

Planeringsinriktning

Säkra uppställningsplatser längs större vägar

Version 1.0, 2022



Trafikverket

Postadress: Röda vägen 1, 781 89 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Planeringsinriktning Säkra uppställningsplatser längs större vägar

Dokumentdatum: 2022-04-27

Ärendenummer: TRV 2018/77391

Version: 1.0

Kontaktperson: Wirsenius Patrik, PLnptn

Publikationsnummer: 2022:056

ISBN 978-91-8045-040-9

Sammanfattning	5
1. Inledning	7
1.1 Bakgrund och syfte	7
1.2 Metod/Genomförande	8
1.3 Definitioner	9
1.4 Avgränsning	11
2. Förutsättningar	12
2.1 Problembild	12
2.2 Trender i transportsystemet påverkar behovsbilden	15
2.3 Aktörer	16
Trafikverket	16
Kommuner	17
Privata aktörer.....	17
Transportbranschen.....	17
Polismyndigheten.....	17
2.4 Utblick i omvärlden	18
Internationella regelverk.....	18
Internationella exempel	22
2.5 Väglagens förutsättningar	26
3. Behov av uppställningsplatser	27
3.1 Nuläge.....	27
Kategorier	29
Nuläge Förekomst.....	30
Nuläge Kapacitet.....	32
Nuläge Säkerhet	33
3.2 Målbild.....	34
Målbild Förekomst.....	35
Målbild Kapacitet.....	36
Målbild Säkerhet	37
3.3 Gapanalys	39
Gapanalys Förekomst.....	39
Gapanalys Kapacitet.....	40

Gapanalys Säkerhet.....	42
3.4 Kostnadsuppskattning	44
Kostnadsuppskattning Förekomst.....	44
Kostnadsuppskattning Kapacitet.....	44
Kostnadsuppskattning Säkerhet.....	45
Sammanfattning kostnader	45
4. Pilotprojekt.....	46
4.1 Glumslöv kameraövervakning	46
4.2 Spekeröd Närvarostyrd belysning	47
5. Möjliga affärsmodeller.....	48
5.1 Privata aktörers egna initiativ	49
6. Fokusområden.....	50
6.1 Säkerhet och kapacitet	50
6.2 Planering av infrastruktur	51
6.3 Samverkan	51
6.4 Affärsmodeller	52
6.5 Ny kunskap	52
7. Fortsatt arbete	53
8. Referenslista.....	54

Sammanfattning

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

Denna rapport beskriver Trafikverkets arbete med att utveckla dessa uppställningsplatser utmed stamvägnätet (där TEN-T-vägnätet ingår) med fokus på tunga lastbilar (lastbilar över 3,5 ton), med anledning av ett pågående regeringsuppdrag om säkra uppställningsplatser. Rapporten omfattar en bedömning av lämplig utbyggnad av rast- och uppställningsplatser, hur mycket kapaciteten behöver öka för att möta behovet samt vilka åtgärder som behöver göras för att öka säkerheten på befintliga rast- och uppställningsplatser. Detta gäller såväl Trafikverkets rast- och uppställningsplatser som andra aktörers uppställningsplatser, vilket även inkluderar platser för angöringstrafik. Trafikverkets arbete för att tillgodose behovet av rast- och uppställningsplatser fokuserar dock på genomgående långväga trafik där det är kör- och vilotidsregler som styr efterfrågan på parkeringsplatser för lastbilar. Det görs därför ingen närmare analys av angöringstrafikens behov eftersom det primärt är kommunernas ansvar.

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

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

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

Den samlade investeringskostnaden för att långsiktigt uppnå målnivåerna avseende förekomst, kapacitet och säkerhet längs hela stamvägnätet, ligger uppskattningsvis mellan 500 - 800 mkr. Ansvaret för att genomföra dessa investeringar är ett delat ansvar mellan Trafikverket och privata aktörer. Inom Trafikverket behöver en fördjupad analys genomföras för att se över hur behovet ser ut för respektive Trafikverksregion.

Trafikverket har undersökt möjligheten att upplåta mark på rastplatserna till en privat entreprenör för att underlätta uppförande av en uppställningsplats med förhöjd säkerhet. Dagens förutsättningar i väglagen, som anger att staten har att förhålla sig till begreppet ”allmän väg” och att en väganordning ska vara öppen för allmänheten, innebär att man inte kan stödja en verksamhet som inte vilar på denna grund. Trafikverket kan inte heller med stöd av vägrätt stötta kommersiella anläggningar. Det Trafikverket istället kan göra för att stödja privata aktörer är att förbättra samplanering mellan Trafikverket och privata aktörer i ett tidigt

planeringskedje vid ny- och ombyggnad av Trafikverkets rastplatser. Detta skulle möjliggöra en samordnad lokalisering med privata serviceanläggningar, vilket bl a ökar tryggheten och säkerheten när rast- och uppställningsplatser ligger i anslutning till en verksamhet som har öppet stora delar av dygnet.

Trafikverket behöver utveckla sin samverkan med andra aktörer, som exempelvis kommunerna och polisen, för att tillsammans arbeta för säkrare uppställningsplatser. Det är därför viktigt med en fortsatt dialog för att tydliggöra våra roller och ansvar och utveckla nya samverkansformer.

Rapporten pekar ut ett antal strategiska fokusområden som behöver utredas närmare, till exempel för att utveckla affärsmodeller och inhämta ny kunskap. Dessa och andra utvecklingsområden kommer att beskrivas i en handlingsplan, vars syfte är att redovisa hur Trafikverket prioriterar och genomför åtgärder och utredningar som tagits fram inom ramen för regeringsuppdraget om säkra uppställningsplatser för yrkestrafiken.

1. Inledning

1.1 Bakgrund och syfte

Trafikverket fick 2018 i uppdrag av regeringen att, med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 av den 11 december 2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet och upphävande av beslut nr 611/2010/EU (TEN-T-förordningen), göra en översyn av hur bristen på säkra uppställningsplatser för yrkestrafiken längs större vägar kan avhjälpas. Uppdraget ska slutredovisas till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) vid utgången av den nationella infrastrukturplanen för perioden 2018–2029. En samlad uppföljning av uppdragets genomförande ska ske genom att Trafikverket i anslutning till årsredovisningen årligen redogör för hur arbetet har planerats, genomförs och fortskrider.

I uppdraget ingår att bedöma hur behovet av säkra uppställningsplatser längs större vägar förväntas utvecklas, analysera vilka nyttor, kostnader och andra konsekvenser som en utbyggnad av säkra uppställningsplatser längs större vägar är förknippad med samt möjliga affärsmodeller som kan främja en tillräcklig utbyggnad. I den årliga åiterrapporteringen av uppdraget ska Trafikverket redovisa status avseende säkerhetsnivå vid samtliga uppställningsplatser längs större vägar samt hur planeringen ser ut vad gäller insatser för ökad säkerhet vid dessa uppställningsplatser.

I uppdraget ingår vidare att i samband med planering av ny infrastruktur och ombyggnationer samt i samband med trimningsåtgärder i vägnätet planera åtgärder som underlättar för en privat etablering av säkra uppställningsplatser i anslutning till vägnätet.

I uppdraget ingår också att se över vilka utökade möjligheter den nya kameraövervakningslagen har för en ökad säkerhet i detta sammanhang. Särskild samverkan ska ske med Polismyndigheten.

Dessutom ingår i uppdraget att se över och kostnadsuppskatta åtgärder som bidrar till att höja säkerheten på övriga rast- och uppställningsplatser efter vägnätet. I denna del ska Trafikverket redogöra för hur detta påverkar övriga prioriteringar i den nationella planen för utveckling av transportinfrastrukturen. Vid planering ska utgångspunkten vara att utbyggnaden bidrar till att Sverige uppfyller de mål som framgår i TEN-T-förordningen.

Uppdraget ska genomföras i nära samarbete med andra berörda myndigheter, försäkrings- och branschföreträdare.

Trafikverket har med anledning av regeringsuppdraget tagit fram denna planeringsinriktning som beskriver Trafikverkets arbete med att utveckla uppställningsplatser för lastbilar utmed stamvägnätet. Rapporten beskriver hur utbudet och behovet av uppställningsplatser ser ut idag och hur brister kan avhjälpas. I dokumentet beskrivs även pågående pilotprojekt för ökad säkerhet, möjliga affärsmodeller som kan främja en utbyggnad av säkra uppställningsplatser samt strategiska utvecklingsfrågor för Trafikverket.

Rapporten beskriver nuläge och målbilder för uppställningsplatser utmed stamvägnätet utifrån tre kategorier: förekomst, kapacitet och säkerhet. Utifrån nuläge och målbild görs gapanalyser inom varje kategori. Gapanalysen ligger till grund för den strategi som beskriver vad Trafikverket och andra aktörer bör göra för att minska bristerna i sitt arbete med uppställningsplatser. Rapporten innehåller också en kostnadsuppskattning för åtgärder som behöver genomföras i syfte att uppnå målbilderna.

Rapporten ger inte alla svar på hur bristen på säkra uppställningsplatser utmed vägnätet ska avhjälpas, för detta behövs fördjupade studier och samverkan med berörda aktörer. Rapporten beskriver ett utgångsläge för hur vi kan börja arbeta med att minska bristerna som beskrivs i dokumentet. Rapporten ska fungera som ett stöd för exempelvis Trafikverkets regioner vid planering av utbyggnad och som underlag för arbete med åtgärdsplaneringen.

Rapporten är den första i sitt slag och kommer att behöva uppdateras, efter hand som förutsättningar och behov förändras inom ramen för regeringsuppdraget. Detta för att säkerställa att rapporten hålls aktuell.



1.2 Metod/Genomförande

Trafikverket genomför arbetet med regeringsuppdraget i dialog med andra myndigheter som MSB, Polisen, Transportstyrelsen och flera kommuner. Trafikverket har även kontakt med berörda aktörer som branschorganisationer, försäkringsbranschen och kommersiella aktörer som erbjuder uppställning utmed statligt vägnät.

Som underlag till denna rapport har Trafikverket genomfört en behovs- och utbudsanalys som baseras på det underliggande behovet av lastbilsparkeering och det grundutbud som tillhandahålls av samhället och kommersiella aktörer. Utifrån ett flertal underlag framkommer en bild av var i landet de största kapacitetsbristerna finns och vilka åtgärder för förhöjd säkerhet det finns behov av att utreda för eventuellt införande på uppställningsplatser.

Under 2020 startades ett pilotprojekt i vilket huvudsyftet är att utreda vilka möjligheter som finns för användning av kamerabevakning på Trafikverkets rastplatser. Pilotprojektet genomförs på rastplats Glumslöv. Trafikverket genomför även ett pilotprojekt på rastplats Spekeröd som undersöker effekterna för närvarostyrd belysning på Trafikverkets rastplatser.

Trafikverket utreder möjliga affärsmodeller inom regeringsuppdraget som kan främja en tillräcklig utbyggnad av säkra uppställningsplatser. Här utreds affärsmässiga förutsättningar för privatägda uppställningsplatser samt om det finns några förutsättningar för samhället att medverka.

1.3 Definitioner

Uppställningsplats: En uppställningsplats är en sidoanläggning avsedd för uppställning av fordon där lastbilsparkering är tillåten och som är lämplig för detta ändamål. En uppställningsplats är öppen för allmän trafik och tillåter en tidsbegränsad uppställning (max 24 tim), för kortare raster och dygnsvila. Trafikverket har för närvarande inte några renodlade uppställningsplatser, utan dessa är alltid en del av en rastplatsanläggning och är skyltade med vägmärket för rastplats.

Lite förenklat kan man säga att det finns behov av uppställningsplatser av tre olika anledningar:

Genomfartstrafik: Godstrafiken mellan godsets start- och målpunkt, via en eller flera noder. Behovet av uppställningsplatser beror i huvudsak av kravet på chaufförerna att efterleva kör- och vilotidsreglerna med dygnsvila och kortare raster under färd. Behoven tillgodoses genom Trafikverkets rastplatser och kommersiella anläggningar.

Angöringstrafik: Trafik som genereras i anslutning till start- och målpunkter för godstransporterna i fjärrtrafik, alternativt mellanliggande noder. Behovet av uppställningsplatser beror i huvudsak på att chaufförer ska passa tider i en lokal punkt, exempelvis en färjeavgång eller tid för lassning eller lossning. Det kan också finnas uppställningsbehov för lokalt/regionalt cirkulerande trafik.

Långtidsuppställning: Veckovila enligt kör- och vilotidsreglerna. Det finns också andra skäl till längre uppställning som väntan på nya uppdrag. För lokalt baserad trafik sker långtidsuppställning normalt på egna anläggningar.

Uppställningsplats med förhöjd säkerhet: Kan beskrivas som en sidoanläggning avsedd för uppställning av fordon där lastbilsparkering är tillåten och som är lämplig för detta ändamål, där åtgärder för förhöjd säkerhet har vidtagits utifrån lokala förutsättningar. Grundsäkerhetsnivån för uppställningsplatser för tunga lastbilar finns beskriven i regelverket Vägar och Gators Utformning (VGU).

Grundsäkerhetsnivån för uppställningsplatser för tung trafik finns beskriven i VGU, Vägar och gators utformning och innebär följande:

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

Det finns idag ingen definition av vad som menas med en säker uppställningsplats, men det pågår ett arbete inom EU med att ta fram en europeisk standard för säkra uppställningsplatser. I avvaktan på att EU:s standard är fastlagd så har Trafikverket inom ramen för regeringsuppdraget tagit fram egna förslag på säkerhetsnivåer för uppställningsplatser, se kapitel 3 Behov av uppställningsplatser.

Rastplats: En rastplats är en anläggning för parkering av olika fordon som är avskild från den del av vägen som är avsedd för genomgående trafik och särskilt anordnad för trafikanters rast. På en rastplats ska minst finnas en toalett, en sittgrupp, en parkeringsplats för lastbil med släp, en personbilspartering, en parkeringsplats för person med rörelsenedsättning i nära anslutning till toalett, sittgrupp och sopbehållare, en behållare för färdsoapor samt Trafikverkets nationella information och trafikinformation.

En rastplats bidrar till att öka trafiksäkerheten genom att ge trafikanter möjlighet till rast och vila. I normalfallet är det Trafikverket som tillhandahåller rastplatser.

Parkeringsplats: En parkeringsficka är ett utrymme utanför vägbanan som är avsett för tillfällig parkering. Den kan ha formen av en längsgående utvidgning av vägbanan. Parkeringsfickor kan även avskiljas från vägbanan med en skiljeremsa och förses med bord, sittplatser, soptunna med mera. Trafikverkets regioner avgör utformning och behov av utrustning med hänsyn till bland annat marktillgång och trafiksäkerhet.

Cabotage: Cabotage innebär att utländska transportföretag stationerade i ett EU-land under vissa förutsättningar har rätt att genomföra inrikestransporter i ett annat EU-land. EU:s cabotageregler ger ett transportföretag, som är registrerat i ett EU-land, rätt att efter en internationell transport göra ytterligare tre transporter i destinationslandet inom loppet av sju dagar.

Lastbil: Lastbilar delas in i lätta och tunga lastbilar och denna rapport hanterar endast tunga lastbilar. En tung lastbil har en totalvikt som överstiger 3,5 ton. Tung lastbil får köra högst 90 km/timmen på motorväg eller motortrafikled, 80 km/timmen på annan väg eller om lastbilen har släp.

De flesta EU-länder begränsar lastbilars totala storlek till 40 ton och 18,75 meter. I Sverige, Finland, Norge, Danmark och Nederländerna tillåts 25,25 meter. Trafikverket har på regeringens uppdrag undersökt möjligheterna att trafikera våra vägar med längre lastbilar upp till 34,5 meters längd.

Kör- och vilotider: EU har gemensamma regler om kör- och vilotider för vägtransporter med fordon eller fordonskombinationer som har en totalvikt över 3,5 ton. Förordning (EG) nr 561/2006 fastställer nivåerna för maximal daglig körtid, körtid per vecka, tvåveckorskörtid och minsta period för dygns- och veckovila, med förbehåll för vissa specifika undantag.

Reglerna omfattar bland annat följande:

- Den dagliga körtiden får vara högst 9 timmar. Du får förlänga den till 10 timmar två gånger per kalendervecka.
- Maximal körtid per vecka är 56 timmar. Under två på varandra följande veckor får körtiden vara maximalt 90 timmar.
- Efter en sammanlagd körperiod på 4 timmar och 30 minuter ska du ta en rast på minst 45 minuter, eller en delad rast på 15 och 30 minuter. När du börjar köra igen efter en godkänd rast eller vila startar en ny körperiod.
- En normal dygnsvila ska vara minst 11 sammanhängande timmar, den ska finnas inom ett dygn från det att arbetsdagen börjar. Du får också dela upp den i två perioder under förutsättning att den första perioden är minst 3 timmar och den kan placeras fritt under arbetsdagen. Den andra perioden ska vara minst 9 timmar och ska tas ut direkt efter avslutad arbetsdag. Summan av en delad dygnsvila ska vara minst 12 timmar. Du får också välja att reducera dygnsvilan från 11 till 9 timmar, som mest tre gånger mellan två veckovilor.

