på material och konstruktion och dess möjlighet att stå emot fysisk åverkan.

⁹⁹ Jämför WSP 2014. Säkra uppställningsplatser - Aktörsperspektiv och affärsmodeller med fokus på kommunens roll och drivkrafter. Göteborg: Analys och Strategi.

¹⁰⁰ ISPS-koden är ett internationellt antaget regelverk som stipulerar skydds- och säkerhetsnivå för hamnterminaler. För mer information refereras till Transportstyrelsens hemsida:

<https://www.transportstyrelsen.se/sv/sjofart/Fartyg/Sjofartsskydd/>

Som del av skalskyddet innefattas även grindar för in- och utpassage, för fordon likväl som för fotgängare. Dessa grindar spänner från enklare bomsystem till säkerhetsklassade, automatiska grindar som, vid stängt läge, blir en integrerad del av det externa skalskyddet¹⁰¹.

Som ett komplement till grindsystem eller bommar vid in- och utfart kan vägspärrar installeras. Denna form av spärr fungerar som ett ytterligare skydd mot olaga intrång likväl som ett sätt att begränsa hastigheten för ökad trafiksäkerhet. Vägspärrar används idag i stor utsträckning vid säkerhetsklassade fastigheter som ambassader och likvärdiga objekt¹⁰².

Även naturliga barriärer kan begränsa möjligheten till intrång på en anläggning. Exempelvis kan lokalisering i direkt närhet till ett naturligt vattendrag, grävt dike eller i direkt förbindelse till en större väg eller trafikplats hindra obehöriga att ta sig in.

Identifiering och registrering av fordon

För uppställningsplatser ligger en viktig säkerhetsaspekt i att kunna identifiera och registrera vem/vilka som befinner sig på platsen och till vilket unikt fordon respektive chaufför är knuten. För kontroll av in- och utpassage kan en anläggning utrustas med teknik som möjliggör fjärrstyrning av fordonsrörelser genom in- och utfarter. Denna teknik är ofta en integrerad del i system för automatiska bom-, grind- och vägspärrsystem.

Det finns även tillgänglig teknik för automatisk identifiering av ankommande och avgående fordon, exempelvis genom avläsning av registreringsnummer (nummerplåtsregistrering) och eventuellt släpets eller trailerns unika identifikationsnummer. Tekniken finns i dag bland annat installerat som en del av de betalsystem som installerats vid trängselskattzoner likväl som vid större hamnterminaler för att styra in- och utpassage, och inkluderar även en möjlighet att registrera fordonets skick avseende skador och likvärdig åverkan¹⁰³. Registrering av skador vid in- eller utpassage har till främsta uppgift att identifiera huruvida en skada uppkommit inne på anläggningen eller förorsakats innan ankomst, för att undvika eventuella skadeståndsanspråk mot anläggningen och dess personal.

Parkering och kapacitetsplanering

Med en effektiv och trafiksäker utformning av parkeringsytan med tydligt markerade parkeringsplatser, körvägar och gångpassager kan risken för person- och fordonskador minskas. Därutöver är belysning en viktig faktor nattetid för att minimera risken för kollisioner och personskador¹⁰⁴.

Utöver rent fysisk planering och utformning av parkeringsytan finns ett antal IT-stöd som kan appliceras. Systemen har till uppgift att leda trafiken till lämplig, fri parkeringsplats och kan kompletteras med exempelvis ledljus i körbana nattetid. Dessutom möjliggör ett intelligent parkeringssystem kapacitetsplanering genom registreringsinformation från in- och utpassager för att arrangera fordonens uppställning utifrån planerad ankomst-/avgångstid likväl som för separering av fordon med ADR-klassificerat gods¹⁰⁵. För insamling av information kring

¹⁰¹ Sofia Berggren. Examensarbete: *Verksamhetsbaserat skalskydd - En studie kring problematiken mellan skalskydd, utrymning och räddningsinsats hos verksamheter med förhöjt skalskydd*. Mälardalens Högskola, 2015-06-25. <http://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:861579/FULLTEXT01.pdf>

¹⁰² Intergate. Hemsida: <http://www.intergate.se/fordonstrafik/vaegspaerrar>. Besökt 2016-06-14

¹⁰³ ELSAG North America. Hemsida: <http://elsag.com/licenseplatereader.htm>. Besökt 2016-06-14

¹⁰⁴ Gary R. Cook. Artikel: *Parking Lot Security*. <http://www.crimewise.com/library/parking.html>. Besökt 2016-06-14

¹⁰⁵ Dvs. farligt gods.

tillgänglig kapacitet på uppställningsytan ger parkeringssensorer information kring huruvida en parkering är upptagen¹⁰⁶.

Vid uppställning är det främst den fysiska lokaliseringen med separering mot övriga fordon och byggnader som avgör säkerhets- och skyddsnivå vid transport av farligt, ADR-klassat, gods.

Larm- och kommunikationsutrustning

Ett komplement till områdets fysiska skalskydd kan ges via installation av intrångslarm. Systemet registrerar och larmar vid åverkan på exempelvis stängsel och grindar. För intrångslarm finns ett flertal tekniker innefattande mikrovågsbaserade, radarbaserade, elektrostatiskt baserade och fysiskt monterade larmsystem¹⁰⁷.

Vidare finns personliga överfallslarm för anläggningens personal, som är tänkta att användas vid risk för brott eller som personligt skydd. Det finns också automatiska larm för brand eller vid läckage av farligt gods som kan kopplas till intern personal eller extern larmcentral¹⁰⁸.

Kameraövervakning och belysning

Med kamerateknik kan avsett område bevakas i realtid. Tekniken kan också dokumentera och tillhandahålla bevismaterial vid en eventuell brotts- eller incidentsutredning. Det finns flera olika kameratekniker¹⁰⁹ och de flesta av dem (med undantag för infraröd kameraövervakning) kräver effektiv belysning. Enligt de krav som ställs inom SETPOS krävs att filmning sker med kameror som är av god eller mycket god kvalitet (minst 25 bilder/sekund) för att säkerställa att personer och fordon kan identifieras.

Säkerhetsrutiner

För en säker uppställningsplats krävs det utöver de tekniska lösningarna effektiva rutiner för att säkerställa uppföljning, samt handlingsplaner för kontinuerlig uppdatering av anläggningens säkerhet. Således bör en säker uppställningsplats ha effektiva rutiner för rapportering av incidenter likväl som utbildningsplan inom anläggnings- och transportskydd för anläggningens personal.

Befintliga säkra uppställningsplatser

Nedan beskrivs de svenska "säkra" uppställningsplatser som är öppna för allmänheten. Att uppställningsplatserna benämns "säkra" beror på att de har vidtagit någon eller några säkerhetshöjande åtgärder, men endast en är certifierad enligt tidigare nämnda organisationer. Det har under utredningen framkommit att det finns viss tvekan inför att kalla en uppställningsplats för säker, utifrån vilket ansvar det kan innebära.

Security Park Sweden

Security Park Sweden¹¹⁰ är beläget i Hyltena, i närheten av Torsvik och LogPoint South, cirka 15 kilometer söder om Jönköping i anslutning till E4:an. Security Park Sweden är idag den enda säkra uppställningsplatsen i Sverige som är certifierad enligt ESPORG. Den drivs av ägaren till Circle K (tidigare Statoil)¹¹¹ på samma område. Security Park Sweden är certifierad

¹⁰⁶ Nedap Mobility Solutions. Hemsida: *Intelligent Parking*. <https://nedap.com/en/marktgroepen/mobility-solutions/> Besökt 2016-06-13

¹⁰⁷ Senstar. Hemsida: <http://senstar.com/> Besökt: 2016-06-13

¹⁰⁸ Sveinn J. Björnsson. Rapport: *Automatic Fire Alarms – Response procedures*. Lunds Universitet, 2012. <http://lup.lub.lu.se/luur/download?func=downloadFile&recordId=3917860&fileId=3917861>

¹⁰⁹ Safewise. Hemsida: *What types of security cameras are available and what are the difference between them?*. <http://www.safewise.com/home-security-faq/security-cameras> Besökt: 2016-06-10

¹¹⁰ Informationen kommer från intervju med Mats Nilsson, Circle K & Security Park Sweden 2016-04-21.

¹¹¹ Circle K drivs på franchisebasis, med privata ägare för respektive tankstation.

enligt nivå 1. Enligt uppgift från ägaren var dåvarande Statoil Hyltena tidigare en mycket brottsutsatt plats, med i genomsnitt två kapellskärningar per vecka. Idag är uppställningsplatsen inhägnad med ett 2,2 m högt staket samt försedd med taggtråd. Porten och gånggrinden är kodlåsta. Uppställningsplatsen kameraövervakas och är försedd med sensorer riktade mot skogen, vilka är kopplade till belysning. Securitas patrullerar parkeringen två gånger per natt.

Uppställningsplatsen är avgiftsbelagd med 100 kr plus moms per dygn. I priset ingår wifi, dusch och kaffe. Enligt ägaren har omsättningen ökat under de senaste fem åren, från 120 000 kr till ca 1 miljon kronor per år. Investeringen i anläggningen var möjlig då den hårdgjorda ytan fanns, men det innebar ändå kostnader om ca 1 miljon. Uppställningsplatsen är anpassad för ca 25 lastbilar men rymmer mellan 33 och 35 ekipage.

Bokning via nätet är möjlig för registrerade användare. Sex åkerier, varav två är stora svenska åkerier och fyra är utländska, har faktureringsavtal med uppställningsplatsen vilket möjliggör att bokning kan ske i förväg och att chaufförerna får ett sms med information om bokningen. Som en del i säkerhetsupplägget loggas bilarnas registreringsnummer samt chaufförernas legitimation. Utländska chaufförer utgör ca 70 till 75 procent av kunderna. Även många kvinnliga chaufförer använder sig av uppställningsplatsen. Sedan uppställningsplatsen togs i drift har inga brott skett, dock har det vid något tillfälle upptäckts försök att manipulera låsen till uppställningsplatsen.

Vid inrättandet av uppställningsplatsen upplevdes inte några problem avseende kontakter med myndigheter. Redan tidigare fanns kameraövervakning på anläggningen. Det var inte problematiskt att utöka denna.¹¹²

Uppställningsplatsen har medfört ett antal positiva effekter för hela anläggningen. Nedskräpningen har minskat och dieselförsäljningen har ökat med ca 10 procent. I början visade chaufförerna missnöje över att behöva betala, men de har vant sig. Anläggningen består i övrigt av butik, tankstation och restaurang, alla med öppettiderna 6:00-24:00. Duschen är öppen under samma tider som butiken, men intill finns även en rastplats med tre toaletter som är öppna dygnet runt, samt en stugby.

Enligt ägaren är beläggningen som störst på helgerna, då är det som regel fullt. Det finns även många åkare i trakten som nyttjar parkeringen för sina fordon under helgen. I samband med mässor finns det även förfrågningar om att få ställa upp släp och husbilar på uppställningsplatsen.

Brändåsen Safepark

Den andra publika säkra uppställningsplatsen finns i Brändåsen utanför Kumla utmed E20. Även detta är en Circle K-driven uppställningsplats. Safepark¹¹³, som den kallas, har funnits i 6-7 år och är den första säkra uppställningsplatsen i Norden enligt ägaren. På området finns en vägkrog, tankstation, McDonalds mm. Totalt under ett år besöks platsen av cirka 1,5 miljoner trafikanter. Varje dygn stannar cirka 450 lastbilar vid anläggningen. Hela anläggningen är kameraövervakad med 36 kameror. Den inhägnade uppställningsplatsen rymmer 32 ekipage. Vid inpassering till uppställningsplatsen loggas registreringsnummer och foto på chauffören. Enligt en uppskattning av ägaren är snittbeläggningen 92 procent och utgörs till 70 procent av svenska chaufförer. Den säkra uppställningsplatsen är avgiftsbelagd (100 kr) men mot uppvisande av kvitto från inköp av mat eller annat i butiken för minst 100 kronor blir parkeringen gratis. Betalning görs till stor del av chaufförerna själva men vissa

¹¹² Jämför med Örebro Truck Stop nedan.

¹¹³ Informationen kommer från intervju med Torbjörn Näslund, Circle K & Brändåsen Safepark 2016-04-18

åkerier har "konto" (dvs. att de har uppgivit kreditkort som debiteras). Anläggningen tillhandahåller dusch och tvätt. Ägaren anger att det är viktigt att hålla det rent och fräscht. Om någon chaufför skulle ertappas med nedskräpning eller urinerings ute i det fria blir de avhysta. Det har enligt ägaren inte heller förekommit några brottsincidenter på anläggningen.

Ägaren innehar all mark och har inte haft problem med att starta upp och driva anläggningen. Kameraövervakning har varit problemfritt då det motiveras för personalens säkerhet och sker på inhägnat privat område.

Säkra uppställningsplatser under uppstart

Gilltuna truck stop, Västerås¹¹⁴

I oktober 2016 är det planerad invigning av Gilltuna Truck Stop. Gilltuna Truck Stop är ett samarbete mellan Västerås kommun och Arver Lastbilar och ligger i anslutning till E18. Arver lastbilar äger fastigheten där man sedan mars 2015 bygger uppställningsplatsen, medan kommunen är hyresgäst. Uppställningsplatsen har två olika delar, varav den ena är inhägnad. Den inhägnade parkeringsplatsen har 34 platser plus 3 platser för lastbilar med farligt gods. Platserna som är avsedda för farligt gods har speciella rännor i marken där eventuellt läckage eller spill samlas upp och förs till en speciell ADR-damm så att det inte kommer ut i omgivningen och in i kommunens dagvattenledning. Den andra parkeringen som är öppen har också plats för 34 ekipage och tanken är att denna parkering till en början ska vara en 24-timmars parkering. Mellan de båda parkeringarna finns ett servicehus som har två toaletter för den öppna parkeringen, och för de som valt den inhägnade parkeringen erbjuds även dusch. Den inhägnade parkeringen är försedd med stål nätspaneler och taggtråd och har kontrollerad in- och utpassage i två motoriserade grindar till vilka någon form av passerkort ska kopplas. Kunderna kommer att behöva registrera sig. En ansökan om kameraövervakning har skickats in till länsstyrelsen. Den inhägnade uppställningsplatsen kommer att vara betalpliktig. Driften sköts av kommunen. Det finns även avtal med Preem och Såfa för drivmedelsförsäljning. Vid starten kommer det inte att finnas någon restaurang eller dylikt men det finns med i planen på längre sikt.

Örebro Truckstop¹¹⁵

Örebro Truckstop ligger i Berglundaområdet utmed E20 och E18. Ända sedan 2008 har det funnits planer på en uppställningsplats i området. Under 2013 och 2014 sattes planerna i verket igen då Örebro kommun marknadsför sig som ett logistikläge och vill fungera som ett nav för detta. Det har funnits stora problem med att kommunen har saknat en uppställningsplats. Natt- och helgparkering av lastbilar har skett på olika olämpliga platser runt om i staden, t.ex. i närheten av bostadsområden. Det gav upphov till både miljöproblem (dieselspill) inom vattenskyddsområdet samt drog med sig en del kriminalitet såsom spritförsäljning, trakasserier, hot och våld samt störande av närboende. Kommunens idé var då att samla denna uppställning på ett område som var mer lämpligt. Genom planläggning av området skulle utrymme finnas även för andra aktörer med passande verksamhet för att skapa ett attraktivt område. Planer togs fram, men fick läggas på is på grund av finanskrisen år 2008. Efter återhämtningen av ekonomin blev behovet aktuellt igen och kommunen samt en privat entreprenör kom överens om att anlägga uppställningsplatsen. Kommunen skulle ansvara för investering av uppställningsyta och den privata aktören skulle ansvara för drift,

¹¹⁴ Informationen kommer från intervju med Tommy Daniels, Arver 2016-09-01

¹¹⁵ Informationen kommer från intervju med Eleonore Åkerlund, Örebro kommun 2016-04-22 samt en skrivelse från Örebro kommun till Truckstop:ens berörda parter från 2015-11-30

dock tecknades inget arrendeavtal. Kommunen har genomfört själva investeringen¹¹⁶ i infrastrukturen. Dock uppstod en tvist mellan kommunen och den privata entreprenören om bland annat sanitetsanläggning och hyra. Trots oklarheterna är uppställningsplatsen i drift men avtalsfrågan återstår att lösa. Uppställningsplatsen var planerad som en säker uppställningsplats, dvs. inhägnad och kamerabevakad samt med visst serviceutbud på anläggningen eller i dess omedelbara närhet. I dagsläget är det avgiftsfritt att utnyttja uppställningsplatsen. I förslaget till arrendeavtal ges entreprenören rätt att ta ut en skälig avgift, med kravet att detta ska utvärderas efter ett år. Det är känt att betalningsviljan är låg och kommunen vill inte att de gamla problemen ska uppstå igen på grund av att det är för dyrt. Det finns ett vaktbolag som kommunen bekostar som patrullerar området. I anslutning till uppställningsplatsen finns det andra etableringar av andra aktörer (t.ex. lastbilstvätt, däckfirma, restaurang och hotell) som också har vakter eller bevakning. Kameraövervakningen kan inte användas idag på grund av ett avgörande från kammarrätten. Detta är dock överklagat till Högsta förvaltningsdomstolen, men det är ännu inte klart om prövningstillstånd medges. Eftersom fallet kan vara av intresse för andra aktörer som vill ha kameraövervakning på uppställningsplatser redogörs nedan för rättsfallet. *Kammarrättens avgörande om kameraövervakning.*

I ett avgörande från kammarrätten som gäller kameraövervakningen på Örebro Truck Stop vägdes övervakningsintresset mot skyddsintresset. Frågan i målet var om kameraövervakning med bildinspelning ska tillåtas på säkerhetsparkeringen för tung trafik. Byggnadsnämnden i Örebro kommun hade ansökt om sådant tillstånd. Länsstyrelsen hade beviljat tillståndet till kameraövervakning med bildinspelning mellan kl. 23.00 och 06.00. Datainspektionen överklagade och yrkade i första hand på att ansökan om kameraövervakning skulle avslås i sin helhet och i andra hand att ett villkor angående tillgång till bildmaterialet skulle ändras. Förvaltningsrätten biföll andrahandsyrkandet men avslog överklagandet i övrigt.

Datainspektionen överklagade till kammarrätten och anförde att det inte visats att den ifrågavarande uppställningsplatsen är särskilt utsatt för brott eller att det finns några andra tungt vägande skäl för kameraövervakning med bildinspelning och att övervakningsintresset därför var för svagt. Vidare anförde Datainspektionen att eftersom det handlade om relativt många personer även under kvälls- och nattetid och att lastbilsförare kommer att ha sin dygnsvila och till viss del även utöva rekreation där, kan platsen jämföras med t.ex. en camping. Sammantaget får integritetsintresset på platsen anses väga relativt tungt. Det förstärks av att syftet till stor del är att övervaka de lastbilschaufförer som använder parkeringen. Huruvida de som övervakas samtycker till det saknar betydelse.

Byggnadsnämnden anförde att den aktuella parkeringen endast vänder sig till yrkeschaufförer och ansåg att de samtycker till kameraövervakningen i och med att de använder platsen. Några ytor för rekreation finns inte på platsen. Kamerorna är placerade högt upp vilket gör att chauffören kan fälla ner solskyddet i sitt fordon för att undgå att övervakas. Byggnadsnämnden ansåg att i bedömningen ska hänsyn tas till att de personer som övervakas även är de som kan bli offer för den brottslighet som övervakningen syftar till att förebygga. Vidare anförde byggnadsnämnden att platsen i fråga är svårövervakad och mycket brottsutsatt. Nämnden hade redan genomfört flera brottsförebyggande åtgärder bl.a. närvaro av personal, bevakning med hjälp av bevakningsföretag samt inpasseringskontroll till den

¹¹⁶ 35 miljoner kronor enligt Örebro kommun och Troeng, U., Sjöström, T., Hillblom, P. & Lammgård, C. 2013. Business models for secure (and smart) truck parking - Key aspects for sustainable economic operation of secure truck parking areas. SWECO Handelshögskolan, Göteborgs Universitet.

inhägnade parkeringen. Enligt nämnden skulle avsaknad av kameraövervakning innebära oöverstigliga tekniska och ekonomiska svårigheter att fortsätta driva parkeringen.

I skälen för avgörandet angav kammarrätten att reglerna om särskild tillståndsprövning för användning av övervakningsutrustning i kameraövervakningslagen (2013:460) syftar till att skydda enskilda mot de integritetsinskränkningar som övervakningen kan orsaka. Tillstånd till kameraövervakning ska ges om intresset av sådan övervakning väger tyngre än den enskildes intresse av att inte bli övervakad.

Vid bedömningen ska det särskilt beaktas om övervakningen behövs för att förebygga, avslöja eller utreda brott, förhindra olyckor eller andra därmed jämförliga ändamål. Kammarrätten ansåg att integritetsintresset vägde tungt med beaktande av att den aktuella parkeringen inte enbart kommer att användas som uppställningsplats för fordon utan att förare även kommer att tillbringa sin dygnsvila på platsen och utöva en viss rekreation där. Enligt kammarrätten hade byggnadsnämnden inte lyckats visa att platsen i fråga är brottsutsatt i någon mer påtaglig omfattning. Kammarrätten fann, även med beaktande av ändamålet med kameraövervakningen, att det inte är visat att intresset av kameraövervakning väger tyngre än den enskildes intresse av att inte bli övervakad. Enligt kammarrätten kunde samtycke från dem som övervakas, de åtgärder som redan vidtagits samt tekniska och ekonomiska svårigheter inte föranleda någon annan bedömning. Kammarrätten biföll därför överklagandet.¹¹⁷

Nedlagda säkra uppställningsplatser

Det har även funnits ett par säkra uppställningsplatser som inte längre är i drift då de inte har burit sig ekonomiskt. Nedan redovisas kort fakta om dessa.

Safe Area, Värnamo

Tidigare har det funnits en säkerhetsparkering i Värnamo, Safe Area Värnamo, som togs i drift 2009 men gick i konkurs i juni 2013. Anläggningen var placerad i Bredasten i anslutning till sydsvenska krysset där E4 korsas av väg 27. Anläggningen bestod av en 130 000 kvadratmeter stor inhägnad lastbilsparkering med elstängsel, kameraövervakning och vaktpersonal dygnet runt, året om. Det ursprungliga priset var 200 kronor per dygn vilket även gav tillgång till toalett, dusch, pentry och klädtvätt.¹¹⁸

Eventuellt kommer en ny aktör att återstarta parkeringen då förhandlingar pågår.

Fuelpoint¹¹⁹

Fuelpoint är ett bolag som har som affärsidé att tillhandahålla en fysisk plats för olika branschaktörer inom lastbilstransporter att samlas på. Tanken är att drivmedelsförsäljning av olika slag och en säker uppställningsplats kompletterar varandra och understödjer varandras drift. Fuelpoint hade en sådan anläggning i drift i Vänersborg. Projektet drevs under två år men det visade sig att det inte gick att få kostnadstäckning, då flödet var för litet och drivmedelsförsäljningen inte tillräckligt stor. Fuelpoint har tillgång till mark i Göteborg (två platser), Halmstad, Helsingborg, Jönköping, Sollentuna och Örebro, men det har visat sig svårt att få igång någon drift.

¹¹⁷ Mål nr 5658-15, Kammarrätten i Göteborg, avdelning 2, 2016-03-17

¹¹⁸ Troeng, U., Sjöström, T., Hillblom, P. & Lamngård, C. 2013. Business models for secure (and smart) truck parking - Key aspects for sustainable economic operation of secure truck parking areas. SWECO Handelshögskolan, Göteborgs Universitet.

¹¹⁹ Informationen kommer från intervju med Magnus Persson, Fuelpoint 2016-08-31

Planerade säkra uppställningsplatser

På olika platser runt om i Sverige finns det planer på säkra uppställningsplatser. Exempelvis har ett antal kommuner mer eller mindre långtgående planer på uppställningsplatser. Oftast består kommunens insats av att tillhandahålla mark samt göra diverse investeringar för att åstadkomma en uppställningsplats, däremot är det få kommuner som vill involvera sig i driften av densamma. Det innebär att det måste till en fungerande affärsmodell. Hur många säkra uppställningsplatser som verkligen kommer att realiseras är i dagsläget svårt att säga då det inte finns några byggstartsbeslut ännu.

Det finns planer vid eller önskemål från samtliga hamnar och flygplatser som Trafikanalys har talat med (se även avsnitt 4.6 och 4.7). Nedan redogörs för det projekt som bedöms ha kommit längst i planerna och som kan komma att realiseras inom den närmaste tiden. Projektet är ett samarbete mellan flera olika parter.

Halvorsäng, Göteborg

Göteborg är som tidigare nämnts en stad som har mycket godstransporter. Det rör sig såväl om genomfartstrafik som angöringstrafik till de stora industrierna och hamnen. Samtidigt är Göteborgs stad inne i en tillväxtperiod där staden växer och nya stadsdelar anläggs, samtidigt som stora infrastrukturprojekt pågår. Det gör att bygg- och anläggningstrafiken kommer att öka under de närmaste åren. Staden, Trafikverket och Västtrafik har inlett ett samarbete i samband med bland annat arbetet med Västsvenska paketet. Som en del i samarbetet och för att öka pålitligheten i logistikkedjan har även en uppställningsplats identifierats som angeläget. Syftet är att öka pålitligheten och förutsägbarheten i transportkedjan, att åstadkomma omledning till lämpligare ruttval, samt att reducera lastbilstrafiken i högtrafik. Samtidigt får man andra nyttor såsom positiv publicitet (lokalt och nationellt), mer ordning och reda, samt potentiellt mindre kriminalitet och sanitära olägenheter. Anläggningen skulle vara en testarena i linje med trafikstrategin och profilera staden ytterligare som Nordens logistiknav. Lokaliseringen har tagits fram i samarbete med Göteborgs hamn, Polisen och Trafikverket. Marken ägs av Göteborgs hamn och ligger i anslutning till målpunkterna och de stora trafikstråken samt erbjuder plats för expansion. Preliminärt planeras för en säker inhägnad uppställningsplats med kamerabevakning, kontrollerad in- och utpassage, och servicefunktioner i form av sanitetshus, restaurang och drivmedelsförsäljning. Anläggningen skulle inrymma 50 stycken 24-metersekipage. Byggnation av uppställningsplatsen för tunga lastbilar kommer att påbörjas vid årsskiftet 2016-2017 och beräknas tas i bruk sommaren 2017.

4.5 Rastplatser

Såsom tidigare beskrivits ansvarar Trafikverket inom ramen för infrastrukturhållning av vägnätet även för rastplatser längs med de statliga vägarna. I kapitel 4.3 har det förklarats vilka möjligheter Trafikverket har att skapa uppställningsplatser och vilket ansvar myndigheten har för dessa. Enligt Trafikverket ska en rastplats tillgodose trafikantens behov av vila, rekreation, plats att äta matsäck, toalettbesök och information. Trafikverket menar att en inbjudande, trygg och avskild rastplats skänker resenären den vila han eller hon behöver för

att fortsätta färden som en bättre bilförare. Ett nät av attraktiva rastplatser minskar antalet spontana stopp på trafikfarliga ställen.¹²⁰

Trafikverkets riktlinjer för rastplatser

I skriften "Vägars och gators utformning" (VGU)¹²¹, anger Trafikverket hur rastanläggningar bör utformas. Rastplatser ska tillvarata de naturliga förutsättningarna i form av natursköna platser och sevärdheter. Rastplatser ska vidare samspela med identifierade kulturvärden och anpassas till omgivande bebyggelse. Anläggningens in- och utfarter dimensioneras och utformas olika beroende på längs vilken vägtyp rastplatsen är placerad. Rastplatsen ska ha en förberedande utmärkning och i samband med denna ska även namn och avstånd till nästa rastplats märkas ut i förekommande fall. En sådan uppgift kan vara av betydelse för att lastbilschaufförerna ska kunna planera in sin körvila.

Enligt Trafikverket ska det på en rastplats finnas¹²²:

- En vattentoalett (utmärkt med symbol för rörelsehindrad, man och kvinna)
- En sittgrupp varav en sittplats ska kunna användas av person i rullstol
- Minst en parkeringsplats för lastbil med släp (längd 25,25 m)
- En parkeringsplats för rörelsehindrad i anslutning till toalett, sittgrupp och sopbehållare
- Trafikverkets nationella information och trafikinformation och lokal information
- Kortare sammanfattning av informationen översatt till ett eller flera språk
- Belysning koncentrerad till rastplatsens grundfunktioner
- En behållare för färsopor med hölje och anpassad till aktuell kommuns krav.

Dessutom bör man vid nyanläggning tänka på att vissa parkeringsplatser bör ligga i skugga. Personbilverkningen bör läggas närmast rastytan, vilken bör vara öppen och ljus. Rastplatsen ska vara avskild men synlig från vägen, och utformas så att den känns trygg för trafikanten. Sittgrupper placeras avskärmade från uppställningsytan men ändå lättillgängliga, och kan med fördel vara försedda med väderskyddande tak, samt placerade så att det finns möjlighet att välja sol, skugga eller lä.

I en äldre variant av VGU¹²³ från Vägverket (2004) anges att "med hänsyn till trafikanternas benägenhet att utnyttja rastanläggningar bör en genomsnittlig restid på ca 20 minuter mellan två på varandra följande anläggningar vara acceptabel (särskilt längs vägar med långväga trafik). På nationella vägar bör rastplatser finnas med högst 30 minuters restid emellan. Rastanläggningen kan med fördel kombineras med annan sidoanläggning". I den nu gällande VGU:n¹²⁴ saknas sådan specificering men i Trafikverkets skrift "En plats som berikar resan - Gestaltning av rastplatser"¹²⁵ anges att målsättningen är att det längs det nationella stamvägnätet samt längs utpekade gods- och/eller turiststråk ska finnas:

- möjlighet till kortare rast var 15:e minut (rastplats, parkeringsficka eller övriga samhällsfunktioner).

¹²⁰ Trafikverket 2015a. En plats som berikar resan - Gestaltning av rastplatser.

¹²¹ Trafikverket 2015b. Krav för vägars och gators utformning. Borlänge.

¹²² Ibid.

¹²³ Vägverket 2004. Sidoanläggningar.

¹²⁴ Trafikverket 2015b. Krav för vägars och gators utformning. Borlänge.

¹²⁵ Trafikverket 2015a. En plats som berikar resan - Gestaltning av rastplatser.

- möjlighet till rast vid en Trafikverksrastplats var 40–80:e minut, vilket innebär att avståndet mellan två rastplatser inte bör överstiga 50–100 km.

Trafikverket har påbörjat arbetet med åtgärdsplaneringen för nästa planperiod. Inledningsvis ska Trafikverkets regioner genomföra brist- och tillståndsanalyser och spela in åtgärdsförslag till dem som samordnar och sammanställer planförslaget nationellt. Projektet "Trimningsåtgärder – Kapacitet väg" koordinerar åtgärdsförslag som rör rast- och uppställningsplatser. Vilka riktlinjer Trafikverket ska tillämpa i detta samordningsarbete återstår dock att fastställa. Rastplatsåtgärder hamnar i olika delar av planförslaget beroende på hur omfattande de är eller om det gäller upprustning av befintliga rastplatser. Ett nytt arbetssätt är att man för trimningsåtgärder ska jobba med nedbrutna planer till 6-årsplaner (huvudplanen är på 12 år). Syftet är att få ökad transparens kring hur Trafikverket arbetar med trimningsåtgärder. Arbetet har precis startat men resultatet av konkretiseringsarbetet bedöms i viss omfattning kunna användas inför verksamhetsplaneringen 2018.

Utbud av rastplatser enligt nationella vägdatabasen

Trafikverket har liksom för alla vägsnitt lagt in information om rastplatser i den nationella vägdatabasen (NVDB). Som följd av TEN-T-riktlinjerna och ITS-direktivet (se kapitel 4.2) har Trafikverket startat en inventering av rastplatserna. Inventeringen är pågående och i det första skedet har myndigheten inventerat sina egna rastplatser. Under 2016 pågår ett projekt med att kvalitetssäkra de uppgifter som finns i NVDB. Det kan t.ex. finnas fler lastbilsplatser i verkligheten än vad som har registrerats i NVDB. En markerad lastbilsplats i NVDB kan även i verkligheten vara en "sidofil" längs körfältet dit lastbilarna hänvisas och som kan vara av varierande längd och där lastbilar kan stå i mån av plats. Dock utgör NVDB trots allt den bästa tillgängliga informationen om rastplatserna.

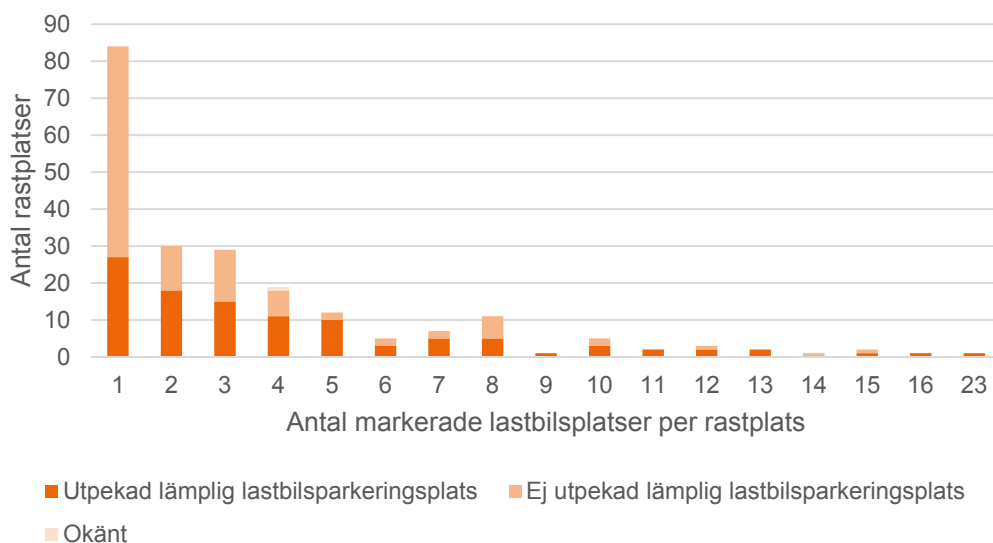
Trafikanalys gjorde ett uttag från NVDB den 16 maj 2016. Enligt detta uttag finns det totalt 371 rastplatser i Sverige, varav 215 har markerade parkeringsplatser för lastbilar. 107 rastplatser är utpekade som lämpliga lastbilsarkeringar, vilket betyder att Trafikverket har bedömt dessa som lämpliga enligt ITS-direktivet (se kapitel 4.2.). Sedan Trafikanalys gjorde uttaget har ytterligare 26 rastplatser kommit att klassas som utpekade lämpliga lastbilsarkeringar¹²⁶.

De kriterier som Trafikverket har använt för att en rastplats ska utpekas som lämplig är:

- Rastplatsen är upplåten för tunga fordon (det finns rastplatser som är avlysta t ex. av miljöskäl).
- Rastplatsen har en geometrisk utformning som lämpar sig för tunga fordon (det finns anläggningar där det kan vara svårt att komma ut med ett fullängdsfordon).
- Trafikverket bedömer att det inte finns några trafiksäkerhetsproblem.
- Utrustning och skyltning är rimlig utifrån ändamålet.
- Det finns inga andra uppenbara invändningar.

De allra flesta rastplatserna har mycket få markerade platser för lastbilar. 84 av rastplatserna har endast en markerad plats för lastbil, och av dessa är 27 utpekade som lämplig lastbilsarkering (se Figur 4.1.). 30 respektive 29 rastplatser har 2 respektive 3 markerade platser för lastbilar.