- En normal veckovila ska vara minst 45 sammanhängande timmar, medan en reducerad veckovila inte får understiga 24 sammanhängande timmar. Under två på varandra följande veckor ska du ta minst två normala eller en normal och en reducerad veckovila. En reducerad veckovila ska kompenseras genom att mellanskillnaden tas tillsammans med en annan vila på minst 9 timmar. Kompensationen ska vara genomförd före utgången av den tredje veckan efter veckan då den reducerade veckovilan togs.
- Vid en internationell transport av gods får du ta två reducerade veckovilor under två på varandra följande veckor förutsatt att de två vilorna inleds i ett annat land, men under en period av fyra veckor måste du ha minst två veckor med normal veckovila. Det innebär att om du vill använda dig av undantagsregeln förutsätter det att du har normal veckovila de två veckorna före dina reducerade veckovilor, och de två veckorna efter. Om undantagsregeln används ställs det även striktare krav på kompensering. Då ska du kompenseras båda de reducerade veckovilorna vid samma tillfälle, omedelbart före den normala veckovilan som tas efter de reducerade veckovilorna.
- Du får inte ta en normal veckovila, eller en annan veckovila på mer än 45 timmar som tas ut som kompensation för en tidigare reducerad veckovila, i fordonet. En sådan vila ska tas i lämplig och könsanpassad inkvartering med lämpliga sov- och sanitära inrättningar. Eventuella kostnader som uppstår i samband med en sådan inkvartering ska betalas av arbetsgivaren.
- Ett transportföretag ska organisera arbetet så att föraren inom varje period om fyra veckor kan återvända till arbetsgivarens arbetsställe där föraren normalt är stationerad eller till förarens bostad i syfte att ta en normal veckovila eller en veckovila på mer än 45 timmar som tas ut som kompensation för en tidigare reducerad veckovila. Om föraren har använt sig av undantagsregeln om två reducerade veckovilor under två på varandra följande veckor ska föraren ges möjlighet att återvända för den följande normala veckovilan efter de två reducerade veckovilorna.

1.4 Avgränsning

Trafikverket har valt att avgränsa dokumentet till att omfatta stamvägnätet. Utredningens slutsatser kan därefter i tillämpliga delar appliceras på andra delar av vägnätet.

Rapporten omfattar genomfartstrafik (genomgående långväga trafik), där det är kör- och vilotidsregler och mängden lastbilar över 3,5 ton som styr efterfrågan på parkeringsplatser.

Rapporten omfattar uppställningsplatser utmed stamvägnätet som oberoende av ägarskap är öppna för alla lastbilar. Detta inkluderar även Trafikverkets rastplatser utmed stamvägnätet som har pekats ut som lämpliga för lastbilsuppställning. De kommersiella anläggningar som är inkluderade har en huvudman som tillhandahåller lastbilsparkering motsvarande Trafikverkets anläggningar.

Rapporten beskriver översiktligt det samlade behovet av uppställningsplatser i landet, men den omfattar inte en analys av platser för angöringstrafik som primärt är kommunernas ansvar.

Uppställningsplatser som skapats av privata aktörer för att tillfredsställa det egna behovet och som inte är öppna för andra aktörer samt informella uppställningsplatser som uppkommit spontant i systemet har inte hanterats i denna rapport.

Parkeringsfickor, som är en möjlighet för rast och vila, hanteras inte heller i denna rapport eftersom utredningen i huvudsak beskriver uppställningsplatser för lastbilar över 3,5 ton och som kan erbjuda en viss säkerhetsnivå.

2. Förutsättningar

2.1 Problembild

Nedan följer en sammanfattad beskrivning av den problembild som finns kopplat till säkra uppställningsplatser för den tunga lastbilstrafiken.

De gällande kör- och vilotidsreglerna, trafikförhållanden och industri- och transportstruktur skapar ett behov av uppställningsplatser för tunga lastbilar. Det finns ett grundläggande krav i transportsystemet att tillhandahålla tillräckligt med ytor för uppställningsplatser för lastbilar. Detta är en förutsättning för att skapa god tillgänglighet och en väl fungerande godslogistik. Uppställningsmöjligheter för tunga lastbilar utgör därmed en grundläggande funktionalitet i transportinfrastrukturen. Det behöver finnas tillräckligt många uppställningsplatser för både genomfartstrafiken och angöringstrafiken för att få väl fungerande godsflöden i hela landet. Enstaka flaskhalsar i transportsystemet påverkar hela godslogistiken.

Det finns flera olika typer av anläggningar där lastbilar har möjlighet att stanna. Det kan exempelvis vara rastplatser och kommersiella anläggningar, uppställningsmöjligheter som är särskilt anpassade för angöringstrafik alternativt långtidsuppställning. I dag utgörs uppställningsplatserna främst av Trafikverkets rastplatser, privata vägkrogar och bensinstationer utmed de större vägarna. Flygplatser, hamnar och kombiterminaler tillhandahåller platser för uppställning, även om dessa främst är av tillfällig karaktär.

Otillåten cabotagekörning på Sveriges vägar utgör idag ett stort problem och regeringen har under 2021 sett över regelverket med syfte att öka regelefterlevnaden hos yrkestrafiken och uppnå en mer rättvis och effektiv konkurrens inom godstransportbranschen.

Några kommuner har stora problem med långtidsuppställning av utländska fordon, vilket även leder till störningar och ökad otrygghet för boende och verksamma samt ökade kostnader för staden. Berörda kommuner och staten behöver tillsammans hantera denna problematik.

Angöringstrafiken

Angöringstrafik är 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. Storstadsområdena och samt logistiktunga kommuner som även ligger strategiskt för genomfartstrafiken, är viktiga för angöringstrafiken då de utgör start- och slutdestination för stora flöden.

Om godstrafiken får svårigheter att hitta uppställningsplatser som är lämpliga för uppställning, finns en risk att parkeringen sker på ytor som inte är avsedda för uppställning, och att den tunga lastbilstrafiken uppehåller sig på ett vägnät som inte är anpassat för det. Många kommuner upplever att det finns problem med lastbilar som parkerar på olämpliga platser, men samtidigt är det få kommuner som idag erbjuder uppställningsplatser.

Långtidsuppställning

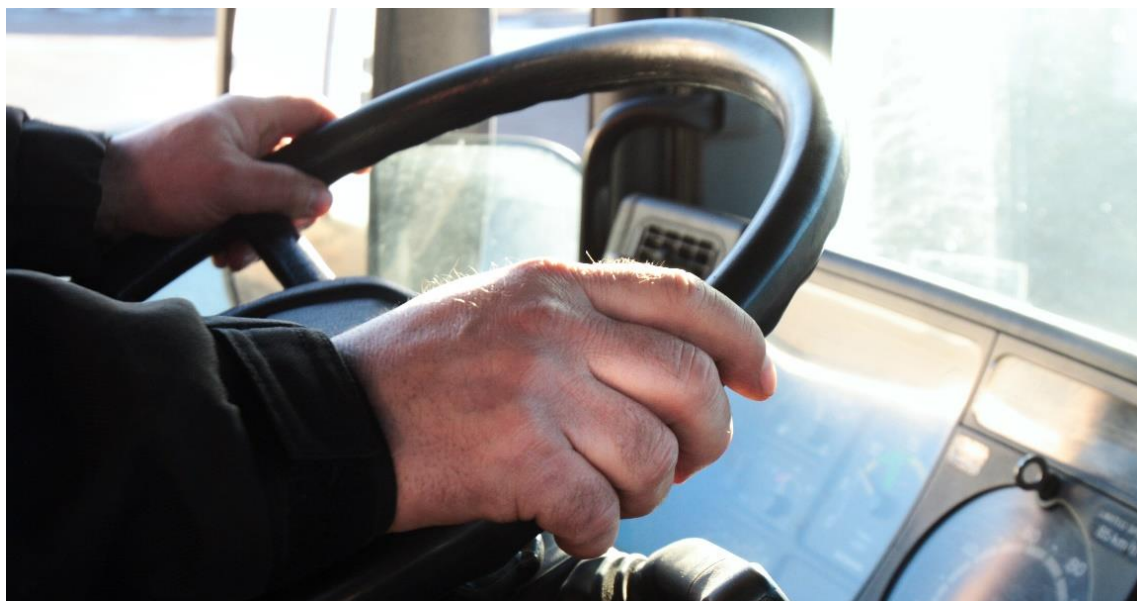
Behovet av långtidsuppställning kommer av kraven på veckovila i kör- och vilotidsreglerna. Till det kommer efterfrågan på uppställningsmöjligheter p g a de europeiska cabotagereglerna.

I anslutning till gränspassager kan även andra regler (regelskillnader mellan olika länder) som berör den gränsöverskridande trafiken påverka efterfrågan. Därutöver finns efterfrågan på

uppställningsmöjligheter av depåkaraktär. Betalningsviljan kan antas vara låg. Sammantaget kan detta leda till parkering på olämpliga platser med trafik- och miljöproblem som följd.

Ökad säkerhet

Det är viktigt att det finns säkra och trygga uppställningsplatser för yrkestrafiken där förare kan stanna och tillbringa sina raster eller dygnsvila, vilket har påtalats av transportbranschen. Detta för att förbättra säkerheten men också för att skapa ökad trygghet bland förare som stannat utefter vägnätet. På regeringens uppdrag har Trafikanalys utrett frågan om säkra uppställningsplatser, och i Trafikanalys rapport "Trygga och säkra uppställningsplatser" från 2016 konstateras att efterfrågan på säkra uppställningsplatser idag är större än befintligt utbud.



Det förekommer att kommuner, mot bakgrund av den problematik som följer av avsaknad av lastbilsarkering, har försökt skapa förutsättningar för privata aktörer att driva uppställningsplatser. Intresset för detta har dock varit svalt då detta handlar om stora investeringar och att betalningsviljan hos brukarna fortsatt är relativt låg. Utbudet av anläggningar med någon form av förhöjd säkerhet är därför mycket begränsat och det finns endast ett fåtal anläggningar som har säkerhetshöjande åtgärder. Företrädare för de kommersiella anläggningarna som finns har framfört att de ekonomiska förutsättningarna för att utveckla säkra uppställningsplatser utan kringsservice är väldigt begränsade och att det endast är anläggningar med fullt utbyggd service som kan gå ihop ekonomiskt.

Transporter med farligt gods

I bestämmelserna för transport av farligt gods på väg (ADR) finns krav på att förare ska övervaka sitt fordon när detta parkeras/ställs upp. Vid transport av vissa ämnen och föremål är detta krav ovillkorligt, vilket innebär att fordonet alltid ska övervakas i syfte att förhindra brottsliga handlingar. Transporten ska även ur olyckssynpunkt ställas upp på ett säkert sätt. Bestämmelserna i ADR utarbetas på internationell nivå och ska gälla lika i alla medlemsländer. Således ska även utländska förare ställa upp sina fordon på ett säkert sätt vid transport i

Sverige. Sverige är också genom EU-direktiv förbundet att följa bestämmelserna i ADR även för inrikes transport.

Bestämmelserna om kör- och vilotider reglerar i vilken utsträckning en förare måste ta rast eller vila. Enligt gällande arbetsmiljölagstiftning får dock inte den övervakning som ADR kräver, utföras av föraren själv när denne har rast/vila. För att minimera risken för stöld och annat obehörigt förfarande av farligt gods, som i förlängningen kan användas i brottslig verksamhet som exempelvis vid de skjutningar och sprängdåd som sker runt om i landet, menar Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) att det behöver finnas en god tillgång på säkra uppställningsplatser.

Den statliga delen av vägtransportsystemet är utformat enligt generella kriterier och är normalt inte särskilt anpassat för vissa typer av transporter. (I detta sammanhang bortses från eventuella anpassningar utifrån Försvarets behov.) Trafikverket har inte något särskilt ansvar för vissa typer av transporter, tex farligt gods. Trafikverket kan heller inte erbjuda säkerhetshöjande tjänster för vissa typer av transporter t ex bevakning genom bemannade anläggningar. Vägtransportsystemet kan med vissa undantag nyttjas för transporter av farligt gods under förutsättning att regelverket för sådana transporter följs. Trafikverket trafikleder inte specifikt farligt gods och pekar normalt inte ut lämpliga uppställningsplatser för sådana transporter. Den som planerar och framför transporten ska se till att uppställning sker i enlighet med gällande regelverket, vilket normalt sett inte är möjligt för fordon lastade med farligt gods om transporten överskrider 4,5 timmar. Frågan om ansvarsövergång kan uppstå här därmed undvikits, medan riskerna ute i kommunerna med uppställda fordon lastade med farligt gods kvarstår. Fordon som på olika sätt överskrider generell tillåtna dimensioner eller tillåten vikt kan där så är möjligt efter dispens utnyttja vägtransportsystemet. Det åligger den som planerar och genomför transporten att se till parkering vid raster kan göras på ett korrekt sätt.

Även om rastplatser inte är särskilt anpassade för viss typ av transporter bör de ha en lokalisering och utformning som är relevant även för transporter av farligt gods och dispenstransporter. I det ligger en prövning av vilken kapacitet (ytor) och vilken geometrisk utformning som behövs. Vidare så bör statisk information om rastplatser som kan vara relevant för transportplanering tillhandahållas.

Oönskad användning av rast- och uppställningsplatser

Trafikverket har uppmärksammat ett antal fenomen som påverkar tillgängligheten till våra rastplatser och därmed deras primära funktion på ett negativt sätt, med bland annat försämrad kapacitet på våra uppställningsplatser. Det rör sig exempelvis om fullbelagda rastplatser (vilket förmodligen beror på en kombination av trafikmängd och kör- och vilotider), avställda släp (medan förarna kör vidare), tillfälliga bosättningar och brottslighet riktad mot trafikanter. Det förekommer även sporadiska fenomen som vandalism och bränder. Dessa fenomen kan bland annat få negativa konsekvenser vad gäller trafiksäkerhet, underhåll samt trivsel och trygghet. Det har även förekommit att Trafikverket tvingats stänga en rastplats.

Trafikverkets uppgift är att se till att rastplatserna kan användas för avsett syfte och att trafiksäkerheten inte riskeras. Trafikverket ska också se till att arbetet kan organiseras på sådant sätt att den personal som utför uppgifter åt Trafikverket inte utsätts för våld eller hot om våld. Negativa effekter ska minimeras. Trafikverket kan också genom samarbete med andra aktörer medverka till att hantera störningar på sina anläggningar som påverkar trygghet och trivsel.

Uppställning på Trafikverkets rastplatser begränsas till 24 timmar både vardag och helgdag enligt ett beslut av Trafikverket med stöd av väglagen. En längre uppställning kräver tillstånd av Trafikverket. För att få tillstånd för längre uppställning krävs ett rimligt syfte och att det inte riskerar trafiksäkerheten. Det kan exempelvis röra sig om service till trafikanter eller underhållsåtgärder. 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).

Trafikverket kan också ansöka om lokala trafikföreskrifter för att begränsa den tillåtna parkeringstiden på utvalda parkeringsplatser till kortare tid än 24 timmar, där föreskriften beslutas av länsstyrelsen. Detta kan vara motiverat för att öka omsättningen på uppställda fordon, när det förekommer så kallad ”depåverksamhet” med avställda släp.



2.2 Trender i transportsystemet påverkar behovsbilden

Med stor sannolikhet kommer framtidens transporter och infrastruktur att ställa andra krav än de vi ser idag, vilket i sin tur påverkar behovsbilden vad gäller säkra uppställningsplatser för lastbilar över 3,5 ton.

Den tekniska utvecklingen och intelligenta system skapar möjlighet att dela och nyttja information på mer effektiva sätt. Genom en kombination av befintliga tekniska lösningar kan verktyg utvecklas som främjar säkerheten och tillgängligheten på uppställningsplatser, bland annat ett effektivare bokningsförfarande. Genom att kommunicera egenskaper kopplade till transportens utförande blir det möjligt att styra fordon mot alternativa rutter och uppställningsplatser som annars skulle ha inneburit ett stopp i trafiken. Detta kan exempelvis nyttjas vid trängsel eller olyckor. Självkörande fordon kommer med största sannolikhet påverka behovet av säkra rastplatser. Uppställning av fordon på en säker uppställningsplats kan även utrustas med någon form av geofencing som möjliggör att uppkopplade fordon kan styras på olika sätt. Den tekniska utvecklingen och de intelligenta systemen kan således användas för att skapa ett extra säkerhetsskydd utöver rent fysiska säkerhetsinstallationer.

Kopplingen till framtidens laddinfrastruktur och alternativa drivmedel är ett ytterligare exempel på en trend som kan komma att påverka behovsbilden vad gäller uppställningsplatser, eftersom det framtida behovet av att ladda batteridrivna ellastbilar sannolikt kommer att

sammanfalla med behovet av dygnsvila. I förslaget om ny EU-förordning rörande infrastruktur för alternativa drivmedel finns förslag på obligatoriska krav på laddinfrastruktur för stationär laddning på säkra uppställningsplatser.