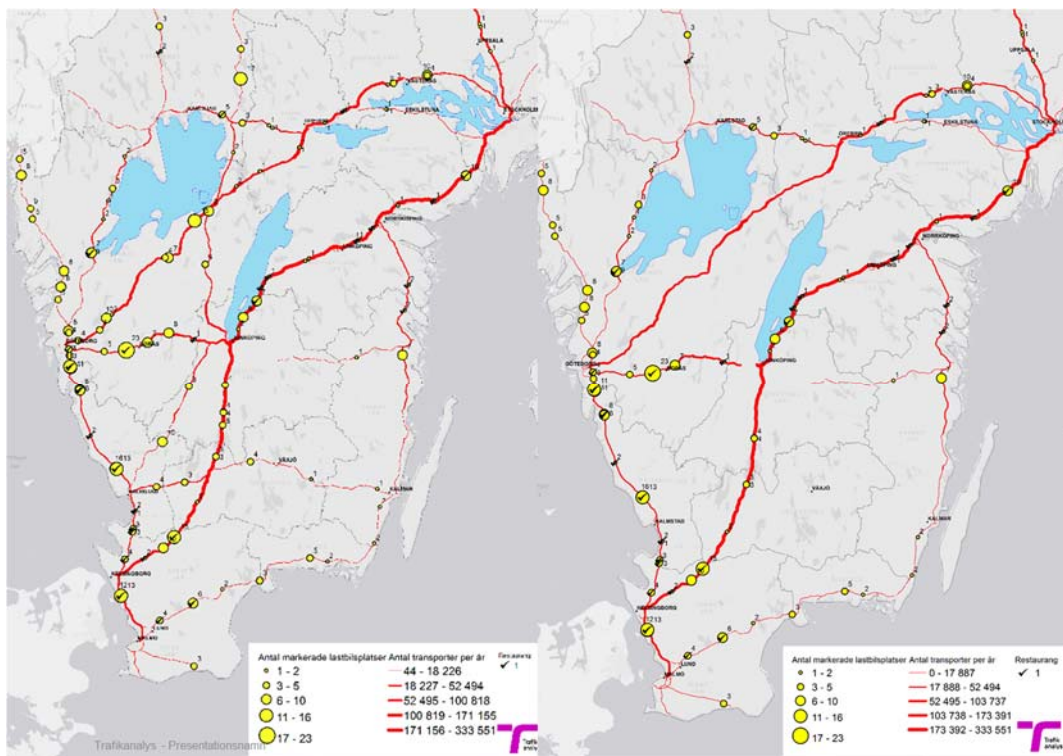
¹²⁶ Uppgift per 2016-09-28.



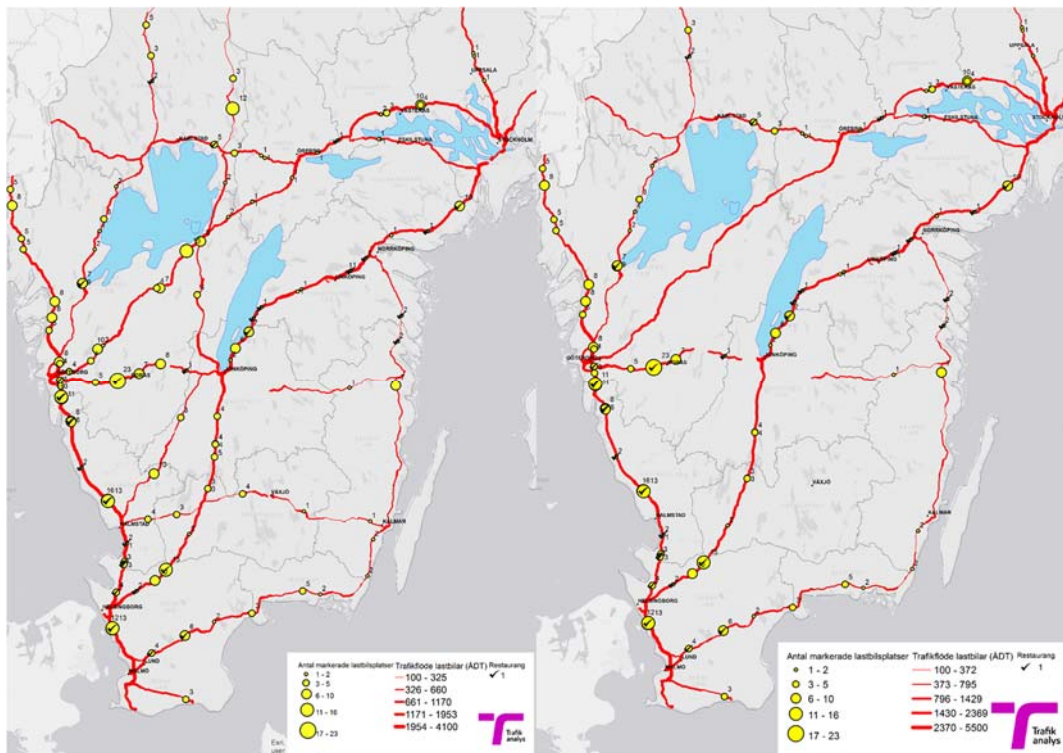
Figur 4.1: Antal markerade parkeringsplatser för lastbil med släp per rastplats samt fördelat på om rastplatsen är utpekad som lämplig lastbils-parkeringsplats eller ej. Källa: Trafikanalys egen bearbetning av uttag från NVDB.

Trafikanalys har med hjälp av uttaget från NVDB tagit fram kartor över rastplatser med parkeringsplatser för lastbilar utmed Europavägarna och ett antal riksvägar med mycket godstransporter¹²⁷. Dessa kombineras med olika karaktäristika från databasen samt med trafikinformation. I Figur 4.2 nedan visas till vänster de rastplatser som har markerade lastbilsplatser, och till höger de rastplatser som är utpekade som lämplig lastbils-parkeringsplats (dvs. relevanta i förhållande till ITS-direktivet). Varje rastplats visas som en punkt, vilken är dimensionerad efter antalet markerade lastbilsplatser. Exakt antal markerade lastbilsplatser finns angivet bredvid punkten. Platser som är markerade med en bock visar rastplatser där det finns en restaurang. I Figur 4.2 visar de röda linjerna antalet lastbilstransporter över 300 km (ju tjockare linje desto fler lastbilar kör på vägen), medan de röda linjerna i Figur 4.3 visar antalet lastbilar enligt Trafikverkets årliga trafikflödesdata. Dimensionerna på flödena i de båda figurerna är inte jämförbara med varandra. Större kartbilder samt kartbilder över mellersta och norra Sverige redovisas i bilaga 3.

¹²⁷ Dessa vägar överensstämmer med TEN-T vägarna.



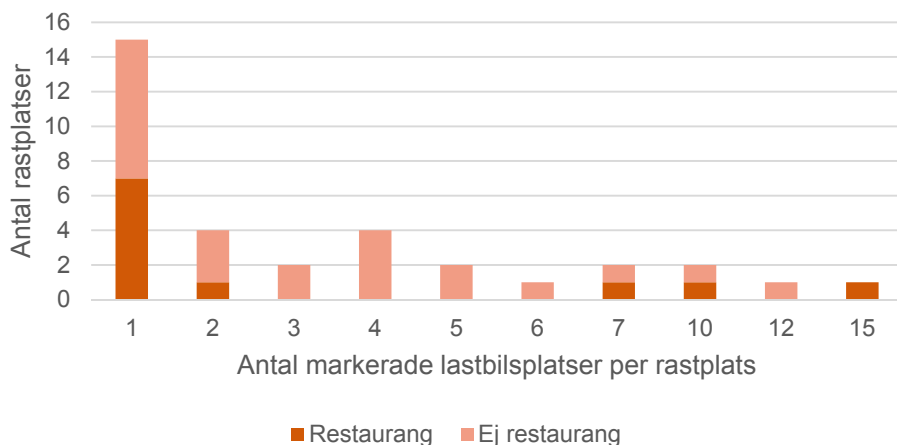
Figur 4.2: Rastplatser i södra Sverige längs Europavägarna med markerade lastbilsplatser (t.v) och utpekade lämpliga lastbilsrastplatser (t.h.) samt trafikflöde i antal inrikes transporter över 300 km som görs med svenska lastbilar. Källa: Trafikanalys egen bearbetning av uttag från NVDB samt Trafikanalys officiella lastbilsstatistik.



Figur 4.3: Rastplatser i södra Sverige längs Europavägarna med markerade lastbilsparkeeringsrutor (t.v) och utpekade lämpliga lastbilsrastplatser (t.h.) samt trafikflöde i antal transporter enligt Trafikverkets ADT (årsmedeldygnstrafik) data. Källa: Trafikanalys egen bearbetning av uttag från NVDB.

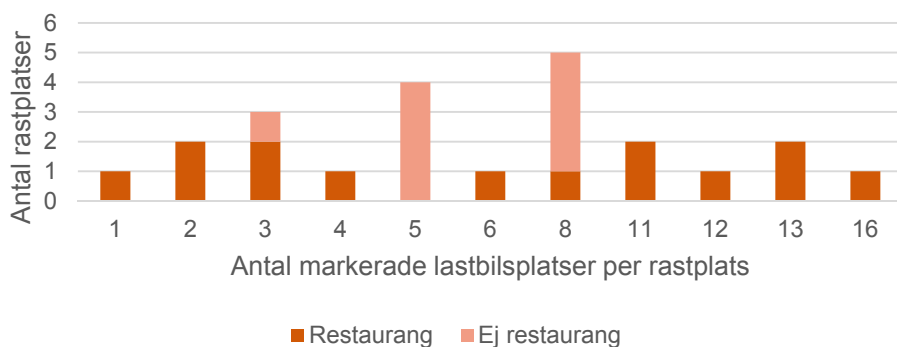
Nedan följer en detaljstudie över rastplatserna med markerade lastbilsplatser längs de viktigaste godsstråken och de vägar som är utpekade som huvudvägar i TEN-T, dvs. E4, E6, E18 och E20 samt väg 40 (Figur 4.4 till Figur 4.7).

E4 är 1 574 km lång. Längs E4 finns 35 utpekade lämpliga rastplatser. I genomsnitt skulle det ge 1 rastplats per 46 kilometer. Dock ligger inte rastplatserna jämt fördelade utan cirka två tredjedelar ligger i södra Sverige på en sträcka som är cirka 560 kilometer lång. På 11 rastplatser finns det restaurang, dock finns det på 7 av dem endast en markerad lastbilsplats. På de andra tre rastplatserna med restaurang finns det 7, 10 respektive 15 markerade platser för lastbil.



Figur 4.4: Antal lämpliga rastplatser för lastbilar fördelade efter antal parkeringsplatser för lastbil och tillgång till restaurang, E4. Källa: Trafikanalys egen bearbetning av uttag från NVDB.

E6 är 490 kilometer lång. Längs E6 är samtliga 23 rastplatser utpekade som lämpliga lastbilsparkeeringar, varav 14 har en restaurang. I genomsnitt finns det en rastplats per 21 kilometer. Det är fler markerade lastbilsplatser vid rastplatserna längs E6 än längs E4.

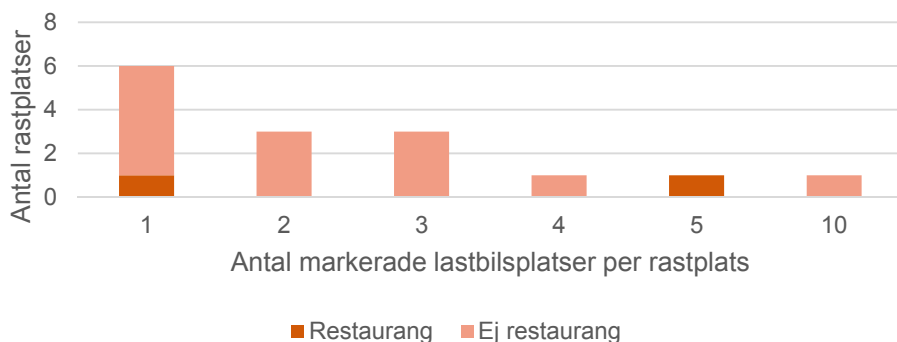


Figur 4.5: Antal lämpliga rastplatser för lastbilar fördelade efter antal parkeringsplatser för lastbil och tillgång till restaurang, E6. Källa: Trafikanalys egen bearbetning av uttag från NVDB.

Längs E18 och E20¹²⁸ finns det 15 utpekade rastplatser. Utmed E20 mellan Örebro och Göteborg finns det inga utpekade lämpliga lastbilsparkeeringar. Det är en sträcka på cirka 280 kilometer, vilket är för långt enligt TEN-T-riktlinjerna. Dock har Trafikverket sedan tidpunkten

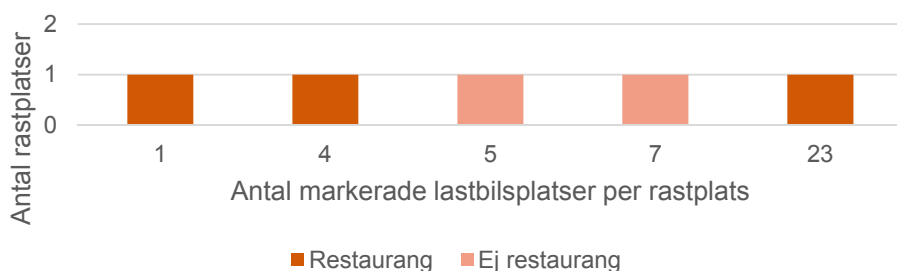
¹²⁸ Dessa behandlas tillsammans eftersom de har gemensamma vägavsnitt.

för Trafikanalys uttag ur NVDB, utpekade 9-13 rastplatser längs E20 som lämpliga rastplatser. Restauranger är inte så vanligt förekommande på rastplatserna utefter E18 och E20, då endast två rastplatser har tillgång till detta.



Figur 4.6: Antal lämpliga rastplatser för lastbilar fördelade efter antal parkeringsplatser för lastbil och tillgång till restaurang, E18 och E20. Källa: Trafikanalys egen bearbetning av uttag från NVDB.

Längs väg 40 (den del som är med i TEN-T:s stomnät) finns 5 utpekade lämpliga rastplatser. Av de utpekade lämpliga rastplatserna på väg 40 finns 3 rastplatser som har restaurang. En av dessa har 23 markerade lastbilsplatser.



Figur 4.7: Antal lämpliga rastplatser för lastbilar fördelade efter antal parkeringsplatser för lastbil och tillgång till restaurang, väg 40 del i TEN-T. Källa: Trafikanalys egen bearbetning av uttag från NVDB.

Sammanfattningsvis kan sägas att det i södra Sverige finns rastplatser med relativt tätt intervall, men att intervallen ökar ju längre norr om Stockholmsområdet man färdas. Många rastplatser har endast plats för mindre än 5 lastbilar. När det gäller serviceutbud så ska alla rastplatser ha toaletter, däremot är det bara en tredjedel av de utpekade lämpliga rastplatserna som har tillgång till restaurang.

Hur ser det ut på rastplatserna?

Rastplatserna ska vara en plats för vila varför det är viktigt att de som stannar där upplever att miljön är trygg och att förväntad service fungerar. För att ta reda på hur det ser ut på olika rastplatser bad Trafikanalys Trafikverkets rastplatsansvariga att svara på några frågor om bland annat underhåll, brott och skadegörelse¹²⁹

¹²⁹ Svaren omfattar 37 rastplatser i region Syd längs Europavägarna 4, 6, 20, 22 och 65 i Skåne, Blekinge, Kronoberg, Kalmar och Jönköping. Frågorna har varit öppna vilket gör att svaren är mycket varierande. Det gör att uppgifterna inte är generaliserbara eller att svaren är jämförbara, då värderingarna som har gjorts är subjektiva.

Skadegörelse (främst av toaletter) och nedskräpning förekommer på samtliga rastplatser, men i varierande grad. Stölder av armaturer och förbrukningsmaterial förekommer i viss omfattning. Sönderkörning är ytterligare ett problem.

Få brott förekommer på rastplatserna. På ett par rastplatser har man upptäckt spår av dieselspill, varför man misstänker slangning. För sex rastplatser anges att det finns ett behov av övervakning och för tre rastplatser anges att det skulle vara positivt. Övriga ser inget behov av övervakning.

Övernattning i lastbilar sker på cirka hälften av rastplatserna. Vid rastplatserna längs E4 är det ofta mycket fullt och många lastbilar parkerar även på personbilsplatserna och längs ramper och slinga. Vid ungefär hälften av rastplatserna har det förekommit, eller förekommer det, att platserna utnyttjas för boende/overnattning under en längre tid. Det rör sig både om både personbilar och husbilar samt lastbilar som står uppställda och om personer som bor på toaletterna. Från en rastplats rapporteras att den används som terminal av ett utländskt åkeri (vid väg 31/40) och ytterligare en annan rastplats används ofta av utländska lastbilar för helgvila.

Under dagtid verkar de flesta som nyttjar rastplatserna vara inhemska medan de som nyttjar rastplatserna under nattetid är övervägande utländska.

Såsom beskrivits i kapitel 4.2 har Trafikverket underhållsskyldighet på sina rastplatser. Trafikverket har inte tidigare förbjudit någon verksamhet på rastplatserna utan försökt tillkalla polis vid skadegörelser och otillåten bosättning. De flesta fall har slutat med att Trafikverket tillfälligt stängt toaletterna eller hela rastplatser. Sedan juni 2016 kräver Trafikverket tillstånd för att få parkera på en rastplats längre tid än 24 timmar. Som stöd för kravet anges 43 § VägL enligt vilket man på ett vägområde inte får, utan väghållningsmyndighetens tillstånd, uppföra byggnader, göra tillbyggnader eller utföra andra anläggningar, eller vidta andra åtgärder som kan inverka menligt på trafiksäkerheten eller vara till olägenhet för vägens bestånd, drift eller brukande. För att få tillstånd krävs ett rimligt syfte och att det inte riskerar trafiksäkerheten. Exempel på ett sådant syfte kan vara service till trafikanter eller underhållsåtgärder.¹³⁰ Sker tillståndspliktig verksamhet utan tillstånd får Trafikverket vidta de åtgärder som behövs för rättelse. Trafikverket har rätt att få hjälp från Polismyndigheten för att kunna vidta sådan rättelse (72 § 4st VägL).

4.6 Hamnar

Hamnar är viktiga noder framförallt för import och export av gods. Trafikanalys har valt att besöka Stockholms hamnar, Trelleborgs hamn och Göteborgs hamn. Till samtliga av dessa hamnar är lastbilstrafiken intensiv. Dock ser situationen olika ut i de olika hamnarna.

Stockholms hamnar

Stockholms hamnar består av hamnarna i Stockholm¹³¹, Kapellskär och Nynäshamn. Verksamheten i Stockholms hamnar¹³² utgörs till största delen av ro-ro-trafik. Antalet lastbilar som ankommer hamnarna är ca 168 000 stycken per år och ungefär lika många avgående.

¹³⁰ <http://www.trafikverket.se/om-oss/nyheter/Nationellt/2016-06/max-ett-dygn-pa-rastplats--sedan-kraver-trafikverket-tillstand/>

¹³¹ I Stockholm innefattas Värtahamnen, Frihamnen och Stadsgården

¹³² Informationen kommer från intervju med Hans Kemkes, säkerhetschef, Stockholms hamnar, 2016-05-12.

Därtill hanteras ytterligare 49 000 ankommande och 46 000 avgående släpfordon. Hamnen hanterar cirka 50 000 containrar per år. Hamnens skyddsområde har en hög säkerhet som följer gängse regler för hamnskydd (liksom vid övriga hamnar). Det innebär t.ex. att området är inhägnat med kontrollerad in- och utpassage. Under 2015 skedde inga brott inom hamnskyddsområdet, men år 2014 hade man fyra tillbud. Trailers kan komma 24 timmar innan avgångstid. Vid samtliga hamndelar finns det problem med uppställningsytorna (buffertytan, se nedan) innan hamnanläggningens gräns. Ytorna är antingen för små eller precis anpassade för den befintliga verksamheten. I Stockholm, Nynäshamn och Kapellskär upplever Stockholms hamnar att det kommer obehöriga fordon i form av lastbilar som inte ska med de avgångar som är aktuella och på så sätt orsakar problem i logistiken. Det förekommer även att lastbilar ställs upp över helgen då förarna åker med färjan till sina hemländer, vilket medför problem med lastbilstrafiken till roro-hamnen, speciellt under torsdagar till söndagar. . Det finns en yta strax utanför det kontrollerade området där lastbilarna parkeras, en s.k. buffringsyta, vilken egentligen inte är avsedd för längre tids uppställning utan för kortade uppställning i väntan på tillträde till skyddsområdet. Det finns ett par toaletter (bajamajor) men i övrigt ingen service, bland annat för att man inte vill uppmuntra till att ytan används för längre tids uppställning. Även i Stockholms hamnars närområde står lastbilar som väntar på att få komma in i hamnskyddsområdet för att hämta eller lämna last, då förare vill befinna sig nära för att inte missa sin avgång. Dessutom är många av de utländska förarna svåra att kommunicera med på grund av språkproblem.

Stockholms hamnar bygger en ny hamn intill hamnen i Nynäshamn. Det kommer inte att finnas någon fysisk gräns mellan de båda hamnarna. I samband med det har det funnits tankar på att anlägga en säker uppställningsplats som skulle användas för bland annat buffring för angöringstrafiken. En begynnande dialog med Nynäshamns kommun har tagits gällande behovet av en säker uppställningsplats i samband med att Stockholm Norvik (den nya hamnen) står klar. Det har inte förts några diskussioner om hur eller vem som i så fall ska kunna driva en sådan anläggning. Det är dock ytterst ovisst om det faktiskt kommer att bli någon vilket är oroande för Stockholms Hamnar. Tillstånden för den nya hamnen Stockholm Norvik är helt klara och byggnationen har påbörjats.

Trelleborgs hamn

Trelleborgs hamn¹³³ trafikeras endast av färjor (roro). Totalt passerar cirka 700 000 lastbilar och 65 000 trailers hamnen varje år. Lastbilarna kan komma två timmar innan avgång. Strax utanför det kontrollerade hamnområdet finns en yta där lastbilarna får stå under högst 20 minuter. Under denna tid ska allt pappersarbete och klarering avklaras, och det är således inte någon yta som kan nyttjas för längre tids uppställning. Istället har hamnen tillfälligt ställt en större grusplan till förfogande för uppställning, då det har funnits ett stort behov. Ytan är inhägnad och det finns sanitetsanläggning med toaletter och dusch. Man har dock stora problem med skadegörelse, stölder och nedskräpning av sanitetsanläggningen. Parkering på uppställningsplatsen kostar 10 kronor per natt. Uppställningsplatsen nyttjas främst av utländska ekipage som väntar på uppdrag. Enstaka gånger har det varit inbrott i lastbilarna. Det förekommer att bilar står uppställda i 4 till 5 dagar men oftast rör det sig om 2 dagar eller över helgen. Som mest har det stått 150 till 200 lastbilar på platsen. Vaktbolag patrullerar området och även polisen är aktiv. Tidigare hade man stora sociala problem i anslutning till uppställda lastbilar, men det har man fått bukt med genom samarbete mellan kommun och andra myndigheter.

¹³³ Informationen kommer från intervju med Jim Leveau säkerhetschef, Trelleborgs hamn 2016-06-16.

Kommunen har tagit fram nya detaljplaner och planerar för att bättre nyttja den strandnära marken för bostäder. Trelleborgs hamn kommer att flyttas i samband med detta. För att hela logistiken ska fungera kommer även infartsleden (E6) och infarten till hamnen att flyttas. Det kommer innebära att E6 dras om som en kringled utanför staden och i samband med detta finns det planer på ett s.k. truckstop i nordöstra utkanten av staden. På detta truckstop planeras för säker uppställning samt serviceutbud. Dock har Trafikverket och Länsstyrelsen motsatt sig en omdragning av E6, vilket innebär att kommunen själv skulle behöva bekosta en sådan. Kommunen och hamnen har för avsikt att genomföra planen utan de båda andra myndigheternas medverkan.

Göteborgs hamn

Göteborgs hamn¹³⁴ är Sveriges största hamn som årligen hanterar 42 miljoner ton gods. Hamnen har såväl containerhantering som ro-ro. En betydande del av de lastbilar som ska till ro-ro-terminalen måste anmäla sig i "Port Entry". Till ro-ro-hamnen kommer ca 1 000 lastbilar per dag. Vid Port Entry får lastbilarna stå i 30 minuter. Det finns ljussensorer i marken på varje parkeringsplats som indikerar om en lastbil har stått där för länge. Det finns ett par ytor som används för uppställning i hamnområdet utanför hamnskyddet. Det är något som hamnen egentligen inte tycker om. Tidigare låg ID-kontroll till hamnen på en annan plats, och denna plats nyttjas idag av många utländska ekipage som uppställningsplats. Platsen består av en stor grusplan intill järnvägsspåren in till hamnen. På platsen finns tillgång till toaletter i form av bajamajor (innan var det problem med att bland annat järnvägsspåren användes för detta ändamål) samt en container för sopor. Platsen har även en liten grönyta där det finns ett bord med bänkar. Platsen patrulleras av hamnens säkerhetstjänst.

I en studie över behov av uppställningsplatser i Göteborgs Hamn drogs slutsatsen att det kortsiktiga behovet av en parkering där lastbilar kan stå upp till 5 timmar beräknas till 40-45 platser medan det långsiktiga behovet av uppställningsplatser för långtidsparkering och över natt beräknas till 80-90 platser. För korttidsparkering rekommenderades den gamla ID-kontrollplatsen och för långtidsparkering rekommenderades lokalisering vid Halvorsäng. Kostnaderna för den enklare korttidsparkeringen beräknades till 5 miljoner kronor medan långtidsparkeringen beräknades kosta 16 miljoner kronor. Om en högre säkerhetsnivå önskades beräknades kostnaderna stiga till 25 miljoner kronor.¹³⁵

Även Göteborgs hamn har planer på en uppställningsplats - se avsnittet om Halvorsäng ovan.

4.7 Flygplatser

Under utredningens gång uppdagades att även flygplatser har problem med uppställning av lastbilar. Trafikanalys har därför intervjuat representanter för de tre största flygplatserna. Nedan redogörs för situationen vid respektive flygplats.

¹³⁴ Informationen kommer från intervju med Magnus Nordfeldt, Senior Manager Port Development, Gothenburg Port Authority, 2016-08-26.

¹³⁵ Lindström, P. & Nilsson, M. 2014. *Lokalisering och utformning av uppställningsplatser för lastbilar i anslutning till Göteborgs Hamn*. Linköpings universitet.

Stockholm Arlanda flygplats

Vid Stockholm Arlanda flygplats¹³⁶ byggdes fraktområdet om under 2004 med en säkerhetslösning med gemensam kontrollerad in- och utpassage för samtliga befraktare. Men enligt senare EU-regler kunde inte den lösningen godkännas. Inte heller USA godkände en sådan lösning. Därför fick man återgå till att respektive befraktare genomför säkerhetskontroller. Idag parkeras lastbilar runt flygplatsen på olika småvägar vilket leder till problem med trafiksäkerhet, nedskräpning och sanitära olägenheter. Till Arlanda fraktområde kommer ca 100 till 150 lastbilar per dygn. Det finns en möjlighet att bygga en uppställningsplats i anslutning till fraktområdet som skulle kunna rymma 40 till 50 lastbilar. Marken finns tillgänglig och vakter finns redan på platsen för annat syfte, och skulle kunna samutnyttjas. Dock krävs en viss investering i service och en avgift, motsvarande kostnaden för driften, skulle behöva tas ut. Flygplatsen hade gärna sett en lösning där försäkringsbranschen och fraktbolagen deltog.

Göteborg Landvetter flygplats

Vid Göteborg Landvetters flygplats¹³⁷ har man i dagsläget inte så stora problem med att lastbilar står uppställda på olämpliga ställen, då man har en 800 m² stor öppen yta dit lastbilarna hänvisas. Ytan är för liten och är en tillfällig lösning för att snabbt få en uppställningsplats för lastbilar. Ytan är inte byggd för tunga fordon så marken håller inte för att användas som uppställningsplats. Det finns inte heller några faciliteter på platsen. Ungefär 80 procent av ekipagen uppskattas vara utländska. Det finns inte någon uppfattning om lastbilarna har ärenden in till fraktterminalen. De befraktare som har verksamhet på flygfraktområdet har delvis egna ytor för sina lastbilar, men ingen har egna ytor där det finns utrymme för eller som är anpassade för lastbilar som behöver uppställning för dygnsvila. Dessa terminaler har även en hög säkerhet. Vid Landvetter planeras ett nytt logistikcentrum varpå problemen med uppställda lastbilar väntas bli större. Någon lösning finns i dagsläget inte i planerna, vilket framförallt beror på oklarheter kring hur finansieringen för en uppställningsplats skulle kunna lösas.

Malmö Sturup flygplats

Vid Malmö Sturup flygplats¹³⁸ upplever man inga problem med lastbilar som parkerar olämpligt. Det finns en 24-timmars lastbilsparkering som används för de lastbilar som ska till flygfraktbolagens terminaler. Parkeringen används mest för buffring, dvs. för att vänta på sitt tidsfönster. Parkeringen är inte avgiftsbelagd. Den är utrustad med en toalett men inga andra faciliteter finns. Däremot är det vanligt att dragbilar parkeras på den vanliga långtidsparkeringen, vilken är avgiftsbelagd. Under sommaren sker en stor ökning av parkerade dragbilar. Utländska förare tycks åka till sina hemländer med lågprisflyg.

¹³⁶ Informationen kommer från intervju med Karsten Bjärbo, Stockholm Arlanda Flygplats, 2016-06-22.

¹³⁷ Informationen kommer från intervju med Mauricio Lopez, Göteborg Landvetter Flygplats, 2016-08-09.

¹³⁸ Informationen kommer från intervju med Jan-Olov Knutson, Malmö Flygplats, 2016-08-24.

4.8 SSAB

SSAB¹³⁹ har ordnat en uppställningsplats för lastbilstrafiken till deras verk i Oxelösund.¹⁴⁰ Kommunen och SSAB hade tidigare fört diskussioner om problemet med lastbilar som stod uppställda på olämpliga ställen. Under 2014 hittades en lämplig plats vid en tidigare verkstadsindustri, som redan var inhägnad och som även hade ett hus med omklädningsrum. Platsen ägdes av en tredje part men kunde hyras. Platsen ligger nära infarten till SSAB:s verksamhet, men kommunen har sagt att de ska ordna med en ny väg så att man kan undvika att köra genom hela industriområdet. I servicehuset finns omklädningsrum med dusch och toaletter samt en bastu. Därutöver finns fikarum med pentry och tvättmaskin. Dessutom finns 10 elstolpar som lastbilarna kan ansluta sig till. Platsen bevakas av vakter och erbjuds kostnadsfritt. SSAB har informerat sina transportörer om platsen och att denna ska användas för buffert in på verket. Förarna erhåller en kod för att komma in på uppställningsplatsen. Eftersom en stor del av SSAB:s produkter går på export till Östeuropa är det många förare därifrån.

4.9 Lastbilsparkering Torsvik

Torsvik är ett logistikintensivt område med flera stora företags lagerverksamhet. Området ligger längs E4 i södra änden av Jönköping. Området drevs tidigare av ett kommunägt bolag¹⁴¹. Numera är det Södra Munksjö AB som ansvarar för förvaltningen. Sedan 2012 finns även en kombiterminal. Till området har det kopplats en uppställningsplats. Den anlades genom samverkan mellan Trafikverket och Jönköpings kommun i samband med etablering av Torsvikområdet. Uppställningsplatsen rymmer 40 lastbilar med släp och är öppen alla dagar året runt dygnet runt. Det är ett inhägnat belyst område som även inhyser toaletter och dusch. Inpassering kontrolleras av ett vaktbolag och är endast tillåtet för transporter till verksamheterna på Torsvik. Parkering, som är avgiftsfri, är tillåten i max 24 timmar och tomgångskörning i max 1 minut. Tillträde till parkeringen ges om föraren kan uppvisa fraktsedel som visar att gods har lämnats eller ska hämtas på Torsvik. Vaktbolaget kontrollerar fraktsedeln via videokamera och grinden öppnas via fjärrstyrning. Förarna kan dock passera fritt via gånggrinden. Uppställningsplatsen ska inte betecknas som säker (bland annat har staketet klippts upp ett par gånger) men kan anses vara skyddad.

4.10 Vägkrogar

Längs med vägarna finns förutom rastplatser även vägkrogar, tankstationer, snabbmatskedjor osv. Ofta återfinns dessa vid avfarter eller korsningar till samhällen osv. I många fall används sådana faciliteter även för uppställning av lastbilar. Det har dock inte varit möjligt att inom ramen för detta uppdrag kartlägga utbudet av sådana anläggningar på ett systematiskt sätt. I Sverige finns ganska många vägkrogar, dock är flertalet fristående privata anläggningar. Det finns åtminstone en mindre kedja med 4 anläggningar samt en större kedja med verksamhet

¹³⁹ <http://www.ssab.se>

¹⁴⁰ Informationen kommer från intervju med Rickard Backlund, SSAB och Maria Weilbull, SSAB, 2016-09-01.

¹⁴¹ LogPoint South, som var samägt av Jönköping och Vaggeryds kommuner.

på 25 platser. Nedan beskrivs kortfattat hur denna större vägkrogskedja, Rasta, arbetar och hur det fungerar med uppställning på deras anläggningar.

Rasta

Rasta¹⁴² har placerat sig på orter som de kallar naturliga stopp (för yrkestrafiken utifrån kör- och vilotider, givet vissa transportlänkar). Anläggningarna har vanligen restaurang, butik, tankstation, dusch, toaletter, vilorum, wifi och parkering. Anläggningarna är kameraövervakade vad gäller tankstation och kassa/dörr, för att öka personalens trygghet. För yrkestrafiken erbjuds "lila kort" som innebär att innehavaren erhåller viss rabatt. Antal parkeringsplatser för lastbilar varierar mellan 30 och 50 stycken, beroende på anläggning. Bemannad uppställning nattetid erbjuds idag i Håby och Ödeshög, och planeras för i Nyköping, Hallandsås och Grums. På de bemannade parkeringarna tas en avgift om 100 kronor ut om man parkerar där mellan 22.00 och 06.00. Chauffören erhåller en voucher samt dusch, vilket i praktiken innebär att själva parkeringsavgiften är 30 kr. I Håby erbjuds även att få tullhanteringen avklarad, och man har bra samarbete med såväl norsk som svensk polis.

4.11 Europeisk utblick

Frågan om säkra uppställningsplatser är inte unik för Sverige, utan diskuteras även i övriga Europa. En av de mest uppmärksammade säkra uppställningsplatserna finns i England: Ashford International Truckstop. Ursprungligen var det Eurotunnel som drev uppställningsplatsen men den har senare övergått i ett annat företags ägo. Uppställningsplatsen ligger i anslutning till tunnelmynningen (ca 20 kilometer norr om denna), vilket betyder att i stort sett alla lastbilar som trafikerar tunneln mellan Frankrike och England passerar. Uppställningsplatsen ligger också 15 kilometer från färjeterminalen i Dover, med trafik på Calais. Ashford International Truckstop fungerade även som pilotanläggning i SETPOS-projektet¹⁴³. Det finns plats för 300 lastbilsekipage och alla platser är klassade som säkra. Det innebär att det är ett inhägnat område samt att det finns kamerabevakning och rörelsesensorer som styr belysning. Det finns alltid två vakter på området. Upp till 2 timmars parkering är gratis, mellan 2 och 12 timmar kostar det £1 per timme, och därefter betalas 24-timmarstariffen vilken ligger på £ 29,50. Det finns även möjlighet att bara parkera en trailer. På området finns bland annat hotell, bar och restaurang, gym, duschar, lounge, wifi, tv-rum och tvättfaciliteter. Det finns även diverse serviceutbud för skötsel och service av fordonen.¹⁴⁴

Storbritannien är det land i Europa som har flestsäkra uppställningsplatser (100 st)¹⁴⁵, följt av Nederländerna (24 st) och Tyskland (17 st). I Norge, Frankrike och Italien finns en handfull anläggningar medan det i länder som Sverige, Spanien, Österrike och Belgien endast finns enstaka anläggningar. De anläggningar som finns i Italien och Frankrike är relativt stora och inrymmer i genomsnitt 160 platser. I Storbritannien är anläggningarna vanligen mindre men förekommer mer frekvent. Service- och säkerhetsnivån är varierande mellan länderna, där

¹⁴² Information kommer ifrån intervju med Mikael Tervaniemi 2016-05-02

¹⁴³ Troeng, U., Sjöström, T., Hillblom, P. & Lamngård, C. 2013. Business models for secure (and smart) truck parking - Key aspects for sustainable economic operation of secure truck parking areas. SWECO Handelshögskolan, Göteborgs Universitet.

¹⁴⁴ Ashford International Truckstop. 2016. *Ashford International Truckstop* [Online]. <http://ashfordtruckstop.co.uk/>. Available: <http://ashfordtruckstop.co.uk/> [Accessed 160910 2016].

¹⁴⁵ Uppgift från år 2014.

Storbritannien och Nederländerna urskiljer sig med en i genomsnitt högre servicenivå i förhållande till säkerhetsnivån.¹⁴⁶

I den interaktiva kartan via TENtec, dvs Europeiska kommissionens informationsportal för TEN-T, kan man se var det finns "safe and secure parking". Det är inte alla medlemsstater som har lagt in uppgifter, eller har parkeringar som kan betecknas som "safe and secure". I kartan kan man dock se att det finns ett betydande nätverk framförallt i Tyskland, Benelux-länderna, länderna kring Alporna samt i Tjeckien.¹⁴⁷

Norge

I Norge har Statens Vegvesen 37¹⁴⁸ särskilda anläggningar för dygnsvila, s.k. dygnsviloplatser, längs riksvägarna för den tunga yrkestrafiken. Där kan ekipagen stå för att ta sin körvila, dygnsvila eller helgvila (maxtid är 45 timmar). Platserna är skyltade enligt nedan:



10 nya platser är under planläggning och ytterligare ett 40-tal platser finns som förslag.¹⁴⁹ Arbetet med etablering av dygnsviloplatserna görs för att den tunga yrkestrafiken ska kunna följa lagen om kör- och vilotider. Platserna är markerade med skyltar längs huvudvägen och är vanligtvis lokaliserade i anslutning till service såsom matservering och drivmedelsförsäljning. Alla platser har dusch, toalett och belysning på parkeringsytan. På de flesta platser finns även tillgång till elstolpar. Fram till att alla dygnsviloplatser är utbyggda rekommenderar Statens Vegvesen att de vanliga rastplatserna utnyttjas för pauser. Noterbart är att de befintliga dygnsviloplatserna har mellan 9 och 47 markerade parkeringsplatser¹⁵⁰ per dygnsviloplatser.¹⁵¹

Enligt en handbok kring dygnsviloplatser bör det på platser i anslutning till motorvägar finnas minst 25 platser, på de större riksvägarna minst 10 platser och i trafiksvaga områden ned mot 5 platser. Enligt handboken ska dygnsviloplatserna utformas på ett trafiksäkert sätt och vara trevliga och trygga att vistas på, och sannolikheten för att utsättas för brott bör vara liten (här nämns endast belysning under säkerhet). Avstånden mellan dygnsviloplatserna bör inte vara mer än två och en halv timmes körtid. Själva parkeringen bör vara gratis liksom tillgången till toaletter, men det kan finnas anledning att ta ut avgifter för övrigt serviceutbud som el och dusch.¹⁵²

¹⁴⁶ WSP 2014. Säkra uppställningsplatser - Aktörsperspektiv och affärsmodeller med fokus på kommunens roll och drivkrafter. Göteborg: Analys och Strategi.

¹⁴⁷ <http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html>

¹⁴⁸ Per september 2016

¹⁴⁹ Karta samt tabell över dygnsviloplatser finns i bilaga 7

¹⁵⁰ 1 dygnsviloplatser har endast 5 platser.

¹⁵¹ Statens Vegvesen. 2016. *Hvileplasser* [Online].

<http://www.vegvesen.no/kjoretøy/Yrkestransport/Kjøre+og+hviletid/hvileplasser>. Available:

<http://www.vegvesen.no/kjoretøy/Yrkestransport/Kjøre+og+hviletid/hvileplasser> [Accessed 160910 2016].

¹⁵² Statens Vegvesen 2014. Døgnhvileplasser for tungtransporten. Vegdirektoratet 2014, Faglig innhold 2010.

Danmark

Vejdirektoratet undersøgte år 2009 rastpladser langs motorvejene i Danmark. Med baggrund af den dårlige trafiktilvækst anså det antal sideanlægninger, såsom rastpladser, behøvede udvides. Det som bedømtes højt prioriteret var kapacitetsproblemer for lastbiler og personbiler, nedslidte anlægninger og dårlige faciliteter i form af mangel på toiletter¹⁵³. Længs de danske motorvejene er sideanlægninger placeret med cirka 25 kilometers afstand. Sammenlagt findes 22 bemandede serviceanlægninger og 18 Info-terier (der trafikanter kan få information om t.ex. vejforholdene, vejarbejdet, færgeafgange mm). Alle disse drives som private, kommercielle virksomheder.¹⁵⁴

Det findes også smarte lastbilerastpladser for lastbiler. På rastplads Kongsted N på Vestmotorvejen (E20) findes siden år 2014 et system for information om antal ledige pladser. Det findes 35 pladser for længtidsparkering og hvor mange der er ledige vises elektronisk på en tavle på motorvejen. Systemet har taget i brug for at underlætte for yrkesførerne at følge kø- og vilotidsreglerne.¹⁵⁵

Finland

I Finland anvendes lastbilene først kommercielle rastpladser og transportørernes egne terminaler. De kommercielle rastpladser ligger ved trafikknudepunkter, hvilket gør at det findes få t.ex. i nord Finland. Visse trafikstationskæder retter sig kun på tjenester for personbiltrafikken. Det findes 3250 statlige rastpladser i Finland og disse ligger for det meste tæt. Sammenlagt findes der 5 229 rastpladser hvoraf 576 er kommercielle. Alle statens er dog ikke egnede for den tunge trafikken på grund af manglende egenskaber hos disse. Trods at antallet af rastpladser er stort, råder det ifølge en studie som det finske trafikbureau har gjort, om at egnede rastpladser for tung godstransport, særligt i Sydland.¹⁵⁶

¹⁵³ Vejdirektoratet 2009. Rastepladser langs motorveje - Strækingsanalyse. København: Vejdirektoratet.

¹⁵⁴ Vejdirektoratet. 2016. *Trafik på rastepladser* [Online]. http://vejdirektoratet.dk/DA/viden_og_data/statistik/trafikken%20i%20tal/hvor_meget_trafik_er_der_paa_vejen/trafik_paa_rastepladser/Sider/default.aspx. [Accessed 160910 2016].

¹⁵⁵ Vejdirektoratet. 2014. *Smart rasteplads skal hjælpe chaufførerne* [Online]. <http://vejdirektoratet.dk/DA/om-os/nyheder-og-presse/pressemeddelelser/Sider/Smart-rasteplads-skal-hj%C3%A6lpe-chauff%C3%B8erne.aspx>. [Accessed 160910 2016].

¹⁵⁶ Raskaan liikenteen taukopaikkatutkimus, Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 36/2015, Liikennevirasto, Helsinki 2015

5 Efterfrågan på uppställningsplatser

Efterfrågan på uppställningsplatser ser olika ut beroende på vilken typ av trafik som avses. För genomfartstrafiken är det framför allt kör- och vilotidsreglerna som ger upphov till en efterfrågan på uppställningsplatser där föraren kan ta sin rast (körvila), dygnsvila och i förekommande fall helgvila. Var dessa intas är beroende av transportens start- och slutdestination. För angöringstrafiken finns i första hand ett behov av att ställa upp bilen t.ex. i väntan på lastning eller lossning vid ett specifikt tidsfönster, men det kan även förekomma behov för uppställning som kan härledas till kör- och vilotidsreglerna.

Efterfrågan kan även härledas från behovet av att skydda gods och förare mot brott. En av de största riskerna under transport är risken för godsstöld. För EU uppgår värdet av stulet gods till 82 miljarder kronor varje år¹⁵⁷. Internationella studier visar att 60 procent av stölderna sker under ett stopp. De vanligaste metoderna i ett internationellt perspektiv är antingen hot mot föraren eller kapellskärning. I 15 procent av fallen stjäls hela lastbilen medan 15 procent av fallen utgörs av kidnappning och rån.¹⁵⁸

5.1 Metod

För att kartlägga efterfrågan av uppställningsplatser har Trafikanalys använt sig av befintlig litteratur och statistik samt den information som framkommit genom samråd och intervjuer. Därutöver har Trafikanalys genomfört två egna undersökningar i form av en enkätstudie samt en fältstudie.

5.2 Trafikanalys egna undersökningar

Inom ramen för uppdraget har Trafikanalys genomfört två egna undersökningar, då vi såg att mycket få undersökningar gjorts på området.

Trafikanalys chaufförsenkät om uppställningsplatser

För att få reda på vad lastbilsförare som är anställda i Sverige efterfrågar gjordes en enkätstudie.¹⁵⁹ Enkäten genomfördes i samarbete med Transportarbetareförbundet och skickades ut till de nästan 17 000 medlemmar i förbundet som angett att de är yrkesaktiva

¹⁵⁷ van den Engel, A. W. & Prummel, E. 2007. Organised theft of commercial vehicles and their loads in the European Union Bryssel: European Parliament, Directorate-General for Internal Policies of the Union, Policy Department Structural and Cohesion Policies, Transport and Tourism.

¹⁵⁸ Ibid.

¹⁵⁹ Enkäten skickades till totalt sett 16 731 unika individer, varav 1 227 (7 procent) var kvinnor. Utskicket gjordes via e-post och sms.

anställda¹⁶⁰ och förare av tunga transporter. Enkätundersökningen genomfördes under försommaren 2016. Syftet med undersökningen är att kartlägga förarnas behov av uppställningsplatser och de egenskaper som chaufförerna själva anser vara viktiga för dessa. Trots att svarsfrekvensen var låg¹⁶¹ - endast 8 procent av de tillfrågade besvarade enkäten - kan svaren ge en indikation på situationen i branschen. Av de som svarade på enkäten var 94 procent män och 6 procent kvinnor, vilket motsvarar andelen yrkesaktiva kvinnor som är medlemmar hos Transportarbetareförbundet i denna kategori av anställda. Majoriteten av de som besvarat enkäten hör till ålderskategorin 50-64 år (42 procent), därefter var det flest svarande i åldern 40-49 år (23 procent). De kvinnor som besvarade enkäten hörde till största del till ålderskategorin 18-29 år.

Trafikanalys fältstudie på uppställningsplatser

En fältstudie genomfördes också för att få kunskap om hur det kan se ut på en uppställningsplats, och för att samla in information om utländska förars efterfrågan på uppställningsplatser. Fältstudien inbegrep dels intervjuer med förare, dels observationer av antal fordon och deras nationalitet. De två uppställningsplatserna låg båda vid Ödeshög (Östergötland), som är en strategisk punkt (se avsnitt 4.3). Den ena uppställningsplatsen var en vägkrog och den andra var en rastplats. Att fältstudien genomfördes på två olika typer av uppställningsplatser beror på att det gav en möjlighet att samla in olika typer av önskemål och behov hos förarna, då platserna erbjuder helt olika grad av service. Fältstudien genomfördes under försommaren 2016 under sju dagar, för att täcka in eventuell veckovila. Vid vägkrogen genomfördes undersökningen mellan klockan 16.00 och 22.00 under dessa sju dagar, och på rastplatsen 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. 199 svarande var av svensk nationalitet 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 var av utländsk härkomst.

I de följande kapitlen redogörs bland annat för resultaten från de två studierna. För utförligare beskrivning och samtliga resultat av respektive studie hänvisas till *Trafikanalys fältstudie om uppställningsplatser* och *Trafikanalys chaufförsenkät om uppställningsplatser*, diarienummer Utr. 2016/16.

5.3 Brottsligheten mot yrkestrafiken i Sverige

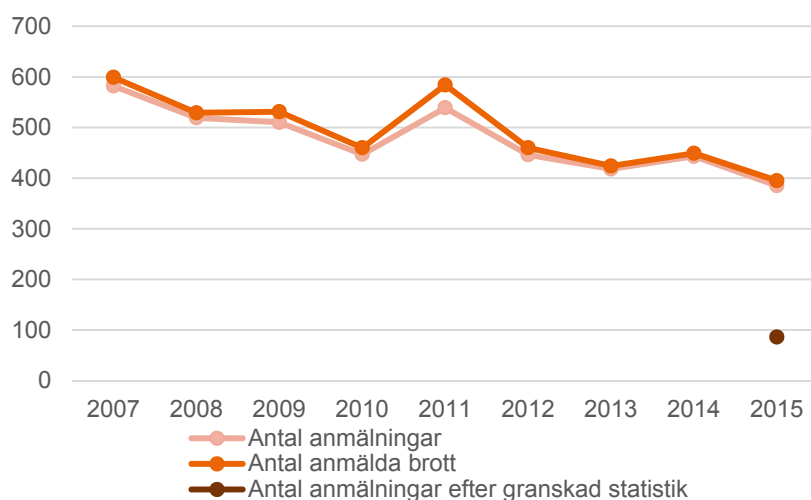
Enligt en kartläggning av stölder riktade mot kommersiella vägtransporter, som gjorts på uppdrag av Europaparlamentet, klassificeras Sverige som medel utifrån såväl risknivå som åtgärder som är vidtagna för att motverka stölder. I undersökningen studerades 27 europeiska länder. Risknivån bedömdes utifrån antal transporter relaterat till antal brott, medan

¹⁶⁰ Bland dessa yrkesaktiva anställda ingår inte arbetslösa eller pensionärer.

¹⁶¹ 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.

åtgärdsnivån bedömdes utifrån en sammanvägning av olika aktörers (såsom transportörer, transportköpare, försäkringsbolag, polis och andra myndigheter) åtgärder för stöldprevention. År 2004 skedde stölder av gods och/eller fordon till ett uppskattat värde av ca 1,4 miljarder kronor, varav anmälda stölder uppgick till ca 1,3 miljarder kronor.¹⁶²

Enligt den officiella statistiken har de anmälda stölderna av hela lastbilar eller släp avsedda för yrkesmässig godsbefordran legat omkring 400 till 500 stölder per år under åren 2012 till 2015, se Figur 5.1. 2015 gjordes 385 anmälningar vilket var betydligt färre än toppåret 2007, då 599 anmälningar gjordes. Polisens nationella transportsäkerhetsgrupp har emellertid genomfört en granskning av statistiken¹⁶³. Enligt den granskade statistiken uppgick antalet stölder av lastbilar och släp inom denna kategori enbart till 86 stycken år 2015. Granskningen har endast gjorts för år 2015, varför inga tidsserier över den granskade statistiken kan presenteras. Mörkertalet är troligtvis stort eftersom alla brott inte anmäls¹⁶⁴, eller att de felkodas. Felkodningen sker antingen av polisen själva vid registreringen eller av privatpersoner via internetanmälan.



Figur 5.1: Antal anmälningar och antal anmälda brott i hela Sverige av brottskod 9803, stölder av lastbilar, trailrar och släp avsedd för yrkesmässig godsbefordran. Officiell statistik, år 2007-2015 samt polisens granskade statistik över anmälningarna år 2015. Anm.: En anmälan kan innehålla flera brott, t.ex. en anmälan om stöld av två lastbilar.

Polisen har även granskat vilka brott som skett vid rast- och uppställningsplatser i Sverige. På ett 30-tal av Trafikverkets uppställningsplatser har det under åren 2014, 2015 och första halvåret 2016 gjorts polisanmälningar avseende stöld av eller ur fordon eller släp som används för såväl privat som yrkesmässigt bruk.

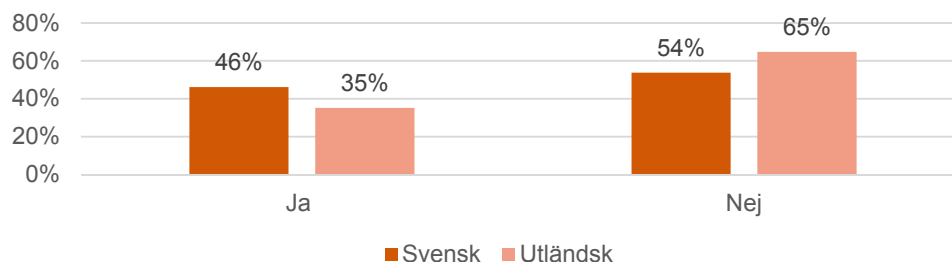
Under 2015 gjordes totalt 204 anmälningar om brott mot yrkestrafiken på rastplatser. Enligt Trafikanalys fältstudie har 43 procent av förarna blivit utsatta för brott på rastplatser eller uppställningsplatser i Sverige. Det är en större andel av de svenska förarna (46 procent) som har blivit utsatta för brott än av de utländska (35 procent), se Figur 5.2. I enkätstudien uppgav

¹⁶² van den Engel, A. W. & Prummel, E. 2007. Organised theft of commercial vehicles and their loads in the European Union Bryssel: European Parliament, Directorate-General for Internal Policies of the Union, Policy Department Structural and Cohesion Policies, Transport and Tourism.

¹⁶³ Brottsligheten mot yrkestrafiken i Sverige, en statistiksammanställning, Trafikanalys. Dnr. Utr 2016/16.

¹⁶⁴ Att brotten inte anmäls kan enligt polisen bero på att det inte upplevs värt besväret, vilket i sin tur kan ha att göra med att tilltron till polisens uppläringsgrad är låg.

21 procent av de svarande att de någon gång blivit utsatta för brott vid rast- eller uppställningsplatser i Sverige.¹⁶⁵ En femtedel av männen (22 procent) och en tiondel (11 procent) av kvinnorna har utsatts. Åldern på de drabbade är jämt fördelad med runt 20 procent per ålderskategori, dock något lägre för gruppen som är äldre än 65 år. Det är främst chaufförerna för nationella fjärrtransporter som anger att de någon gång drabbats av brott på rast- eller uppställningsplatser.



Figur 5.2: Andel svenska respektive utländska förare som har blivit utsatta för brott. Källa: Trafikanalys fältstudie om uppställningsplatser.

Enligt de studier som Trafikanalys har genomfört är stölder av diesel eller gods de vanligast förekommande brotten. Hot och rån är mindre vanligt, vilket är en skillnad mot hur det ser ut internationellt (se ovan)). 15 procent av de brottsutsatta har dock blivit hotade. 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. Av de som angett i enkätstudien att de blivit utsatta för brott på rast- eller uppställningsplatser i Sverige har brotten till största del bestått av stöld av diesel (66 procent), stöld av gods (44 procent) samt stöld av tillbehör till lastbilen såsom däck, extraljus mm (31 procent). Enligt fältstudien är även intrång i skåp eller kapellskärningar nästan lika vanligt som stölderna av diesel och gods.

Majoriteten av de svarande (70 procent i enkäten respektive 73 procent i fältstudien) anger att de upplever brottsligheten mot yrkestrafiken i Sverige som ett problem, och denna andel är densamma bland männen och kvinnorna. I fältstudien är det en större andel svenska förare (83 procent) än utländska förare (49 procent) som anser att brottsligheten är problematisk.

Det ligger i linje med resultaten från en studie som genomförts på uppdrag av polisen i Västra Götaland. Enligt den studien¹⁶⁶ kände sig mindre än 50 procent av lastbilschaufförerna trygga i Sverige och mer än hälften hade varit utsatta för brott under körning i landet. De chaufförer som kände sig mest osäkra kom från östeuropeiska länder. Merparten av lastbilschaufförerna hade kännedom om att de bör vända sig till svenska polisen vid brott men endast 35 % hade anmält brottet enligt undersökningen, vilket visar på att det kan finnas ett mycket stort mörkertal i brottsstatistiken. Förarna försöker ställa lastbilen på belysta rastplatser i närhet av bemannade tankstationer för att undvika att bli utsatta för brott, samt undvika storstadsregioner om det är möjligt.¹⁶⁷ I Trafikanalys enkätstudie har majoriteten av de svarande (79 procent) angett 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 och bland dessa nämns batonger, basebollträn, knivar, rök- och gaslarm samt

¹⁶⁵ Det framgår dock inte när i tiden brotten begåtts.

¹⁶⁶ Messman, K. 2010. Transportsäkerhet på västsvenska rastplatser – Intervjuer med utländska lastbilschaufförer. Länskriminalpolisen vid Polismyndigheten Västra Götaland.

¹⁶⁷ Ibid.

mobiltelefoner. Om ekipaget skulle utsättas för brott ringer majoriteten 112, arbetsgivaren och/eller polisen.

De antagonistiska hoten mot lastbilschaufförer tas ofta inte på tillräckligt allvar av svenska transportföretag enligt en avhandling¹⁶⁸. Företagen tenderar att uppfatta att brottslingar inte åtalas och döms på ett korrekt sätt och att de brottsbekämpande myndigheterna inte har tillräckligt med resurser för att bekämpa problemet. Medverkan i samverkande säkerhetsarbeten förekommer inte i tillräcklig utsträckning. Företagen prioriterar ”just in time” - verksamhet och leveranser snarare än att skydda godset. Säkerhetshöjande åtgärder leder inte till premierabatter hos försäkringsbolagen, vilket annars hade kunnat innebära ett incitament. Företagen har varit skeptiska mot avancerade säkerhetsprodukter som kräver integrering med IT- och affärssystem. Rädsla för kriminella förekommer också bland företagen. Dessutom är det svårt att komma överens med kunder om skyddsåtgärder samt hur de ska preciseras i avtalet, där byråkratin uppfattas komplex. Det gör att risker inte delas bland aktörerna.¹⁶⁹

Brottsstatistiken tyder inte på att brotten ökat de senaste åren, men samtidigt vittnar förarna om att brottsligheten är omfattande då mellan 20 och 40 procent har varit utsatta för brott.

Transportstölderna är främst koncentrerade till storstadslänen; Stockholm, Göteborg och Malmö. Rastplatser längs europavägarna samt på industriområden är vanligt förekommande bland de platser där stölden ur lastbilar sker enligt brottsstatistiken. Dieselstölder är i högre grad än transportstölder utbredda över hela landet, även om de i norra Sverige och på Gotland förekommer mer sällan. Paketstölder från distributionsbilar i städerna är vanliga främst i Stockholmsområdet, Skåne län och Göteborg med omnejd.¹⁷⁰

5.4 Säkra uppställningsplatser

Det har i media och samråd argumenterats för att det behövs fler säkra uppställningsplatser för att komma åt problemen med brottsligheten. Trafikanalys har frågat förarna i enkät- och fältstudierna vad de anser kännetecknar en säker uppställningsplats, för att utreda vad som efterfrågas.

De faktorer som förarna tycker är viktigast för en säker uppställningsplats är framför allt att platsen ska vara belyst, kameraövervakad och bemannad. Många tycker också att det är viktigt att platsen är inhägnad och har kontrollerad in- och utpassering. Kvinnorna anger i något högre grad än männen att kameraövervakning, larm och/eller kontrollerad in- och utpassering kännetecknar en säker uppställningsplats.

Majoriteten av de svarande (92 procent) i enkäten tycker inte att det finns tillräckligt många säkra uppställningsplatser i Sverige. Enbart 8 procent anser att de är tillräckliga i antal. Fördelningen är i stort sett densamma bland både män och kvinnor. I fältstudien tyckte 66 procent av de intervjuade att det inte finns tillräckligt med säkra uppställningsplatser, och endast 29 procent anser att det finns tillräckligt många. Figur 5.3 illustrerar var förarna saknar säkra uppställningsplatser.

¹⁶⁸ Urcioli, L. 2010. *Security in Physical Distribution Networks*. Doctorate, Lund University.

¹⁶⁹ Ibid.

¹⁷⁰ Polisens presentation från Nationella transportsäkerhetsgruppen, Landskrona 2016.

behöver uppställningsplatserna finnas på olika ställen beroende på var man har börjat sin körning. Även möjligheten till delade vilotider ökar behovet av tätare rastplatser.

Beräkningar av teoretiskt behov av vilostopp i centrala transportområden visar var det kan finnas behov av uppställningsplatser för genomfartstrafik¹⁷². Beräkningar som WSP gjort på Trafikverkets uppdrag har utgått från centrala transportrelationers start- och målpunkter (se tabell i bilaga 4). Utifrån en medelhastighet på 70 km/h beräknas att en lastbil hinner köra en sträcka på 290-330 km med hänsyn till kör- och vilotidsreglerna innan vilan måste tas. Givet detta koncentreras behovet av uppställningsplatser till sex områden:

- Vaggeryd-Jönköping
- Mjölby-Linköping-Norrköping
- Södertälje-Botkyrka
- Hallsberg-Örebro-Arboga
- Hallstahammar-Västerås-Sala
- Söderhamn-Iggesund-Hudiksvall

Utöver dessa identifieras även ett stort behov av uppställningsplatser för angöringstrafik i Göteborg, Stockholm och Malmö samt vid distributionspunkter invid de terminaltåta regionerna Jönköping/Vaggeryd och Örebro/Hallsberg.¹⁷³ Detta sammanfaller väl med den bild som ges av godsflödeskartorna i kapitel 3.5, samt att det är i dessa terminaltåta områden som det har etablerats uppställningsplatser.

Trafikanalys har inom detta uppdrag haft samråd med SKL¹⁷⁴ samt deltagit på ett möte¹⁷⁵ med SKL:s grupp för "Gods i tätort". I samband med "Gods i tätort"-mötet distribuerades ett frågeblad till inbjudna kommuner. Frågorna diskuterades på mötet, och ett fåtal kommuner lämnade även skriftliga svar. Från samrådet och mötet har det framkommit att många kommuner anser att det finns problem med lastbilar som parkerar på olämpliga platser. Samtidigt är det få kommuner som erbjuder uppställningsplatser. Som nämnts ovan finns det dock planer på nya uppställningsplatser på flera håll. Dessa planer finns framförallt i kommuner som har mycket angöringstrafik, t.ex. storstadskommuner samt logistikunga kommuner som även ligger strategiskt för genomfartstrafiken. Många av dessa kommuner har upplevt problem med att lastbilar står uppställda på t.ex. lastzoner, bensinstationer, köpcentrum, industri-, terminal- och hamnområden, samt även i viss utsträckning i bostadsområden. Detta leder till trafikfarliga situationer (t.ex. felparkeringar och trängsel), sociala problem med inslag av brottslighet samt miljöproblem (t.ex. dieselläckage och annan nedskräpning). Ett fåtal kommuner har godsstrategier¹⁷⁶ men få arbetar aktivt med riktade insatser för att komma till rätta med de problem som uppställda fordon orsakar. I stadsplaneringen har vissa kommuner tagit hänsyn till problemet genom att reservera mark för en uppställningsplats, men som tidigare nämnts är det få som har kommit längre i planerna än så.

Kommunerna ansvarar även för de lokala trafikföreskrifterna inom tätbebyggt område. Genom dessa kan de reglera var och när lastbilar får parkera. De lokala trafikföreskrifterna påverkar även hur man får köra i städerna vilket i förlängningen påverkar behovet av

¹⁷² WSP 2014. Säkra uppställningsplatser - Aktörsperspektiv och affärsmodeller med fokus på kommunens roll och drivkrafter. Göteborg: Analys och Strategi.

¹⁷³ Ibid.

¹⁷⁴ 2016-05-12.

¹⁷⁵ 2016-06-21.

¹⁷⁶ Trafikanalys 2016. Godstransporter i Sverige - en nulägesanalys. Rapport 2016:7. Stockholm.

uppställningsplatser. För många kommuner är frågan om uppställningsplatser inte något större problem, medan andra främst förknippar det med genomfartstrafiken.

I en studie över behov av uppställningsplatser i Stockholm konstateras att behovet varierar beroende på vilken typ av verksamhet företagen bedriver. Enligt de tillfrågade förarna skulle fler uppställningsplatser bidra till mindre trafik (t.ex. i form av söktrafik, dvs. trafik som letar efter plats att parkera på) och färre olagliga uppställningar samt en bättre arbetsmiljö. På dagtid finns det ett behov av uppställningsplatser för bygg- och anläggningsfordon i anslutning till stadens 12-metersgräns¹⁷⁷, samt för angöringstrafiken. Nattetid finns det ett stort behov av uppställningsplatser.¹⁷⁸

En stor majoritet (86 procent) av de som besvarat Trafikanalys enkät tycker inte att det finns tillräckligt med uppställningsplatser för lastbilar i Sverige. Detta är oberoende av chaufförernas ålder, storleken på företaget man är anställd vid och vilken typ av transporter man kör. Uppställningsplatserna för stora lastbilar sägs vara för få i hela Sverige och det är svårt att peka ut något särskilt område där behovet är extra stort med hjälp av enkätsvaren. Förutom att antalet uppställningsplatser är få anges att det ofta är fullt på de få platser som finns vilket gör det svårare att planera sina kör- och vilotider.



Figur 5.4: Fördelning över förare som anser att det finns tillräckligt med uppställningsplatser i Sverige. Källa: Trafikanalys fältstudie om uppställningsplatser.

När det gäller fältstudien ansåg 69 procent (Figur 5.4) av de svarande att uppställningsplatserna är för få. Enligt denna studie var det en betydligt större andel av de svenska förarna som ansåg att det finns en brist på uppställningsplatser; 80 procent av de svenska förarna jämfört med 42 procent av de utländska. Flera svarande menade att Sverige är ett av de sämsta länderna i Europa när det kommer till uppställningsplatser – vissa betecknade Sverige som ett "utvecklingsland" i detta avseende. Länder som Tyskland, Spanien och Finland nämndes ofta som bättre, de uppgavs ha uppställningsplatser med 2-4 mils mellanrum. Många uppgav att det saknas uppställningsplatser generellt i hela Sverige, men storstäder som Stockholm och Göteborg nämndes ofta som områden där bristen är särskilt stor. Europavägarna gavs också som exempel vid flertalet tillfällen, särskilt E4 och E6.

Ett annat problem är att det är stor trängsel på de uppställningsplatser som finns. 78 procent av de svarande i fältstudien anser att det är för mycket trafik i förhållande till antalet platser per uppställningsplats (jämför avsnitt 4.5 om rastplatser). En större andel av de svenska chaufförerna upplever problem med trängsel - 88 procent av de svenska förarna upplever detta, jämfört med 57 procent av de utländska förarna. En stor andel förare vid den ena

¹⁷⁷ 12-metersgränsen innebär att inom ett visst område (en zon) får inte lastbilar längre än 12 meter framföras.

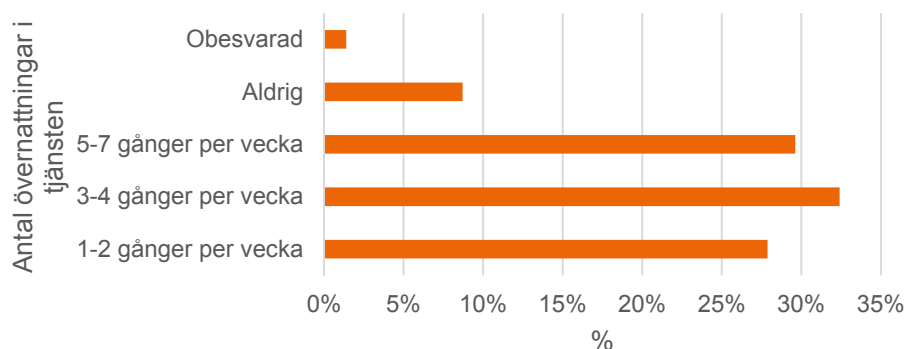
¹⁷⁸ Atkins 2015. Uppställningsplatser - Utredning av uppställning för lastbilar Stockholms stads Trafikkontor.

undersökningsplatsen¹⁷⁹ använde uttryck som "Nämn en det inte är trängsel på." eller "Jaa, alla!" när de hörde frågan. De flesta som inte gav en kommentar om ort/rastplats där det är trängsel svarade att det oftast är trängsel vid samtliga platser i Sverige. Storstäder som Stockholm och Göteborg nämndes, liksom mer specifika platser som Herrbeta, Ödeshög, Sillekrog, Nyköpingsbro, Sandsjöbacka och Klevshult. Förare vid båda undersökningsplatserna beklagade sig över utlandstrafiken, främst den från Östeuropa, och menade att det är en stor bidragande faktor till trängseln i Sverige. Enligt svenska förare som intervjuats, står de utländska ekipagen parkerade på korttidsrastplatser i flera timmar och dagar i väntan på nytt uppdrag. Bättre kontroller av parkerad tid samt fler parkeringar där det kostar att stå 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 avgiftsbelagda parkeringsplatserna, menar många av de förare som intervjuats. Det är dock en kortsiktig lösning, då de underbetalda förarna måste parkera någon annanstans. Det stora problemet är att det finns för många lastbilschaufförer och för få rast- och uppställningsplatser i Sverige.

Förarna anser att de har god kännedom om Sveriges rastplatser. Bland de utländska förarna är andelen som inte anser sig ha god kännedom om rastplatser större än den är bland svenska förare (30 procent jämfört med 7 procent). Kännedom om rastplatser är viktigt för att kunna planera sin körning, något som därmed kan vara svårare för utländska förare än för svenska.

5.6 Förarnas efterfrågan

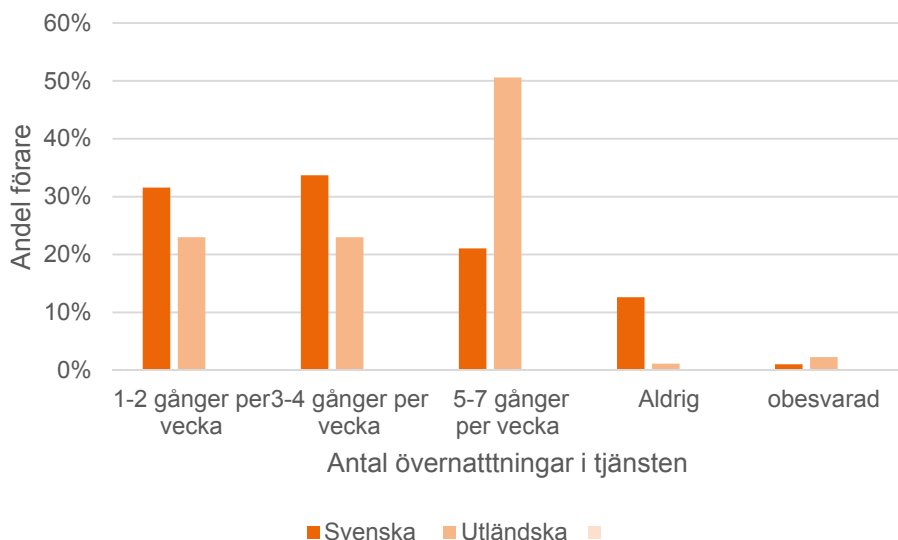
Enligt Trafikanalys studier finns en stor efterfrågan på uppställningsplatser för att inta dygnsvilan. Endast 9 procent av förarna i fältstudien uppgav att de aldrig behöver övernatta i tjänsten under en vanlig arbetsvecka, medan 90 procent av förarna sover utanför hemmet minst en gång per vecka, se Figur 5.5.