2.3 Aktörer

Rast- och uppställningsplatser involverar ett flertal aktörer, såväl offentliga som privata. Nedan redogörs för de aktörer som bedöms vara de mest centrala i arbetet med säkra uppställningsplatser.

Trafikverket

Trafikverket ansvarar för den långsiktiga planeringen av transportsystemet för alla trafikslag samt för byggande, drift och underhåll av statliga vägar och järnvägar. Trafikverket har ett ansvar avseende trafiksäkerhet som innebär att myndigheten ska tillhandahålla möjlighet till rast och vila under färd samt dygnsvila. Till detta räknas inte veckovila. Transportsäkerhet (risk för stöld och skador på lasten samt hot mot person) är primärt en fråga för branschen.

Trafikverket är dock som aktör i planeringsprocessen beredd att medverka till goda lösningar.

Trafikverket bygger och driver sina rastplatser främst med stöd av väglagen. Syftet med rastplatserna är att öka trafiksäkerheten genom att ge alla trafikanter möjlighet till rast och vila. Trafikverket ska arbeta för att ge sina rast- och uppställningsplatser en utformning som tillgodoser säkerhetsaspekter inom ramen för vad som kan anses rymmas inom Trafikverkets uppdrag. Detta innefattar exempelvis förbättrad belysning och viss avskärmning.

Trafikverkets arbete för att tillgodose behovet av rast- och uppställningsplatser fokuserar på genomfartstrafik (genomgående långväga trafik), där det är kör- och vilotidsregler och mängden

lastbilar över 3,5 ton som styr efterfrågan på parkeringsplatser för lastbilar. Trafikverket har även ett intresse i och delansvar för att vägtransportsystemet i det urbana gränssnittet fungerar. En lämplig lokalisering av en uppställningsplats för angöringstrafik kan till exempel ligga i anslutning till det statliga vägnätet.

Kommuner

Kommunerna är en viktig aktör gällande att tillgodose behovet av uppställningsplatser. Det kommunala planmonopolet medför att kommunerna har rätten att anta planer enligt plan- och bygglagen. Eftersom kommuner har möjlighet att styra hur den mark som finns inom detaljplanelagt område ska nyttjas, kan denna möjlighet användas för att skapa uppställningsplatser för yrkestrafiken, exempelvis genom att avsätta mark för ändamålet på lämpliga platser.

Kommunen kan även ta beslut om lokala trafikföreskrifter, som till exempel att införa parkeringsförbud på de platser där man vill undvika tung lastbilstrafik och istället styra fordonen till en anvisad uppställningsplats.

Uppställning för angöring inom tätort är primärt kommunens ansvar. Uppställning som efterfrågas av angöringstrafik är mestadels av intresse för kommunerna, eftersom avsaknad av uppställningsplatser kan leda till exempelvis trafikstörningar. Kommunerna är även ofta angelägna om att den näringsverksamhet som finns ska utvecklas.

Privata aktörer

Det finns cirka 60 st anläggningar runt om i Sverige som, med skiftande affärsupplägg, uttalat erbjuder säker parkering för yrkestrafiken. Exempel på kommersiella anläggningar och aktörer är Stop128, RASTA Vägplanläggningar, Circle K, OK/Q8, och Preem. Utav dessa har endast ett fåtal omfattande säkerhetsåtgärder såsom incheckning av användarna, övervakningskameror och/eller patrullerande väktare och instängsling. För de flesta aktörerna är det andra tjänster som t ex drivmedelsförsäljning och restaurangverksamhet som är den primära affären.

De kommersiella aktörerna spelar en viktig roll genom att utveckla service- och säkerhetskoncepten kring sina anläggningar i syfte att locka ett tillräckligt kundunderlag. Uppställningsplatserna som drivs av privata aktörer kan vara förbehållna en viss verksamhet eller öppna för allmänheten, med eller utan betalning för behörig trafik.

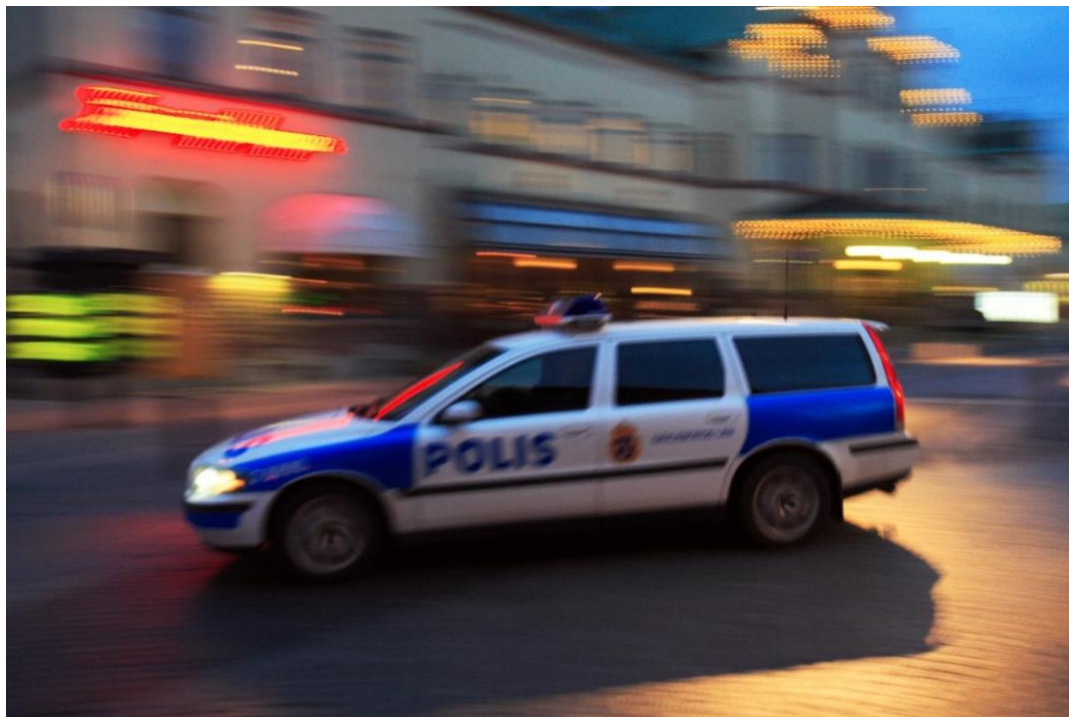
Transportbranschen

Transportbranschen är en viktig aktör gällande frågan om säkra uppställningsplatser. Enligt Sveriges Åkeriföretags mening är det av stor betydelse att Sverige erbjuder så goda förutsättningar som möjligt för att tillmötesgå yrkestrafikens behov av att kunna dels följa kör- och vilotidsregler, dels tillgodose behovet av säkra rast- och viloplatser för såväl förarnas säkerhet som för att reducera risken för överfall och tillgreppsbrott riktade mot fordonens värdefulla laster.

Polismyndigheten

Polisen ansvarar för att bedriva en rättssäker och enhetlig verksamhet vid ingripanden mot störningar av allmän ordning och säkerhet. Vid brottslig verksamhet är staten skyldig att agera genom polisen. Polismyndigheten ska vara tillgänglig för allmänheten och samverka med lokalsamhället för att möta lokala behov. Polisen ansvarar för att övervaka och utreda brott i

trafiken, där kontroll och övervakning av yrkestrafiken ingår. Polisen kan genom till exempel tillsyn bidra till tryggare och säkrare rast- och uppställningsplatser. Polisen ska enligt 72 § väglagen lämna det biträde som behövs för att åtgärder som avses i bl a 43 § väglagen ska kunna vidtas. Polisen kan även meddela en parkeringsanmärkning med uppmaning att inom en viss tid betala en fastställd avgift (felparkeringsavgift), när någon bryter mot parkeringsreglerna på rast- och uppställningsplatsen.



2.4 Utblick i omvärlden

Nedan följer en kort redogörelse för vilka internationella regelverk och vilka europagemensamma standard- och certifieringssystem som finns och som berör frågan om säkra uppställningsplatser.



Internationella regelverk

TEN-T förordning

EU:s gemensamma transportpolitiska mål formuleras i den så kallade TEN-T-förordningen. Målen för det transeuropeiska transportnätet ligger väl i linje med de svenska transportpolitiska målen och understryker ytterligare den europeiska och gränsöverskridande dimensionen. Det finns även infrastrukturkrav i förordningen som Trafikverket beaktar i planeringen. Det pågår för närvarande en översyn av förordningen som görs mot bakgrund av de nya utmaningar formulerats i ”Den europeiska gröna given” och ”Strategi för hållbar och smart mobilitet” (European Green Deal and the Sustainable and Smart Mobility Strategy). Ett nytt förslag till TEN-T-förordning togs fram under 2021 och en reviderad förordning beräknas vara klar 2023.



Figur 1: TEN-T-nätet i Sverige, indelat i stomnät ("core") och övergripande nät "comprehensive". Källa: Europaparlamentets och Rådets förordning (EU) nr 1315/2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet (TEN-T).

TEN-T-nätet omfattar infrastrukturen för alla trafikslag – väg, järnväg, luftfart, sjöfart inklusive inre vattenvägar samt multimodala kopplingar mellan trafikslagen. Det multimodala TEN-T-nätet ska möjliggöra hållbara och säkra transporter med hög kvalitet för alla trafikslag samt bidra till minskade utsläpp av växthusgaser. Det utpekade TEN-T-nätet består av ett övergripande nät (Comprehensive Network) och som en del av detta definieras stomnätet (Core Network), med de viktigaste knutpunkterna och förbindelserna. TEN-T-förordningen definierar krav för infrastrukturen med två målår: år 2030 för stomnätet och år 2050 för hela TEN-T-nätet. Sverige har åtagit sig att utveckla nätet och genomföra lämpliga åtgärder så att nätet uppfyller förordningens riktlinjer under förutsättning att det ryms inom tillgängliga ekonomiska resurser.

Genom TEN-T riktlinjerna prioriteringar för utbyggnad, som till exempel att tillhandahålla lämpligt utrymme för parkering för yrkestrafikanter med en lämplig skydds- och säkerhetsnivå. Det är upp till varje medlemsstat att bedöma vad som anses vara en lämplig nivå. Vad gäller stomnätet finns det ett specifikt formulerat krav. Här anges att rastplatser ska finnas med ett intervall på ungefär 100 km på motorvägar, som motsvarar samhällets, marknadens och miljöns behov. Trafikverkets bedömning är att Sverige uppfyller kravet vad gäller rastplatser så som det är formulerat idag.

Det förslag till revidering av förordning om transeuropeiska transportnätverk (TEN-T) som under 2021 tagits fram av EU-kommissionen, berör dels rastplatser och dels säkerhetsnivån på våra rast- och uppställningsplatser. Förslaget innebär att kravet om rastplats förändras från att tidigare endast omfatta motorvägar på stomnätet. Enligt förslaget ska det finnas rastplats var 6 mil. Målår är 2050 för övergripande nätet och 2030 för stomnätet och utökat stomnät.

Förslaget angående säkerhetsnivån - "Safe and secure parking" (SSP), innebär ett nytt krav kopplat till TEN-T. Enligt förslaget ska SSP finnas på hela TEN-T-vägnätet på var 100 km med tillräcklig kapacitet för yrkesfordon och de ska uppfylla kraven i förordning 2020/1054. Enligt denna förordning ska kommissionen bland annat ta fram delegerade akter om standarder för service- och säkerhetsnivåer och certifieringsprocedurer för SSP. Man planerar att anta en sådan akt under 2022. Den innehåller exempelvis en miniminivå att det ska finnas möjlighet att köpa livsmedel och drycker dygnet runt 7 dagar per vecka. Se mer nedan. Målår är 2050 för övergripande nätet och 2040 för stomnätet och utökat stomnät.

Förhandlingarna om en ny reviderad TEN-T-förordningen pågår under hela 2022 och ska enligt förordningen vara helt avslutad år 2023. Först då vet man om vilka delar av förslagen ovan som kommer ingå i riktlinjerna.

ITS- direktiv

Intelligenta transportsystem (ITS) är ett samlingsnamn för informationsteknik som används för att skapa ett förbättrat transportsystem. ITS-direktivet utgör ett ramverk för samordning inom EU och ska underlätta för ITS lösningar över medlemsländers gränser. Direktivet är indelat i sex fokusområden varav ett berör tillhandahållande av informationstjänster för säkra och skyddade parkeringsplatser för lastbilar och andra fordon i kommersiell trafik. De prioriterade åtgärdsområdena kommer att införlivas i svensk lagstiftning i olika omgångar och medlemsstaterna ska med jämna intervall rapportera till kommissionen hur de bedriver arbetet med att införa de nationella åtgärderna inom de prioriterade områdena. I Sverige är det Transportstyrelsen som rapporterar till kommissionen.



Europagemensamma standard- och certifieringssystem

Kommissionen har tidigare genom ett antal projekt såsom SETPOS och LABEL stöttat utveckling av branschstandarder för säkra uppställningsplatser - ”Safe and secure parking” (SSP). För att få en heltäckande enhetlig standard lät Kommissionen för några år sedan en branschgruppering utreda frågan. Detta resulterade i ett standardförslag som Kommissionen lagt till grund för fortsatt arbete. Inom ramen för mobilitetspaketet har Kommissionen fått mandat att ta fram en så kallad delegerad akt och därigenom lagreglera en standard. I en expertgrupp har standardförslaget modifierats något och sedan kompletterats med ett certifieringsförfarande. Kommissionen har indikerat att man vill fatta beslut om en delegerad akt under 2022.

Standarden består av en miniminivå med ett gemensamt serviceutbud som ska finnas på alla anläggningar samt fyra säkerhetsnivåer från brons till platina. Lite förenklat kan man säga att standarden i första hand riktar sig till kommersiella aktörer som tillhandahåller parkering med förhöjd säkerhet som en tjänst. Trafikverkets kan däremot inte genom sina rastplatser tillhandahålla tjänster enligt denna standard eftersom säkerhetsnivåer och serviceutbud inte ligger inom ramen för Trafikverkets uppgift och tjänsteutbud.

Mobilitetspaketet

Under 2017 och 2018 presenterade Europeiska kommissionen förslag till tre större lagstiftningspaket med reglering i fråga om olika aspekter med direkt eller indirekt koppling till det transporträttsliga området. Kommissionen kom att benämna dessa det första, andra respektive tredje mobilitetspaketet. Det första mobilitetspaketet har den inre vägtransportmarknadens funktionssätt och villkor för arbetstagare som huvudsakliga teman. Det andra paketet är inriktat på åtgärder för klimat och miljö medan det tredje i första hand omfattar åtgärder för säkerhet och digitalisering.

I juli 2020 fattades ett historiskt beslut när EU:s mobilitetspaket antogs. Det innebär bättre arbetsvillkor för yrkesförare, mer rättvis konkurrens mellan åkerier och företag och ökad trafiksäkerhet i den europeiska transportsektorn.

Målet har varit att sätta stopp för missbruket med kombinerade transporter, tuffare reglering vid användandet av utländska fordon och åtgärder för att svenska löner och villkor ska gälla på de svenska vägarna. Det är några av förslagen som syftar till att skapa mer ordning och reda på vägarna och schysstare villkor för yrkesförare.

Utöver att det ska finnas säkra uppställningsplatser finns en rad åtgärder som syftar till bättre förhållande för chaufförer och en sundare konkurrens i branschen. Dessa åtgärder handlar om: Regler för kör och vilotider, regler för färdskrivare, regler för utstationering av förare samt utökade sanktionsavgifter vid brott mot cabotage regler.

Förutom utredningen om säkra uppställningsplatser utreds även ”Kontroller på väg” (SOU 2021:31), ” Utredningen om ett nytt miljöstyrande system för godstransporter på väg”, ”Promemorian Otillåten cabotagetransport och beställansvar” och ” Kompletterande bestämmelser om kör- och vilotider”



Internationella exempel

Huvudproblemet i Europa är brist på uppställningsplatser. En utredning som Europeiska kommissionen beställde för några år sedan indikerade att det saknades ca 100 000 platser av ett totalt behov på 400 000 platser. Behovet genereras av kör- och vilotidsreglerna och mängden tung lastbilstrafik. Till det kommer behov av uppställningsplatser för angöringstrafik och vid gränspassager. Det europeiska regelverket för gränsöverskridande transporter skapar också ett behov av uppställning av fordon som väntar på uppdrag.

I de tätbefolkade och högtrafikerade delarna av Europa finns ett utbud av både statliga och kommersiella anläggningar. I mer centrala urbana lägen kan man däremot inte räkna med att uppställningsplatser tillhandahålls på kommersiell basis av oberoende aktörer, eftersom annan användning av mark genererar högre intäkter per ytenhet än parkering. Däremot kan t ex hamnar vara stora aktörer som bidrar till att hantera den angöringstrafik som verksamheten genererar.

Kör- och vilotidsreglerna är gemensamma europeiska regler. Parkeringsreglerna är nationella regler. Vaghållningen är organiserad utifrån nationella beslut. Den kan vara statlig (alternativt regional eller kommunal) eller tillhandahållas av privata aktörer på koncessionsbasis. Skatter och avgifter som belastar vägtrafiken varierar mellan olika länder. Det tjänsteutbud som statliga aktörer kan tillhandahålla varierar också.

Brister i utbudet av lastbilsparkering kan relateras till tre problemområden: trafiksäkerhet, transportsäkerhet och sociala frågor.

Brist på uppställningsplatser i kombination med kraven i kör- och vilotidsreglerna kan generera trafiksäkerhetsrisker p g a otillåten eller olämplig uppställning. Om föraren bryter mot regelverket och fortsätter att köra så skapar det också risker.

Transportsäkerhet handlar i princip om stöld av last, fordon eller drivmedel samt brott riktade mot föraren. Risken för brott är störst längs större stråk och där många fordon samlas t ex i anslutning till terminaler och hamnar. Förutom utbudet så är det lättare för förövarna att hantera stöldgodset där. Faktisk transportsäkerhet beror också på åtgärder kopplade till planering och utförande av transporten samt hantering av information om transporten.

En betydande del av de europeiska vägtransporterna är lågmarginalverksamhet med låga löner. Det innebär att betalningsviljan (betalningsförmågan) för olika parkeringstjänster är låg vilket påverkar det kommersiella utbudet. Lastbilsparkering och då särskilt långtidsparkering är ofta förknippad med bristfälliga sociala förhållanden.

Den sociala frågan driver också EU-kommissionens initiativ avseende säkra uppställningsplatser ("safe and secure parking"). EU-kommissionen har som ovan nämnts tillsammans med branschföreträdare tagit fram ett förslag på en standard som beskriver fyra olika säkerhetsnivåer (brons till platina). Denna standard har sedan försetts med en gemensam servicenivå som ska finnas på alla anläggningar oavsett säkerhetsnivå. Kommissionen har via mobilitetspaketet fått ett mandat att ta fram en sk delegerad akt som reglerar standarden och ett certifieringsförfarande för anläggningar som vill bli certifierade som "safe and secure parking". Beslut om akten väntas under våren 2022. En avgörande fråga blir vilket utbud som kan förväntas på de delar av TEN-T vägnätet där det saknas trafikunderlag och betalningsvilja som möjliggör ett kommersiellt utbud.

Nedan beskrivs internationella initiativ med koppling till säkra uppställningsplatser som särskilt uppmärksammats av Trafikverket i arbetet med regeringsuppdraget.

Säkra uppställningsplatser i Barentsregionen

På begäran av BEATA (Barents Euro-Arctic Transport Area) har en studie genomförts som innehåller en översikt av nuvarande och planerade uppställningsplatser för dygnsvila i Barentsregionen. Studien beskriver standardkraven i olika länder och föreslår gemensamma minimikrav för uppställningsplatser för dygnsvila i Barentsregionen. Studien rekommenderar ett högre fokus på säkerhet, kvinnliga förares behov, vinterrelaterade klimatutmaningar och laddstationer för elfordon vid dygnsvila i den framtida utvecklingen av uppställningsplatser för dygnsvila. Rapporten som studien utmynnat i föreslår lämpliga lokaliseringar för nya uppställningsplatser och ger även exempel på god utformning av uppställningsplatser.

ITS-pilot på Nordkalotten

Ett pilotprojektet har under våren 2021 drivits genom Kolarctic, som är ett gränsöverskridande samarbetet mellan länderna på Nordkalotten och nordvästra Ryssland. Pilotprojektet undersöker möjligheten att genom digitala verktyg tillgodose yrkeschaufförer information gällande vilken beläggning uppställningsplatser har, och på det sättet erbjuda en förbättrad förutsättning för chaufförerna att förutse när och var det finns rastmöjlighet.

Norge

Norge har idag 54 uppställningsplatser för tunga transporter. 2017 tog Statens vegvesen fram en plan att etablera 80 nya uppställningsplatser som ska vara färdigställda senast 2023. Vidare tog man även fram en strategi för rastplatser under 2020, i vilken det framgår att det är möjligt att etablera laddinfrastruktur för lastbilar på platser med möjlighet till dygnsvila. Huvudregeln i Norge är att platserna, inklusive drift, handlas upp i konkurrens men då detta inte är möjligt är det Statens vegvesen som ansvarar för byggnation och drift. Strategin föreslår lämpliga lokaliseringar för nya rastplatser och ger även exempel på god utformning av rastplatser.

Norge har nyligen startat ett projekt för att tillhandahålla korrekt information till yrkesförare för ett visst antal uppställningsplatser och på vissa platser kan kameraövervakning testas. Nya beslut gör vidare att uppställningsplatser ska ha elförsörjning och plats för snabbbladdare.

Danmark

För nuvarande finns en säker uppställningsplats i Danmark som är privatägd. Det finns planer på att etablera en uppställningsplats med säkerhetsnivå platina (högsta klassning) i koppling till E45 under 2022/2023.

Totalt finns idag 51 rastplatser med lastbilsparering och varierande serviceutbud längs det danska motorvägsnätet. Man ämnar utöka antalet parkeringsplatser på 6 rastplatser med ytterligare 122 platser. Däremot har danska vägmyndigheten inga planer på att etablera nya säkra uppställningsplatser i koppling till motorvägen.

Danmark har inga specifika utformningskrav gällande rastplatser förutom att separera lastbilsparering från parkering för övriga fordonstyper. Det pågår två pilotprojekt i Danmark kopplat till parkering för lastbil. Det ena testar kameraigenkänning på cirka 10 rastplatser och det andra projektet utforskar flexibel parkering. Danmark har även planer på att implementera laddinfrastruktur längs statliga vägar omkring 2027.

Finland

Finland har nyligen genomfört en rad utredningar beträffande behovet och användandet av uppställningsplatser. Utredningarna har övergripande visat att det saknas platser i vissa områden för vila över natten och det är oklart vilken aktör som ska ta ansvar och tillhandahålla säkra uppställningsplatser då kommersiella intressen kan påverkas om myndigheten ska bedriva verksamheten. Under kommande år finns planer att uppdatera de tekniska planeringsriktlinjer som togs fram 1997. Det pågår även en insats för att ta fram en utvecklingsplan för det nationella nätverket av rastplatser för lastbil. Planen slår fast att det saknas uppställningsplatser kring Helsingfors. Vidare behöver vägmyndigheten i Finland tydliggöra sin roll i att erbjuda dygnet runt service för kommersiella fordon och förare.

För nuvarande finns kiosker eller caféer i koppling till rastplatser. Servicenivå och underhåll sker enligt överenskommelse med entreprenörer och skiljer sig åt mellan olika rastplatser. Nya rastplatser för lastbil kan med fördel placeras i direkt närhet till befintligt tjänsteutbud.

Tyskland

Det finns idag 1800 befintliga anläggningar för parkering av lastbilar kopplade till det tyska motorvägsnätet. Det finns dels statliga rastplatser i direkt anslutning till motorvägen och dels kommersiella Autohof, max 1 km från motorvägen. Statliga rastplatser finns i två kategorier; en enklare variant och rastplatser med serviceområde. I serviceområdet finns normalt drivmedel, restaurang och butik. Enklare rastplatser har inte alltid toalett och har varierande belysningsstandard. För båda kategorierna gäller att man har separata parkeringsytor för olika fordonstyper. Det ska finnas enklare rastplatser med ett inbördes avstånd på 1,5 till 2 mil och rastplatser med serviceområde med ett inbördes avstånd på 5-6 mil.

En statlig utredning i Tyskland har fastställt att det råder underskott på omkring 12 000 uppställningsplatser (rutor) i landet. Nybyggnad och utbyggnad är besvärligt på grund av bristande tillgång till mark. En lösning är att trimma befintliga anläggningar genom en kombination av ny design och ITS lösningar. Lastbilarna kan då packas tätare i filer utifrån avgångstid.



Exempel från Tyskland på att trimma befintliga anläggningar genom en kombination av ny design och ITS lösningar. Källa: <http://www.kompaktparken.de/>, 2022-03-22

Eftersom man inte i rimlig tid kan åtgärda detta underskott satsar man också på utbyggnad av dynamisk information. Syftet är att lindra nuvarande underskott genom ett mer effektivt utnyttjande av befintlig kapacitet samt att komma tillrätta med olämpliga (trafikfarliga) uppställningar på befintliga anläggningar. Man har startat ett implementeringsprojekt där 470 anläggningar på det mest trafikerade motorvägsnätet under en flerårsperiod successivt kommer att instrumenteras. Anläggningarna prioriteras utifrån antal uppställningsplatser där man börjar med de med mer än 50 för att slutligen beta av de med 20-29 platser. Så långt möjligt eftersträvas lösningar som inte kräver kabeldragning för strömförsörjning och datakommunikation. Tekniker som används är laserdetektorer, kameror, radar med mera.

EU-projekt NEXT DC

Inom EU-projekt NEXT DC har 3 workshops nyligen genomförts för att diskutera behov och förutsättningar för säkra uppställningsplatser från ett nordiskt perspektiv. Det nordiska behovet av säkra uppställningsplatser är lågt jämfört mot centraleuropeiska transit länder som Tyskland. Därför har Tyskland väsentligt fler uppställningsplatser och är långt framme avseende tekniska lösningar för detektering och säkerhet och att sprida informationen till inkommande lastbilsförare. Det höga antalet lastbilar på Tysklands vägnät ger även goda förutsättningar för hållbara affärsmodeller, medan i de nordiska länderna är situationen den omvända. Stora delar av Norge, Finland och Sverige har mycket låga flöden av lastbilar på ett utsträckt vägnät där behovet av säkra uppställningsplatser är mycket lågt. Det är därför en utmaning att motivera den höga investeringen för att etablera säkra uppställningsplatser och vem som då ska finansiera.

2.5 Väglagens förutsättningar

Trafikverket bygger och driver sina rast- och uppställningsplatser främst med stöd av Väglagen (1971:948). Väglagens förutsättningar ligger därmed till grund för Trafikverkets handlingsutrymme i arbetet med att utveckla säkra uppställningsplatser. För att få vidta någon fysisk åtgärd inom vägområdet till allmän väg krävs väghållningsmyndighetens tillstånd enligt 43 § väglagen (1971:948). Trafikverkets regioner är väghållningsmyndigheter för de statliga allmänna vägarna. Mark eller utrymme som behövs för allmän väg tas normalt i anspråk med vägrätt, en officiell nyttjanderätt som ger Trafikverket vidsträckta befogenheter men marken ägs inte av staten.

Väglagen gäller för allmän väg och reglerar ansvaret för det allmänna vägnätet, byggande av allmän väg, drift av väg och ersättning till markägare. Till väg räknas vägbana och övriga väganordningar. Parkeringsplatser och rastplatser är exempel på väganordningar. För att räknas som väganordningar behöver rastplatser och andra uppställningsplatser ha anslutning till och ligga i närheten av en vägbana. Eftersom väganordningar och däribland bl.a. parkeringsplatser och rastplatser enligt lagen är del av vägar, gäller lagens regler om vägar även för dessa.

Syftet med de rast- och uppställningsplatser som Trafikverket driver med stöd av väglagen är att öka trafiksäkerheten genom att ge trafikanter möjlighet till rast och vila. Rast- och uppställningsplatserna är öppna för alla och tillhandahålls i den utsträckning som Trafikverket bedömer att det behövs till följd av den gällande kör- och vilotidsregleringen. För genomfartstrafikens behov av rast och vila är rast- och uppställningsplatserna en del av utbudet.

Det krävs alltså stöd i väglagen för att kunna bygga en uppställningsplats. I väglagen anges att en uppställningsplats får byggas om den behövs för allmän samfärd, vilket innebär att en tillräckligt stor krets av vägintressenterna har ett varaktigt behov av en ny uppställningsplats för befordran och transport av personer och gods. Nya uppställningsplatser får också byggas även om de inte behövs för allmän samfärd, om de kan antas få synnerlig betydelse för det allmänna.

Utmärkande för begreppet allmän väg är att den är avsedd för all slags samfärd, vilket innebär att väganordningen ska vara öppen för alla. Trafikverket kan därför inte stängla in platsen helt och heller inte begränsa tillgången till uppställningsplatsen till endast de som betalar en avgift.

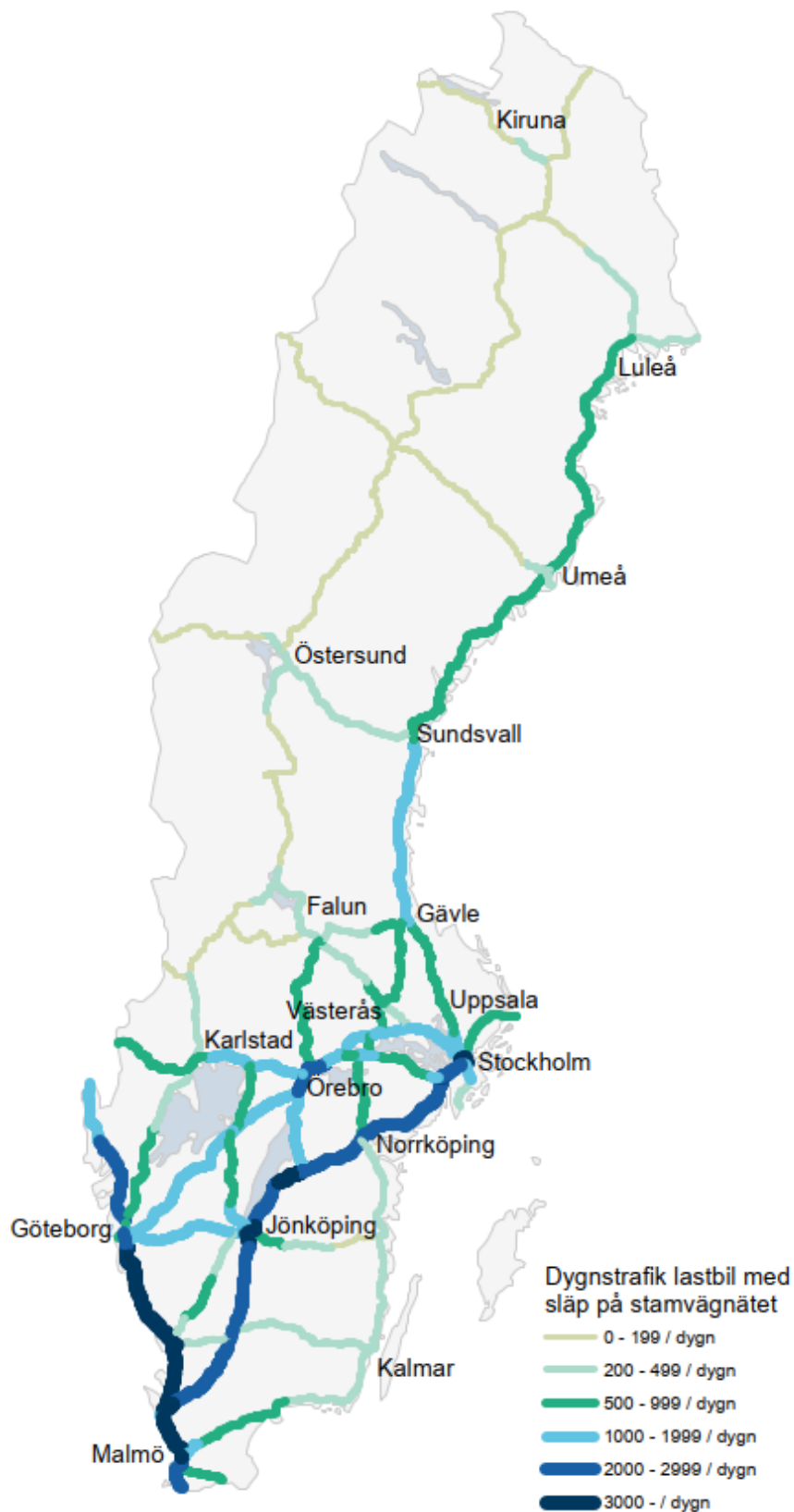
3. Behov av uppställningsplatser

En av huvuduppgifterna i regeringsuppdraget är att analysera behovet av säkra uppställningsplatser för lastbilar. Trafikverket har därför gjort en analys av nuläge, önskad målbild samt en analys för att identifiera vilka brister som behöver åtgärdas för att nå målbilden.