Figur 5.5: Antal övernattningsnätter i tjänsten per vecka. Källa: Trafikanalys fältstudie om uppställningsplatser.

¹⁷⁹ Rasta Ödeshög

Enligt enkätstudien sover nästan hälften (45 procent) av de svarande utanför hemmet någon gång under en vanlig arbetsvecka. Oftast sover de utanför hemmet 1-2 gånger per vecka (22 procent) eller 3-4 gånger per vecka (17 procent). Männen sover i högre utsträckning utanför hemmet vid dygnsvila än vad kvinnorna gör (46 procent av männen respektive 24 procent av kvinnorna). Skillnaden mellan de båda studierna beror troligen delvis på det en större andel av de utländska förarna som övernattar i tjänsten, se Figur 5.6.



Figur 5.6: Antal övernattningar i tjänsten fördelat på svenska och utländska förare. Källa: Trafikanalys fältstudie om uppställningsplatser.

Övernattningarna sker nästan uteslutande i lastbilen (dryga 90 procent i båda studier). En liten andel (ca 10 procent) av de som tar dygnsvilan utanför hemmet sover ibland i övernattningsrum som tillhandahålls av arbetsgivaren. Få säger sig ta ut dygnsvilan på annat boende såsom hotell eller motell. Här skiljer sig dock resultaten mellan männen och kvinnorna – andelen kvinnor som anger att de ibland tar dygnsvilan i ett övernattningsrum som tillhandahålls av arbetsgivaren är dubbelt så hög som andelen män som gör detta. Det är också tre gånger så många kvinnor som män som övernattar på hotell eller motell (6 procent). Även för kvinnorna är dock lastbilen den allra vanligaste sovplatsen vid längre körupdrag.

Mellan 20 och 30 procent av de tillfrågade förarna sover i lastbilen en till två gånger per vecka och ungefär lika stor andel tre till fyra gånger per vecka. Även i Transportstyrelsens undersökning av regelefterlevnaden inom yrkestrafiken¹⁸⁰ uppges 20 procent av de svenska förarna ta sin dygnsvila längs vägen minst tre gånger per vecka, medan motsvarande siffra för de utländska förarna var 70 procent. I Trafikanalys fältstudie angav 62 procent av de utländska förarna att de tog sin dygnsvila i lastbilen minst tre gånger per vecka, medan en undersökning från polisen¹⁸¹ visade på en betydligt mindre andel om 31 procent. I en studie¹⁸² från Danmark där utländska förare var i fokus, angav 87 procent av de svarande att de alltid

¹⁸⁰ Transportstyrelsen 2016. Regelefterlevnad inom yrkestrafik på väg - Tillståndsmätning 2015. www.transportstyrelsen.se: Väg- och järnvägsavdelningen, Enheten för trafikföretag.

¹⁸¹ Messman, K. 2010. Transportsäkerhet på västsvenska rastplatser – Intervjuer med utländska lastbilschaufförer. Länskriminalpolisen vid Polismyndigheten Västra Götaland.

¹⁸² COWI 2015. Sideveje i dansk transport. Kongens Lyngby: DTL - Dansk Vognmaend.

sover i lastbilen när de arbetar. 6 procent svarade att de sover utanför lastbilen 1-2 gånger i månaden, 1 procent att de sover utanför lastbilen en gång i veckan, 3 procent att de sover utanför lastbilen 2-3 gånger per vecka och 2 procent att de för det mesta sover utanför lastbilen och (1 procent angav "annat").

Sammanfattningsvis kan konstateras att en lastbilschaufför ofta intar sin dygnsvila i lastbilen och att det tycks vara vanligare bland de utländska förarna. Det finns således ett stort behov av uppställningsplatser där dygnsvila kan intas.

Förarna är nöjda med att övernatta i lastbilen och runt 60 procent uppger att de inte skulle vilja övernatta på annat ställe, men det finns även en stor grupp (19 procent) som hellre skulle vilja sova på annat ställe, enligt Trafikanalys enkätstudie (övriga har svarat "vet inte" eller har inte besvarat frågan). Här skiljer sig återigen svaren mellan männen och kvinnorna. Över hälften av kvinnorna (56 procent) vill ta dygnsvilan på annat ställe än lastbilen oftare än vad de gör, medan 25 procent av männen angav detta. I fältstudien framkom att förare känner att de har bättre koll på sitt gods när de övernattar i lastbilen än på annat ställe. Några få förare har klagat på motorljud från lastbilar i närheten vilket ger försämrad sömn, men rörelse av andra lastbilar har även nämnts som tryggt då det minskar risken för stöld.

I de fall övernattningsrum som tillhandahålls av arbetsgivaren används bekostas det även oftast (i 85 procent av fallen) av arbetsgivaren. Av de som ibland sover på annat boende såsom hotell eller motell anger majoriteten (85 procent) att boendet bekostas av arbetsgivaren.

Betalningsvilja för säkra uppställningsplatser

Av de svarande i enkäten anger drygt en fjärdedel att de inte är beredda att betala något alls för att stå på en säker uppställningsplats. Ungefär lika många anger att de är beredda att betala mellan 50 och 99 kr. Omkring en femtedel av de svarande är beredda att betala mellan 100 och 149 kr, medan en något lägre andel vill betala högst 1 till 49 kr. Få är beredda att betala 150 kr eller mer. Kvinnornas betalningsvilja är något högre än männens - 29 procent av kvinnorna är beredda att betala 100 till 149 kr.

Många anger att de uppskattar de uppställningsplatser som i dagsläget finns med service och viss bemanning där man betalar en avgift för att övernatta, men då även en viss del av avgiften kan återbördas vid inköp på anläggningen.

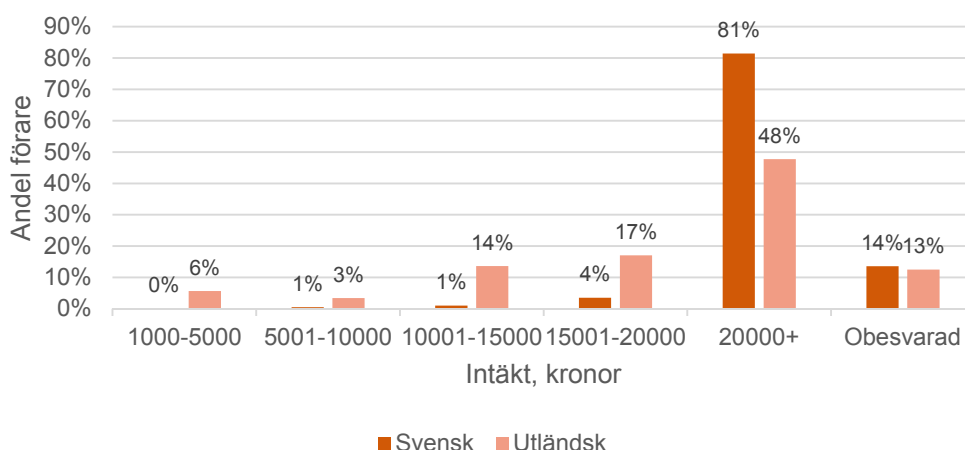
Av de som använder säkra uppställningsplatser betalar 27 procent för detta ur egen ficka. 10 procent har inte besvarat frågan och övriga anger att någon annan betalar för det. I de fall någon annan betalar är det oftast åkeriet som gör det (i 85 procent av fallen), annars speditören (i 13 procent av fallen). Om föraren själv skulle betala är betalningsviljan inte speciellt hög, få är beredda att betala mer än 140 kronor enligt fältstudien (viket ligger i linje med enkäten). Gällande svaren som mottagits vid den ena undersökningsplatsen¹⁸³ har dock större delen av de som är beredda att betala 100-140 kronor räknat med få äta och/eller duscha för en del av summan de betalar. Vid aktuell undersökningsplats kostar det 100 kronor att stå över natten, och då ingår mat för en viss summa samt dusch. Således har alltså majoriteten av de som svarat 100-140 kronor en egentlig betalningsvilja som motsvarar 0-40 kronor för själva parkeringen. Vid de intervjuer som gjorts vid den andra undersökningsplatsen¹⁸⁴ har systemet med återbetalning genom mat och dusch inte kommit

¹⁸³ Rasta, Ödeshög

¹⁸⁴ Rastplats Svartån

på tal, så de som svarat 100-140 kronor vid den undersökningsplatsen är troligtvis beredda att betala den summan för just parkeringen. Enligt polisens studie¹⁸⁵ är betalningsviljan max 150 kronor av privata medel för parkeringsavgift.

Den privata betalningsviljan för en säker uppställningsplats varierar naturligtvis också med inkomsten. Enligt Figur 5.7 har utländska förare lägre inkomst än svenska förare vilket i sig inte är konstigt eftersom prisnivån också varierar mellan olika länder och respektive lands lön ger olika köpkraft när den används "hemma".



Figur 5.7: Intäkter efter skatt för april 2016 fördelat på svenska och utländska förare. Källa: Trafikanalys fältstudie om uppställningsplatser.

De låga lönerna bekräftas även i studien från Transportstyrelsen samt i den danska studien¹⁸⁶. I den danska studien framkom att det är stor lönespridning mellan de utländska förarna. 43 procent har en månadsinkomst på 11 000-15 000 kronor och 31 procent har en månadsinkomst på 16 000-19 000 kronor. Endast 9 procent tjänar mer än 20 000 kronor, vilket ger samma bild som Trafikanalys fältstudie (Figur 5.7). I Transportstyrelsens studie¹⁸⁷ framkom att svenska förare hade ca 84 kronor mer betalt i timmen än förare med utländskt pass. Dessutom var det endast 20 procent av de svenska förarna som inte får ersättning för arbetskläder, övernattnings och måltider, medan motsvarande siffra för de utländska förarna var 50 procent.

Vid inkomstjämförelser mellan länder är det dock viktigt att beakta att olika länder har olika prisnivåer, som nämnts ovan. En och samma lönenivå i länder med olika prisnivå resulterar i olika köpkraft. SCB:s prisnivåindex för hushållens faktiska individuella konsumtion¹⁸⁸ visar exempelvis att Estland och Lettland hade en prisnivå på runt 50 procent¹⁸⁹ av den svenska under åren 2010-2014. Det innebär att en svensk lön om 30 000 kronor hade samma köpkraft i Sverige som en estländsk lön om 15 000 kronor hade i Estland. I Bulgarien och Rumänien var prisnivån, enligt samma index, neråt en tredjedel av den svenska. Danmark hade ungefär

¹⁸⁵ Messman, K. 2010. Transportsäkerhet på västsvenska rastplatser – Intervjuer med utländska lastbilschaufförer. Länskriminalpolisen vid Polismyndigheten Västra Götaland.

¹⁸⁶ COWI 2015. Sidevje i dansk transport. Kongens Lyngby: DTL - Dansk Vognmaend.

¹⁸⁷ Transportstyrelsen 2016. Regelefterlevnad inom yrkestrafik på väg - Tillståndsmätning 2015.

www.transportstyrelsen.se: Väg- och järnvägsavdelningen, Enheten för trafikföretag.

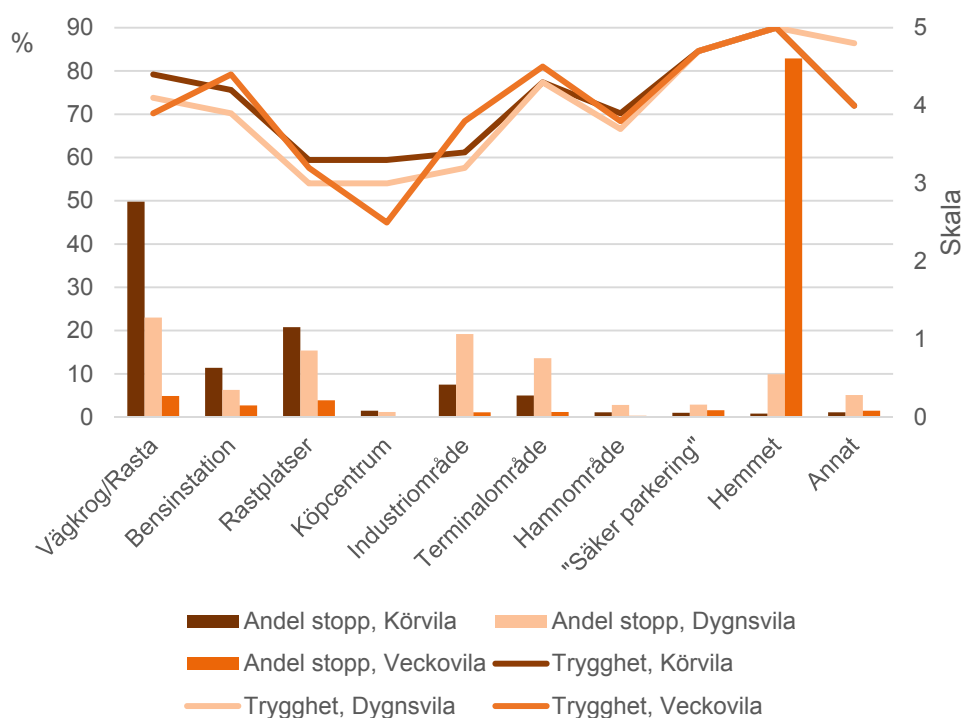
¹⁸⁸ http://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START__PR__PR0401/PR0401T03Ar/?rxid=173ac62c-8a71-45d2-924b-0b09dda73dc0

¹⁸⁹ Vilket också framkommer vid jämförelser av s.k. köpkraftspariteter.

samma prisnivå som Sverige och i Norge låg prisnivån 15-20 procent över den svenska under åren 2010-2014. Baserat på köpkraft ur ett hemlandsperspektiv kan därmed lönerna från 10 000 kronor och uppåt i figur 1.3 sägas vara "desamma" då de ger samma köpkraft i hemlandet. Den privata betalningsviljan för en uppställningsplats i Sverige kommer dock variera beroende på faktisk lön uttryckt i svenska kronor.

Vilka uppställningsplatser använder förarna?

Den vanligaste platsen att ta sin körvila på var en vägkrog följt av rastplatser, enligt svaren i Trafikanalys fältstudie. I viss mån användes även bensinstationer¹⁹⁰. Terminalområden och industriområden används i liten utsträckning medan köpcentrum, säkra parkeringar eller hemmet nästan inte används alls. Beträffande dygnsvilan är även här vägkrogen den vanligaste platsen, följt av industriområden, rastplatser och terminalområden. Hemmet och bensinstationer används i viss utsträckning medan köpcentrum nästan inte alls används för dygnsvila. Veckovilan tas av en överväldigande majoritet (83 procent) hemma. Bland de som nyttjar andra platser är vägkrogen vanligast, följt av rastplatser.



Figur 5.8: Fördelning av andel platser som används för kör-, dygns- respektive veckovila samt upplevd trygghet efter skala (skala 1-5, där 5 är tryggast) Källa: Trafikanalys fältstudie om uppställningsplatser.

¹⁹⁰ De svarande 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 personer som besvarat frågan. Svaret anges i procent. Den svarande ombads värdera den upplevda tryggheten vid varje plats på en skala från 1 till 5, där 5 står för "helt trygg". Ett genomsnitt för upplevd trygghet vid varje plats för de olika vilointermedierna har också beräknats samt avrundats till en decimal. Flertalet som svarat "Annat" har övernattnat i lägenhet som företaget har i närheten av terminalområdet. Den upplevda tryggheten har tagits fram som medelvärden.

Tryggheten upplevs likvärdig för de olika platserna oavsett typ av vila. Generellt är hemmet den plats där förarna känner sig tryggast (värderas genomgående till 5). Därefter följer säker parkering, terminalområde, annat, bensinstation och vägkrog i fallande ordning.¹⁹¹

60 procent av förarna anger att det händer att de nyttjar platser där de känner sig otrygga (detta gäller 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 anledning. Däremot har nästan inga förare angett ekonomiska orsaker. De faktorer som framförallt gör att tryggheten ökar är belysning, bemanning och kameraövervakning, dvs. samma faktorer som angavs som 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". Över hälften av både männen och kvinnorna ansåg att detta skapar trygghet. Därutöver anges som önskemål att vaktbolag kommer och tittar till platserna ibland.

Förutom att uppställningsplatsen ska kännas trygg är det viktigt vilken typ av service som finns. 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. Önskemål (ej krav) som framförs är restaurang samt någon form av livsmedelsaffär eller kiosk, se Tabell 5.1.

Även i den danska studien¹⁹² uppgav de intervjuade utländska lastbilschaufförerna att det behövs bättre möjligheter att sköta sin hygien, dvs. fräschare och renare toaletter och duschar, samt att de saknar fler möjligheter att koppla av på t.ex. caféer eller lounges medan de vilar.

Tabell 5.1: Fördelning över olika servicefaktorer som förare har fått klassificera som krav och önskemål. Källa: Trafikanalys fältstudie om uppställningsplatser.

	<i>Krav</i>	<i>Önskemål</i>
Toalett	238	29
Dusch	168	77
Restaurang	101	108
Livsmedelsaffär/kiosk	30	106
Tvätt	6	21
Tankmöjlighet	12	64
Matlagningsmöjlighet	4	9
Wifi	4	42
Lounge	1	10
Annat	0	3

Arbetsmiljö

Arbetsmiljölagstiftningen innehåller krav som kan påverka både efterfrågan på trygga och säkra uppställningsplatser och utformningen av dessa. Detta sker genom de krav som ställs på chaufförernas arbetsmiljö och på arbetsmiljön för de som arbetar på uppställningsplatser.

¹⁹¹ Medelvärde av de tre kategoriernas medelvärde.

¹⁹² COWI 2015. Sideveje i dansk transport. Kongens Lyngby: DTL - Dansk Vognmaend.

Regler om arbetsmiljö för den svenska arbetsmarknaden finns i Arbetsmiljölagen (1977:1160), Arbetsmiljöförordningen (1977:1166) och i Arbetsmiljöverkets föreskrifter (AFS). Syftet med arbetsmiljölagstiftningen är att förebygga ohälsa och olycksfall i arbetet, samt att även i övrigt uppnå en god arbetsmiljö (1 kap. 1 § arbetsmiljölagen).

Arbetsmiljölagen gäller för allt arbete i vilket arbetstagare utför arbete för arbetsgivarens räkning (1 kap. 2 § AML). Däremot gäller lagen inte den som anlitar en självständig entreprenör. Arbetsmiljöansvaret faller då på entreprenören. Ett förhållande där en uppdragsgivare anlitar en entreprenör som är helt beroende av uppdragsgivaren, kan emellertid anses utgöra ett undantag. Ett sådant beroendeförhållande kan då komma att jämföras med arbetsgivare/arbetstagarförhållande. Detta följer av arbetsrättslig praxis.¹⁹³

Arbetsmiljölagstiftningen ställer krav på arbetsgivaren. En arbetsgivare som inte följer kraven kan komma att få betala böter eller en sanktionsavgift som baseras på antalet anställda i företaget. Det är Arbetsmiljöverket som har tillsynsansvaret på området och som tilldömer sanktionsavgifterna.

I Arbetsmiljöverkets föreskrift om systematiskt arbetsmiljöarbete (AFS 2001:1) finns den mest generella och övergripande bestämmelsen på området. Den kräver att arbetsgivaren ska göra en riskbedömning, det vill säga regelbundet undersöka arbetsförhållandena och bedöma riskerna för att någon kan komma att drabbas av ohälsa eller olycksfall i arbetet (9 §). Om någon riskfaktor identifieras, måste åtgärder vidtas för att förebygga ohälsa och olycksfall och för att tillfredsställande arbetsmiljö även i övrigt uppnås (10 §). Inträffar något allvarligt tillbud i arbetet, är det en tydlig indikation om att någonting måste göras. Utöver denna övergripande föreskrift om systematiskt arbetsmiljöarbete, har Arbetsmiljöverket tagit fram mer specifika föreskrifter som berör olika områden av arbetsmiljön.

Arbetsmiljöverkets föreskrifter om organisatorisk och social arbetsmiljö (AFS 2015:4) syftar till att främja en god arbetsmiljö och förebygga risk för ohälsa på grund av organisatoriska och sociala förhållanden i arbetsmiljön. Föreskriften ställer bl.a. krav på att arbetsgivaren har mål för den organisatoriska och sociala arbetsmiljön (6 §). Arbetsgivaren måste vidare se till att arbetsuppgifterna inte ger upphov till ohälsosam arbetsbelastning (9 §), ge tydlig information om arbetet (10 §) samt vidta åtgärder för att motverka att arbetsuppgifter och arbetssituationer som är starkt psykiskt påfrestande leder till ohälsa hos arbetstagarna (11 §). Arbetsgivaren ska också vidta de åtgärder som behövs för att motverka att arbetstidens förläggning leder till ohälsa hos arbetstagarna (12 §). I allmänna råd ger Arbetsmiljöverket exempel på förläggning av arbetstider som kan medföra risker för ohälsa: skiftarbete, arbete nattetid, delade arbetspass, långa arbetspass, och långtgående möjligheter att utföra arbete på olika tider och platser med förväntningar på att vara ständigt nåbar. Enligt de allmänna råden bör arbetsgivaren särskilt uppmärksamma möjligheterna till återhämtning och även ta hänsyn till att arbetstidens förläggning påverkar risken för olyckor. Bestämmelsen är ytterst betydelsefull för vägtransporter som ofta sker enligt exemplen ovan. Paragrafen kan ses som ett förtydligande av det ansvar som arbetsgivaren har enligt arbetstidslagen, och gäller även för de som omfattas av vägarbetstidslagen. Vid tillämpning av ifrågavarande föreskrift likställs med arbetsgivare den som hyr in arbetskraft (3 §). Därför gäller kraven även för transportörer som arbetar med inhyrd personal istället för anställda chaufförer.

Arbetsmiljöverkets föreskrift om hot och våld (AFS 1993:2) gäller för arbete där det kan finnas risk för våld eller hot om våld. Arbetsgivaren skall utreda de risker för våld eller hot om våld som kan finnas i arbetet och vidta riskförebyggande åtgärder. Arbetet skall ordnas så att risk

¹⁹³ Arbetsmiljölagen – med kommentar. Arbetsmiljöverket, 2015

för våld eller hot om våld så långt som det är möjligt förebyggs (2 §). Det ska finnas särskilda säkerhetsrutiner för arbete som kan medföra risk för våld eller hot om våld (3 §). Arbetstagarna skall ha tillräcklig utbildning och information och få tillräckliga instruktioner för att kunna utföra arbetet säkert och med tillfredsställande trygghet (4 §). Arbetsplatser skall placeras, utformas och utrustas så att risk för våld eller hot om våld så långt som det är möjligt förebyggs (6 §). Arbetstagarna skall ha möjlighet snabbt kalla på hjälp och arbetsgivaren ska se till att det finns larmutrustning där så krävs för säkerheten och fordrade tekniska hjälpmedel (7 §). En arbetsuppgift som innebär påtaglig risk för våld eller hot om våld får inte utföras som ensamarbete (8 §). Föreskriften innehåller en paragraf som är direkt riktad till transportbranschen. Enligt denna paragraf (9 §) ska värdetransporter organiseras och utföras så att arbetstagarna har betryggande säkerhet. De tillbud och händelser med våld eller hot om våld som sker i arbetet skall dokumenteras och utredas. Arbetstagare som utsatts för våld eller hot om våld skall snabbt få hjälp och stöd (11 och 12 §§).

Arbetsmiljöverket har även gett ut en föreskrift om arbetsplatsens utformning (AFS 2009:2). Denna omfattar dock inte transportmedel, och därför kan man inte använda arbetsmiljölagstiftningen för att påverka själva lastbilens utformning så att den bättre skyddar lastbilschauffören på en uppställningsplats.

Uppställningsplatserna inspekteras sällan. Däremot har Arbetsmiljöverket ofta saminspektioner med Transportstyrelsen, Polisen och Tullverket.¹⁹⁴

5.7 Utländska förare efterfrågan

Av tidigare avsnitt har framgått att det finns en hel del utländska förare på de svenska vägarna. Utländska förare kan köra på svenska vägar t.ex. för att de kör en internationell transport, dvs. en transport där avsändarlandet skiljer sig från destinationslandet. Nationella transporter har traditionellt varit förbehållna inhemska transportörer men det finns idag undantag

Det så kallade kombidirektivet¹⁹⁵ ger europeiska transportörer¹⁹⁶ rätt att i samband med en internationellt kombinerad transport utföra en inledande och en avslutande vägtransport, oavsett om detta innebär en gränspassage eller ej.

De europeiska cabotagereglerarna ger rätt för transportföretag att köra tillfälliga inrikestransporter¹⁹⁷ i andra länder. Enligt artikel 8 i cabotageförordningen¹⁹⁸ har varje transportföretag som bedriver yrkesmässiga godstransporter på väg och som innehar ett gemenskapstillstånd¹⁹⁹ och vars förare, om denna är medborgare i tredjeland, innehar ett förartillstånd rätt att utföra cabotagetransporter. Rätten till cabotagetransport betyder att ett transportföretag som utför en internationell godstransport på väg får utföra upp till tre cabotagetransporter, varav sista lossningen ska ske inom sju dagar från lossningen för den

¹⁹⁴ Arbetsmiljöverket

¹⁹⁵ Rådets direktiv 92/106/EEG av den 7 december 1992 om gemensamma regler för vissa former av kombinerad transport av gods mellan medlemsstaterna

¹⁹⁶ Dvs. transportörer som är etablerade i en medlemsstat och som uppfyller villkoren för att driva transportverksamhet och för att få tillträde till marknaden för varutransporter mellan medlemsstater

¹⁹⁷ Med inrikestransporter avses nationella transporter med start och mål inom samma land.

¹⁹⁸ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1072/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg (Cabotageförordningen).

¹⁹⁹ Yrkesmässig trafik får inte bedrivas utan gemenskapstillstånd eller yrkestrafiktillstånd enligt 2 kap. 1 § Yrkestrafiklag (2012:210)

internationella transporten. Cabotage får med andra ord utövas under en vecka och omfatta maximalt tre nationella transporter.

Ytterligare en möjlighet finns för utländska förare att verka i Sverige, nämligen genom utstationering²⁰⁰. Utstationering innebär att en arbetsgivare för egen räkning och under egen ledning sänder arbetstagare till Sverige enligt avtal som ingåtts mellan arbetsgivaren och den i Sverige verksamme mottagaren av tjänsterna. Därutöver omfattas fall när en arbetsgivare sänder en anställd till Sverige till en arbetsplats eller till ett företag som tillhör samma koncern. Även när en arbetsgivare som hyr ut arbetskraft, ställer arbetskraft till förfogande eller sänder arbetstagare till ett användarföretag i Sverige gäller reglerna för utstationering. Dessutom krävs det också att det råder ett anställningsförhållande och att arbetet utförs under en begränsad tid. Utstationering medför att bestämmelser i den svenska lagstiftningen om betald semester, arbetstid, arbetsmiljö, skydd för gravida och kvinnor som nyligen fött barn, skydd för minderåriga och förbud mot diskriminering ska gälla för de utstationerade arbetstagarna.

Utländska chaufförer kan förstås även vara anställda hos företag i Sverige och har då samma villkor som svenska chaufförer.

Transportstyrelsen genomför, som ett led i sitt marknadsövervakningsuppdrag, s.k. tillståndsmätningar för att undersöka regelefterlevnaden inom yrkestrafiken på väg. I den senaste mätningen gjordes även en pilotstudie för att se om man genom en enkät kunde fånga förarnas sociala villkor, då det funnits en medial diskussion om att skillnaden i sociala villkor mellan svenska och utländska förare påverkar konkurrensvillkoren inom åkerinäringen²⁰¹. Transportstyrelsen konstaterar, liksom Trafikanalys²⁰², att det saknas faktakunskap om detta. Transportstyrelsen menar att kunskap behövs om:

- hur stor andel av godstransporterna som utförs av utländska företag
- hur stor andel av transporterna som sker med förare med andra sociala villkor än vad som är brukligt att svenska förare har
- hur de sociala villkoren är utformade och skiljer sig från varandra
- hur andelen förare med andra sociala villkor än svenska är fördelade inom godstransportmarknaden.

I Transportstyrelsens studie tillfrågades 113 lastbilschaufförer, varav 50 procent var svenskar. 15 procent av chaufförerna kom från Polen, vilket därmed var det näst vanligaste härkomstlandet. 7 procent kom från något annat västeuropeiskt land, 3 procent från "annat" och resterande 40 procent från något land i Östeuropa.²⁰³ Av de svenska förarna övernattade drygt 20 procent minst tre nätter per vecka i sitt fordon medan motsvarande siffra för de utländska förarna var 70 procent. Av de utländska förarna anger drygt hälften att de kommer till sin varaktiga bostad någon gång per månad eller mer sällan. Ur enkäten framkom även att såväl svenska som utländska förare tycks trivas med sitt yrke, dock verkar svenska förare ha mer stöd från sina arbetsgivare samt vara något nöjdare med arbetsförhållandena och den lön som de får än de utländska förarna.²⁰⁴ Transportstyrelsens undersökning styrker med andra ord bilden av att utländska chaufförer i större utsträckning än sina svenska kollegor övernattar

²⁰⁰ Regleras i Europaparlamentets och rådets direktiv 96/71/EG av den 16 december 1996 om utstationering av arbetstagare i samband med tillhandahållande av tjänster

²⁰¹ Transportstyrelsen 2016. Regelefterlevnad inom yrkestrafik på väg - Tillståndsmätning 2015.

www.transportstyrelsen.se: Väg- och järnvägsavdelningen, Enheten för trafikföretag.

²⁰² Se Trafikanalys 2016. Godstransporter i Sverige - en nulägesanalys. Rapport 2016:7. Stockholm.

²⁰³ Transportstyrelsen 2016. Regelefterlevnad inom yrkestrafik på väg - Tillståndsmätning 2015.

www.transportstyrelsen.se: Väg- och järnvägsavdelningen, Enheten för trafikföretag.

²⁰⁴ Ibid.

i bilen och att de i mindre utsträckning har särskild ersättning för övernattning och måltider, trots att de i grunden har en lägre lön. Mot bakgrund av detta är det lätt att förstå den lägre betalningsviljan för säkra uppställningsplatser, generellt sett, för utländska än för svenska chaufförer. Dock torde den potentiella efterfrågan vara större eftersom de sover fler nätter i lastbilen.

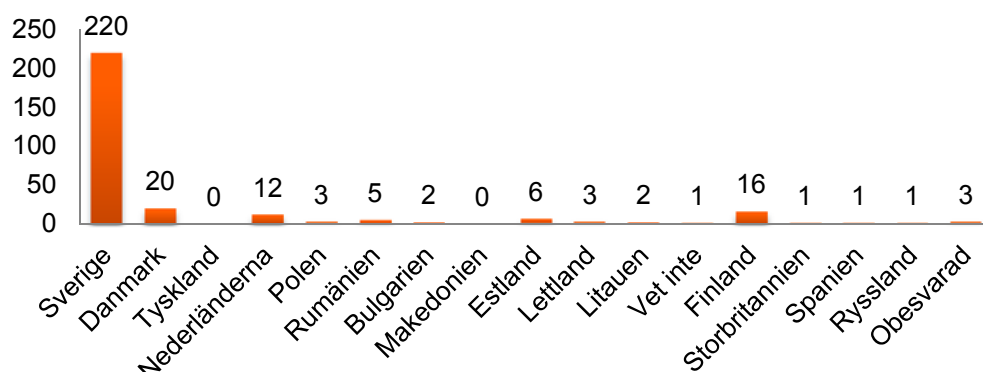
Även i Danmark har frågan om konkurrenskraften mellan inhemska och utländska företag i åkerinäringen varit föremål för diskussion. Danska förarfacket har låtit göra en undersökning av utländska förare och deras villkor. Totalt omfattade studien 225 svarande. Ungefär hälften av de som svarade på frågan om nationalitet (216 st) kom från Rumänien och cirka en tredjedel från Bulgarien. Resterande hade antingen makedonskt eller både bulgariskt och makedonskt pass. 89 procent av förarna var anställda medan 11 procent körde egen lastbil (leasad eller ägd). Av de anställda arbetade 42 procent i ett företag med färre än 10 anställda, medan 35 procent arbetade i ett företag med 50 eller fler anställda. Förarna uppgav även att de framför allt kör i Danmark, Tyskland och Sverige, men även i Frankrike och Holland. Den stora merparten av förarna hade varit i Danmark mellan 1 och 3 dagar, men var tjugonde svarande uppgav att de hade varit i Danmark mer än 7 dagar utan att köra över gränsen. Nästan hälften av förarna kör lång tid utan att vara hemma i sitt hemland. 47 procent uppgav att de varit borta från sitt hemland i mer än 7 veckor och 14 procent att de varit borta i 11 veckor. 12 procent av förarna hade arbetsgivare i Danmark, medan 77 procent hade arbetsgivare som var baserade i Rumänien eller Bulgarien. 27 procent av förarna fick sina körinstruktioner från Danmark, dvs. mer än dubbelt så många som har en dansk arbetsgivare. Merparten (77 procent) fick instruktioner från det företag där de är anställda.²⁰⁵ Även denna undersökning ger således bilden att de utländska förarna är mycket bundna till sina fordon och i stor utsträckning övernattar i dem.

I Trafikanalys fältstudie var närmare 70 procent av chaufförerna svenska, men totalt representerades minst 18 nationaliteter. De som körde en utländsk bil ombads uppge hur länge de hade kört i Sverige den här gången. 82 personer svarade på denna fråga, varav 72 procent hade varit i Sverige kortare än 7 dagar, 12 procent i över en vecka, 5 procent i över två veckor och 11 procent i över en månad. Det var således en ansenlig andel förare som varit i Sverige längre tid än den tillåtna enligt cabotagereglerna. Det är möjligt att flera av dessa chaufförer är utstationerade.

Av de svarande som hade annat bosättningsland än Sverige (79 stycken) var det 70 procent som varit i Sverige sju dagar eller mindre. 56 procent av de svarande med annat bosättningsland än Sverige (78 stycken) uppgav att de senast hade besökt sin bostadsort för 14 dagar sedan eller mindre. 65 procent uppgav att de skulle vilja besöka sin bostadsort oftare.

68 procent av samtliga svarande (utländska såväl som svenska) angav att de får instruktioner om köruppdraget via det företag där de är anställda. 27 procent får sina instruktioner från ett företag där de inte är anställda, medan 8 procent bestämmer själva.

²⁰⁵ COWI 2015. Sideveje i dansk transport. Kongens Lyngby: DTL - Dansk Vognmaend.



Figur 5.9: Fördelning över från vilka länder företagen som ger instruktioner för köruppdragen finns i. Källa: Trafikanalys fältstudie om uppställningsplatser.

Sverige är det vanligaste landet från vilket föraren får sina instruktioner om köruppdraget (77 procent), följt av Danmark (7 procent), se Figur 5.9. Själva ruttplaneringen gör 58 procent av förarna själva.