3.1 Nuläge

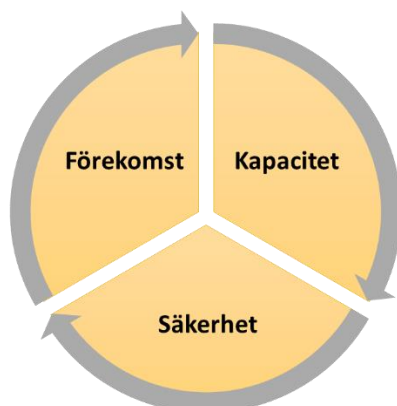
Denna analys av nuläget utgår ifrån genomfartstrafiken (genomgående långväga trafik) av lastbilar över 3,5 ton på stamvägnätet, vilket styr efterfrågan på uppställningsplatser för lastbilar. I figur 2 visas en uppskattning av antalet lastbilar med släp på stamvägnätet, där det framgår att de största flödena finns i södra Sverige på E4:an och E6:an. Definitionen av lastbilar i figur 2 motsvarar lastbilar med släp över 3,5 ton, som antingen är en lastbil + släp (25,25 m) eller en dragbil + släpvagn (16,5 m). Lätta lastbilar och lastbilar utan släp för t ex lokal och regional distributionstrafik ingår inte i underlaget, eftersom dessa inte ingår i den genomgående långväga trafiken som detta uppdrag fokuserar på.



Figur 2. Kartan visar flödet av lastbilar med släp (> 3,5 ton). I det ingår dragbil och semitrailer (inkl. "EU-långtradare" lastbil med påhängsvagn, ≤16,5 meter). Trafikflödena baseras på Trafikverkets trafikmätningar, där olika vägsträckor har mätts olika årtal.

Kategorier

Nuläge, målbilder samt de tillhörande strategier som presenteras i detta dokument beskrivs i tre kategorier; förekomst, kapacitet och säkerhet.



Förekomst

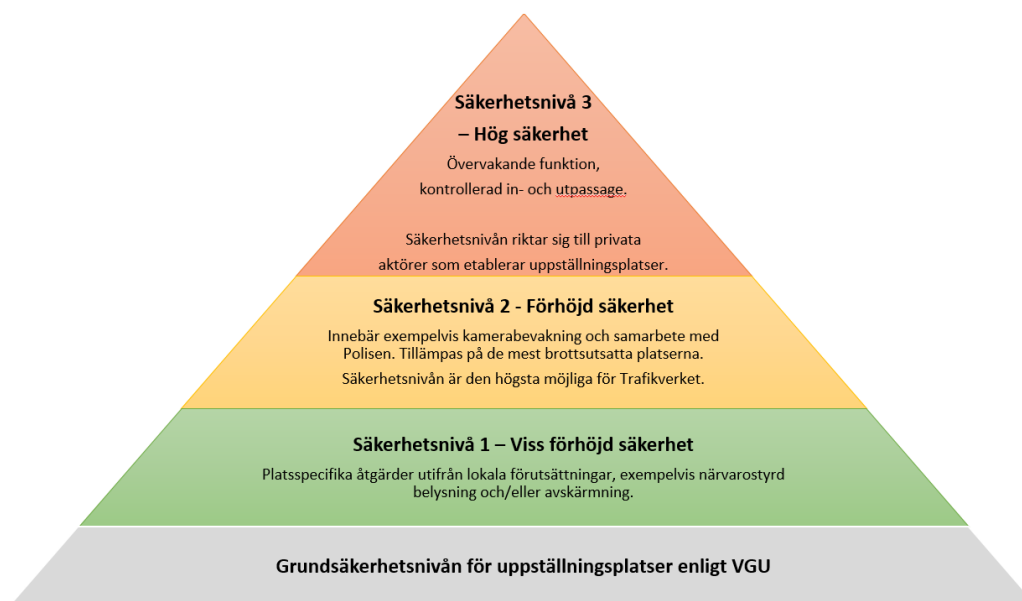
Denna kategori avser tätheten/frekvensen av uppställningsplatser inom ett visst avstånd utmed stamvägnätet. Kategorin omfattar hela rast- och uppställningsplatser med alla dess funktioner.

Kapacitet

Denna kategori avser uppställningsplatsers kapacitet i form av antal parkeringsplatser (parkeringsplatsyta) för tunga lastbilar inom ett visst avstånd utmed stamvägnätet.

Säkerhet

Med denna kategori avses åtgärder för att främja säkerheten på en uppställningsplats utöver grundsäkerhetsnivån som finns beskriven i VGU. Detta kan exempelvis innebära förbättrad belysning, avskärmning eller övervakande funktioner. Trafikverket har inom ramen för regeringsuppdraget tagit fram ett eget förslag på säkerhetsnivåer för uppställningsplatser utöver den grundläggande säkerhetsnivån, vilka illustreras i pyramiden nedan. Dessa nivåer ska inte förväxlas med det arbete som pågår inom EU med att ta fram ett förslag på europagemensamma standardnivåer för uppställningsplatser.



De olika kategorierna förekomst, kapacitet och säkerhet samspelar med varandra då tillgång till rastmöjlighet består av två delar – förekomst och kapacitet. För att uppställningsplatserna ska fylla sin funktion för rast och vila behöver de vara ändamålsenliga – ökad säkerhet. Tillsammans bildar därför kategorierna ett ramverk för hur behovet av rast- och uppställningsplatser utmed stamvägnätet ser ut och hur brister kan avhjälpas.

Nuläge för de tre olika kategorierna förekomst, kapacitet och säkerhet beskrivs i följande avsnitt. Nuläget beskriver hur situationen inom varje kategori ser ut idag.

Nuläge Förekomst

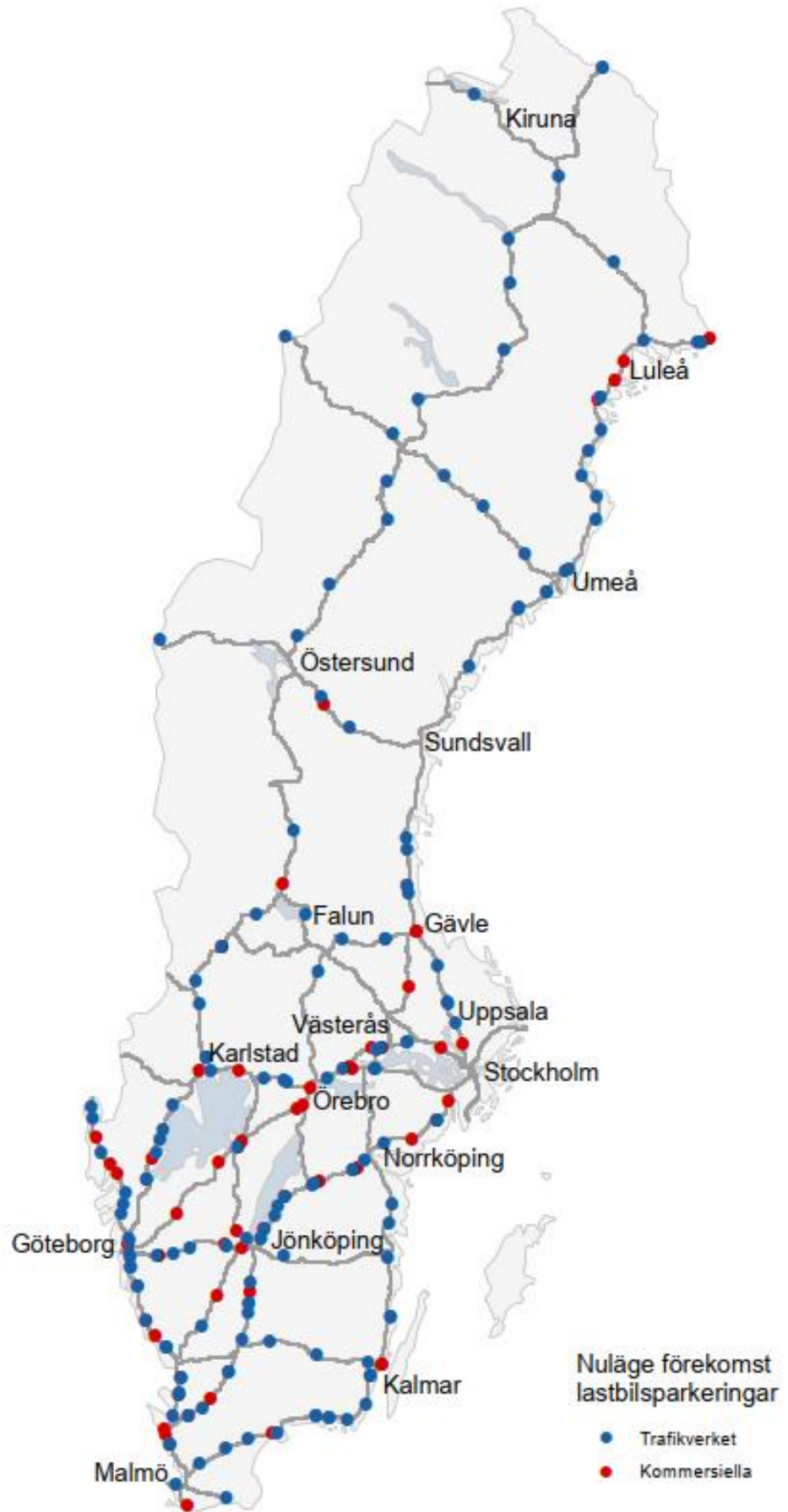
För att beskriva nuläget har en utbudsanalys genomförts där alla Trafikverkets rastplatser som är lämpliga för lastbilsparkeering identifierats. Det har även gjorts en inventering av kommersiella anläggningar som erbjuder uppställning med ett serviceutbud utifrån den mininivå som Trafikverkets rastplatser ska tillhandahålla.

Kartan i figur 3 visar Trafikverkets rastplatser utmed stamvägnätet som finns idag och som är lämpliga för lastbilsparkeering samt kommersiella lastbilsparkeeringar. Kartan redovisar nuläget år 2020 och baseras på data från NVDB.

Utav Trafikverkets ca 230 rastplatser utmed stamvägnätet har cirka 85 stycken översiktligt bedömts som mindre lämpliga för lastbilar över 3,5 ton utifrån förutsättningar som utformning, in- och utfarter, vänstersvängsfält, kupering mm. Det kvarstår därmed cirka 135 rastplatser i Trafikverkets regi utmed stamvägnätet som bedöms vara lämpliga för lastbilsparkeering. Utöver dessa finns cirka 60 kommersiella platser som erbjuder lastbilsparkeering.

Tyngdpunkten på rast- och uppställningsplatser ligger i södra delen av landet, men kartan visar att det finns platser för rast och vila utmed hela stamvägnätet i olika omfattning

Figur 3. Kartan visar förekomsten av rast- och uppställningsplatser utmed stamvägnätet. Trafikverkets rastplatser som är lämpliga för lastbilsparkeering samt kommersiella aktörers uppställningsplatser för lastbilar.



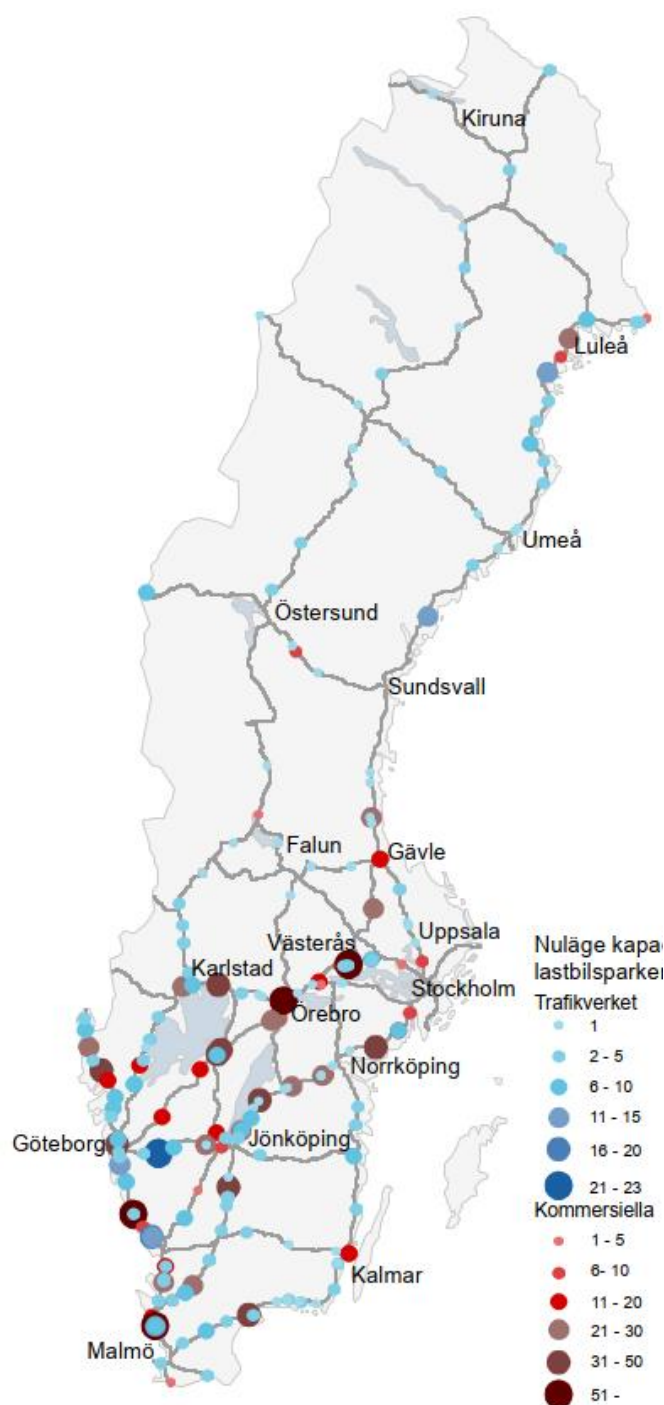
Nuläge Kapacitet

En nulägesbild som redovisar befintliga rastplatser kapacitet är framtagen. För att redogöra för nuläget av kapaciteten har en utbudsanalys av antalet parkeringsplatser på Trafikverkets rastplatser som är lämpliga för lastbilsparkeering genomförts. Det har även gjorts en inventering av antalet parkeringsplatser på de kommersiella anläggningar som erbjuder uppställning.

En parkeringsplats utgör plats för en lastbil och släp, uppskattningsvis 30 x 5 meter.

Kartbilden visar antalet parkeringsplatser på Trafikverkets rastplatser som är lämpliga för lastbilsparkeering utmed stamvägnätet samt antalet parkeringsplatser vid inventerade kommersiella lastbilsparkeeringar.

Kartbilden redovisar nuläget år 2020 och baseras på data från NVDB. Eftersom antalet parkeringsplatser inte alltid är tydligt definierade och redovisade behöver underlaget från NVDB ses som en uppskattning. En kompletterande kartläggning behöver göras av Trafikverksregionerna för att kartlägga hur det exakta utbudet ser ut.



Figur 4. Kartan visar antalet parkeringsplatser utmed stamvägnätet på Trafikverkets rastplatser lämpliga för lastbilsparkeering samt kommersiella aktörers uppställningsplatser för lastbilar.

Nuläge Säkerhet

En nulägesbild som beskriver befintliga rastplatsers innehåll av åtgärder för ökad säkerhet är framtagen. Denna visar att Trafikverkets rastplatser utmed stamvägnätet som är utpekade lämpliga för lastbilsparering erbjuder grundläggande service och grundläggande säkerhet enligt VGU. Drygt 10 av Trafikverkets rastplatser har en högre nivå av säkerhet i form av utökad belysning på uppställningsplats. Några av platserna är också utrustade med närvarostyrd belysning. Dessa motsvarar säkerhetsnivå 1 (Viss förhöjd säkerhet). En rastplats har kameraövervakning (pågående pilotprojekt) som motsvarar säkerhetsnivå 2 (Förhöjd säkerhet).

De kommersiella uppställningsplatser utmed stamvägnätet som Trafikverket inventerat är ca 60 stycken. Utav dessa har drygt fem stycken särskilt hög säkerhetsnivå såsom incheckning av användarna, övervakningskameror och/eller patrullerande väktare och vissa platser har också instängsling. Hälften har en hög säkerhet i form av patrullerande vakt, stängsel och/eller övervakningskameror och knappt 10 st har en grundläggande säkerhet såsom upplyst parkeringsplats och/eller personal på plats. Ett fåtal av dessa platser har inga säkerhetsåtgärder alls.



Figur 5. Kartan beskriver dagens säkerhetsnivå på Trafikverkets rastplatser lämpliga för lastbilsparering samt kommersiella aktörers uppställningsplatser för lastbilar.

3.2 Målbild

En övergripande målbild är att få säkrare och hållbarare godstransporter i vårt transportsystem. Det innebär bland annat att få bättre arbetsvillkor för yrkesförare, mer rättvis konkurrens mellan åkerier och företag och ökad trafiksäkerhet i den europeiska transportsektorn.

Trafikverkets målbild för ett transportsystem med säkra uppställningsplatser är att åstadkomma en balanserad lösning i landet mellan utbud och efterfrågan utifrån kör- och vilotiderna samt trafikflödet av lastbilar över 3,5 ton. 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. Långsiktigt bör det finnas en viss förhöjd säkerhet på samtliga Trafikverkets uppställningsplatser lämpliga för lastbilspartering, och av dessa bör särskilt prioriterade uppställningsplatser ha en förhöjd säkerhet.

Den tekniska utvecklingen och de intelligenta systemen skapar förutsättningar att utveckla uppställningsplatserna och studera hur de används. Tydliga planeringsinriktningar behöver formuleras för att underlätta utbyggnad och ombyggnad av säkra uppställningsplatser, där ambitionen bör vara att privatbilism respektive uppställning för lastbilstrafik i högre grad är separerade.

Målbilder för de tre olika kategorierna förekomst, kapacitet och säkerhet beskrivs nedan. Samtliga målbilder är framtagna av Trafikverket inom ramen för regeringsuppdraget. Huruvida målnivån uppnås eller inte beror bland annat på vilka finansiella medel som tilldelas dessa åtgärder, där samhällsnyttan för åtgärderna måste vägas mot deras kostnader. Måluppfyllelsen beror också på i vilken omfattning som privata aktörer bidrar med utbyggnad av säkra uppställningsplatser i vårt transportsystem.

Målbild Förekomst

En målbild har i detta projekt formulerats som redogör för vilken förekomst av rast- och uppställningsplatser lämpliga för lastbilsparkering som bör finnas utmed stamvägnätet. Målbilden har tagits fram med utgångspunkt från de funktionella kraven för rastmöjlighet, se regelverket VGU.

Målbilden för stamvägnätet är att det ska finnas en rastmöjlighet (rastplats, parkeringsficka eller annan plats för rast och vila) för yrkestrafik var 30:e minut samt en rast- och uppställningsplats med max 60 minuters mellanrum, oberoende av ägarskap. Detta är en något högre målsättning än vad som står i VGU, där målsättningen är att rastplats ska finnas var 60:e till 120:e minut. Motivet till detta är att målet om max 60 minuter gäller för stamvägnätet, där det är rimligt att ha en högre ambitionsnivå.

Målbilden speglar det totala behovet av förekomst, oavsett om det är Trafikverkets eller andra aktörers uppställningsplatser.

Denna målnivå avser stamvägnätet. I de funktionella kraven finns idag rekommendationer även för ett utvidgat vägnät utöver stamvägnätet, där ett funktionellt prioriterat vägnät för gods (FPV) ingår.

I storstadsområdena finns begränsningar vad gäller framkomlighet då trängsel under vissa tider på dygnet leder till lägre hastigheter. Under rusningstrafik förekommer köbildning och då är genomsnittshastigheten betydligt lägre än skyltad hastighet. I en förlängning av arbetet med uppställningsplatser bör detta hanteras, exempelvis genom att istället formulera ett avståndsmått (motsvarande som i TEN förordningen) om det inte går att uppfylla tidsmåttet under vissa timmar.



Figur 6. Kartan visar Målbild för förekomst. Grön färg = max 60 min mellan rastplatser lämpliga för lastbilsparkering, oberoende ägarskap

Målbild Kapacitet

Som målbild vad gäller kapacitet inom en viss restid och vägsträcka har fyra olika nivåer formulerats:

Kapacitetsnivå 1 grön sträcka, 1-9 platser inom 1 timmes restid (avser alla sträckor som inte ingår i kapacitetsnivå 2-4)

Kapacitetsnivå 2 ljusblå sträcka, 10-49 platser inom 1 timmes restid

Kapacitetsnivå 3 blå sträcka, 50-99 platser inom 1 timmes restid

Kapacitetsnivå 4 mörkblå sträcka, 100-150 platser inom 1 timmes restid

Målbilden har tagits fram med utgångspunkt från en teoretisk kapacitetsanalys utifrån dataunderlag från Sampers¹ (basprognos 2004 avseende år 2017). Modellen har utifrån den mängd tunga lastbilar som går på stamvägnätet samt med utgångspunkt i ett antal noder räknat fram ett teoretiskt behov av uppställningsplatser utmed stamvägnätet. Restiderna utgår ifrån att lastbilarna börjar och slutar i Sverige. Ingen hänsyn är tagen till att utländska lastbilar redan har haft en viss körsträcka.

Utifrån rapporten Geografiska brister på systemnivå har varje Trafikverksregion genom ett antal indikatorer samt genom kvalitativa bedömningar kunnat beskriva brister i stråk på systemnivå. Detta har också tagits i beaktande när målbilden tagits fram.

Kapacitetsanalysen har även kompletterats med underlag som statistik av fordondata, tunga lastbilars långa stopp > 8h, samt en frågeenkät till branschen (chaufförer m fl) som gjordes under december 2020 som genom svar på frågor beskriver brister och behov av rast- och uppställningsplatser.

Målbilden är baserad på behovet av parkeringsplatser för fordon oavsett dess längd. Målbilden speglar det totala behovet av kapacitet oavsett om det är Trafikverkets eller andra aktörers uppställningsplatser



Figur 7. Kartan visar Målbild för kapacitet av rast- och uppställningsplatser lämpliga för lastbilsparering

¹ Sampers är ett nationellt modellsystem för trafikslagsövergripande analyser som Trafikverket äger och förvaltar.

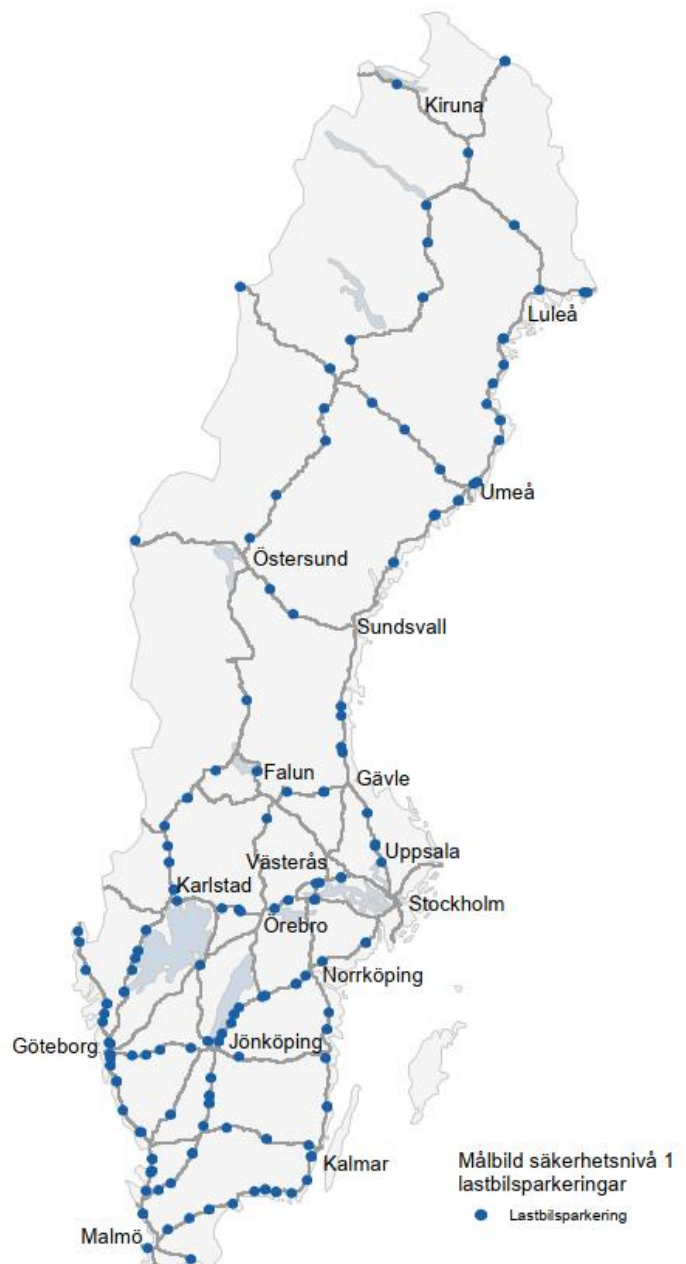
Målbild Säkerhet

Som målbild vad gäller ökad säkerhet för rast- och uppställningsplatser lämpliga för lastbilsparkeering har olika säkerhetsnivåer formulerats; viss förhöjd säkerhet, förhöjd säkerhet och hög säkerhet.

Utöver dessa säkerhetsnivåer finns redan idag ett krav i VGU att rastplatser och uppställningsplatser ska ha en grundläggande säkerhet.

Säkerhetsnivå 1 = Viss förhöjd säkerhet - innebär platspecifika åtgärder utifrån lokala förutsättningar, exempelvis närvarostyrd belysning och/eller avskärmning. Samtliga rast- och uppställningsplatser som Trafikverket tillhandahåller och som är lämpliga för lastbilsparkeering bör långsiktigt uppfylla denna säkerhetsnivå. För att identifiera lämpliga åtgärder behöver alltid en platspecifik analys göras.

Kartbilden visar vilka rastplatser utmed stamvägnätet som Trafikverket tillhandahåller och som är utpekade som lämpliga för lastbilsparkeering och som därmed ska uppfylla säkerhetsnivån.



Figur 8. Kartan visar Målbild för säkerhetsnivå 1 "Viss förhöjd säkerhet" för Trafikverkets rastplatser.

Säkerhetsnivå 2

Förhöjd säkerhet med övervakande funktion, innebär exempelvis kamerabevakning och samarbete med Polisen. En utgångspunkt för prioritering av säkerhetsnivån ska för Trafikverket initialt vara de mest brottsutsatta platserna och därefter platser med förhöjd risk för brott. Säkerhetsnivå 2 är den högsta möjliga för Trafikverket.

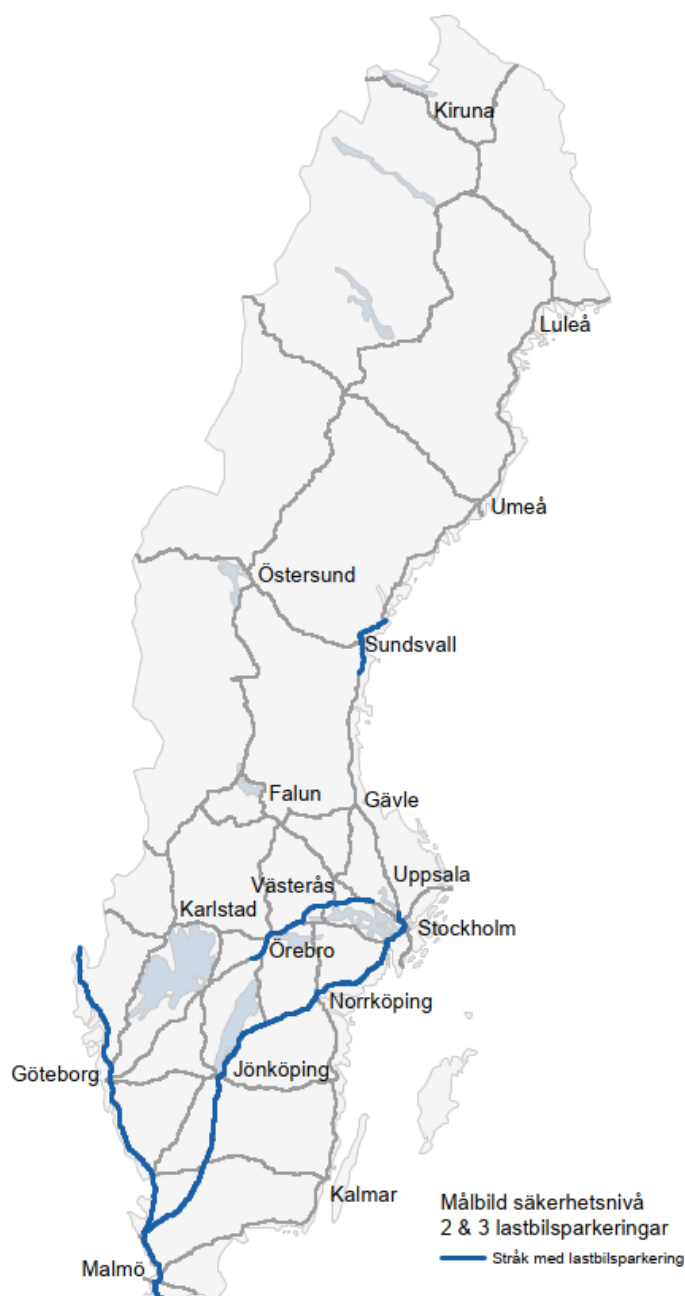
Säkerhetsnivå 3

Hög säkerhet innebär övervakande funktion samt kontrollerad ut- och inpassage. Den högsta säkerhetsnivån som formulerats riktar sig till privata aktörer som etablerar uppställningsplatser.

Eftersom säkerhetsnivå 2 berör Trafikverket och säkerhetsnivå 3 berör privata aktörer som etablerar uppställningsplatser kompletterar säkerhetsnivåerna varandra.

Målbilderna för de högre säkerhetsnivåerna 2 och 3 är främst kopplade till dessa stråk, där behovet av säkerhetshöjande åtgärder visat sig vara som störst:

- E4 Malmö – Stockholm
- E6 Trelleborg – Norska gränsen
- E18/E20 Västerås/Örebro
- E4 Sundsvall



Figur 9. Kartan visar målbild för Förhöjd säkerhet och Hög säkerhet.

3.3 Gapanalys

Gapanalys för de tre olika kategorierna förekomst, kapacitet och säkerhet beskrivs nedan. Utifrån nulägesbeskrivningarna och de målbilder som Trafikverket har tagit fram har gapanalys gjorts för de olika kategorierna. Gapanalyserna ligger till grund för den handlingsplan som beskriver vad Trafikverket och andra aktörer bör göra för att minska gapet i sitt arbete med säkra uppställningsplatser. Obalansen mellan utbud och behov kan leda till att de transportpolitiska målen utmanas, då trafiksäkerheten påverkas negativt.

Gapanalys Förekomst

Utifrån gapanalysen som baseras på avståndet mellan nuläge och målbild beskrivs behovet av rastplatser lämpliga för lastbilsparering avseende förekomst nedan. Utöver jämförelse mellan nuläge och målbild har även brister som beskrivs i rapporten Geografiska brister på systemnivå vägts in.

Resultat Gapanalys Förekomst

Bristen vad gäller förekomst av rast- och uppställningsplatser är geografiskt utspridd över landet. Den är särskilt påtaglig i norra och mellersta Sverige samt Stockholmsområdet som utmärker sig med stora brister.

Behovet beskrivs i tre nivåer:

Gul sträcka = behov av liten rast- och uppställningsplats på sträckan. En liten rast- och uppställningsplats omfattar i denna rapport 1-2 parkeringsplatser för lastbil inklusive släp.

Orange sträcka = behov av mellanstor rast- och uppställningsplats på sträckan. Behovet av en medelstor rastplats på E18 vid gränsen mot Norge behöver analyseras närmare eftersom behovet är beroende av vilken tillgång till rast- och uppställningsplats som finns vid tullen. En mellanstor rast- och uppställningsplats omfattar i denna rapport 3-7 parkeringsplatser för lastbil inklusive släp.

Röd sträcka = behov av stor rast- och uppställningsplats på sträckan. Inom Stockholmsområdet bedöms behovet vara stort och en regional analys behöver genomföras för att identifiera i



Figur 10. Kartan visar behovet av nya rastplatser som är lämpliga för lastbilsparering.

vilken omfattning en utbyggnad behövs. Analysen ska visa om behovet av utbyggnad avser angöringsplatser som kommunen primärt har ansvar för eller om utbyggnadsbehovet är ett statligt ansvar. En grov bedömning är att 3-5 stycken stor rast- och uppställningsplatser behövs i Stockholmsområdet. En stor rastplats omfattar i denna rapport 8 eller fler parkeringsplatser för lastbil inklusive släp.

Det samlade behovet uppskattas till 5 små uppställningsplatser och 3 mellanstora uppställningsplatser samt 3 till 6 stora uppställningsplatser för att kunna uppnå målbilden.

Gapanalys Kapacitet

En jämförelse mellan målbild och nulägesbild vad gäller kapacitet för genomfartstrafik ger en bristbeskrivning enligt nedan. Trafikverket har med hjälp av verktyget Sampers gjort en kapacitetsanalys som utgångspunkt för att kartlägga behovet av antalet parkeringsplatser utmed stamvägnätet.

Resultat Gapanalys Kapacitet

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



Behovet beskrivs i två nivåer:

Gul sträcka = behov av ytterligare ca 10 – 20 parkeringsplatser per 1 timmes körtid.

Röd sträcka = behov av ytterligare ca 20 – 50 parkeringsplatser per 1 timmes körtid.