5.8 Transportköpares efterfrågan

Enligt de transportföretag som Trafikanalys har intervjuat ställer den vanlige transportköparen inte några särskilda krav på säkerhet. Det förekommer dock att kunder med högvärdigt gods eller dylikt kan ställa speciella krav. Ingen uppger ha fått krav avseende uppställningsplats. En organisation som hjälper transportföretag och transportköpare att tänka på hållbarhet²⁰⁶ vid avtal är Q3. Trafikanalys har genom kontakter²⁰⁷ med Q3 fått bekräftat att uppställningsplatser inte har diskuterats bland medlemsföretagen i samband med avtal. Trafikanalys har även fått ta del av Q3:s formulär för upphandlingshjälp, där det finns frågor att ställa till transportörerna och kan konstatera att inga frågor där kan kopplas direkt till uppställningsplatser eller chaufförernas trygghet vid rast och vila.

Det finns dock företag som har vidtagit åtgärder i denna riktning. Elgiganten²⁰⁸ har ställt höga krav avseende sociala villkor på de som utför transporterna för dem. Det innebär t.ex. krav på lönenivå. Det finns även krav på att företagen ska uppge vilka platser som nyttjas för raster och vila, samt att dessa ska godkännas av Elgiganten.

Det kan dock vara svårt för transportköpare att kontrollera att eventuella krav följs, beroende på långa avtalskedjor. Underleverantörerna står inte i direkt avtalsförhållande till transportköparen. Den transportör som ingår avtal med transportköparen har avtalsrättsligt ansvar för transporten gentemot köparen. Undertransportörerna ansvarar avtalsrättsligt för sina transportåtaganden gentemot sina uppdragsgivare. De långa avtalskedjorna innebär att vissa transportörer varken har avtalsrättsligt förhållande med avsändaren eller utför den faktiska transporten. Dessa ska ändå skiljas från speditörer och andra mellanhänder som

²⁰⁶ I formulären som föreningen tillhandahåller ställs frågor med avseende på miljö och arbetsmiljö.

²⁰⁷ Intervju med Petri Ekorre, 2016-08-09

²⁰⁸ Informationen kommer från intervju med Jan Conradsson, Inquire, som anlitats av Elgiganten för att upphandla transporter och sköta transportlogistik, 2016- 08-22

arrangerar transporter i och med att de har ett transportåtagande.²⁰⁹ Avtalets subjektiva begränsning, dvs. att avtalet inte stipulerar förhållanden som står utanför avtalsförhållandet, gör att det normalt inte är möjligt att rikta krav mot avtalspartens avtalspart.²¹⁰ Detta gör att transportköparen i princip inte kan vända sig till den faktiska transportören om det skulle framgå att transporten inte sker i enlighet med det ursprungliga avtalet mellan transportköparen och den avtalstecknande transportören. Den verkställande transportören är bunden av avtalet mellan sig själv och den transportör som kom före denne i avtalskedjan.

Avtalets subjektiva begränsning har delvis luckrats upp i nordisk rätt, bl.a. genom att tillåta transportköparen att rikta talan direkt mot den faktiska transportören. Denna rätt torde emellertid handla om transportörernas sedvanliga prestationer, såsom att varan ska levereras till rätt person, i rätt tid och i rätt skick.

²⁰⁹ Mellantransportörens ansvar för skadat gods, N. Martinsson, Juridisk Publikation, nummer 1/2014, http://juridiskpublikation.se/wp-content/uploads/2014/10/12014_Niclas-Martinsson.pdf

²¹⁰ En annan sak är att transportavtalet kan vara en s.k. trepartsavtal enligt vilket både avsändaren och mottagaren kan ha skyldigheter och rättigheter.

6 Uppställningsplatser – det offentliga ansvar?

Trafikanalys ska enligt regeringsuppdraget beskriva vilket ansvar det offentliga har och vilka utgångspunkterna för detta ansvar är. I detta kapitel resonerar vi kring hur det offentliga åtagandet kring säkra och trygga uppställningsplatser ser ut och vilken statens relation till marknaderna på området är.

Hur det offentliga åtagandet, eller det statliga åtagandet, ser ut förändras över tid. Exakt vilken verksamhet en viss stat bedriver vid en viss tidpunkt avgörs av olika typer av politiska processer mellan medborgarna, där deras värderingar och olika gruppers maktresurser är av största betydelse. Den politiska diskussion gäller ofta vad staten bör och kan göra, och därmed också vilket och hur stort det statliga (eller det offentliga) åtagandet bör vara.²¹¹ Statsvetaren Richard Rose har identifierat tre huvudkategorier av statliga aktiviteter:

1. Bygga upp och underhålla statens grundläggande funktioner, såsom inre ordning och yttre försvar, rättsväsende och skatteuppbörd
2. Näringspolitik och infrastruktur (mobilisering av fysiska resurser)
3. Utbildning och social välfärd.²¹²

I Sverige har statens åtagande i stora drag sammanfallit med Roses kategorier, och över tid utvecklats från att kretsa kring den första kategorin, statens grundläggande funktioner, till att omfatta näringspolitik och infrastruktur och till sist även frågor som rör utbildning och social välfärd.²¹³ De offentliga åtagandena utvidgades snabbt under 1930-talet och 1940-talen.²¹⁴ Omfattningen av den svenska statens åtaganden nådde sedan rekordnivåer, särskilt efter 1960. Under 1980-talet inleddes vad som kommit att kallas "omprövningens tid", då statens åtaganden ifrågasattes och begränsades. Staten har sedan dess överfört allt mer verksamhet till marknaderna.

I en av Sveriges fyra grundlagar, Regeringsformen, slås det fast att "[d]en enskildes personliga, ekonomiska och kulturella välfärd ska vara grundläggande mål för den offentliga verksamheten. Särskilt ska det allmänna trygga rätten till arbete, bostad och utbildning samt verka för social omsorg och trygghet och för goda förutsättningar för hälsa".²¹⁵ Regeringsformen anger således att staten har ett ansvar även för den tredje av Richard Roses kategorier: social välfärd. I Regeringsformen anges därutöver att "[d]en offentliga makten ska utövas med respekt för alla människors lika värde och för den enskilda människans frihet och värdighet" och att lag eller annan föreskrift inte får meddelas i strid med Sveriges åtaganden

²¹¹ Premfors, Rune, "Den komplexa staten", i Ahrne, Göran (red.), *Stater som organisationer*, Stockholm: Nerenius & Santérus förlag, 1998, sid. 25f.

²¹² Rose, Richard, "On the priorities of government. A developmental analysis of public policies", i *European Journal of Political Research*, 4,3, sid. 247-289, refererad i Premfors, Rune, "Den komplexa staten", i Ahrne, Göran (red.), *Stater som organisationer*, Stockholm: Nerenius & Santérus förlag, 1998, sid. 39.

²¹³ Premfors, Rune, a.a., sid. 39.

²¹⁴ *Ibid.*, sid. 35ff.

²¹⁵ RF 1 kap, 2§

på grund av den europeiska konventionen angående skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna (Europakonventionen).²¹⁶

6.1 Utgångspunkter för ett statligt åtagande

Att staten skulle ta ett mer omfattande ansvar för säkra och trygga uppställningsplatser för yrkestrafiken kan vara motiverat av flera skäl, men också problematiskt av andra skäl. I detta kapitel beskrivs utgångspunkterna för de skäl som kan anses tala för respektive emot att staten på något sätt tillhandahåller säkra och trygga uppställningsplatser för yrkestrafiken. Utgångspunkterna har även bäring på under vilka förutsättningar och former statligt tillhandahållna uppställningsplatser för yrkestrafiken skulle kunna vara rimligt.

Den lagstiftning och reglering som har bäring på frågan om säkra och trygga uppställningsplatser återfinns inom en rad olika områden, och kan handla om såväl infrastruktur, arbetsmiljö, konkurrens och sociala villkor, som stöld och inbrott.

Upprätthållande av lag och ordning

Staten har, vilket beskrivits ovan, ett ansvar för att bygga upp och underhålla statens grundläggande funktioner, såsom inre ordning och rättsväsen. Staten arbetar på ett flertal olika sätt för att tillse att lagar och regler följs, bland annat genom olika former av kontroll och tillsyn och genom Polismyndighetens arbete.

Polisens arbete med att upprätthålla säkerhet och öka tryggheten

Polismyndighetens huvudsakliga uppgifter och ansvar framgår av polislagen (1984:387).²¹⁷ I denna framgår att polisverksamhetens ändamål är "att upprätthålla allmän ordning och säkerhet samt att i övrigt tillförsäkra allmänheten skydd och annan hjälp".²¹⁸ Det tydliggörs också att det till polisens uppgifter hör att förebygga, förhindra och upptäcka brottslig verksamhet och andra störningar av den allmänna ordningen eller säkerheten, övervaka den allmänna ordningen och säkerheten och ingripa när störningar har inträffat, utreda och beivra brott som hör under allmänt åtal och att lämna allmänheten skydd, upplysningar och annan hjälp när sådant bistånd lämpligen kan ges av polisen.²¹⁹ I Polismyndighetens regleringsbrev för 2016 står att myndigheten ska bidra till en utveckling som innebär att "brottsligheten ska minska och människors trygghet ska öka".²²⁰

Polismyndigheten har således ett ansvar för att hantera den brottslighet som berör yrkestrafiken. Såsom redan beskrivits föreslog regeringen i budgetpropositionen för 2017 att Polismyndigheten tillförs 25 miljoner kronor per år under 2017 till 2020 för att vidareutveckla sitt arbete mot illegalt cabotage. Ett komplement till ökade poliskontroller skulle också kunna vara att arbeta förebyggande. Staten skulle i syfte att förebygga och förhindra brottslig verksamhet och andra störningar av den allmänna ordningen eller säkerheten, det vill säga i syfte att upprätthålla den inre ordningen, i princip kunna ta ett ansvar för att tillhandahålla säkra och trygga uppställningsplatser för yrkestrafiken. Trafikanalys har emellertid inte analyserat hur effektiv en sådan åtgärd skulle vara.

²¹⁶ RF 1 kap, 19§

²¹⁷ Förordning (2014:1102) med instruktion för Polismyndigheten 2014:1102 t.o.m. SFS 2015:786.

Myndighetens uppgifter och ansvar framgår också av polisförordningen (2014:1104) och av andra författningar.

²¹⁸ Polislag (1984:387), 1§.

²¹⁹ Polislag (1984:387), 2§.

²²⁰ Förordning (2014:1102) med instruktion för Polismyndigheten 2014:1102 t.o.m. SFS 2015:786.

Tillsyn

Ett annat sätt för staten att tillse att lagar och regler följs är att utöva tillsyn. Statens tillsyn är inte i sig ett motiv för ett statligt åtagande avseende säkra och trygga uppställningsplatser, däremot skulle tillsyn kunna vara ett alternativt verktyg för att hantera samma problem som säkra och trygga uppställningsplatser skulle syfta till att lösa. En stärkt tillsyn på exempelvis arbetsmiljöområdet och transportområdet, liksom stärkta polisinsatser, skulle kunna förebygga och motverka att de problem som yrkestrafiken möter idag uppstår. Det skulle kunna bidra till att skapa ett större kommersiellt intresse för att anlägga och driva säkra uppställningsplatser.

Avregleringar, bolagiseringar och privatiseringar har förändrat förutsättningarna för den statliga tillsynen. Lagstiftning har ändrats, nya tillsynsmyndigheter har bildats och gamla har fått nya roller.²²¹ På ett grundläggande plan finns tre typer av tillsynsorgan – statliga tillsynsmyndigheter, kommunala tillsynsmyndigheter och privaträttsliga kontrollorgan. De statliga tillsynsmyndigheterna kan grovt indelas i tre kategorier: myndigheter med enbart central tillsynsfunktion, myndigheter med regional och/eller lokal organisering och länsstyrelserna. Den statliga tillsynens grunder regleras i lag. Det finns i dag fler än 230 lagar som reglerar tillsynen.²²² Lagregleringen kompletteras vanligtvis med förordningar och föreskrifter. Vidare styr regeringen tillsynens inriktning och omfattning genom regleringsbrev.²²³

Regeringen definierar tillsyn som ”verksamhet som avser självständig granskning för att kontrollera om tillsynsobjekt uppfyller krav som följer av lagar och andra bindande föreskrifter och vid behov kan leda till beslut om åtgärder som syftar till att åstadkomma rättelse av den objektsansvarige”.²²⁴ Tillsyn är utifrån denna definition en verksamhet ägnad att granska regleringens efterlevnad. Tillsyn är emellertid inte enbart granskning. Den andra centrala komponenten i begreppet är rätten att göra ett ingripande (sanktionsmöjlighet) och rätten att kräva åtgärder som korregerar felaktigheter.²²⁵ Tillsyn utgör således en offentligrättslig verksamhet som kan innebära myndighetsutövning mot enskild.

Tillsynsmyndigheternas sanktioner

Det finns fyra huvudtyper av sanktioner som tillsynsmyndigheterna kan tillgripa. I en stigande skala från mindre till mer ingripande är dessa indragna eller uteblivna tillstånd, vitesföreläggande, sanktionsavgifter och avstängning.²²⁶ Ett *indraget eller uteblivet tillstånd* tillämpas exempelvis av kommunala tillsynsmyndigheter när det gäller utskänkningstillstånd. *Vitesföreläggande* förekommer bland annat inom miljö- och arbetsmiljöområdena, exempelvis avseende kör- och vilotider. Beslut om vitesföreläggande kan överklagas. *Sanktionsavgifter* har tillkommit i senare lagstiftning och förekommer bland annat inom miljöområdet. Ett beslut om miljöskaktionsavgift kan överklagas till miljödomstol. *Avstängning*, att förbjuda en verksamhet, kan ses som det längst gående sanktionsmedlet. Denna sanktion kan till exempel tillgripas inom miljö- och arbetsmiljöområdena. Om lagbrott misstänks finns även skyldigheten att överlämna ärendet till polis eller åklagare.²²⁷

²²¹ *Tänk till om tillsynen. Om utformningen av statlig tillsyn*, rapport i serien OM OFFENTLIG SEKTOR, Stockholm: Statskontoret, 2012, sid. 38.

²²² *En tydlig, rättssäker och effektiv tillsyn*, Skr. 2009/10:79

²²³ *Tänk till om tillsynen. Om utformningen av statlig tillsyn*, rapport i serien OM OFFENTLIG SEKTOR, Stockholm: Statskontoret, 2012, sid. 26f.

²²⁴ *En tydlig, rättssäker och effektiv tillsyn*, Skr. 2009/10:79

²²⁵ *Tänk till om tillsynen. Om utformningen av statlig tillsyn*, rapport i serien OM OFFENTLIG SEKTOR, Stockholm: Statskontoret, 2012, sid. 25.

²²⁶ *Statlig tillsyn. Granskning på medborgarnas uppdrag*, delbetänkande av Tillsynsutredningen, SOU 2002:14, Stockholm: Fritzes, 2002.

²²⁷ *Tänk till om tillsynen. Om utformningen av statlig tillsyn*, rapport i serien OM OFFENTLIG SEKTOR, Stockholm: Statskontoret, 2012, sid. 34.

Avgiftsfinansierad tillsyn

Avgifter från objektsansvariga och finansiering genom förvaltningsanslag är de två huvudsakliga finansieringsformerna för den statliga tillsynsverksamheten. Regeringen förordar avgiftsfinansiering som den finansieringsform som bör användas i normalfallet.²²⁸ Samtidigt är just arbetsmiljötillsyn ett undantag från normalfallet genom att den finansieras med förvaltningsanslag. Tillsyn utgör en offentligrättslig verksamhet som kan innebära myndighetsutövning mot enskild. Det innebär att också de avgifter som tillsynsmyndigheterna tar ut är tvingande för de objektsansvariga. Enligt regeringsformen är det bara riksdagen som får besluta om skatter och avgifter som innebär ingrepp i enskildas ekonomiska förhållanden. Riksdagen har dock möjlighet att delegera rätten att besluta om avgifter till regeringen eller kommuner. Riksdagen kan även besluta att ge regeringen möjlighet att delegera rätten att besluta om avgifter till en myndighet. Grundregeln är således att statliga myndigheter bara har rätt att ta ut en avgift om regeringen gett ett bemyndigande.²²⁹

En ökad tillsyn av yrkestrafiken skulle således kunna avgiftsfinansieras. Det är dock viktigt att avgiftsfinansieringen uppfattas som rättvis. Det bör till exempel finnas en tydlig och rättvis koppling mellan avgiften och prestationen i form av den tillsyn som tillsynsmyndigheten levererar. En rättvis finansieringsmodell innebär också att tillsynsavgifterna ska vara konkurrensneutrala.

6.2 Ansvaret för yrkeschaufförernas arbetsmiljö

Tillgången till säkra och trygga uppställningsplatser för yrkestrafiken kan även ses som en arbetsmiljöfråga. Det är ju inom ramen för chaufförernas arbete som de har ett behov av uppställningsplatser och möjligheter till raster, vila, förtäring och möjlighet att sköta personlig hygien. Det skulle således kunna anses vara arbetsgivarens ansvar att tillgodose ett sådant behov. Enligt den gällande arbetsmiljöregleringen är arbetsgivaren ansvarig för chaufförernas arbetsmiljö. Staten har möjlighet att påverka området genom reglering och tillsyn. Arbetsmiljöregleringen har genomgått i kapitel 2.

6.3 Konkurrens på lika villkor

Som framgått ovan har arbetsmarknaden förändrats så till vida att människor idag arbetar under andra villkor än tidigare och att människor som utför sitt arbete i Sverige ibland är anställda eller har eget företag i andra länder. Det kan ibland innebära att lagar och regler avseende exempelvis arbetsmiljö i andra länder tillämpas. Avseende yrkestrafiken på väg kan det till exempel handla om att förare från olika länder har olika villkor och utför sitt arbete under olika villkor. Det har uppstått en form av regelverkskonkurrens där vissa länder tenderar "bjuda under" andra för att skapa konkurrenskraft för sina företag. Det kan också påverka behovet av trygga och säkra uppställningsplatser genom att undertrycka betalningsviljan för sådana tjänster.

²²⁸ *Finansiering av tillsyn – rapport till Tillsynsutredningen*, Ekonomistyrningsverket 2004:16, sid. 85f.

²²⁹ *Tänk till om tillsynen. Om utformningen av statlig tillsyn*, rapport i serien OM OFFENTLIG SEKTOR, Stockholm: Statskontoret, 2012, sid. 32.

Regeringen har deklarerat att målsättningen är att Sverige ska ha ett system som på ett långsiktigt hållbart sätt kan möta de behov som finns av att rekrytera kompetens utomlands, samtidigt som arbetskraftsinvandrare skyddas mot utnyttjande. Genom att i ökad utsträckning erbjuda säkra uppställningsplatser gratis kan staten möjligen bidra till mer rättvis konkurrens genom att skapa en gemensam spelplan där alla aktörer har samma villkor och prisbild i denna del. Samtidigt kan det särskilt gynna företag som har chaufförer ligger ute längre perioder utan att ha byggt upp egna anläggningar för uppställning.

6.4 Socialt ansvar

Frågan om statens ansvar för säkra och trygga uppställningsplatser kan även diskuteras med utgångspunkt i vilket socialt ansvar det offentliga har för de personer som vistas i Sverige. Personer som arbetar inom yrkestrafiken och vistas i Sverige är vanligen svenska medborgare eller medborgare i något annat EU-land eller ett land som omfattas av den fria rörligheten genom EES-avtalet. Det finns dock även tredjelandsmedborgare som under kortare perioder arbetar i Sverige.

Mänskliga rättigheter

Som nämndes ovan anges i Regeringsformen att "[d]en enskildes personliga, ekonomiska och kulturella välfärd ska vara grundläggande mål för den offentliga verksamheten" och att "det allmänna [särskilt ska] trygga rätten till arbete, bostad och utbildning samt verka för social omsorg och trygghet och för goda förutsättningar för hälsa"²³⁰. Rätten till en tillfredsställande levnadsstandard är också en av de mänskliga rättigheterna enligt artikel 25 i FN:s allmänna förklaring om de mänskliga rättigheterna. Denna rättighet har också fastslagits i FN:s konvention om ekonomiska, sociala och kulturella rättigheter.²³¹ Rätten till en tillfredsställande levnadsstandard omfattar rätten till arbete, rätten till social trygghet, rätten till fysisk och psykisk hälsa, rätten till utbildning och rätten till liksom trygghet vid förlust av försörjning under omständigheter som du själv inte har kunnat råda över. Rätten till en skälig levnadsstandard är specificerad till sitt innehåll, men inte till omfattning. De olika rättigheter som omfattas av rätten till en tillfredsställande levnadsstandard förstärker varandra och är sammankopplade.²³² Sverige har även undertecknat och ratificerat exempelvis Europeisk social stadga, nr 35.²³³

Sammanfattningsvis går det att, med utgångspunkt i de ovan nämnda dokumenten, argumentera för att staten har ett socialt ansvar för de människor som befinner sig i Sverige.

Personer som inte bedöms ha hemvist i en kommun där de tillfälligt vistas har bara rätt till bistånd för att avhjälpa en akut nödsituation som inte går att lösa på annat sätt. I praktiken innebär det oftast att personen får enstaka bistånd till mat, logi eller resa till sin hemkommun. Detta resonemang kan föras även i förhållande till EU/EES-medborgare som bedöms sakna uppehållsrätt och därmed sin egentliga hemvist i Sverige, till exempel personer som sökt sig

²³⁰ RF 1 kap. 2§

²³¹ FN:s konvention om ekonomiska, sociala och kulturella rättigheter artikel 11, (SÖ 1971:41)

http://www.manskligarattigheter.se/dm3/file_archive/060505/44fcfb237283ba3a391609d394755c60/Konventionen%20om%20ek%20soc%20och%20kult%20r%C3%A4ttigheter.pdf

²³² <http://www.manskligarattigheter.se/sv/de-manskliga-rattigheterna/vilka-rattigheter-finns-det/ratten-till-en-tillfredsstallande-levnadsstandard>

²³³ Den reviderade europeiska sociala stadgan artiklarna 30-31,

http://www.manskligarattigheter.gov.se/dynamaster/file_archive/020517/9410e45c73d8964e4be89193a6578ecc3/europa_socialstadga_960503.pdf

till Sverige utan att ha realistiska möjligheter att göra sig gällande på den svenska arbetsmarknaden. Vad som är nödvändig hjälp för att avhjälpa en akut nödsituation måste socialtjänsten bedöma i varje enskilt fall.²³⁴

Utländska lastbilschaufförer som är EU/EES-medborgare och befinner sig i Sverige, men har sin hemvist i ett annat land, bör således på motsvarande sätt omfattas av rätten till nödvändig hjälp för att avhjälpa en akut nödsituation. Det skulle exempelvis kunna handla om yrkesförare vars villkor innebär att de inte får betalt för den tid de väntar på nästa transport och tvingas uppehålla sig på en uppställningsplats under en längre tid, sova, laga mat, äta och sköta sin personliga hygien där.

Att bygga trygga och säkra uppställningsplatser av social omsorg för utländska lastbilschaufförer som befinner sig i akut nöd, exempelvis under en obetald väntan på nytt frakttupdrag, skulle naturligtvis innebära sociala fördelar för dessa chaufförer. Med det skulle samtidigt vara mycket kostsamt och medföra problem. Vårt material visar att betalningsviljan hos dessa grupper är obefintlig. Verksamheten skulle behöva vara avgiftsfri, rimligen för alla. Annars skulle orättvis konkurrens uppstå. En sådan verksamhet skulle kunna påverka det kommersiella utbudet av uppställningsplatser. Det skulle också riskera att påverka konkurrensen på åkerimarknaden.

6.5 Statens ansvar i egenskap av infrastrukturförvaltare

De direkta krav som finns för upprättande av uppställningsplatser finns i de europeiska TEN-T-riktlinjerna (se kapitel 4). Utöver dessa ställer kör- och vilotiderna krav på lämplig plats för vila. Transportpolitikens mål är också relevanta i sammanhanget. ITS-direktivet krav på viss service på trygga och säkra uppställningsplatser (se kapitel 4).

Trafikverket tillhandahåller rastplatser som del av vägnätet runt om i landet. Det övergripande syftet med rastplatserna är att öka trafiksäkerheten genom att ge trafikanter möjlighet till rast och vila. Det finns idag drygt 350 rastplatser som förvaltas och sköts på uppdrag av Trafikverket. Rastplatserna upprättas med stöd av väglagen som möjliggör expropriation av mark för detta ändamål. Som följd av upprättande av rastplats tillkommer skyldigheten att renhålla rastplatserna. Dessa ska enligt väglagen hållas i ett sådant skick att olägenheter för människors hälsa förebyggs eller avhjälps och så att skäligena trevnadshänsyn blir tillgodosedda (se vidare kapitel 4).

6.6 Kommunernas roll

Kommuner som väghållare

Det svenska vägnätet utgörs av sammantaget ca 58 000 mil vägar, varav ca 4 200 mil, eller 7 procent, utgörs av kommunala gator och vägar. Kommunerna som väghållare har samma ansvar som staten att hålla vägarna och uppställningsplatserna längs dessa i skick men inget

²³⁴ <https://www.socialstyrelsen.se/Lists/Artikelkatalog/Attachments/19467/2014-6-16.pdf>

ansvar för att bygga uppställningsplatser. Jämfört med staten har kommunerna fördelen av planmonopolet vid byggande av uppställningsplatser inom detaljplansområden.

Kommunala planmonopolet

Det kommunala planmonopolet har sin grund i 1947 års byggnadslag, som innebar att kommunerna kunde bestämma var och när planer skulle upprättas och vad de skulle innehålla. Bebyggelse i tätare form fick således inte byggas utan att det fanns en plan. Avsikten var att se till att kommunerna kunde styra nya bostäder till de mest lämpade platserna. 1960 tillkom en ny byggnadsstadga, genom vilken krav infördes på att varje kommun skulle ha en byggnadsnämnd med ansvar för att upprätta byggnadsplaner. Ansvaret för byggnadsplaner flyttades då från markägare/byggherre till kommunerna. På så sätt infördes i praktiken ett mer fullständigt kommunalt planmonopol.

Idag har kommunerna fortfarande ansvaret för att besluta var och när planer ska upprättas, liksom vad de ska innehålla. Kommunerna kan också anvisa mark till en byggherre, vilket ger byggherren ensamrätt att under en begränsad tid och under givna villkor förhandla med kommunen om överlåtelse eller upplåtelse av ett visst av kommunen ägt markområde för bebyggande. Det kommunala planmonopolet innebär således att kommunen har möjlighet att styra hur den mark som finns inom detaljplanlagt område ska användas. Detta är fastslaget i 1 kap. 2 § Plan- och bygglagen (2010:900) som anger att det en kommunal angelägenhet att planlägga användningen av mark och vatten. Denna möjlighet kan också användas i syfte att planera för goda förutsättningar för att skapa trygga och säkra uppställningsplatser för yrkestrafiken, exempelvis genom att reservera mark på lämpliga platser för ändamålet. En fastställd plan ger också Trafikverket rätt att förvärva mark som behövs för vägen genom vägrätt. Inom ett område med detaljplan eller områdesbestämmelser får väg inte byggas i strid mot planen eller bestämmelserna (14 § VägL).

Kommunernas ansvar för uppställningsplatser

Det är svårt att se att kommuner i grunden skulle ha ett ansvar att försörja transportbranschen med säkra uppställningsplatser. Samtidigt ser kommuner det rimligen ofta som ett ansvar att skapa förutsättningar för effektiva transporter på det egna vägnätet. I ett sådant sammanhang kan naturligtvis en kommun komma fram till att det krävs sådana anläggningar. Kommuner kan också se skäl att etablera uppställningsplatser av näringspolitiska skäl. Exempelvis som ett sätt att marknadsföra sig som en logistiknod. Kommuner är förstås skyldiga att hålla de ytor de tillhandahåller inom detaljplansområde rena. Såsom beskrevs i kapitel 4.3, är Trafikverket ansvarig för renhållningen av vägar förutom för sådana vägar inom områden med detaljplan som inte är motorvägar eller motortrafikleder. Kommunerna är ansvariga för renhållningen av dessa vägar, även om det är staten som är väghållare.

Kommunernas roll i infrastrukturplaneringsprocessen

Länsstyrelser, regionala självstyrelseorgan eller kommunala samarbetsorgan tar fram länsplaner för regional transportinfrastruktur. Regeringen fastställer de ekonomiska ramarna och Trafikverket, kommuner och trafikhuvudmän bistår med underlag. Länsplanerna kan exempelvis omfatta investeringar i statliga vägar som inte ingår i det nationella stamvägnätet, det vill säga samtliga länsvägar samt de riksvägar som inte ingår i det nationella stamvägnätet, byggande och drift av enskilda vägar och investeringar och förbättringsåtgärder för vilka

Trafikverket har ansvaret enligt förordningen (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur.²³⁵ Det är tänkbart att behov av fler rastplatser, om ett sådant identifierats av t.ex. kommunerna, skulle kunna ingå i planerna.

Kommunala bolag

Många kommuner äger bolag som bedriver hamn- eller terminalverksamhet, som berör godstransporter på väg på ett eller annat sätt. Dessa bolag bör ha samma ansvar för att vis behov tillhandahålla uppställningsplatser som annan kommersiell verksamhet. Om uppställningsplatser krävs för att verksamheten ska fungera effektivt bör det också vara det kommunala bolagets ansvar att etablera sådana. Ägarförhållandet torde underlätta samarbetet mellan bolagen och kommunerna.

6.7 Andra trafikslag

Statens relation till marknaden kan vara som ägare, ägare och producent, arbetsgivare, reglerare, omfördelare och ekonomisk policyskapare.²³⁶ Vilken roll staten har anammat avseende säkra och trygga uppställningsplatser för fordon, och möjligheter för personal som arbetar i dessa fordon att äta, vila och sköta sin hygien, varierar mellan de olika trafikslagen. Inom flyget och järnvägen har staten en roll som både ägare och producent av uppställningsplatser i form av spår och depåer och flygplatser. De företag som använder uppställningsplatsen betalar en avgift för denna, exempelvis i form av banavgift, depåavgift eller parkeringsavgift på flygplatser. När det gäller personalens arbetsmiljö, det vill säga personalens möjligheter att vila, äta och sköta sin hygien har staten istället tagit rollen som reglerare. Arbetsmiljölagen reglerar företagets ansvar för personalens arbetsmiljö i vissa delar, medan andra delar regleras i kollektivavtal som förhandlats fram mellan arbetsmarknadens parter. De olika transportföretagen får sedan tillse att kraven uppfylls, exempelvis genom att hyra lokaler för detta eller bekosta övernattningar, exempelvis på hotell.

När det gäller sjöfarten har staten inte en ägarroll i samma utsträckning, utan istället är det rollen som reglerare som är tydligast. Det handlar till exempel om reglering kring skyddsobjekt och sjöfartsskydd. Det är dock de kommunala eller privata hamnbolagen som ansvarar för verksamheten i hamnarna. Å andra sidan har Sjöfartsverket ett åtagande som avser fartygspersonalens välbefinnande, det vill säga att tillhandahålla sjömansservice.

Villkoren beträffande uppställningsplatser är markant annorlunda för andra trafikslag. Det finns ingen modell att kopiera eller översätta till vägtrafik.

²³⁵ Förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur

²³⁶ Piersson, Christopher, *The Modern State*, London & New York: Routledge, 1996, sid. 96ff.

7 Slutsatser

Frågan om hur yrkestrafikens behov och efterfråga av uppställningsplatser ska tillfredsställas är komplex. Många aktörer är inblandade och ansvarsfördelningen mellan det offentliga och branschen är inte i alla delar tydlig. Frågan handlar om behovet av uppställningsplatser samt om trygga och säkra sådana. Tryggheten relateras till vad förarna subjektivt upplever som tryggt, medan säkerhet relateras till trafiksäkerhet respektive transportsäkerhet i ett bredare perspektiv.

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

Internationella regelverk ställer krav

De europeiska TEN-T-riktlinjerna ställer krav på medlemsstater att prioritera tillhandahållande av lämpligt utrymme för parkering för yrkestrafikanter som ger en lämplig skydds- och säkerhetsnivå. Vad som anses vara lämpligt är upp till varje medlemsstat att bedöma. Inom det så kallade stomnätet är kravet något mer specifikt: uppställningsplatserna ska motsvara samhällets, marknadens och miljöns behov och normalt finnas med ett mellanrum på ungefär 100 km på motorvägar. Trafikverket är enligt sin instruktion skyldig att bistå regeringen i arbetet med den svenska delen av det transporteuropeiska nätverket och har därigenom ansvar för att TEN-T kravet om uppställningsplatser är uppfyllt.

Befintliga uppställningsplatser kan uppfylla kraven om lämplig säkerhetsnivå enligt TEN-T även utan eller med mycket få säkerhetsökande åtgärder. Det gäller särskilt områden i landet, där risken för brott är låg. Det kan t.ex. räcka med att röja träd för att utöka utsikten till uppställningsplatsen eller att konstatera att den avgränsar sig till ett vattenområde som i sig ger tillräcklig säkerhet. Utöver det ovannämnda, har Trafikverket ansvar för den service som ITS-regleringen ställer och, som väghållare, för rastplatsernas skick.

Utbud och behov av uppställningsplatser

Såsom beskrivits utgörs det huvudsakliga nätet av uppställningsplatser längs de större vägarna för genomfartstrafiken främst av Trafikverkets rastplatser, privata vägkrogar och bensinstationer. Även flygplatser och hamnar tillhandahåller uppställningsplatser, även om dessa idag är främst av tillfällig art.

Uppställning som efterfrågas av angöringstrafik är oftast av intresse för kommunerna, då avsaknaden av uppställningsplatser ofta leder till olika problem, såsom t.ex. trafikstörningar. Kommunerna är ofta även måna om att den näringsverksamhet som finns ska utvecklas. Tillväxt av sådan verksamhet brukar vanligen innebära fler lastbilstransporter. Vissa kommuner har försökt lösa problemet, genom att skapa förutsättningar för privata aktörer att driva uppställningsplatser. Vanligen har detta skett när problemen blivit tydliga. Behov av uppställningsplatser bör uppmärksammas redan i samband med att detaljplanarbetet fastställs.

Det finns således idag ett utbud av uppställningsplatser som består av lokala och privata lösningar. Idag är det utbudet av, med någon form av förhöjd säkerhet mycket begränsat, med

endast en handfull anläggningar. De kommersiella anläggningarna som finns menar att de ekonomiska förutsättningarna för en säker uppställningsplats utan kringsservice är mycket dåliga och att det är totalutbudet som får det att gå ihop ekonomiskt.

Utbudet är inte tillräckligt för att täcka dagens behov av säkra uppställningsplatser. Behovet av fler uppställningsplatser tycks enligt de tillfrågade förarna vara i hela Sverige, men med viss koncentration till europavägarna och storstadsområden. För genomfartstrafik finns det ett behov av uppställningsplatser längs de identifierade godsstråken. För angöringstrafiken är det storstadsområdena, hamnarna samt kommuner med "logistikambitioner" som har de största behoven. Flera av "logistik kommunerna" är dessutom placerade vid strategiska punkter för genomfartstrafiken. Lösningarna är varierande.

Vår genomgång ger tydliga indikationer på att de uppställningsplatser som erbjuds på TEN-T stomnätet, inte är av tillräcklig omfattning. Den generella uppfattningen är att det är för få uppställningsplatser i Sverige. Mellan 70 och 86 procent av de förare vi kommit i kontakt med genom våra undersökningar anser att det behövs fler ställen att ställa upp lastbilarna på. Problemen ser olika ut i olika delar av nätet: I de norra delarna är det ofta långt mellan rastplatserna. I den södra delen finns rastplatser med relativt korta avstånd men med för få parkeringsplatser per rastplats. Nästan 80 procent av förarna tycker enligt våra undersökningar att det är stora problem med trängsel på de platser som finns. En majoritet av förarna (56 till 60 procent) anser vidare att det är svårt att följa kör- och vilotidsreglerna på grund av att det finns för få uppställningsplatser. Situationen gör att chaufförerna behöver stanna på andra platser såsom vägrenar, vilket både kan vara trafikfarligt och leda till att syftet med vilan inte uppfylls.