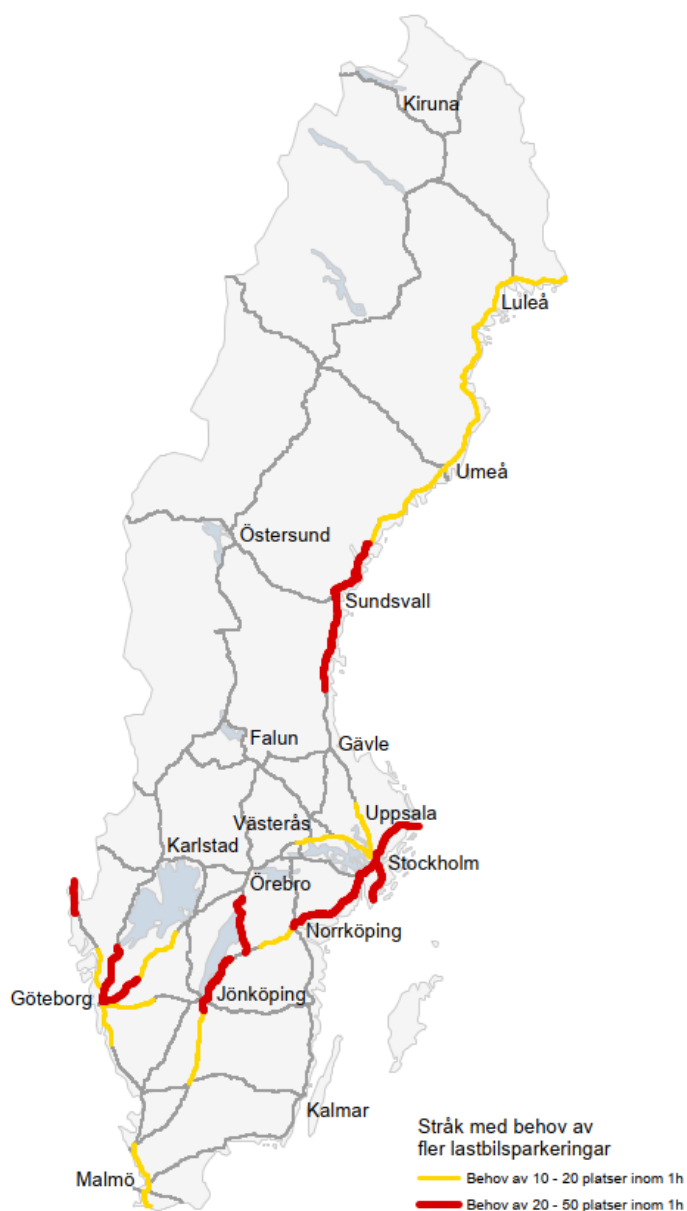
Behovet beskrivs i antal parkeringsplatser för lastbil med släp på en timmes körtid. En parkeringsplats för lastbil och släp beräknas omfatta 30 x 5 m.

Det sammanlagda behovet visar:

Gul sträcka, totalt Ca 16 timmar vilket ger ett behov av 160-280 platser.

Röd sträcka, totalt Ca 12 timmar vilket ger ett behov av 240-480 platser.

Underlaget som ligger till grund för gapanalysen ska ses som en uppskattning. En kompletterande kartläggning behöver göras för att bedöma hur det exakta behovet av uppställningsplatser ser ut längs respektive stråk.



Figur 11. Kartan visar sträckor med behov av fler parkeringsplatser för lastbilar.

Det samlade behovet av tillkommande parkeringsplatser uppskattas till 400 – 760 stycken för att nå målbilden för ökad kapacitet.

Gapanalys Säkerhet

En jämförelse mellan målbild och nulägesbild vad gäller säkerhet för uppställningsplatser ger en bristbeskrivning enligt nedan.

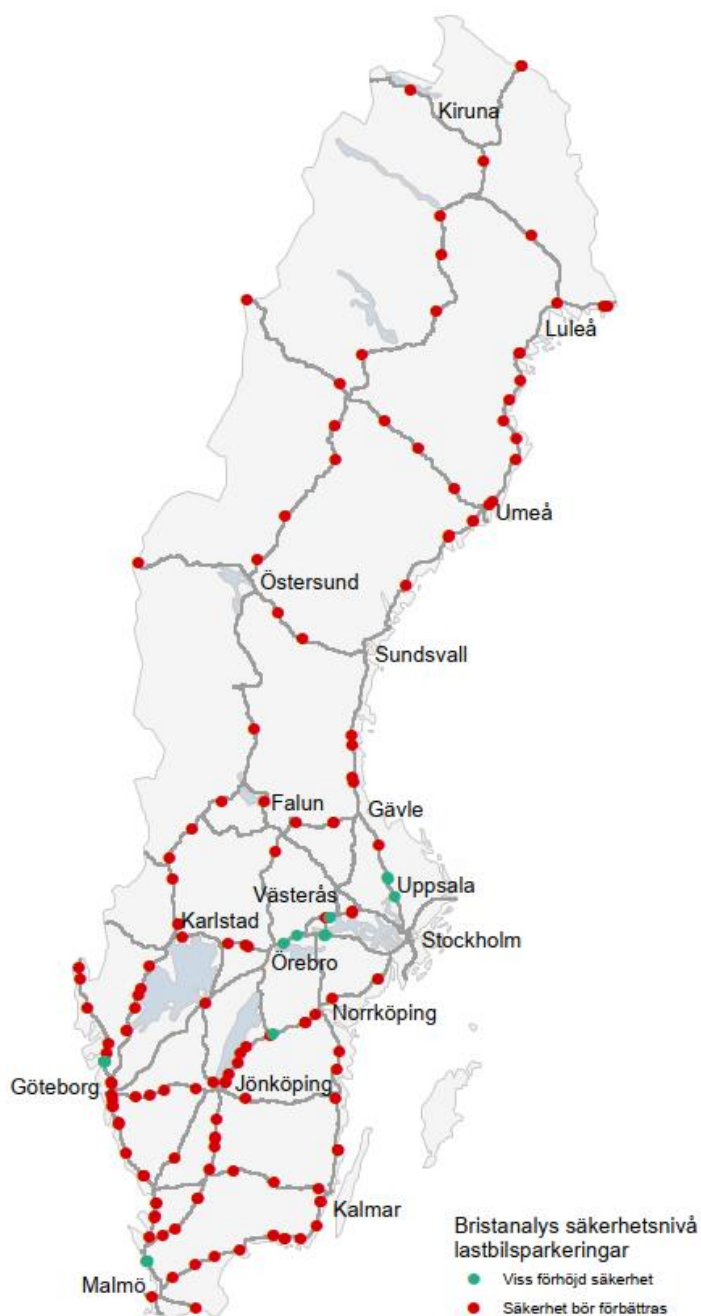
Resultat Gapanalys Säkerhet

Gapanalysens resultat redovisas i två olika kartbilder. Den första kartbilden inkluderar endast Trafikverkets rastplatser utmed stamvägnätet som är utpekade som lämpade för lastbilsparkeering, och som åtminstone ska uppfylla säkerhetsnivå 1. Den andra kartbilden redovisar stråk som är i behov av att kompletteras med rast- och uppställningsplatser som uppfyller säkerhetsnivå 2 (Trafikverket) och 3 (privata aktörer).

Analysen är gjord utifrån jämförelse mellan nuläge och målbild vilket ger följande utfall:

Säkerhetsnivå 1 = Viss förhöjd

säkerhet. Av Trafikverkets 135 rastplatser som är lämpliga för lastbilsparkeering uppskattas ca 125 rastplatser behöva förbättrad belysning (se röd markering på kartan). Kartbilden visar vilka rastplatser lämpade för lastbilsparkeering utmed stamvägnätet som Trafikverket tillhandahåller och som åtminstone behöver uppnå säkerhetsnivå 1.



Figur 12. Kartan visar GAP-analys för säkerhetsnivå 1. Rastplatser med röd markering behöver åtgärdas. Rastplatser som minst uppfyller säkerhetsnivå 1 är grönmärkade.

Säkerhetsnivå 2 = Förhöjd säkerhet –

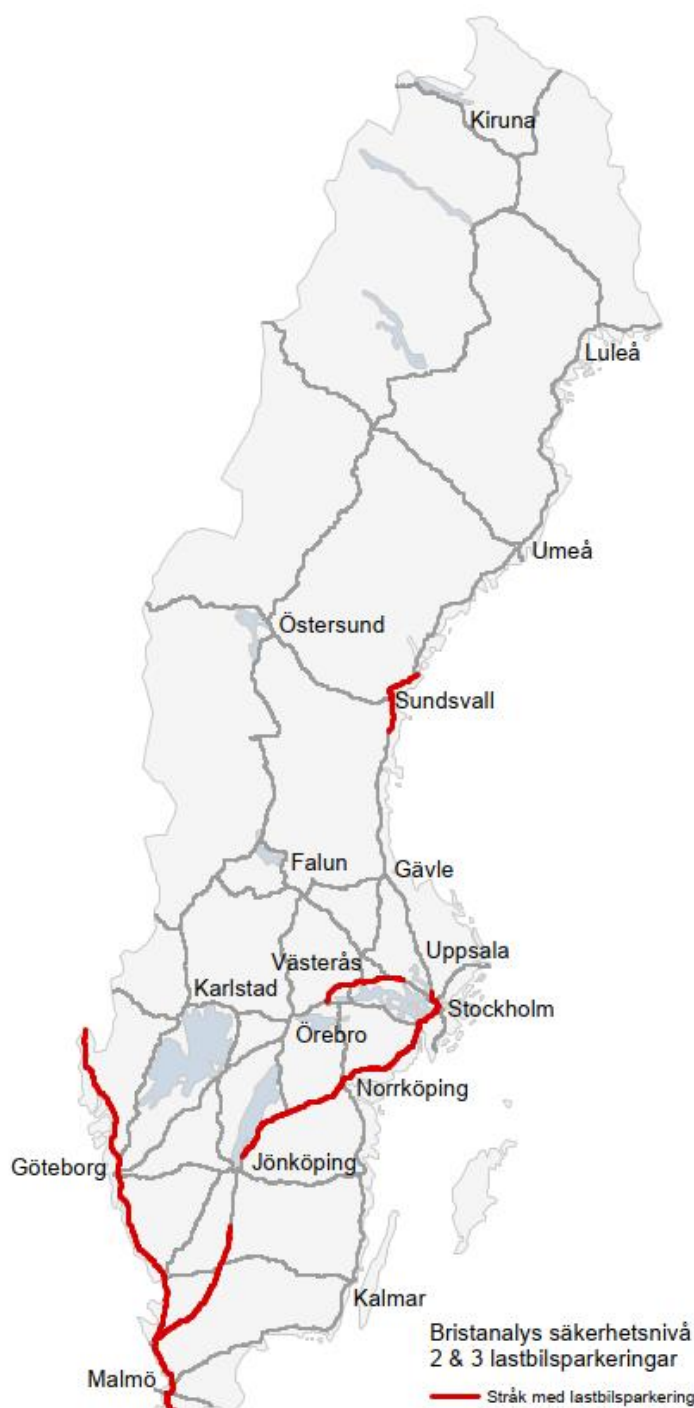
Ett fåtal prioriterade rastplatser uppskattas behöva uppgraderas med säkerhetshöjande åtgärder, om möjligt med kamerabevakning. Ett preliminärt behov uppskattats till fem platser, detta är dock osäkra uppskattningar. Utöver detta kan fler rast- och uppställningsplatser bli aktuella för åtgärder som samarbete med Polisen.

En utgångspunkt för prioritering av platser som ska uppnå *Säkerhetsnivå 2* ska initialt vara de mest brottsutsatta platserna och därefter platser med förhöjd risk för brott.

Säkerhetsnivå 3 = Hög säkerhet. Den högsta säkerhetsnivån nivå 3 hög säkerhet, riktas till privata aktörer.

Det samlade behovet är att säkerhetsnivå 2 och 3 i synnerhet behöver utökas utmed sträckorna:

- E4 Malmö – Stockholm (med undantag för Jönköpingsområdet)
- E6 Trelleborg – Norska gränsen
- E18 Västerås
- E4 Sundsvall



Figur 13. Kartan beskriver de sträckor där brister av uppställningsplatser med Förhöjd säkerhet och Hög säkerhet finns.

Sammanfattning Gapanalyser

Behovet vad gäller förekomst av uppställningsplatser är geografiskt utspridd över landet. Målbilden för den genomgående långväga trafiken bedöms i huvudsak vara uppfylld, men det finns behov av uppställningsplatser kring storstäder och särskilt Stockholm.

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

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

3.4 Kostnadsuppskattning

Trafikverket har i samband med underlaget till åtgärdsplaneringen tagit fram kostnadsuppskattningar för rast- och uppställningsplatser. Den uppskattade totala investeringskostnaden för att på lång sikt uppnå målnivåerna avseende förekomst, kapacitet och förhöjd säkerhet redovisas nedan. Ansvaret för att genomföra dessa investeringar är ett delat ansvar mellan Trafikverket och andra aktörer.

Kostnadsuppskattning Förekomst

En kostnadsuppskattning för att uppnå målnivån vad gäller förekomst har tagits fram. Kostnadsuppskattningen baseras på nyligen genomförda rastplatsprojekt. En stor rast- och uppställningsplats beräknas kosta cirka 30 miljoner kronor att uppföra, en mellanstor cirka 20 miljoner kronor och en liten cirka 10 miljoner kronor. Detta är dock grova kostnadsuppskattningar och de faktiska kostnaderna i ett projekt kan variera beroende på de lokala förutsättningarna.

Behovet uppskattas enligt GAP-analysen till 5 små uppställningsplatser och 5 mellanstora uppställningsplatser samt 3-6 stora uppställningsplatser för att kunna uppnå målbilden vilket ger en total investeringskostnad på cirka 250-300 mkr. Dessutom tillkommer en kostnad för vägvisning till varje rastplats.

En liten rastplats omfattar i denna rapport 1-2 parkeringsplatser för lastbil inklusive släp. En mellanstor rastplats omfattar i denna rapport 3-7 parkeringsplatser för lastbil inklusive släp. En stor rastplats omfattar i denna rapport 8 eller fler parkeringsplatser för lastbil inklusive släp.

På vissa sträckor finns det rastplatser redan idag men som inte är lämpade för lastbilar över 3,5 ton. En möjlighet att bygga ut dessa (totalt 85 st) skulle innebära att det inte behöver byggas helt nya rast- och uppställningsplatser utmed vissa markerade sträckor.

Kostnadsuppskattning Kapacitet

En kostnadsuppskattning för att uppnå målnivån vad gäller kapacitet har tagits fram. Denna bygger på underlag från genomförda rastplatsprojekt och erfarenheter inom Trafikverket.

Kostnadsuppskattningen beskriver behovet baserat på parkeringsplats för lastbil med släp. I kostnadsuppskattningen beräknas en utbyggnad av en parkeringsplats kosta mellan 360 tkr och 540 tkr. Kostnadsuppskattningen är mycket grov och kostnaderna kan variera väldigt mycket.

Uppskattat behov av tillkommande parkeringsplatser är 400 – 760 stycken för att nå målbilden, vilket ger en investeringskostnad på cirka 150 – 400 mkr.

Eftersom antalet parkeringsplatser inte alltid är tydligt definierade och redovisade, ska underlaget från NVDB som använts till grund för nulägesbeskrivningen och gapanalysen avseende kapacitet ses som en uppskattning. Det behov som uppskattats avseende förstärkt kapacitet kan vara lägre i verkligheten, vilket innebär att ett lägre antal parkeringsplatser behöver tillkomma för att uppnå målnivån. En kompletterande kartläggning behöver göras av Trafikverket för att bedöma hur det exakta utbudet av parkeringsplatser ser ut, och därigenom även behovet av tillkommande parkeringsplatser.

Förekomst och kapacitet bör utredas parallellt eftersom etablering av en ny uppställningsplats eller rastplats innebär en utökad kapacitet utmed sträckan. Detta behöver tas i beaktande i framförallt region Stockholm där behovet av utökad förekomst har visat sig mest påtaglig.

Kostnadsuppskattning Säkerhet

En kostnadsuppskattning för att uppnå målnivåerna gällande ökad säkerhet har tagits fram. Denna bygger på underlag från genomförda projekt och genom erfarenheter inom Trafikverket.

Åtgärder för att förbättra belysningen på uppställningsplatserna beräknas kosta 400-500 tkr per uppställningsplats. Uppskattat behov av utbyggnad för förhöjd säkerhet med bland annat förbättrad belysning är cirka 125 stycken och för att nå målbilden ger det en total kostnad på cirka 60 mkr.

Ett fåtal uppställningsplatser uppskattas behöva uppgraderas med ytterligare säkerhetshöjande åtgärder, exempelvis kamerabevakning för att nå målbilden avseende förhöjd säkerhet.

Åtgärder för att utrusta uppställningsplatser med en övervakande funktion beräknas kosta 5-10 mkr per uppställningsplats. Kostnadsuppskattningen för denna typ av åtgärd är mycket grov då kostnaderna kan variera väldigt mycket. För att göra en kostnadsuppskattning har ett första behov uppskattats till 5 platser, detta är dock tidiga bedömningar och osäkra uppskattningar. För att kunna bedöma möjliga platser för denna typ av åtgärd behöver platsspecifika analyser utföras. Möjligheten att använda kamerabevakning kommer att utvärderas i samband med ett pilotprojekt. Uppskattat behov av utbyggnad förhöjd säkerhet med övervakande funktion ger en total kostnad på cirka 25-50 mkr.

Sammanfattning kostnader

Den samlade investeringskostnaden för att långsiktigt uppnå målnivåerna avseende förekomst, kapacitet och säkerhet längs hela stamvägnätet, ligger uppskattningsvis mellan 500 - 800 mkr. Ansvaret för att genomföra dessa investeringar är ett delat ansvar mellan Trafikverket och andra aktörer. Det kommer att ta lång tid kunna prioritera de medel som krävs för att genomföra detta och det är därför viktigt att de viktigaste och effektivaste åtgärderna prioriteras först.

Utöver investeringskostnaderna så tillkommer dessutom kostnaderna för drift och underhåll. Dessa kostnader har inte närmare analyserats inom ramen för regeringsuppdraget.

4. Pilotprojekt

Inom ramen för regeringsuppdraget genomförs två pilotprojekt för att dels utreda möjligheter till kamerabevakning på Trafikverkets rastplatser dels möjligheten till närvarostyrd belysning. Båda pilotprojekten planeras pågå under ett års tid, innan en utvärdering görs.

4.1 Glumslöv kameraövervakning

I regeringsuppdraget finns en delaktivitet som omfattar att se över vilka utökade möjligheter den nya kamerabevakningslagen har för förbättrad säkerhet i detta sammanhang. Trafikverket har valt att utreda frågan inom ramen för ett pilotprojekt. Huvudsyftet med pilotprojektet är att utreda vilka möjligheter som finns för användning av kamerabevakning på Trafikverkets rastplatser och på så sätt öka säkerheten för personer som vistas på platsen samt gods som transporteras. Syftet med att använda kamerabevakning är att erbjuda en anläggning med förhöjd säkerhet för yrkeschaufförer och besökare på Trafikverkets rastplatser genom att om brott begåtts kunna tillhandahålla polisen med material i bevisföring. Projektet sker i samverkan med polisen. Denna typ av övervakning ingår inte i Trafikverkets generella undantag för att bevaka trafiksäkerheten. Tillstånd har ansökts hos Integritetsskyddsmyndigheten (IMY) och ett positivt svar på ansökan gavs i december 2021. Kamerorna togs i drift mars 2022. En löpande utvärdering i dialog med polisen kommer att pågå under cirka ett år.

Pilotprojektet genomförs på rastplats Glumslöv utmed E6 söder om Helsingborg på en sträcka med stor trafikmängd och hög andel tunga lastbilsfordon. Glumslöv är den av Trafikverkets rastplatser som har högst antal anmälda brott av stöld ur lastbärare. Här är Trafikverket också markägare och har vägrätt och ansvarar för rastplatsens utrustning och utformning.



4.2 Spekeröd Närvarostyrd belysning

God belysning är en grundförutsättning för att skapa säkra och trygga rast- och uppställningsplatser. Denna typ av åtgärd har Trafikverket full rådighet över på de rastplatser man ansvarar för. Trafikverket har på några platser anlagt närvarostyrd belysning. Dessa dämpar belysningen nattetid för den som exempelvis har dygnsvila på platsen, men ökar belysningen när det är aktivitet. Förutom att spara energi bedöms den kunna bidra till förbättrad säkerhet och trygghet framförallt för dem som vilar nattetid. För att utvärdera effekten av att anlägga närvarostyrd belysning genomförs ett pilotprojekt på rastplats Spekeröd, som ligger vid Stenungsund (E6/lv160). En förbättrad grundbelysning genomförs också i samband med detta. Pilotprojektet startade sommaren 2021. En utvärdering av projektet görs i samverkan med polisen.



5. Möjliga affärsmodeller

Trafikverket har analyserat möjligheten att på något sätt stödja privata aktörers initiativ till upprättande av uppställningsplatser med förhöjd säkerhet. Det kan till exempel handla om att ge något form av statligt stöd till enskilda privata entreprenörer för att uppföra en uppställningsplats med hög säkerhet (fullskaligt skalskydd i form av reglerad in- och utpassage, instängsling, belysning, övervakningskameror och/eller ronderande vakter). Ett statligt stöd kan anses ha betydelse för att få till stånd en tillräcklig utbyggnad av liknande platser, då investeringskostnaden och driftkostnaden för enskilda aktörer kan anses vara betydande samtidigt som betalningsviljan hos enskilda företag och chaufförer kan sägas vara låg. De kommersiella anläggningarna som finns menar att de ekonomiska förutsättningarna för en säker uppställningsplats utan kringsservice är mycket dåliga och att det är totalutbudet med andra intäkter som får det att gå ihop ekonomiskt.

Trafikverket har undersökt möjligheten att upplåta mark på rastplatserna till en privat entreprenör för att underlätta uppförande av en uppställningsplats med förhöjd säkerhet och kan dra följande slutsatser:

- Dagens förutsättningar i väglagen, som anger att staten har att förhålla sig till begreppet ”allmän väg” och att en väganordning ska vara öppen för allmänheten, innebär att man inte kan stödja en verksamhet som inte vilar på denna grund.
- Trafikverket kan inte med stöd av vägrätt stötta kommersiella anläggningar.
- En annan reglering som i princip omöjliggör liknande stöd är EU:s regler för statsstöd. Om man skulle upplåta mark till några enskilda entreprenörer riskerar vi att snedvrیدا konkurrensen på ett otillbörligt sett.
- Åtgärder som Trafikverket istället kan bidra med i dagsläget är:
 - Samplanering mellan Trafikverket och privata aktörer i ett tidigt planeringsskede vid ny- och ombyggnad av Trafikverkets rastplatser för att diskutera Trafikverkets planer på nya uppställningsplatser och möjliggöra eventuell samordnad lokalisering med privata serviceanläggningar. Detta skulle möjliggöra användning av samma trafikplatser eller in- och utfarter samt skapa gemensamma anläggningar som tillsammans blir attraktiva för transportbranschen. Även vägvisningen kan samordnas för att minska kostnaden för varje part. En samordnad lokalisering ökar också tryggheten och säkerheten om uppställningsplatserna ligger i anslutning till verksamhet som har öppet stora delar av dygnet. I denna process behöver även en dialog föras med berörd kommun, eftersom de har planmonopolet.
 - Inom ramen för CEF 2 programmet kommer utlysningar de närmaste åren. Trafikverket kan på förfrågan bistå med generell rådgivning avseende upprättande av en ansökan för etablering av säkra uppställningsplatser. Trafikverket kan därutöver inte bistå med utarbetande av en ansökan eller på annat sätt svara för kvaliteten i ansökan.

Även ett statligt investeringsstöd skulle kunna vara en lösning, men det är en lång process som kräver utredningar på både EU-nivå och i Sverige för att undersöka om denna väg skulle kunna vara en lösning för att få fler privata uppställningsplatser med förhöjd säkerhet att växa fram.

5.1 Privata aktörers egna initiativ

Det kan konstateras i dialog med branschen att det sker relativt omfattande initiativ för att öka transportsäkerheten även om det kanske inte går helt i den takt som önskas. I diskussionerna så redovisas exempel på omfattande säkerhetslösningar för varudistribution från ”dörr till dörr” med åtgärder som t o m går ett steg längre än de åtgärder som denna rapport anses vara en hög nivå av säkerhetshöjande åtgärder. I konceptet ingår att godstransporterna ska stå i låsta och larmade garage under natten och de skapar nätverk av privata uppställningsplatser med tillräcklig säkerhetsnivå för att skydda sina varor.

Även så kallade serviceföretag längs vägnätet såsom bensinstationer och restaurangkedjor redovisar olika typer av säkerhetshöjande åtgärder såsom kamerabevakning, bättre belysning, bommar vid in- och utfarter av parkeringsytor m m. Företagen är angelägna om att inte förknippas med en plats där brott begås, vilket är negativt för varumärket, och vill därför vidta säkerhetshöjande åtgärder runt sin anläggning. Erfarenheterna visar också att antal brott minskar vid de platser som håller öppet och har bemanning dygnet runt.

Enligt resonemanget ovan så kan man åtminstone delvis påstå att privata aktörer, redan idag, tar ett visst ansvar för transportsäkerheten och skapar uppställningsplatser med förhöjd säkerhet på egen hand och med en säkerhetsnivå som ibland är högre än vad som diskuteras i aktuellt uppdrag. För att öka takten i utvecklingen av utbyggnad av säkra uppställningsplatser i privat regi, kommer det dock sannolikt att krävas någon form av stöd eller stimulansåtgärder från statens sida.

Fordonstillverkarna kan också bidra till ökad transportsäkerhet, genom att utveckla fordonsburen teknik för ökad trygghet och säkerhet.



6. Fokusområden

6.1 Säkerhet och kapacitet

Trafikverket har ambitionen att minska bristen på säkra uppställningsplatser och har ett ansvar att se till att en tillräcklig utbyggnad utifrån målbilderna görs, utan att för den sakens skull konkurrera med befintliga alternativt planerade privata etableringar.

Gapanalyserna visar att det finns brister vad gäller rast- och uppställningsplatserns förekomst och kapacitet utmed stamvägnätet. Inom Trafikverket behöver en fördjupad analys genomföras för att se över hur behovet ser ut för respektive stråk och sedan göra en prioritering för var åtgärdsbehovet är som störst. Stråk som har både kapacitetsbrister och säkerhetsbrister bör prioriteras inom ramen för åtgärdsplaneringen. Förekomst och kapacitet bör utredas parallellt eftersom etablering av en ny rast- och uppställningsplatser innebär en utökad kapacitet utmed sträckan.

Utgångspunkten är att alla Trafikverkets rast- och uppställningsplatser ska uppnå grundläggande säkerhet enligt krav i VGU. Utöver detta ska rast- och uppställningsplatser utmed stamvägnätet som är utpekade lämpliga för lastbilstrafik uppnå säkerhetsnivå 1 (viss förhöjd säkerhet), till exempel förbättrad belysning och avskärmning.

En utgångspunkt för prioritering av rast- och uppställningsplatser på säkerhetsnivå 2, förhöjd säkerhet, ska vara de mest brottsdrabbade platserna. Säkerhetsnivå 2 förutsätter en aktiv samverkan med polisen. Utifrån underlag så som statistik från polisen samt erfarenheter och information från branschföreträdare och chaufförer är sträckorna E4 Malmö – Stockholm och E6 Trelleborg – Norska gränsen samt E20 Västerås och E4 Sundsvall särskilt drabbade.

För närvarande genomför Trafikverket två pilotprojekt med dels närvarostyrd belysning och dels kameraövervakning. Med stöd av utvärderingen av dessa pilotprojekt kan konkreta säkerhetshöjande åtgärder tas fram och genomföras på andra rast- och uppställningsplatser.



6.2 Planering av infrastruktur

I regeringsuppdraget ingår att i samband med planering av ny infrastruktur och ombyggnationer, planera åtgärder som underlättar för en privat etablering av säkra uppställningsplatser i anslutning till vägnätet. Detta behöver analyseras ytterligare, för att sedan kunna inarbetas i Trafikverkets planeringsprocesser och i Trafikverkets krav och råd för utformning av uppställningsplatser.

6.3 Samverkan

Trafikverket och kommuner behöver utveckla sin samverkan angående uppställningsplatser och tydliggöra gränssnittet mellan sina ansvarsområden. Redan i tidiga planeringsskedena är en dialog med Trafikverket önskvärd eftersom staten har ett delansvar för att vägtransportssystemet i det urbana gränssnittet fungerar. Behovet av uppställningsplatser och godstransporter behöver därför hanteras i kommunernas strategiska planering, i exempelvis trafikstrategier, översiktsplanen och liknande planer/styrande dokument. Blir inte uppställningsbehovet tillgodosett kan godstrafiken få svårigheter att hitta uppställningsplatser som är lämpliga för uppställning.

Trafikverket och privata aktörer kan i ett tidigt planeringsskede av ny- och ombyggnad av Trafikverkets rastplatser föra en dialog om eventuell samordnad lokalisering med privata serviceanläggningar. Detta skulle möjliggöra användning av samma trafikplatser eller in- och utfarter och på detta sätt skapa gemensamma anläggningar som tillsammans blir attraktiva för transportbranschen.

Polismyndigheten kan genom tillsyn och uppföljning bidra till tryggare och säkrare rastplatser. För att skapa tryggare rast- och uppställningsplatser och minska risken för brott föreslås en gemensam översyn och samverkan mellan Trafikverket och Polismyndigheten. Samverkan kan även ske genom gemensamma kommunikationsinsatser. Trafikverket bör hålla en kontinuerlig kontakt med Polismyndigheten med information om vilka platser som upplevs ha problem med stöld och andra brott. För att utveckla samverkan mellan Trafikverket och Polismyndigheten bör nya rutiner tas fram tillsammans, i första hand genom att utveckla de befintliga kanaler som finns mellan Trafikverket och Polismyndigheten.



6.4 Affärsmodeller

Privata aktörer har större förutsättningar att utveckla uppställningsplatser med åtgärder för förhöjd säkerhet än vad Trafikverket har möjlighet till inom ramen för sitt uppdrag. Detta gäller exempelvis möjlighet till bemanning, inhängande, kameraövervakning och utökat serviceutbud (dusch, wifi m m). Den högsta säkerhetsnivån som formulerats i denna rapport – nivå 3 hög säkerhet- har endast privata aktörer som etablerar uppställningsplatser möjlighet att bygga ut. Vid dialog med etablerade servicekedjor blir det tydligt att det finns utmaningar med att bygga fler uppställningsplatser med förhöjd säkerhet längs vårt vägnät då detta handlar om stora investeringar och att betalningsviljan fortsatt är relativt låg. Att upprätta en uppställningsplats med förhöjd säkerhet är en del i att erbjuda en attraktiv anläggning som genererar kunder till resterade serviceverksamhet.

Trafikverket ska vid behov lyfta möjliga åtgärdsförslag och utredningsbehov som kan utveckla affärsmodeller och främja en utbyggnad av säkra uppställningsplatser till regeringen.

6.5 Ny kunskap

Trafikverket ska hålla sig uppdaterat om hur behovet av uppställningsplatser utvecklas framöver, genom att ha kontakt med omvärlden och aktuell forskning. Detta resulterar i att vi inte bygger eller åtgärdar på fel sätt.

Möjligheten till trafikövervakning (eller motsvarande) på Trafikverkets rastplatser bör undersökas närmare, för att erbjuda yrkeschaufförer förbättrad information m m gällande uppställningsplatser, exempelvis vilken beläggning de har. Detta ger chaufförer förbättrade förutsättningar att planera sin transport om när och var det finns en möjlighet till rast och dygnsvila. Detta gör att förarna inte riskera att ankomma till en uppställningsplats som är full, samtidigt som de måste få sin dygnsvila.

Tydlig digital information och även vägvisning om var det finns uppställningsplatser som är särskilt anpassade för den tunga lastbilstrafiken utmed vägnätet, kan förbättra förarens information under resans gång. Till skillnad från Sverige är uppställningsplatserna i Norge uppmärskade med särskilda vägmärken på huvudvägarna. Vägmärkena markerar var det finns uppställningsplatser som är särskilt anpassade för den tunga lastbilstrafiken. Vi behöver utreda hur den digitala informationen och vägvisningen kan förbättras, till exempel genom att utnyttja ny teknik och smarta lösningar.



7. Fortsatt arbete

Rapporten pekar ut ett antal strategiska fokusområden som behöver utvecklas vidare. Dessa kommer att beskrivas närmare i en handlingsplan, som ska redovisa hur Trafikverket ska prioritera och genomföra de åtgärder och utredningar som föreslagits inom ramen för regeringsuppdraget om säkra uppställningsplatser för yrkestrafiken. I handlingsplanen kommer det även att ingå en utvärdering av de pågående pilotprojekten, samt en omvärldsbevakning av utvecklingen av säkra uppställningsplatser fram till 2029 då uppdraget ska slutredovisas till Regeringskansliet.

Handlingsplanen beräknas vara klar hösten 2022.

8. Referenslista

- Barents EuroArctic Region-BEATA (2021). *24-hour Rest Areas in the Barents Region*
- Capia (2021). *Report ITS pilot January –April 2021*
- EU (2010). *Direktiv om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet (2010/40)*
- EU (2013). *Förordning (EU) om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet (1315/2013)*
- EU (2020). *Direktiv om fastställande av särskilda regler med avseende på direktiv 96/71/EG och direktiv 2014/67/EU för utstationering av förare inom vägtransportsektorn och om ändring av direktiv 2006/22/EG vad gäller tillsynskrav och förordning (EU) nr 1024/2012 (2020/1057)*
- Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (2021). *Föreskrifter om transport av farligt gods på väg och i terräng (2020:9)*
- Regeringen (2016). *Uppdrag om trygga och säkra uppställningsplatser för yrkestrafiken*
- Statens vegvesen (2020). *Strategidokument - Ny rastplasstrategi på riksvei*
- Sternberg m fl (2021). *Cabotagestudien IOWA State University*
- Trafikanalys (2016). *Trygga och säkra uppställningsplatser (2016:16)*
- Trafikverket (2017). *Åtgärdsvalsstudie Rastplats Stora Väsby*
- Trafikverket (2022). *Vägar och Gators Utformning (2022:001)*
- WSP (2014). *Säkra uppställningsplatser Aktörsperspektiv och affärsmodeller med fokus på kommunens roll och drivkrafter*

Trafikverket, Borlänge
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

trafikverket.se