Obalansen mellan utbud och behov leder även till att det transportpolitiska målen utmanas, då trafiksäkerhet och transportkvalitet påverkas negativt.

Ett arbetsliv på väg

Förutsättningarna varierar mycket mellan företag och chaufförer. Här uppmärksammar vi särskilt dem som är mest beroende av uppställningsplatser.

Vi kan konstatera att det är vanligt med övernattningar i lastbilen. När vi jämför svaren mellan de båda undersökningarna (intervju- resp. enkätundersökning riktad till chaufförer i Sverige) som Trafikanalys genomfört inom ramen för föreliggande utredning och tidigare studier, framträder en tydlig bild. Många lastbilsförare är ute på vägnätet under stora delar av sin arbetsvecka. Att inta dygnsvila i lastbilen är vanligt förekommande. Mellan 20 och 30 procent av de tillfrågade förarna sover i lastbilen 1 till 2 gånger per vecka och ungefär lika stor andel 3 till 4 gånger per vecka. Även i Transportstyrelsens tillståndsmätning uppges 20 procent av de svenska förarna ta sin dygnsvila i bilen minst 3 gånger per vecka, medan motsvarande siffra för de utländska förarna var 70 procent. I Trafikanalys fältstudie var det 62 procent av de utländska förarna som sov i lastbilen minst 3 gånger per vecka. Polisens undersökning av utländska förare visade på ett betydligt lägre antal om 31 procent som tog sin dygnsvila i lastbilen minst 3 gånger per vecka. Sammanfattningsvis kan konstateras att lastbilschaufförer ofta intar dygnsvila i lastbilen och att det av allt att döma är vanligare bland de utländska förarna. Många av dem som övernattar i sin bil uppger också att de uppskattar den lösningen. Dessa uppgifter illustrerar också att det finns ett stort behov av uppställningsplatser där dygnsvila kan intas.

Chaufför – en utsatt yrkesgrupp

Lastbilsförare i fjärrtrafik är en utsatt yrkeskategori. Trots att den granskade brottsstatistiken inte visar någon ökning av brottslighet mot yrkestrafiken, har lastbilsförare en hög risk att drabbas av brott. Trafikanalys undersökningar har visat att mellan 20 och 45 procent av lastbilsförarna någon gång under sin yrkeskarriär har varit utsatta för brott. En minst sagt oroväckande stor andel (cirka 70 procent) anser att brottsligheten är ett problem. De vanligaste brotten som förarna har råkat ut för är dieselstöld, godsstöld eller stöld av tillbehör eller intrång genom kapell (skärningar) eller i skåp.

De åtgärder som branschen vidtar för att skydda sig mot brott är bland annat att använda sig av en transportplanering som innebär att stopp undviks. Det är dock långt ifrån alla transporter som omfattas av sådan transportplanering. Det har inte varit möjligt att få fram någon statistik över hur stor andel av totala antalet transporter som löses på detta sätt. I utredningen framgår att många förare inte ingår i sådana upplägg.

Den utbredda brottsligheten visar samtidigt tydligt på ett behov av trygga och säkra uppställningsplatser. I Trafikanalys båda undersökningar är det i stora drag samma faktorer som anses viktiga för att en uppställningsplats ska vara säker: belysning, kameraövervakning, stängsel, bemanning och kontrollerad in- och utpassering. I stor sett är det även samma faktorer som nämns för trygghet, men att även serviceinrättning är då en faktor av vikt. Av Trafikanalys definition följer att en säker uppställningsplats ska ha toalett. För att den dessutom ska vara säker, krävs någon form av utökad säkerhetshöjande åtgärd, såsom staket, kameraövervakning eller belysning. Vilka åtgärder som krävs, beror på behovet och efterfrågan på plats i fråga och måste avgöras varje plats för sig.

En aktuell problematik är att Kammarrätten i Göteborg motsatt sig kameraövervakning av uppställningsplatser med motiveringen att det inte är visat att problemen med brottslighet är av den omfattning att det motiverar en sådan åtgärd. Med hänvisning till det har länsstyrelsen i Västmanlands län, den 29 september 2016, avslagit en ansökan om kameraövervakning på en inhägnad säkerhetsparkering.²³⁷

Finns betalningsvilja för säkra rastplatser?

Samtidigt som många anser att det inte finns tillräckligt med säkra uppställningsplatser är betalningsviljan för säkerheten låg. En fjärdedel av de chaufförer som svarat på vår enkät är i princip inte beredda att betala något alls för att stå på en säker parkeringsplats. Detta tyder på att ett utbyggt nät av säkra, men avgiftsbelagda uppställningsplatser inte kommer att hindra att en betydande andel av chaufförerna väljer, eller känner sig tvingade att välja, att övernatta och leva under mer campingliknande förhållanden i och vid sina fordon. Inte minst för chaufförer med mycket låga inkomster och en annan prisnivå i sina hemländer kan en avgift som för många svenskar verkar låg vara preventiv. Dessa chaufförer kan på goda grunder välja att spara på slantarna och istället använda dem på hemmavid.

Den prisnivå som förekommer i Sverige idag på de uppställningsplatser som har en förhöjd säkerhetsnivå ligger på cirka 100 kronor per natt. Det är även vanligt att en större del av den summan återbetalas i form av en värdecheck.

²³⁷ Länsstyrelsen i Västmanland, Beslut 2016-09-29, dnr 211-3054-16

Statens roll och ansvar

Staten är ansvarig för att de regler den skapar går att följa och har därmed bl.a. ett ansvar för att chaufförerna har tillräckliga uppställningsplatser för den vila som de måste ta som följd av den gällande kör- och vilotidsregleringen. Dessa platser ska också vara lämpliga för vila. Staten är förutsättningsskapare och behöver inte själva anlägga och driva uppställningsplatser, det kan göras av privata aktörer.

Vid brottslig verksamhet är staten skyldig att agera genom **polisen**. Idag upplever många förare att polisen inte är tillräckligt synlig eller utövar tillräcklig kontroll. Regeringen har också aviserat mer resurser för polisens arbete bl.a. inom detta område.

Trafikverket tillhandahåller rastplatser i den utsträckning som myndigheten bedömer att det behövs. För genomfartstrafikens behov av uppställningsplatser är rastplatserna en del av utbudet. Trafikverket har anført att alla möjliga platser i närheten av vägar kan fungera som uppställningsplatser, såsom rastfickor och gamla fabriksområden. Trafikanalys menar dock att sådana uppställningsplatser normalt inte är att betrakta som lämpliga för vila och att det är viktigt ur trafiksäkerhetssynpunkt att själva vägnätet omfattar tillräckliga uppställningsplatser.

Trafikverket har nyligen vidtagit åtgärder för att komma tillrätta med störningar som funnits på rastplatser. Verket kräver sedan början av juni tillstånd för att lastbilar kan stanna på rastplatser över 24 timmar. Detta medför att det numera inte är möjligt att spontant ta veckovilan på rastplatser och innebär en ny administrativ börda för företagare. Detta är samtidigt en olägenhet för vissa transportörer då de blir beroende av platser som privata aktörer tillhandahåller eller de tillfälliga uppställningsplatserna som finns på annat håll.

En mer central planering och styrning inom området skulle underlätta skapande av ett nätverk av uppställningsplatser runtom i landet. Ett sådant planeringsansvar faller naturligt på Trafikverket som också är ansvarig för planeringen av den nationella transportinfrastrukturen. Trafikverket upprättar de nationella planerna för transportinfrastruktur enligt förordning (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur. Enligt förordningens 2 § får planen omfatta investeringar och förbättringar i det statliga stamvägnätet. Trafikverket har hittills inte haft någon nationell strategi för uppställningsplatser. Men med det pågående arbete som Trafikverket har inlett i samband med ITS-direktivets införande, och den nya samordningsfunktionen avseende trimningsåtgärder, har några första steg i en sådan riktning möjligen inletts.

Arbetsmiljöreregleringen ställer också krav på riskbedömningar och att transportörer bl.a. planerar rutterna så att onödiga risker undviks. **Arbetsmiljöverket** har möjlighet att genom utökad tillsyn påverka förhållandena på området. Samtidigt når arbetsmiljöreregleringen bara arbetstagare i Sverige och lämnar alltså egenföretagare och de som tillfälligt utför transporter i Sverige utanför tillsynen.

Branschens roll och ansvar

De största transportörerna använder redan idag trailers med skåp som är även utrustade med GPS-sändare, transportplanering och linjenätverk med omlastningsterminaler. På så vis tar de delvis ansvar för upprättande av uppställningsplatser. Dessa terminaler har oftast en sådan standard att de kan klassificeras som säkra. På detta sätt ökar åkerierna transportsäkerheten för chaufförerna inom det egna nätverket. Tillträde till dessa terminaler är emellertid förbehållet den egna personalen eller personal inom samma koncern. Chaufförerna som hamnar längre nere i transportavtalskedjan har ingen möjlighet att stanna i företagets

terminaler för vila. Många transportföretag saknar ekonomiska möjligheter att bygga egna terminaler, inte minst transportörer som är egenföretagare.

Transportörer ansvarar således som arbetsgivare för anställdas arbetsmiljö. Enligt arbetsmiljörégleringen ska arbetsmiljön vara tillfredsställande med hänsyn till den tekniska utvecklingen i samhället. Arbetstagarna ska bl.a. ha möjlighet att snabbt kalla på hjälp och arbetsgivaren ska se till att det finns larmutrustning och tekniska hjälpmedel där så krävs för säkerheten. Den befintliga tekniken ska med andra ord användas. Trafikanalys undersökningar har emellertid indikerat att användning av t.ex. personlarm och särskild låsutrustning inte är särskilt utbrett. Här finns förhållandevis billiga åtgärder att vidta.

Utöver den arbetsmiljölågstiftning som kräver användning av befintlig teknik, har branschen skyldighet att skydda lasten genom att använda befintliga tekniska lösningar och genom t.ex. olika logistiklösningar. En observation under arbetet är att försäkringsbolagen genomgående visar lite engagemang i dessa delar och tycks undvika att ställa krav.

Långa avtalskedjorna kan skapa möjligheter att missbruka eller kringgå befintlig lagstiftning om arbetsvillkor och socialt skydd. Många utländska chaufförer arbetar idag t.ex. som inhyrda chaufförer med sämre villkor än deras svenska motsvarigheter. Det generella lägre löneläget för många av de utländska förare som utför cabotagetransporter, eller möjligen även olagliga nationella transporter, gör att de kan erbjuda sina tjänster till betydligt lägre priser än vad svenska chaufförer har möjlighet att göra. Detta leder till snedvriden konkurrens och till att antalet otrygga arbetstillfällen ökar. Transportbranschen bör ta ansvar för de transportörer som de anlitar som underleverantörer. Men även transportköpare bör vara uppmärksamma och ställa krav på transportörer så att dessa erbjuder chaufförerna rimliga arbetsvillkor. Problemet med transportköpares krav är att dock att de är avtalsrättsliga och garanterar inte att de når den verkställande transportören. Lagkrav skulle mer effektivt kunna åstadkomma resultat.

Behövs en standard?

Att ha en gemensam standard med givna säkerhetsklassificeringar underlättar för brukaren att göra riskbedömningar. Genom klassificeringen kan således transportörer och chaufförer bedöma hur säker en uppställningsplats är och man kan undvika problem relaterade till varierande kvalitet på uppställningsplatser inom samma klass. En standard eller klassificering skulle också underlätta etablering av uppställningsplatser.

En komplicerad materia

Den samlade bilden är komplicerad. Det förefaller finnas en samstämmig bild i branschen att det råder brist på säkra uppställningsplatser. En mycket stor andel av chaufförerna på våra vägar känner idag otrygghet vid rastplatser och brottsligheten är betydande. Vissa utländska chaufförer lever under besvärliga sociala villkor. Insatser riskerar också att snedvrider konkurrensen exempelvis mellan dem som byggt upp egna anläggningar och de som inte gjort det. Insatser av olika slag kan också negativt påverka förutsättningarna för entreprenörer "vid vägganten".

En annan fråga är vilken planeringshorisont vi bör ha? Att anlägga nya uppställningsplatser är en långsiktig investering och vad vet vi om framtiden? Vilket genomslag får självkörande fordon och hur kommer det att påverka behovet av uppställningsplatser?

Vår uppgift har varit att göra en kartläggning av området. Kartläggningen visar att det finns behov av åtgärder. Vilka åtgärder som bör vidtas är däremot en fråga som ligger utanför detta uppdrag.

8 Referenser

Litteratur

- A Ashford International Truckstop. 2016. *Ashford International Truckstop* [Online].
<http://ashfordtruckstop.co.uk/>. Available: <http://ashfordtruckstop.co.uk/> [Accessed 160910 2016].
- Atkins 2015. Uppställningsplatser - Utredning av uppställning för lastbilar Stockholms stads Trafikkontor.
- Berggren, S. Verksamhetsbaserat skalskydd - En studie kring problematiken mellan skalskydd, utrymning och räddningsinsats hos verksamheter med förhöjt skalskydd. Mälardalens Högskola, examensarbete, 2015-06-25.
<http://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:861579/FULLTEXT01.pdf>
- Björnsson, S. *Automatic Fire Alarms – Response procedures*. Lunds Universitet, 2012.
<http://lup.lub.lu.se/luur/download?func=downloadFile&recordId=3917860&fileId=3917861>
- COWI 2015. Sideveje i dansk transport. Kongens Lyngby: DTL - Dansk Vognmaend. Handelshögskolan, Göteborgs Universitet.
- Cook, G. Artikel: Parking Lot Security. <http://www.crimewise.com/library/parking.html>.
- Lindström, P. & Nilsson, M. 2014. *Lokalisering och utformning av uppställningsplatser för lastbilar i anslutning till Göteborgs Hamn*. Linköpings universitet.
- Messman, K. 2010. Transportsäkerhet på västsvenska rastplatser – Intervjuer med utländska lastbilschaufförer. Länskriminalpolisen vid Polismyndigheten Västra Götaland.
- Piersson, Christopher, *The Modern State*, London & New York: Routledge, 1996, sid. 96ff.
- Premfors, Rune, "Den komplexa staten", i Ahrne, Göran (red.), *Stater som organisationer*, Stockholm: Nerenius & Santérus förlag, 1998
- Rose, Richard, "On the priorities of government. A developmental analysis of public policies", i *European Journal of Political Research*, 4,3, sid. 247-289, refererad i Premfors, Rune, "Den komplexa staten", i Ahrne, Göran (red.), *Stater som organisationer*, Stockholm: Nerenius & Santérus förlag
- sex delbranscher åren 1997–2013.
http://www.trafa.se/globalassets/statistik/transportbranschen/transportbranschen_1997-2013.xlsx.
- Statens Vegvesen 2014. Døgnhvileplasser for tungtransporten. Vegdirektoratet 2014, Faglig innhold2010.
- Statens Vegvesen. 2016. *Hvileplasser* [Online].
<http://www.vegvesen.no/kjoretoy/Yrkestransport/Kjore+og+hviletid/hvileplasser>. Available: <http://www.vegvesen.no/kjoretoy/Yrkestransport/Kjore+og+hviletid/hvileplasser> [Accessed 160910 2016].
- Stöth Göran, 2008, *Transport och logistikrätt –en grundläggande redogörelse*, Liber AB.
- Sveriges Åkeriföretag 2016a. Fakta om åkerinäringen. Stockholm.
- Sveriges Åkeriföretag 2016b. Sveriges Åkeriföretags stadgar, antagna vid 2011 års kongress i Stockholm.
- Sveriges Åkeriföretag. Presentation: Skydda transporten – Tips och råd om hur du kan höja transportsäkerheten.
http://www.akeri.se/sites/default/files/uploaded_files/skydda_transporten._lores.pdf
- Trafikanalys 2014. Transportbranschen - hur står det till? Statistik 2014:34.
- Trafikanalys 2016. Godstransporter i Sverige - en nulägesanalys. Rapport 2016:7. Stockholm.
- Trafikverket 2015a. En plats som berikar resan - Gestaltning av rastplatser.
- Trafikverket 2015b. Krav för vägars och gators utformning. Borlänge.
- Transportstyrelsen 2015. Godstrafikmarknaden på väg - producenter. www.transportstyrelsen.se.
- Transportstyrelsen 2015b. Godstrafikmarknaden på väg - producenter. www.transportstyrelsen.se.
- Transportstyrelsen 2016. Regelefterlevnad inom yrkestrafik på väg - Tillståndsmätning 2015.
www.transportstyrelsen.se; Väg- och järnvägsavdelningen, Enheten för trafikföretag.
- Troeng, U., Sjöström, T., Hillblom, P. & Lammgård, C. 2013. Business models for secure (and smart) truck parking - Key aspects for sustainable economic operation of secure truck parking areas. SWECO
- Urcioli, L. 2010. *Security in Physical Distribution Networks*. Doctorate, Lund University.

- Vägverket 2004. Sidoanläggningar.
- van den Engel, A. W. & Prummel, E. 2007. Organised theft of commercial vehicles and their loads in the European Union Bryssel: European Parliament, Directorate-General for Internal Policies of the Union, Policy Department Structural and Cohesion Policies, Transport and Tourism.
- Vejdirektoratet. 2014. *Smart rasteplass skal hjelpe chaufførerne* [Online].
<http://vejdirektoratet.dk/DA/om-os/nyheder-og-presse/pressemeddelelser/Sider/Smart-rasteplass-skali%C3%A6lpe-chauff%C3%B8erne.aspx>. [Accessed 160910 2016].
- Vejdirektoratet. 2016. *Trafik på rasteplasser* [Online].
http://vejdirektoratet.dk/DA/viden_og_data/statistik/trafikken%20i%20tal/hvor_meget_trafik_er_der_paa_vejen/trafik_paa_rasteplasser/Sider/default.aspx. [Accessed 160910 2016].
- Vejdirektoratet 2009. Rasteplasser langs motorveje - Straekningsanalysr. København: Vejdirektoratet.
- WSP 2011. Infrastruktur för uppställningsplatser och buffringsterminaler - Går det att utnyttja befintliga terminaler? Göteborg: Analys och Strategi.
- WSP 2012. Säkra uppställningsplatser utifrån ett logistikperspektiv. Göteborg: Analys och Strategi.
- WSP 2014. Säkra uppställningsplatser - Aktörsperspektiv och affärsmodeller med fokus på kommunens roll och drivkrafter. Göteborg: Analys och Strategi.

Konventioner

Internationell konvention om ekonomiska, sociala och kulturella rättigheter (SÖ 1971:41)

EU material

- Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/15/EG av den 11 mars 2002 om arbetstidens förläggning för personer som utför mobilt arbete avseende vägtransporter Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/15/EG av den 11 mars 2002 om arbetstidens förläggning för personer som utför mobilt arbete avseende vägtransporter.
- Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/96/EG av den 19 november 2008 om förvaltning av vägars säkerhet
- Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU av den 7 juli 2010 om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag
- Europaparlamentets och rådets direktiv 96/71/EG av den 16 december 1996 om utstationering av arbetstagare i samband med tillhandahållande av tjänster
- Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1072/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg
- Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85
- Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 av den 11 december 2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet och om upphävande av beslut nr 661/2010/EU.
- Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1316/2013 av den 11 december 2013 om inrättande av Fonden för ett sammanlänkat Europa, om ändring av förordning (EU) nr 913/2010 och om upphävande av förordningarna (EG) nr 680/2007 och (EG) nr 67/2010.
- Kommissionens delegerade förordning (EU) nr 885/2013 av den 15 maj 2013 om komplettering av Europaparlamentets och rådets ITS-direktiv 2010/40/EU vad gäller tillhandahållande av informationstjänster för säkra och skyddade parkeringsplatser för lastbilar och kommersiella fordon
- Kommissionens delegerade förordning (EU) nr 886/2013 av den 15 maj 2013 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU vad gäller data och förfaranden för kostnadsfritt tillhandahållande, när så är möjligt, av ett minimum av vägsäkerhetsrelaterad universell trafikinformation för användare
- Rådets direktiv 92/106/EEG av den 7 december 1992 om gemensamma regler för vissa former av kombinerad transport av gods mellan medlemsstaterna

Lagar, förordningar och föreskrifter

Regeringsform (1974:152)

Anläggningslagen (1973:1149)

Arbetsmiljölagen (1977:1160)
Arbetsbetslagen (1982:673)
Lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete
Plan- och bygglagen (2010:900)
Polislag (1984:387)
Väglagen (1971:948)
Vägsäkerhetslagen (2010:1362)
Yrkestrafiklag (2012:210)
Arbetsmiljöförordningen (1977:1166)
Förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur
Förordning (2005:399) om arbetstid vid visst vägtransportarbete
Förordning (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen
Förordning (2014:1102) med instruktion för Polismyndigheten
Förordningen (1994:1297) om vilotider vid vissa vägtransporter
Polisförordningen (2014:1104)
Trafikförordningen (1998:1276)
Vägförordningen (2012:707)
Vägsäkerhetsförordningen (2010:1367)

Offentligt tryck

En tydlig, rättssäker och effektiv tillsyn, Skr. 2009/10:79
Finansiering av tillsyn – rapport till Tillsynsutredningen, Ekonomistyrningsverket 2004:16, sid. 85f.
Intelligenta transportsystem på vägtransportområdet, Proposition 2012/13:138
Kungl. Maj:ts proposition med förslag till väglag m.m.; given Sofiero den 13 augusti 1971.
Proposition 1971:123
Mål för framtidens resor och transporter, Prop. 2008/09:93, Stockholm: Regeringen, 2009
Prop. 2004/05:132 Arbetstid vid vägtransporter
Statlig tillsyn. Granskning på medborgarnas uppdrag, delbetänkande av Tillsynsutredningen, SOU 2002:14, Stockholm: Fritzes, 2002.
Tänk till om tillsynen. Om utformningen av statlig tillsyn, rapport i serien OM OFFENTLIG SEKTOR, Stockholm: Statskontoret, 2012
Uppdrag om trygga och säkra uppställningsplatser för yrkestrafiken, Regeringsbeslut 2016.02.18, N2014/02169/MRT (delvis) och N2014/01981/MRT (delvis).
Yrkestrafik och Taxi, Trafikutskottets betänkande, 2015/16:TU10

Webbplatser

ESPOG, <http://www.esporg.eu/locations/>.
Göteborgs hamn, <http://www.goteborgshamn.se/>
HK Innovation, *Tankguard – Protects your fuel*. <http://www.tankguard.se/truck.html>
Nedap Mobility Solutions, Intelligent Parking. <https://nedap.com/en/marktgroepen/mobility-solutions/>
Safewise, *What types of security cameras are available and what are the difference between them?* <http://www.safewise.com/home-security-faq/security-cameras>
Security Park Sweden, <http://www.secpark.com/user>
Senstar, <http://senstar.com/>
Stockholms hamnar, <https://www.stockholmshamn.se/>
Trafik Stockholm. Hemsida: Tekniska system – Avancerat system underlättar trafikledningen. <http://www.trafikstockholm.com/docs/tekniskasys.html>
Trafikverket. *Trafikinformation*. <http://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/teknik/ny-teknik-i-transportsystemet/its-intelligenta-transportsystem/trafikinformation/>
Trelleborgs hamn, <http://www.trelleborgshamn.se/>
Intergate, <http://www.intergate.se/fordonstrafik/vaegspaerrar>.
ELSAG North America, <http://elsag.com/licenseplatereader.htm>.

Intervjuer

Backlund, Rickard, SSAB, 2016-09-01

Barkelius, Johan, Jurist, Trafikverket, 2016-04-19

Bengtsson, Stefan, Säkerhetschef, DSV, 2016-04-29

Bjärbo, Karsten, Stockholm Arlanda Flygplats, 2016-06-22

Björklund, Anna, Tullverket, 2016-05-10

Conradsson, Jan, Inquire, 2016-08-22

Daniels, Tommy, Arver Lastbilar, 2016-09-01

Ekorre, Petri, Q3, 2016-08-09

Eriksson, Josefine, Analytiker Nationella transportsäkerhetsgruppen, Polisen

Halling, Annette, Transportstyrelsen, 2016-04-20

Holm, Henrik, VD, GDL, 2016-04-18

Johansson, Bengt-Eric, Säkerhetschef, Bring, 2016-04-22

Keblanz, Elin, DB Schenker, 2016-05-04

Kemkes, Hans, Säkerhetschef Stockholms hamnar, 2016-05-12

Knutsson, Jan-Olov, Malmö Sturup Flygplats, 2016-08-24

Larsson, Alexis, Säkerhetschef, Postnord, 2016-05-03

Levander, Erik, SKL, 2016-05-12

Leveau, Jim, Säkerhetschef Trelleborgs hamn, 2016-06-16

Lind, Marcus, Samordnare Nationella transportsäkerhetsgruppen, Polisen

Lindeberg, Arne, Senior Sakkunnig för ITS och Godstransporter, Planering, Trafikverket, 2016-04-06, 2016-04-19, 2016-09-14

Lopez, Mauricio, Göteborg Landvetter Flygplats, 2016-08-09

Långberg, Ulric, Branschansvarig, Sveriges Åkeriföretag, 2016-04-11

Löthstam, Jonas, DHL, 2016-04-29

Magnusson, Patrick, Trafiksäkerhetsansvarig, Sveriges Åkeriföretag, 2016-04-11

Malmstig, Jonas, Transportstyrelsen, 2016-04-20

Marton, Maria, Transportstyrelsen, 2016-04-20

Nilsson, Mats, Circle K & Security Park Sweden, 2016-04-21

Nordfeldt, Magnus, Senior Manager, Port Development Gothenburg Port Authority, 2016-08-26

Nybom, Per, Q3, 2016-08-09

Näslund, Torbjörn, Circle K & Brändåsen Safepark, 2016-04-18

Persson, Magnus, Fuelpoint, 2016-08-31

Resare, Ingemar, Regionchef, Sveriges Åkeriföretag, 2016-04-11

Rosén, Mats, DSV, 2016-04-29

Råberg, Hans, Utredare Spårtrafik, Planering- nationell planering, Nationell rastplatssamordnare, Trafikverket, 2016-04-06, 2016-04-19,

Sand Kanstrup, Gustav, Handläggare Transportfrågor, Arbetsmiljöverket, 2016-04-12

Schwartz, Mikael, Säkerhetschef, DB Schenker, 2016-05-04

Tervaniemi, Mikael, Rasta, 2016-05-02

Vainio, Antti, Utredare, Svenska transportarbetareförbundet, 2016-04-11

Weibull, Maria, SSAB, 2016-09-01

Wåhlin, Jenny, Nationell Samordnare trimningsåtgärder, Trafikverket, 2016-09-22

Åkerlund, Eleonore, Örebro Kommun, 2016-04-22

Bilaga 1. Uppdrag om trygga och säkra uppställningsplatser för yrkestrafiken

Uppdrag om trygga och säkra uppställningsplatser för yrkestrafiken

Regeringens beslut

Regeringen uppdrar åt Trafikanalys att genomföra en kartläggning av utbud och efterfrågan på trygga och säkra uppställningsplatser för yrkestrafiken.

I uppdraget ingår att genomföra en analys av vilka olika slags behov av uppställningsplatser som finns och hur aktuella tjänster förhåller sig till den efterfrågan och de behov som finns. Trafikanalys ska beskriva vilket ansvar transportbranschen tar, eller är beredda ta, för att på olika sätt förebygga godsstölder och se till att förarna är trygga, säkra och får tillgång till en rimlig nivå i fråga om service och bekvämligheter vid de tillfällen fordonen är parkerade. Vidare ska Trafikanalys beskriva vilket ansvar det offentliga har och vilka utgångspunkterna för detta ansvar är.

I uppdraget ingår också att föra en diskussion om eventuella behov av att tydliggöra rollfördelningen mellan det privata och det offentliga. En utgångspunkt för en sådan diskussion ska vara att det offentligas ansvar, vid sidan av insatser som redan görs i rollen som väghållare, främst ska fokusera på tillsyn, regelverk och upprätthållande av lag och ordning.

Trafikanalys ska vid genomförandet av uppdraget samråda med Polismyndigheten, Arbetsmiljöverket, Tullverket, Transportstyrelsen, Trafikverket, Sveriges Kommuner och Landsting, berörda branschföreträdare samt arbetsmarknadens parter.

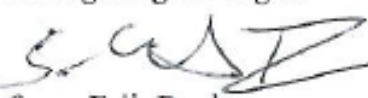
Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) senast den 1 oktober 2016.

Skälen för regeringens beslut

Med anledning av trafikutskottets betänkande Yrkestrafik (bet. 2013/14:TU14) tillkännagav riksdagen för regeringen som sin mening vad utskottet anfört om att arbetet med att skapa fler säkra uppställningsplatser för yrkestrafiken behöver påskyndas (rskr. 2014/14:217). Utskottet framhåller i betänkandet bl.a. följande. Behovet av att fler säkra uppställningsplatser öppnas för yrkestrafiken, särskilt i anslutning till platser där chaufförer stannar över natten. Som bakgrund angav utskottet att stölderna av gods från parkerade lastbilar och även överfall på chaufförer har ökat på senare år. Det handlar om de stora hamnarna och andra större logistikcentrum samt längs Europavägarna. Enligt utskottets mening kan arbetet med fler säkra uppställningsplatser med fördel snabbas på eftersom de nya TEN-T-riktlinjerna för transeuropeiska transportnätverk redan nu är på plats. Utskottet ville i sammanhanget även se att användningen av ny teknik som s.k. elektroniska stängsel runt lastbilar främjas. Utskottet ville samtidigt framhålla nyttan av ITS-system som bl.a. kan nyttjas för att ge användbar information till chaufförerna om var det finns lediga uppställningsplatser.

För regeringen är villkoren för företag och anställda inom transportbranschen en viktig fråga och regeringen delar trafikutskottets bedömningar av situationen på befintliga uppställningsplatser. Det är emellertid viktigt att framhålla att många av de problem som finns sannolikt beror på bristande ansvarstagande bland transportföretag. Mot den bakgrunden är det angeläget att Trafikanalys genomför en kartläggning av området och för en diskussion om gränsdragningen mellan det offentliga och privata när det gäller tillgången till trygga och säkra uppställningsplatser för yrkestrafiken.

På regeringens vägnar


Sven-Erik Bucht



Bilaga 2. Kör- och vilotider

Trötthet hos förare bidrar varje år till ett stort antal trafikolyckor. Undersökningar tyder på att trötthet kan vara en bidragande orsak i omkring 10 till 40 procent av alla olyckor. Olycksrisken är högre på natten och vid längre körtid, men även andra faktorer så som den tid som föraren varit vaken och föregående sömn påverkar.²³⁸ Yrkesförare utgör en av riskgrupperna för trötthetsrelaterade olyckor. Mot den bakgrunden är det viktigt att yrkesförare har möjlighet till raster, liksom dygns- och veckovila på ett tryggt och säkert sätt. Trafiksäkerhet kan således vara en utgångspunkt för statens arbete med säkra och trygga uppställningsplatser.

Nedan framgår antalet olyckor i vilka lastbilar har varit inblandade. Det finns i dagsläget ingen data på hur många av dessa som var trötthetsrelaterade.

Tabell B2.1: Lastbilar inblandade i olyckor med dödlig utgång eller svåra personskador 2015. Källa: Trafikanalys, Sveriges officiella statistik, Vägtrafikskador 2015.

Fordon	Olyckor med dödlig utgång eller svår personskada	Olyckor med dödlig utgång	Olyckor med svår personskada
Lastbil singel	54	9	45
Lastbil – personbil	153	25	128
Lastbil – lastbil	26	3	23
Lastbil – buss	4	-	4
Lastbil – motorcykel	15	6	9
Lastbil – moped	5	-	5
Lastbil – cykel	21	5	16
Lastbil – djur	2	1	1
Lastbil – traktor	-	-	-
Lastbil – övrigt	5	-	5
Summa	285	49	236

Av preciseringarna för hänsynsmålet för miljö och hälsa finns inga preciseringar avseende hälsa, men regeringen understryker att det är angeläget att varje verksamhet ger sitt bidrag till minskad ohälsa. Tillhandahållande av säkra och trygga uppställningsplatser skulle kunna bidra till minskad ohälsa.

²³⁸ <http://www.vti.se/sv/publikationer/pdf/trotthet-i-samband-med-bilkorning-oversattning-till-svenska-av-avhandlingen-sleepiness-at-the-wheel.pdf>

I syfte att verka för att de transportpolitiska målen nås skulle det således kunna vara befogat att arbeta med att tillse att trygga och säkra uppställningsplatser finns.

Reglerna om kör- och vilotider syftar till att harmonisera konkurrensvillkoren, öka trafiksäkerheten på vägarna och att förbättra chaufförernas arbetsmiljö. De syftar till att undgå uttröttnings i trafiken. Trafikanalys har i en tidigare rapport redovisat hur forskningen visar en tydlig koppling mellan trötthet i trafiken och trafiksäkerhet.²³⁹ Trötthet bidrar till trafikolyckor. Vilotiderna har även direkt påverkan på arbetsmiljön eftersom de garanterar att arbetstagaren kan både ta pauser och har rätt till längre vila. Vilotidsregleringen har även indirekt påverkan på arbetsmiljön, genom att öka trafiksäkerheten, vilket leder till bättre arbetsmiljö eftersom säkerheten i arbetet är en arbetsmiljöfråga i sig. Reglerna om kör- och vilotider är internationella.

I 3 kap. 1 § trafikförordningen (1998:1276) finns ett allmänt förbud för den som är uttröttad att framföra fordon. Paragrafen fastställer att fordon inte får köras av den som på grund av bland annat uttröttnings inte kan föra fordonet på betryggande sätt. Reglerna om kör- och vilotider gäller däremot enbart för tunga fordon.

I svensk rätt regleras arbetstiden huvudsakligen i Arbetstidslagen (1982:673) (Arbetstidslagen). Syftet med lagen är att ge skydd mot för stora uttag av arbetstid. Den gäller i princip all verksamhet där arbetstagare utför arbete för en arbetsgivares räkning (1 § Arbetstidslagen) och därmed i stort sett för hela arbetsmarknaden. Vissa få arbetstagare är dock undantagna och för bl.a. dessa framstår mobila arbetstagare som utför arbete inom de olika trafiklagen som en viktig grupp. Arbetstidslagen är inte tillämplig för arbete som omfattas av lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete (Vägarbetstidslagen). Detta undantag gäller för hela lagen.

Vägarbetstidslagen gäller för arbete som utförs av mobila arbetstagare som är anställda av företag etablerade i ett EU-land och förare som är egenföretagare som kör godstransporter med fordon eller fordonskombinationer vars högsta tillåtna vikt överstiger 3,5 ton eller fordon som är inrättade för transport av mer än nio personer inbegripet föraren.²⁴⁰ Speciallagen gäller med andra ord för tunga lastbilar och för bussar. För lättare fordon, och fordon som är inrättade för transport av högst 8 personer, gäller förutom den allmänna Arbetstidslagen även förordningen (1994:1297) om vilotider vid vissa vägtransporter inom landet, som har meddelats med stöd av 18 § i Arbetstidslagen. Lagen reglerar främst dygnsvilan som ska bestå av minst 11 timmar och som enligt lagens 3 § får delas upp i två perioder varav en ska vara minst 8 timmar sammanhängande.

Vägarbetstidslagen 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. Lagen innehåller även nationella bestämmelser om arbetstid som har utformats med förebild i motsvarande bestämmelser i Arbetstidslagen.²⁴¹ Till lagen ansluter förordning (2005:399) om arbetstid vid visst vägtransportarbete. Den innehåller bland annat bemyndiganden för Transportstyrelsen att meddela föreskrifter om avgifter, undantag och verkställighet av lagen.

Utöver Vägarbetstidslagen gäller EU-förordningen (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 med nationella tillägsbestämmelser förordning (2004:865) om kör- och vilotider samt

²³⁹ *Arbetsmiljöreglering inom transportområdet*, Trafikanalys, PM 2015:211, s. 48

²⁴⁰ 1 § Vägarbetstidslagen och art. 2.1 förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85

²⁴¹ Prop. 2004/05:132 Arbetstid vid vägtransporter

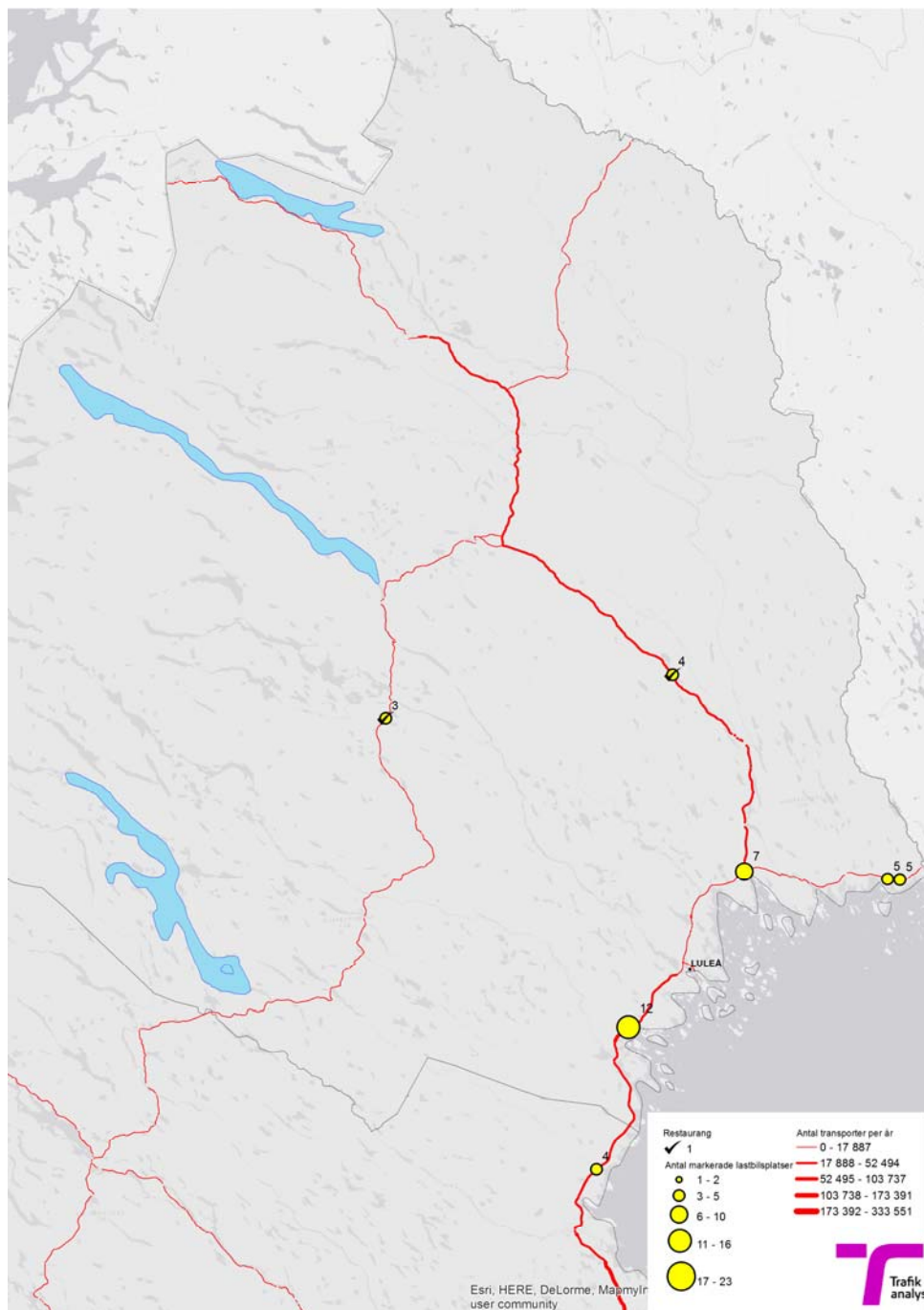
färdskrivare, m.m.. Det är EU-förordningen som innehåller de, för denna redogörelse, mest centrala bestämmelserna om kör- och vilotid.

Enligt EU-förordningen får den dagliga körtiden inte överstiga nio timmar. Den får dock utsträckas till tio timmar högst två gånger under en vecka. Körtiden under en vecka får inte överstiga 56 timmar och inte leda till att den maximala veckoarbetstiden enligt direktiv 2002/15/EG överskrids. Körtiden under två på varandra följande veckor får inte överstiga 90 timmar (art. 6). Efter varje körperiod på 4,5 timmar ska en rast på minst 45 minuter tas. Rasten får fördelas under körperioden så att första rasten är minst 15 och den andra minst 30 minuter (art. 7).

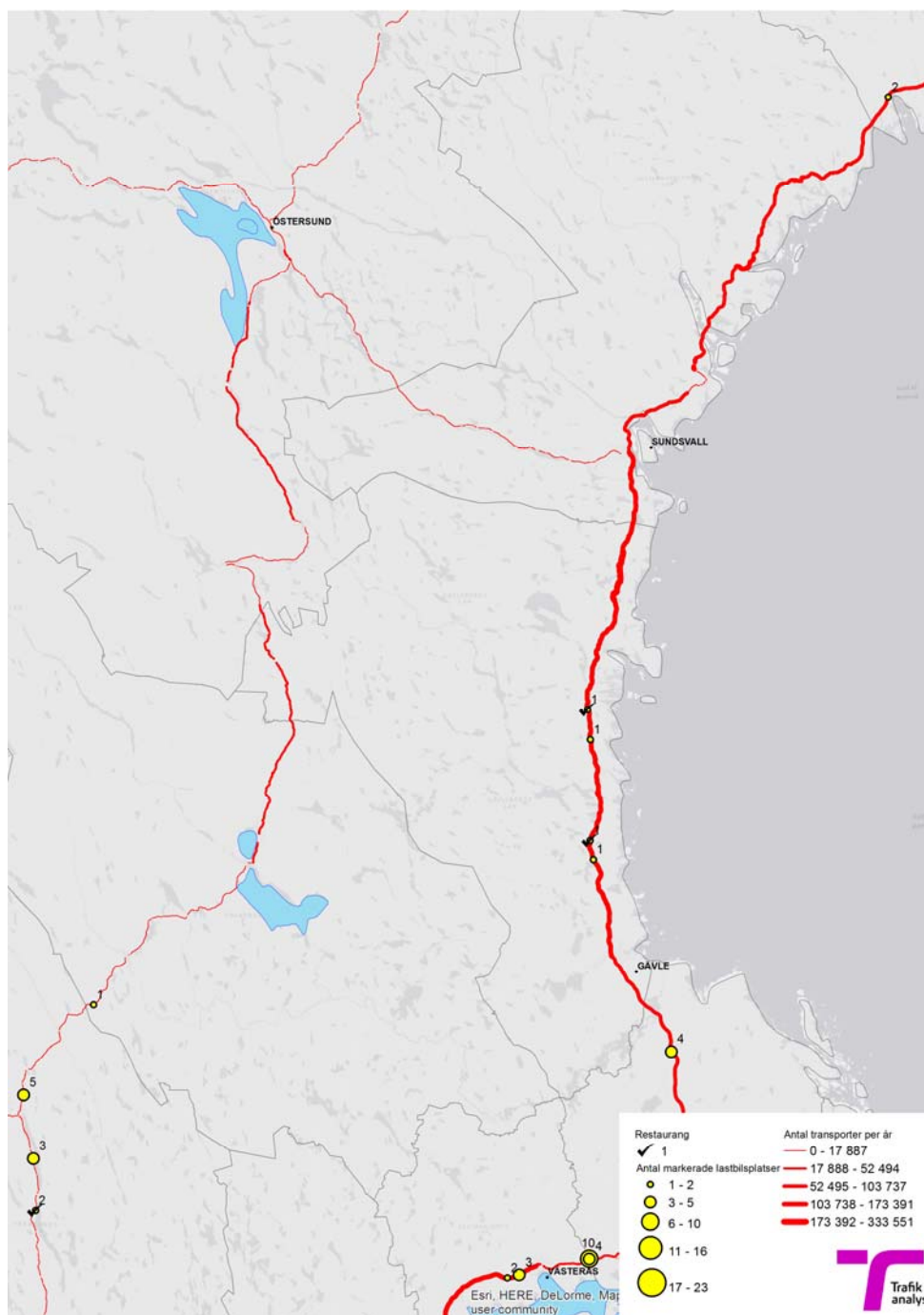
En förare ska ta ut dygns och veckovila i enlighet med artikel 8. En normal dygnsvila uppgår till minst 11 sammanhängande timmar inom varje 24 timmars period. Den får delas i två perioder av minst 3 timmar och minst 9 timmar. Den delade dygnsvilan ska vara minst 12 timmar. Dygnsvilan kan även vara reducerad till 9 sammanhängande timmar. En reduktion av dygnsvilan får ske max tre gånger mellan två veckovilor. Mellan veckovilor får max sex 24-timmarsperioder finnas. En vecka börjar klockan 00.00 på en måndag och avslutas klockan 24:00 på en söndag. En normal veckovila är minst 45 timmar sammanhängande och en reducerad minst 24 timmar sammanhängande (art 3.). Under två på varandra följande veckor ska föraren ta minst två normala veckovilor eller en normal veckovila och en reducerad veckovila. Vid uttag av en reducerad veckovila, ska minskningen kompenseras med motsvarande sammanhängande vila före utgången av den tredje veckan efter den förkortade veckovilan. De gällande kör- och vilotidsregler skapar ett behov av rast- och uppställningsplatser. Inom 4 timmar och 30 minuter måste chauffören ta en paus på minst 45 minuter. Eftersom rasten kan fördelas i två kortare, en den första på minst 15 minuter och en den andra på minst 30 minuter, skapas behov för ännu tätare möjligheter att stanna för vila. Minimibehovet är dock en plats för vila ungefär var fjärde timme. Rasten måste ske på en lämplig plats så att rasten fyller sitt syfte. Senast 24 timmar efter avslutad dygns- eller veckovila krävs en ny godkänd dygnsvila, antingen normal eller reducerad. En normal dygnsvila ska vara minst 11 sammanhängande timmar. Eftersom den normala dygnsvilan kan delas i två, uppstår ökat behov av uppställningsplatser vid användning av rätten till den tvådelade vilan.

Minimikravet för täthet av rast- och uppställningsplatser är att det finns en plats för rast var fjärde timme och en plats för nattvila vart nionde timme. Eftersom startplatserna är olika, hamnar de fordrade platserna på olika ställen beroende på var man har börjat sin körning. Även möjligheten till delade vilotider ökar behovet av tätare rastplatser.

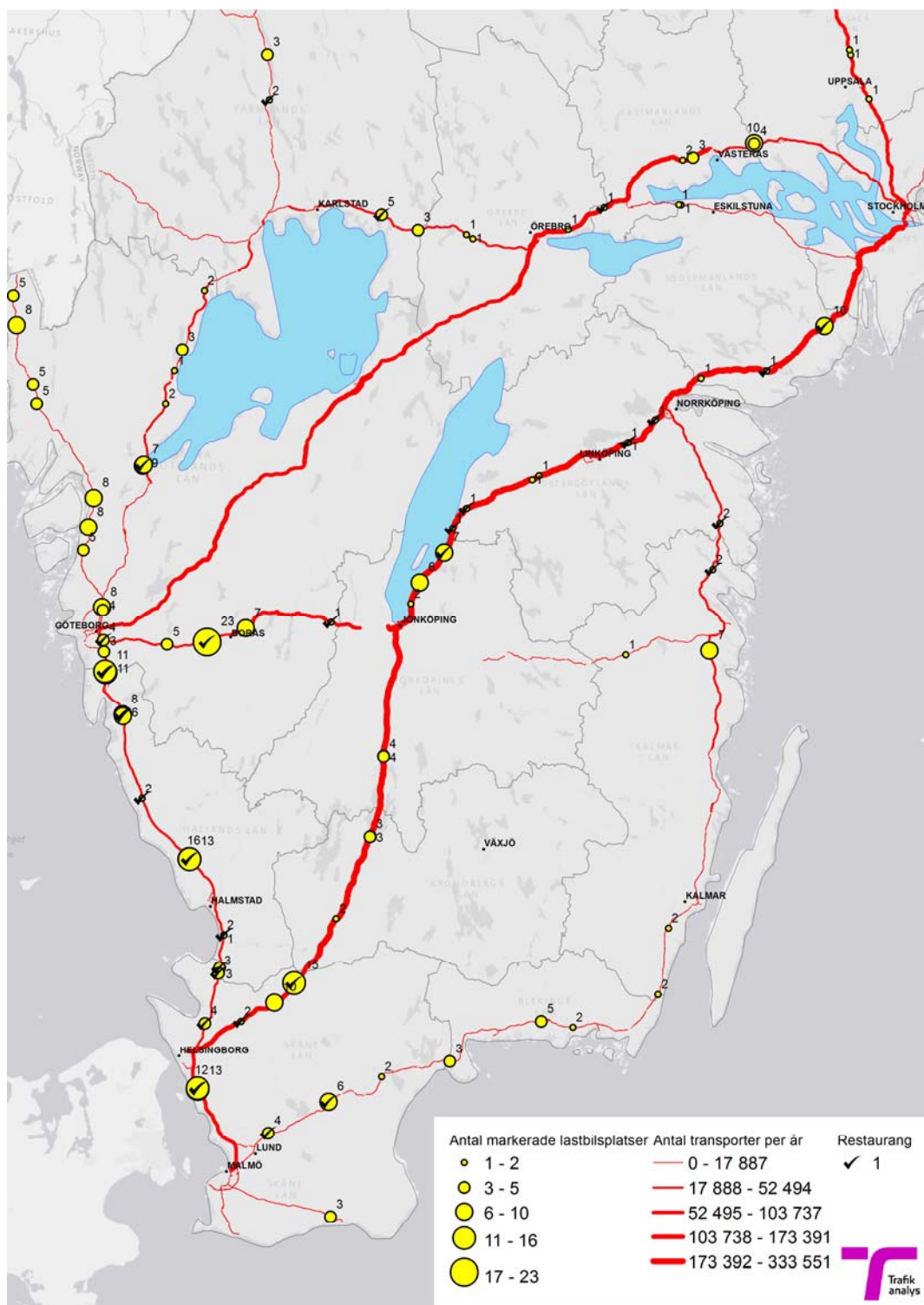
Bilaga 3. Rastplatskartor



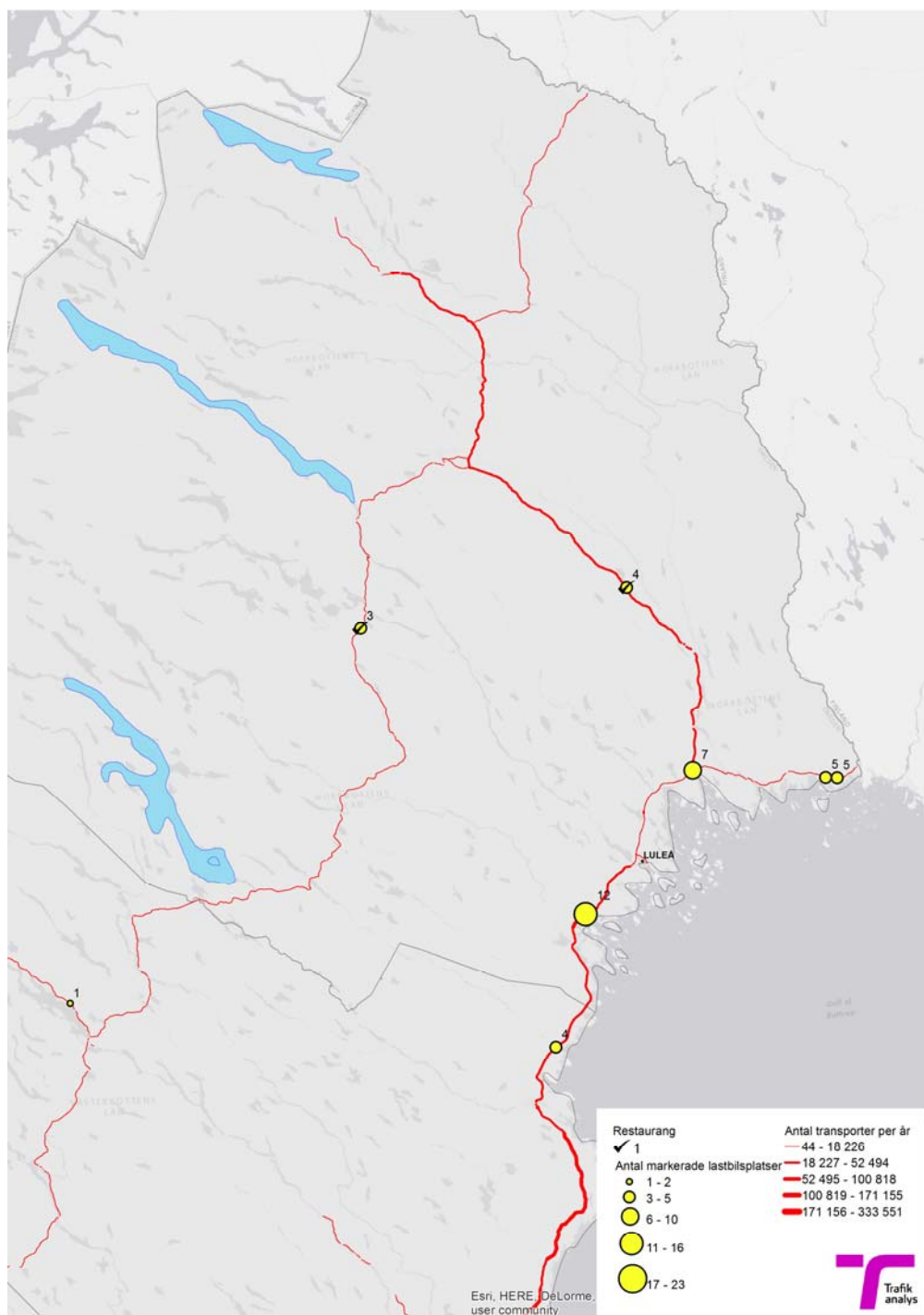
Figur B3.1: Rastplatser i norra Sverige längs Europavägarna med utpekade lämpliga lastbilsrastplatser samt trafikflöde i antal inrikes transporter över 300 km som görs med svenska lastbilar. Källa: Trafikanalys egna bearbetning av uttag från NVDB samt Trafikanalys officiella lastbilsstatistik.



Figur B3.2: Rastplatser i mellersta Sverige längs Europavägarna med utpekade lämpliga lastbilsrastplatser samt trafikflöde i antal inrikes transporter över 300 km som görs med svenska lastbilar. Källa: Trafikanalys egna bearbetning av uttag från NVDB samt Trafikanalys officiella lastbilsstatistik.



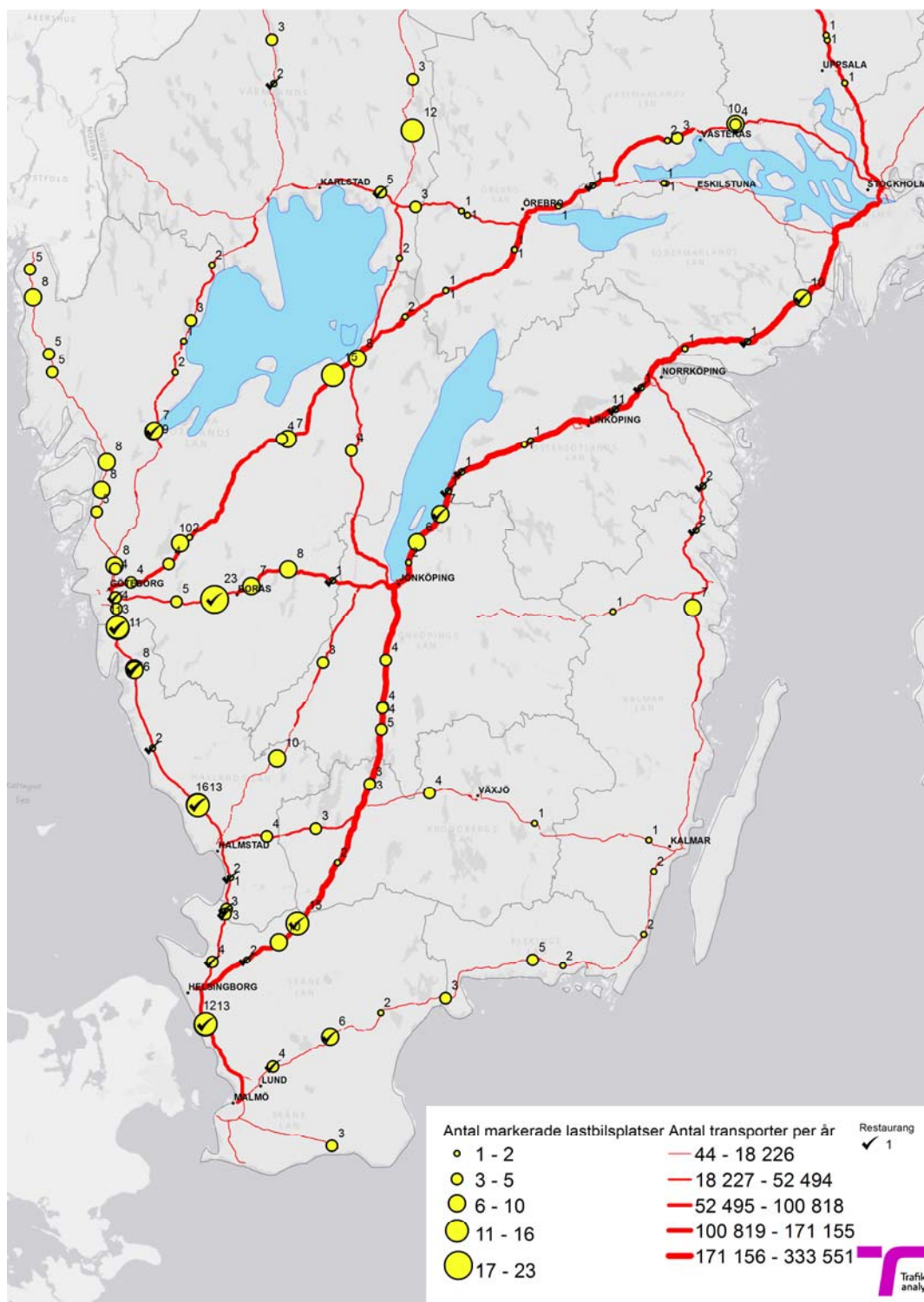
Figur B3.3: Rastplatser i södra Sverige längs Europavägarna med utpekade lämpliga lastbilsrastplatser samt trafikflöde i antal inrikes transporter över 300 km som görs med svenska lastbilar. Källa: Trafikanalys egna bearbetning av uttag från NVDB samt Trafikanalys officiella lastbilsstatistik.



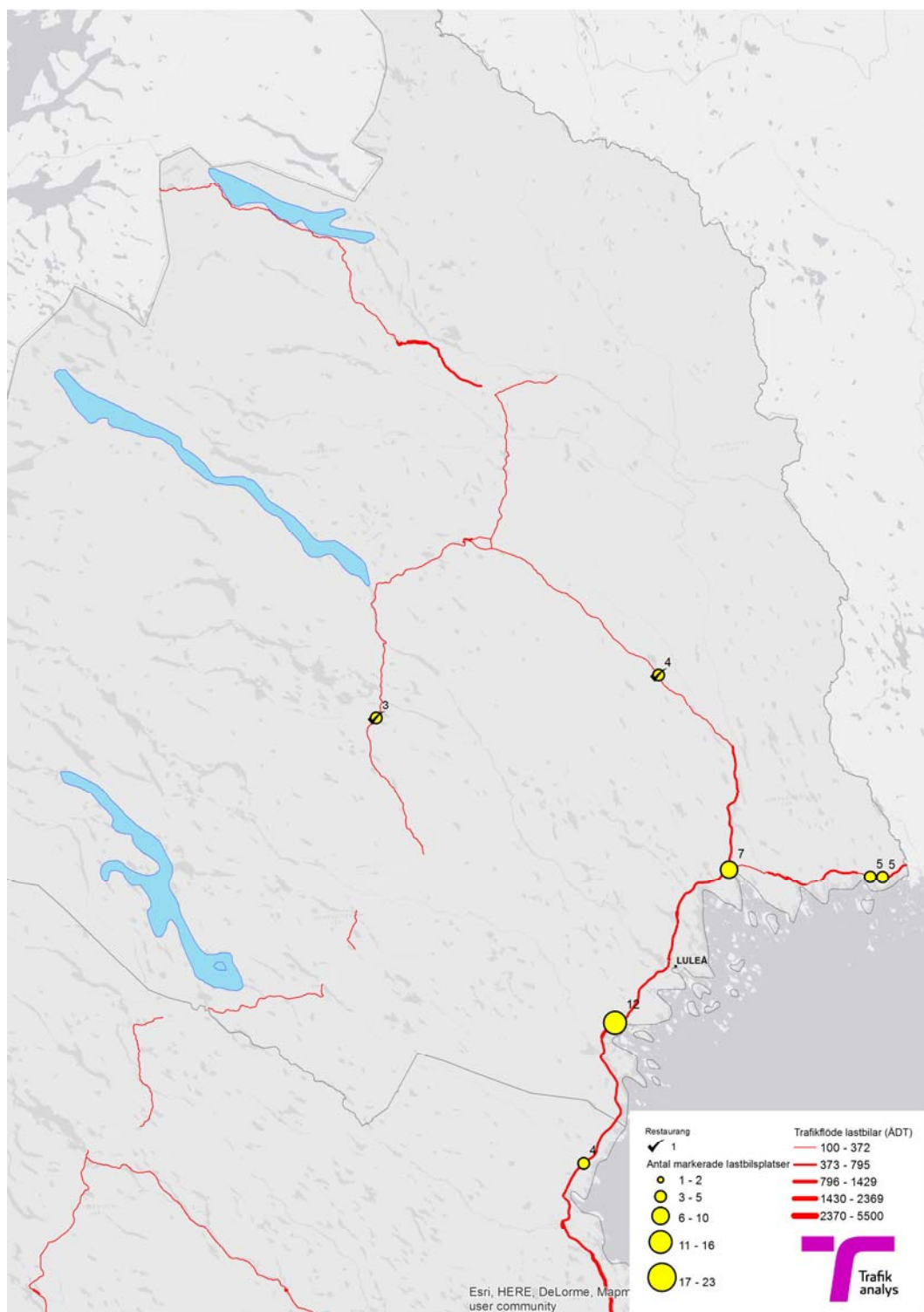
Figur B3.4: Rastplatser i norra Sverige längs Europavägarna med markerade lastbilsparkeeringsrutor samt trafikflöde i antal inrikes transporter över 300 km som görs med svenska lastbilar. Källa: Trafikanalys egna bearbetning av uttag från NVDB samt Trafikanalys officiella lastbilsstatistik.



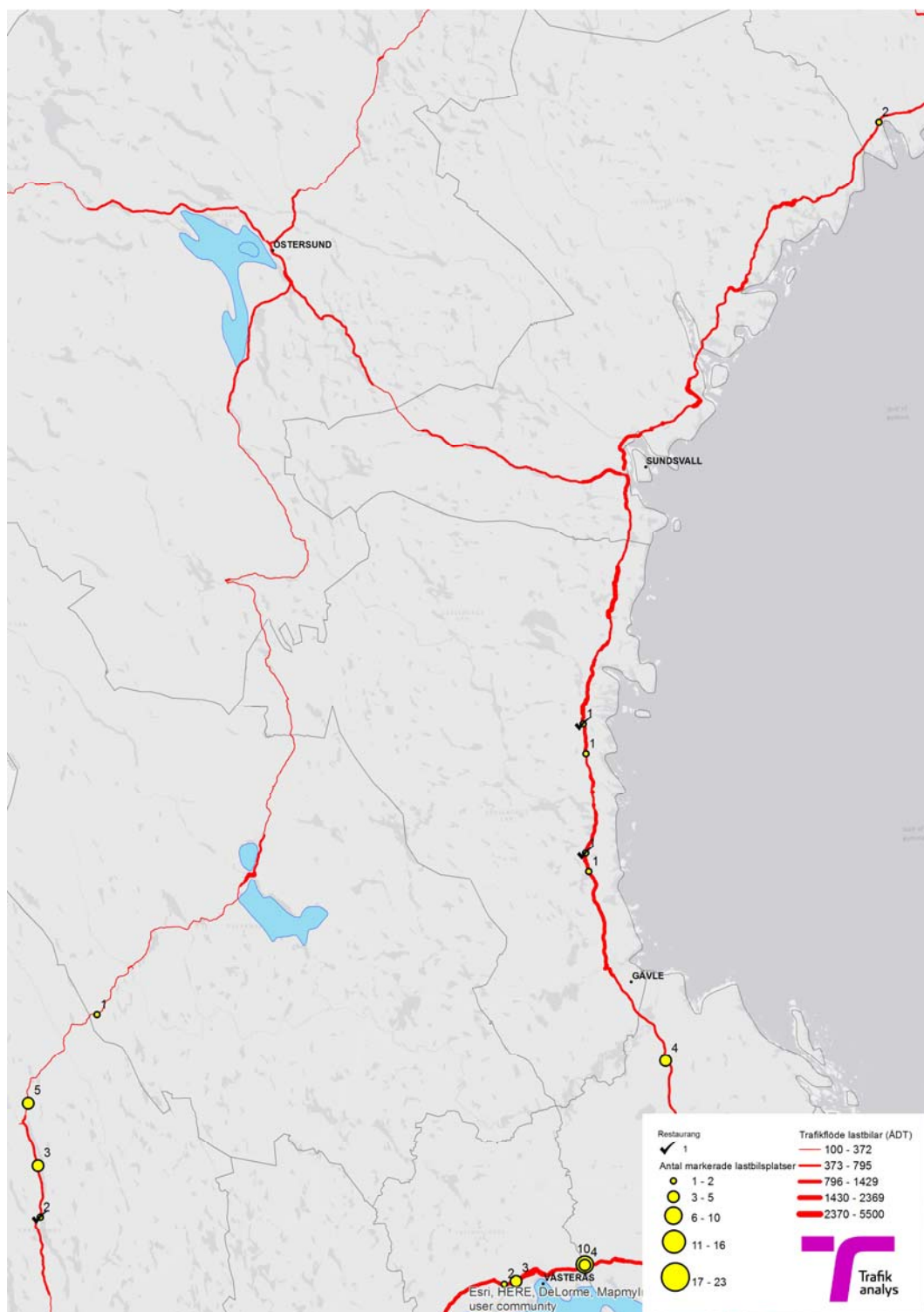
Figur B3.5: Rastplatser i mellersta Sverige längs Europavägarna med markerade lastbilsparkeeringsrutor samt trafikflöde i antal inrikes transporter över 300 km som görs med svenska lastbilar. Källa: Trafikanalys egna bearbetning av uttag från NVDB samt Trafikanalys officiella lastbilsstatistik.



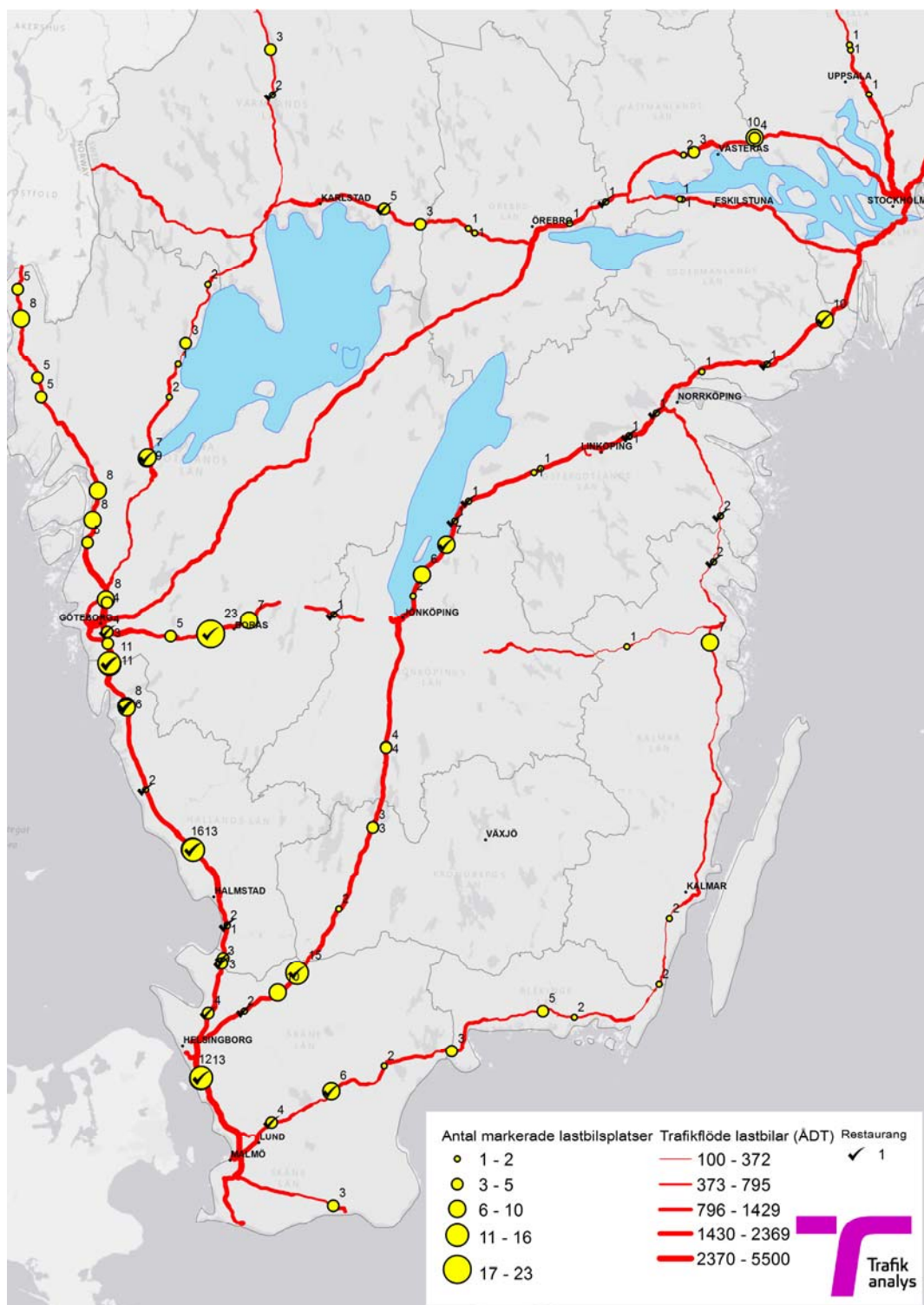
Figur B3.6: Rastplatser i södra Sverige längs Europavägarna med markerade lastbilsparkeeringsrutor samt trafikflöde i antal inrikes transporter över 300 km som görs med svenska lastbilar. Källa: Trafikanalys egna bearbetning av uttag från NVDB samt Trafikanalys officiella lastbilsstatistik.



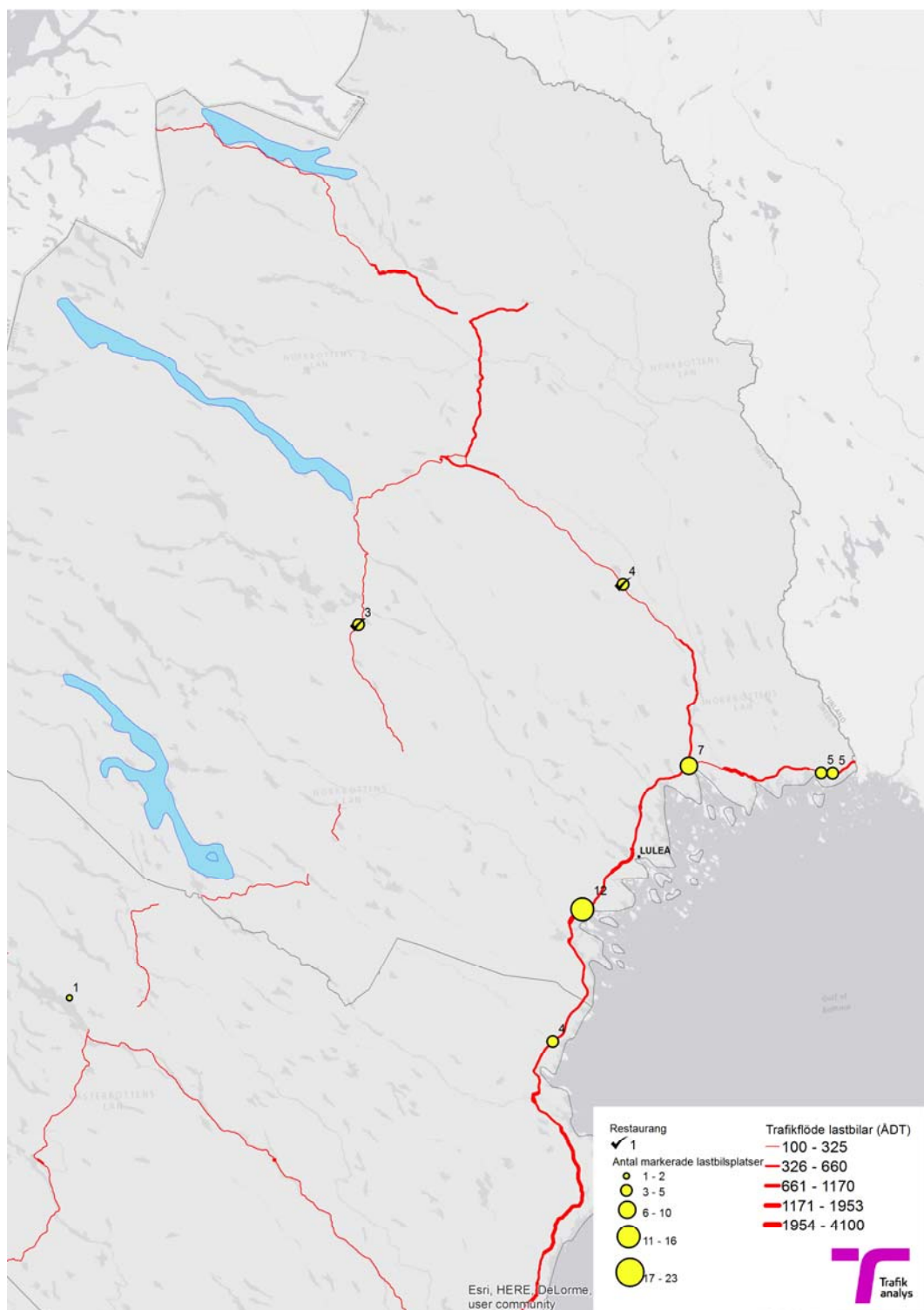
Figur B3.7: Rastplatser i norra Sverige längs Europavägarna med utpekade lämpliga lastbilsrastplatser samt trafikflöde i antal transporter enligt Trafikverkets ADT (årsmedeldygntrafiken) data. Källa: Trafikanalys egna bearbetning av uttag från NVDB.



Figur B3.8: Rastplatser i mellersta Sverige längs Europavägarna med utpekade lämpliga lastbilsrastplatser samt trafikflöde i antal transporter enligt Trafikverkets ADT (årsmedeldygnstrafiken) data. Källa: Trafikanalys egna bearbetning av uttag från NVDB.



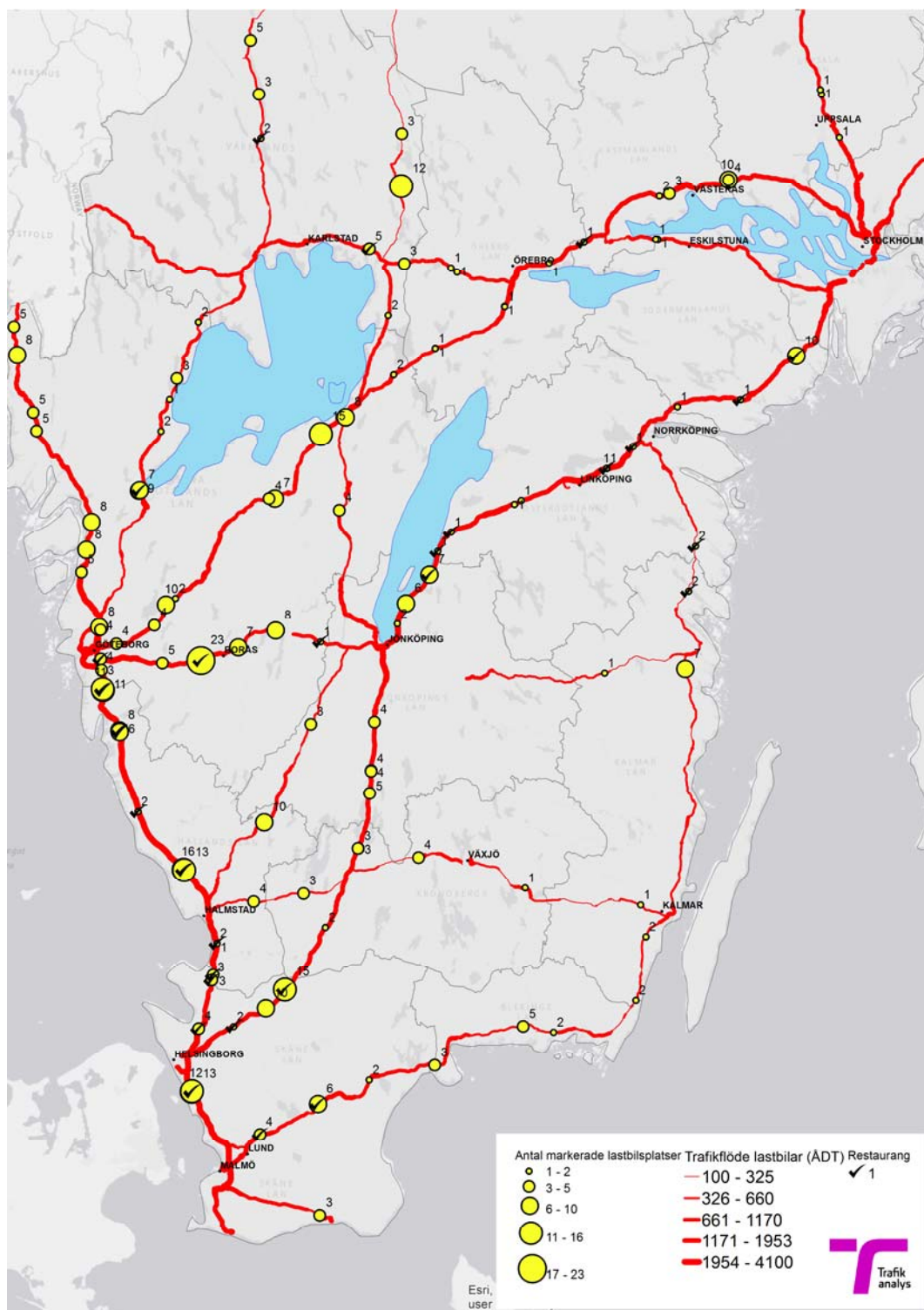
Figur B3.9: Rastplatser i södra Sverige längs Europavägarna med utpekade lämpliga lastbilsrastplatser samt trafikflöde i antal transporter enligt Trafikverkets ADT (årsmedeldygntrafiken) data. Källa: Trafikanalys egna bearbetning av uttag från NVDB.



Figur B3.10: Rastplatser i norra Sverige längs Europavägarna med markerade lastbilsrastplatser samt trafikflöde i antal transporter enligt Trafikverkets ADT (årsmedeldygnstrafiken) data. Källa: Trafikanalys egna bearbetning av uttag från NVDB.



Figur B3.11: Rastplatser i mellersta Sverige längs Europavägarna med markerade lastbilsrastplatser samt trafikflöde i antal transporter enligt Trafikverkets ADT (årsmedeldygntrafiken) data. Källa: Trafikanalys egna bearbetning av uttag från NVDB.



Figur B3.12: Rastplatser i södra Sverige längs Europavägarna med markerade lastbilsrastplatser samt trafikflöde i antal transporter enligt Trafikverkets ADT (årsmedeldygnetrafiken) data. Källa: Trafikanalys egna bearbetning av uttag från NVDB.

Bilaga 4. Teoretiskt behov av vilostopp

Tabell B4.1: Sammanfattning av genomgång av teoretiskt behov av vilostopp i centrala transportrelationer.
Källa: WSP 2014. Säkra uppställningsplatser - Aktörsperspektiv och affärsmodeller med fokus på kommunens roll och drivkrafter. Göteborg: Analys och Strategi

Startpunkt	Målpunkt	Körväg	Teoretiskt antal stopp	Geografiskt område där teoretiskt behov av vilostopp finns
Trelleborg/ Malmö	Göteborg	E6/E20	-	-
	Oslo	E6/E20	1	Göteborg
	Jönköping	E6/E20/E4	-	-
	Örebro	E4/väg 50	1	Vaggeryd-Jönköping
	Stockholm S	E4	1-2	Vaggeryd-Jönköping Södertälje-Botkyrka
	Stockholm N	E4/väg50/ E18	2	Vaggeryd-Jönköping Hallstahammar-Västerås
	Sundsvall	E4/väg50/ E18/E4	3	Vaggeryd-Jönköping Hallstahammar-Västerås Hudiksvall
Göteborg	Oslo	E6	-	-
	Jönköping	väg 40	-	-
	Örebro	E20	-	-
	Stockholm S	väg 40/E4	1	Norrköping
	Stockholm N	E20/E18	1	Örebro-Arboga
	Sundsvall	E20/väg56/E 4	2	Örebro-Arboga Söderhamn-Iggesund-Hudiksvall
Jönköping	Stockholm S	E4	1	Södertälje-Botkyrka
	Stockholm N	E4	1	Hallstahammar-Västerås
	Oslo	väg 47/E6	1	Strömstad
	Sundsvall	E4	2	Hallstahammar-Västerås Hudiksvall
Örebro	Trelleborg/ Malmö	Väg 50/E4	1	Värnamo-Ljungby
	Sundsvall	E18/väg 56/E4	1	Söderhamn
Stockholm/ Kapellskär	Trelleborg/ Malmö	E4	2	Linköping och Mjölby Åstorp-Bjuv

	Göteborg	E18/E20	1	Hallsberg-Laxå
	Oslo	E18	1	Örebro-Karlskoga
	Sundsvall	E4	1	Iggesund-Hudiksvall
Sundsvall	Stockholm	E4	1	Storvreta och Knivsta
	Örebro	E4/väg 56/E18	1	Sala-Västerås
	Göteborg	E4/väg 56/E20	2	Sala-Västerås Vårgårda-Alingsås
	Oslo	E4/E45	1	Mora-Malung
	Jönköping	E4/väg56/E1 8/väg50/E4	1	Sala-Västerås
	Trelleborg/ Malmö	E4/väg56/E1 8/väg50/E4	2	Sala-Västerås Jönköping

Bilaga 5. SETPOS

Områdesskydd	SETPOS Secure	SETPOS High Security
Skalskydd	Området ska vara fullt inhägnat, alternativt skyddas av en fysisk barriär.	Utöver att området ska vara fullt inhägnat ska ett larm finnas installerat som varnar för åverkan på skalskydd.
Fritt område utanför skalskydd	Krav på en fri zon runt det inhägnade området som är fritt från byggnader, fordon eller vegetation.	
Trafikavstängare	En sekundär fysisk barriär ska finnas på plats som skyddar planerade eller oplanerad skadegörelse på skalskyddet. Om så inte finns på plats ställs krav på reguljär inspektion av skalskyddet.	Den sekundära fysiska barriären ska vara utformad för att kunna förhindra en lastbil att forcera områdets skalskydd (exempelvis ett dike).
Belysning	Skalskydd och fri zon utanför anläggningen ska vara konstant upplyst nattetid.	
Kameraövervakning	Kameraövervakning ska finnas installerat och ska täcka hela skalskyddet för att ge möjlighet att identifiera potentiella otillbörliga aktiviteter mot anläggningen.	
Kontroll av in- och utpassage	SETPOS Secure	SETPOS High Security
In- och utfarter ska vara utformade som del av skalskyddet	Alla in- och utfarter ska vara utformade på sådant sätt att de stängda kan jämföras med krav på skalskydd för nivå SETPOS Secure.	Alla in- och utfarter ska vara utformade på sådant sätt att de stängda kan jämföras med krav på skalskydd för nivå SETPOS High Security.
Kontroll av fordonspassager vid in- och utkörsel	Alla fordonsrörelser genom in- och utfarter ska styras av personal på plats alternativt via fjärrstyrning. Detta för att säkerställa att inga obehöriga fordon ges tillträde till anläggningen.	Den personal som sköter in- och utpassage ska fysiskt befinna sig på anläggningen. Ansvarig personal ska vara utbildad bevakningspersonal
Kontroll av fotgängares in- och utpassager	All in- och utpassager till fots ska övervakas och kontrolleras av personal vid anläggningen.	
Kameraövervakning av grindar	Övervakningskameror ska ha fullständig täckning av alla fordonsrörelser vid grindarna och ska ge möjlighet att identifiera.	
Belysning av grindar	Belysning ska finnas på plats och ge stöd vid in- och utpassage nattetid.	Kvalitet på belysningskällan ska vara tillräcklig för att säkerställa god bildkvalitet vid kameraövervakning och ge möjlighet till identifiering av fordon och fotgängare.
Endast lastbilar och i övrigt godkända fordon på anläggningen	Endast lastbilar och i övrigt godkända fordon ska ges tillträde till anläggningen.	
Endast behöriga personer	Endast användare av den säkra uppställningsplatsen eller auktoriserad personal ska ges tillträde till området.	

Parkering	SETPOS Secure	SETPOS High Security
Kameraövervakning av parkeringsytan	Inte ett krav	En fullständig kameraövervakning krävs för hela parkeringsområdet
Kameraövervakning av interna vägar och gångpassager	Inte ett krav	En fullständig kameraövervakning krävs för både interna vägar och gångpassager
Belysning av interna vägar och gångpassager	Konstant belysning av vägar och gångpassager krävs nattetid för att ge anläggningens personal möjlighet att övervaka alla aktiviteter.	Belysningen ska vara tillräcklig för att säkerställa en god kvalitet vid kameraövervakning och således kunna upptäcka och identifiera alla aktiviteter.
Fysisk övervakning	SETPOS Secure	SETPOS High Security
Bemanning	Övervakning kan ske med personal på plats alternativt via fjärrövervakning	Anläggningen måste vara bemannad dygnet runt. Utbildad bevakningspersonal måste vara närvarande under öppettider.
Certifiering av bevakningsbolag	Om anläggningen bemannas av inhyrd bevakningspersonal måste dessa vara godkända/certifierade av berörd myndighet	
Utdrag ur belastningsregister	Prövning mot belastningsregister, alternativt uttag av referens(er) ska ske för all personal anställd vid anläggningen.	
Vakthus	I de fall ett vakthus placeras för att underlätta personalen uppgifter vid anläggningen ska detta konstrueras på ett sätt att det skyddar personal mot externa angrepp.	Krav på vakthus som ger möjlighet för bevakningspersonal att utföra uppgifter ska finnas på anläggningen. Denna byggnad ska vara utformad så att den skyddar personal mot externa angrepp.
Överfallslarm för anläggningens personal kopplat till extern larmcentral	Krav på överfallslarm i de fall personal befinner sig på anläggningen.	All bevakningspersonal ska vara utrustad med överfallslarm. Larmet ska vara kopplat till anläggningens vakthus samt till extern larmcentral.
Utrustning för kommunikation mellan anläggningens personal och extern larmcentral	Kommunikationsutrustning ska alltid finnas tillgänglig för kommunikation mellan personal och extern larmcentral. Detta är endast ett krav i det fall personal finns på plats på anläggningen.	Kommunikationsutrustning ska alltid finnas tillgänglig för kommunikation mellan bevakningspersonal och extern larmcentral.
Personal utbildad i parkerings- och transportsäkerhetsrutiner	Extern personal har genomgått utbildning för tillräcklig kunskap kring kontroll av in- och utpassage inkl. registreringrutiner, patrullering, larmberedskap samt kommunikations- och sekretessföreskrifter.	Bevakningspersonal och övriga anställda har genomgått utbildning för tillräcklig kunskap kring kontroll av in- och utpassage inkl. registreringrutiner, patrullering, larmberedskap samt kommunikations- och sekretessföreskrifter.

Bevakningspersonal måste ha tillgång till bilder från kameraövervakning		
	Åtkomst till övervakningsbilder ska ges för personal i de fall in- och utpassager fjärrstyrs.	Anläggningens vakthus måste vara utrustat på sådant sätt att det finns tillgång till konstant kameraövervakning för bevakningspersonalen.
Kameraövervakning	SETPOS Secure	SETPOS High Security
All kameraövervakning ska spelas in i realtid (system för digital inspelning)	Digital inspelning (minst 25 bilder/sek) ska finnas på plats. Kameraövervakning antingen i konstant inspelningsläge alternativt aktiverat via rörelsesensor	
Begränsad åtkomst till systeminställningar för kameraövervakning	Åtkomst till (fysiskt, logiskt eller via nätverk) inspelningar samt hård- och mjukvara ska vara strikt kontrollerat. Ingen personal ska ges möjlighet att ändra eller radera inspelningar.	
Minsta lagringstid av inspelningar från övervakningskameror	Övervakningsfilmer ska lagras i minst 30 dagar utöver de fall som begränsas enligt lag. Fysisk plats för lagring av material ska vara godtagbar ur säkerhetssynpunkt. Därutöver ska åtkomst via nätverk vara starkt skyddat.	
Övervakningskameror ska vara fullt funktionella	Krav på fullt fungerande kamerautrustning med 100 % kvalitet på inspelat material. Detta ska säkerställas genom förebyggande underhåll av utrustning med reaktiva, återkommande underhållsintervall.	
Specifika säkerhetsrutiner	SETPOS Secure	SETPOS High Security
Rutin vid registrering av ankommande fordon	Vid registrering av fordon är ett minimumkrav att fordonets nummerskylt ska registreras. Chaufför och fordon måste vara klart sammankopplat för att förutsätta att chauffören inte lämnar anläggningen med ett annat fordon.	
Rutin vid registrering av avgående fordon	Fordon och chaufför måste, vid utkörsel från anläggningen, registreras och stämmas av mot den information som registrerats vid fordonets ankomst.	
Procedurer för registrering av in- och utpassage av fotgängare	Alla in- och utpassager ska kontrolleras	Alla in- och utpassager ska registreras med likvärdig rutin likt för ankommande och avgående fordon.
Lagring av dokument	Information (logg) för alla in- och utpassager ska sparas minst 3 månader.	
Rutiner vid incidenter	Var kriminellt incident skall rapporteras till anläggningens personal och fordonet ska hållas i kvarstad i avvaktan på instruktioner från polisen. Registrering av fordonet från inpassage till anläggningen, övriga fysiska bevis och dokumentation kring incidenten ska lagras över en period relevant för den polisiära utredningen.	

Rutiner vid hantering av larm	I det fall polisen bedömer att tilltaget inte ska utredas ska incidentsrapporten undertecknas av anläggningens personal och berörd chaufför och sparas under en relevant period.	
	Rutiner för hantering av larm ska vara på plats och personalen på anläggningen ska vara fullt införstådda med dessa. Återkommande övningar ska ske och ska innefatta aktivering av larm, uppföljning och övriga rutiner. Alla aktiveringar av larmet ska dokumenteras	Utöver att rutiner finns på plats och är inövade av personal på platsen ska även information kring vem och när alarmer aktiverades registreras. Vidare ska återkommande utvärdering och uppföljning genomföras av en extern part. Rutiner ska dokumenteras och övas regelbundet.
System för förhandsbokning	System för förhandsbokning ska finnas tillgängligt	
System för alternativ strömförsörjning	Rutiner ska finnas på plats för att säkerställa att säkerhetsfunktioner är i fortsatt drift vid störningar i strömförsörjning.	
Ytterligare rutiner	Övriga funktioner på anläggningen, likt trailerbyte, byta av chaufförer och dylika aktiviteter kräver implementering av en väl dokumenterad process.	
Specifika krav SETPOS Special Security		
Rutiner för registrering av inkommande fordon	Rutin för registrering kräver loggning av nummerskylt av fordon (och medföljande släp) samt identitet på chauffören. Relation mellan chaufför och fordon ska vara tydligt registrerad för att säkerställa att chauffören inte lämnar anläggningen i ett annat fordon.	
Rutiner för registrering av avgående fordon	Vid utpassage ska vart fordon och dess chaufför stämmas av mot tidigare registerdata som noterats vid inpassage till anläggningen.	
Procedurer för registrering av in- och utpassage av fotgängare	Alla in- och utpassager ska registreras med likvärdig rutin likt för ankommande och avgående fordon	
Rutiner för försegling av fordon	Fordon ska förseglas vid ankomst och ska kontrolleras vid utpassage	

Bilaga 6. ESPORG

Säkerhetsnivå 1 – egencertifiering	Krav
Externt stängsel och belysning	En fysisk, sammanhängande separering av uppställningsplatsen och utanförliggande område ska finnas på platsen. Belysning ska ske över kör- och gångvägar. <i>Bevis: Ett stängsel eller alternativ barriär, skyltning, demarkationslinjer, diken o dyl. ska finnas på plats</i>
Områdesbevakning	Patrullering ska ske via reguljära säkerhetskontroller (antingen via egen personal eller inhyrd extern personal eller polis). Vegetation ska hållas låg för att underlätta övervakning av området inom och utanför anläggningens skalskydd. Ett larmnummer ska vara tydligt skyltat på anläggningen.
Säkerhetsnivå 2 - egencertifiering	Krav (utöver ställda krav under säkerhetsnivå 1)
Externt stängsel eller barriär och belysning	I de fall området är övervakat med heltäckande övervakningskameror ställs inte krav på ett heltäckande externt stängsel/barriär kring uppställningsplatsen. Vidare ska anläggningens omgivning vara belyst likväl som att vegetation kring området ska hållas mycket låg eller undvikas helt. Därutöver ska in- och utfart vara belyst nattetid.
In- och utfarter	Endast lastbilar och övriga auktoriserade fordon ska tillåtas åtkomst till anläggningen. Inkörsel ska styras av antingen bom eller via skyltning som informerar om förbud för inkörsel för övriga fordon.
Områdesbevakning	Områdets ska bevakas av extern professionell vaktpersonal
Kameraövervakning och inspelning	Digital kameraövervakning med inspelning av minst 25 bilder/sekund ska vara installerat. Kamerainspelning ska via antingen ständig eller rörelseaktiverad inspelning. Inspelat material ska vara av högsta kvalitet och underhåll av kamerautrustning ska genomföras regelbundet. <i>Bevis: Underhållskontrakt, underhållsintervall, fakturor etc.</i> Tillgång till inspelat material (fysiskt eller via nätverk) ska vara säker lagrat och övervakat. Säkerhetspersonal ska inte ha tillgång att ändra eller radera inspelat material. Inspelat material ska sparas i minst 30 dagar.
Säkerhetsnivå 3 – Extern certifiering	Krav (utöver ställda krav under säkerhetsnivå 1-2)

Externt stängsel eller barriär och belysning	Krav ställda på externt skalskydd inkluderar en höjd av minst 1,8 meter och ett 1 meter djupt och 2 meter brett vattenfyllt dike
Områdesskydd	En fri zon utan vegetation, fordon eller byggnader ska upprätthållas vid skalskydd. Vidare ska en sekundär fysisk barriär finnas på plats som kan stå emot skador på stängsel/barriär. Alternativt ska det fysiska skalskyddet regelmässigt kontrolleras för att upptäcka skador. Endast auktoriserad personal och registrerade chaufförer ska ges tillträde till anläggningen.
Kameraövervakning	Övervakningskameror ska vara roterande och även medge att manuell styrning kan ske.
Övriga kriterier: Incidentrapportering och bokning	Var brottslig handling ska rapporteras till anläggningens personal och till polis. Om möjlighet ska fordon hållas i kvarstad i avvaktan på polis. Data från ankomstregistrering av fordon, fysiska bevis och incidentrapportering ska samlas under tid för polisiär utredning. Om polis inte är närvarande ska incident skriftligen noteras och skrivas under av anläggningens personal och berörd chaufför.
Säkerhetsnivå 4 – Extern certifiering	Krav (utöver ställda krav under säkerhetsnivå 1-3)
Grindar för in- och utkörsl	In- och utfart måste vara utformade så att de jämföras med övrigt skalskydd. Detta innebär även att grindar ska hållas stängda utöver tid då fordon passerar. In- och utkörsl ska övervakas och kontrolleras av personal på plats alternativt via fjärrstyrning.
In- och utgångar för fotgängare	Alla in- och utgångar för personer till fots ska vara övervakade och kontrollerade av personal på anläggningen alternativt via fjärrstyrning för att säkerställa att obehörig personal inte ges tillträde.
Vaktkur	På platsen ska en bemannad vaktkur finnas där övervakning, registrering och kommunikation sker. Byggnaden måste vara konstruerad på sådant sätt att det kan motstå inträngsförsök.
Kameraövervakning	Alla fordonsrörelser som sker via grindarna måste kameraövervakas. Vidare ska allt inspelat material lagras i minst 3 månader.
Personalens utbildning och utrustning	<i>Säkerhetspersonal:</i> Personal från ett bevakningsbolag ska kontinuerligt genomföra säkerhetskontroller på anläggningen. Denna personal måste vara certifierad av relevant myndighet.

	Ny personal måste genomgå en säkerhetskontroll mot brottsregister och referenser bör tas från tidigare arbetsgivare. <i>Egen personal:</i> Anläggningen ska vara bemannad med egen personal. Personal måste vara utrustad med personligt larm som är kopplad till vaktkur alternativt till extern larmcentral. Vidare ska personal ha tillgång till kommunikationsutrustning som även här är kopplat till vaktkur alternativt extern larmcentral Allmänt: All personal ska ha genomgått relevant utbildning kring registrering av fordon vid in-/utkörsel, kommunikations- och alarmprocedurer och sekretessbestämmelser. Personalens krav på kompetens och ansvarsområde ska vara väldefinierade och dokumenterade.
Registrering av fordon, förare och fotgängare	Registrering innebär att registreringsskylt, antal fordon/slöp samt namn och bild på förare registreras. Vidare ska det vara väl dokumenterat vilken förare som tillhör vilket fordon. Vid avgång från anläggning ska vart fordon och dess förare stämmas av mot tidigare registrerad data erhållet vid ankomst.
Rutiner och uppföljning av larm	Rutiner vid larm ska vara implementerat och personal ska vara väl införstådd i dessa. Därutöver ska kontinuerliga tester av larmet ske. Rutinerna ska innehålla hur larm aktiveras samt vilka följdaktiviteter och procedurer som ska följas. Alla larm ska dokumenteras
Övriga kriterier	Anläggningen ska erbjuda möjlighet till förbokning av uppställning Vid strömavbrott ska rutiner och åtgärder vara på plats för att säkerställa att säkerhetsnivå kan upprätthållas på anläggningen.
Säkerhetsnivå 5 – Extern certifiering	Krav (utöver ställda krav under säkerhetsnivå 1-4)
Extern stängsel eller barriär	Ett intrångslarm ska vara på plats för att larma i de fall den fysiska barriären blir attackerad. Intrångslarmet kan innefatta passiv infraröd detektor, elektrifiering etc.
Områdesskydd vid in- och utkörsel	Personal ansvarig för kontroll av in- och utkörsel ska vara utbildad säkerhetspersonal. Utbildningen måste vara skräddarsydd med avseende på lokal infrastruktur och den specifika anläggningens karaktär.
Kameraövervakning	Hela anläggningen måste täckas med kameraövervakning inklusive alla kör- och gångvägar.

Bevakningspersonal	Anläggningen måste vara bemannad dygnet runt. Bevakningspersonal måste minst vara på plats under anläggnings öppettider.
Rutiner och uppföljning av larm	Aktivering av larm måste noteras med tidpunkt samt utvärdering och uppföljning kring varför larm aktiverats. Vidare måste rutiner vid eskalering av hotnivå finnas på plats.

Bilaga 7. Dyngsviloplatser i Norge

Døgnhvileplasser:

Per september 2016.

Østlandet

- E6 Svinesundparken, Halden, Østfold, 27 plasser
- E6 Ormlia, Eidsvoll, Akershus, 47 plasser
- E6 Circle K Minnesund, Eidsvoll, Akershus, 25 plasser
- E6 Biri travpark, Gjøvik, Oppland, 30 plasser (åpner 1. september 2016)
- E6 Dovreskogen, Dovre, Oppland, 14 plasser
- Rv 3 Myklagard, Løten, Hedmark, 20 plasser
- Rv 3 Shell Koppang, Stor-Elvdal, Hedmark, 13 plasser
- Rv 3 Alvdal, Hedmark, 20 plasser

Sørlandet

- E18 Kjellstad, Lier, Buskerud, 15 plasser(sørgående)
- E18 Furulund Kro & Motel, Stokke, Vestfold, 20 plasser
- E18 Horisonten Lillesand, Aust-Agder, 21 plasser
- E18 YX Lillesand, Aust-Agder, 25 plasser
- E18 Circle K Lillesand, Aust-Agder

Vestlandet

- E16 Shell Dale, Vaksdal, Hordaland, 10 plasser
- E16 YX Skulestadmo, Voss, Hordaland, 10 plasser
- E16 Shell Gudvangen, Aurland, Sogn og Fjordane, 15 plasser
- E16 Steinklepp, Lærdal, Sogn og Fjordane, 10 plasser
- E39 Esso Vikeså, Bjerkreim, Rogaland, 10 plasser
- E39 Søylandskiosken, Gjesdal, Rogaland, 9 plasser
- E39 Heiane, Stord, Hordaland, 9 plasser
- E39 Bergen travpark, Vågsbotn, Hordaland, 25 plasser
- E39 Haugsvær, Masfjorden, Hordaland, 10 plasser
- E39 Esso Skei, Jølster, Sogn og Fjordane, 10 plasser
- E134 Kyrping camping, Etne, Hordaland, 10 plasser

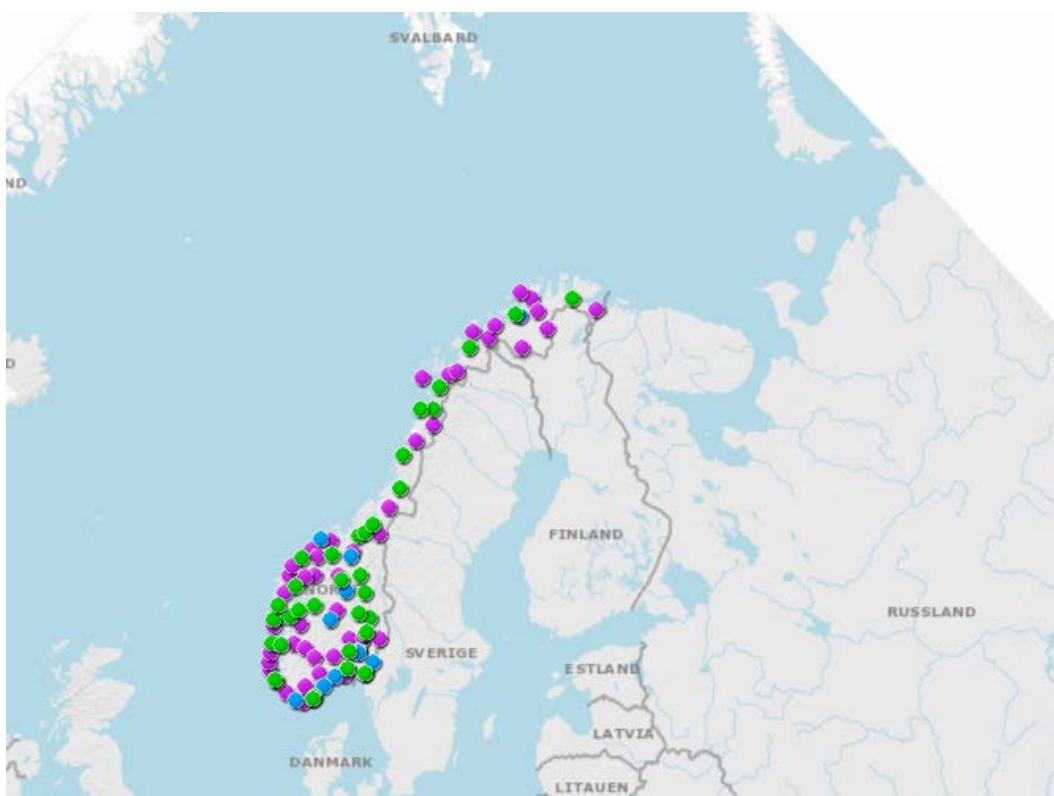
Midt-Norge

- E6 YX Gråmyra, Levanger, Nord-Trøndelag, 10 plasser
- E6 Best Brekkvasselv, Namsskogan, Nord-Trøndelag, 10 plasser

- E6/E39 Circle K – Klett, Trondheim, Sør-Trøndelag, 22 plasser
- E6 Stav Gjestegård, Malvik, Sør-Trøndelag, 25 plasser
- E39 Digerneset, Skodje, Møre og Romsdal, 15 plasser
- Rv 70 Håsøran, Sunndalsøra, Sunndal, Møre og Romsdal, 12 plasser

Nord-Norge

- E6 Mosjøen, Vefsn, Nordland, 16 plasser
- E6 Fauske, Nordland, 12 plasser
- E6 Innhavet, Hamarøy, Nordland, 5 plasser
- E6 Buktamoen, Målselv, Troms, 12 plasser
- E6 Shell Talvik, Alta, Finnmark, 10 plasser
- E6/E75 Tana bru, Finnmark, 10 plasser
- Rv 80 Bodø havn, Nordland, 9 plasser



Døgnhvileplasser som allerede er i drift ●

Døgnhvileplasser som er helt eller delvis avklart mht. etablering ●

Forslag til lokalisering av nye døgnhvileplasser ●



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.