

Rastplatser/säkra uppställningsplatser



1 Beskrivning av åtgärden

1.1 Nuläge och brister

I Sverige finns det omkring 270 rastplatser som förvaltas och underhålls på uppdrag av Trafikverket. Standard och utrustning kan variera mellan dessa platser, men gemensamt för alla är att de ska erbjuda toaletter, informationstavlor, sittplatser med bord samt soptunnor. En viktig aspekt är att säkerställa trygghet och säkerhet, vilket är avgörande för att skapa en inbjudande och säker miljö för alla besökare.

Nya rastplatser byggs främst i områden där avståndet mellan befintliga rastplatser är stort. Dessutom genomförs uppgraderingar för att öka kapaciteten samt förbättra tryggheten och säkerheten.

Trafikverkets studier visar att det är knappt 20 procent av alla bilförare som minst en gång de senaste 12 månaderna har fått kämpa för att hålla sig vaken när de kör bil (Trafikverket 2020). Att vara så trött leder till samma nedsatt körförmåga och bedömningspotential som att köra med 0,5 – 0,8 promille alkohol i blodet. Trötthet är en bidragande faktor i cirka 20 procent av alla olyckor med personsador, och det är en välkänd risk som inte verkar ha förändrats över tid (Bioulac et al., 2017; Åkerstedt, 2000). Även om det är svårt att mäta trötthet, visar data att åtgärder som frästa räfflor på motorvägar har minskat antalet döda och svårt skadade med 24 procent i singelolyckor och 16 procent totalt. Dock ger räfflorna bara en kortvarig ökad vakenhet (Anund & Vadeby, 2021). En mer effektiv åtgärd för att minska risken för olyckor orsakade av förare i lastbil är att de kan stanna och vila samt i bästa fall ta en tupplur vid behov.

Trafikverket har genomfört gapanalyser som visar att behovet 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 (Trafikverket, 2022).

1.2 Syfte

Åtgärdens syfte är att säkerställa möjlighet till vila samt en säker och trygg uppställningsplats för lastbilar med gods.

1.3 Åtgärdsbeskrivning

Åtgärden avser anläggande av trygghetssystem för att säkerställa möjligheten till vila genom säkra och trygga uppställningsplatser.

Bedömningen i denna SEB baseras på en analys av en typåtgärd, vilket innebär att de effekter av åtgärder som redovisas här är schabloniserade och speglar inte effekterna i varje enskilt fall. Om denna typ av åtgärd utreds bör en analys göras för det aktuella fallet.

1.4 Åtgärdskostnad

Kostnaderna för nya rastplatser varierar beroende på lokala förhållanden. Erfarenheter från rastplatser som byggdes mellan 2015 och 2020 visar att genomsnittskostnaden för anläggningar med 3-8 lastbilsplatser och 10-25 bilplatser var cirka 26 miljoner kronor (i 2023 års prisnivå). För rastplatser som planeras öppnas mellan 2024 och 2029 beräknas kostnaderna vara högre, cirka 37 miljoner kronor. Det finns stora variationer i kostnader, där redan öppnade rastplatser har kostat mellan 16 och 39 miljoner kronor, medan de som ännu inte öppnats beräknas kosta mellan 17 och 46 miljoner kronor. Mindre rastplatser är billigare att anlägga, kostnaden för en liten rastplats med 1-2 parkeringsplatser för lastbil inklusive släp bedöms i Trafikverkets gapanalys kosta ungefär 10 miljoner kronor (Trafikverket, 2022).

Uppgradering av rastplatser genom installation av närvarostyrd belysning och borttagande av skymda ytor för att öka trygghet beräknad till mellan 0,5 och 5 mkr.

2 Effekter

2.1 Beräknade effekter

Ingen samhällsekonomisk kalkyl har gjorts för denna åtgärd, då effekterna är svåra att kvantifiera och beror på vilka åtgärder som genomförs.

2.2 Ej beräknade effekter

	Bedömning	Motivering
Trafiksäkerhet	Positivt	Det finns studier som indikerar att rastplatser kan påverka trafiksäkerheten positivt. Dels att olycksrisken minskar när förare har möjlighet att vila dels att färre lastbilar parkerar på olovliga/farliga platser.
Landskap	Negativt	Rastplatser kan innebära ett intrång och därmed negativ påverkan i känsliga natur- och kulturmiljöer eftersom de ofta placeras i attraktiva områden. Uppställning av fordon kan öka risken för läckage vilket kan orsaka förorening av dagvatten.

3 Nytto-kostnadsanalys

Osäker lönsamhet då effektsamband saknas. Det finns ett antal studier som indikerar att rastplatser kan påverka trafiksäkerheten positivt, men kvantifiering av effekten är inte möjlig och därmed inte heller möjligt att ställa i relation till investeringskostnaden för åtgärden.

4 Fördelningsanalys

Denna SEB redovisar en typåtgärd och effekterna är därmed grova schabloner som inte kan relateras till ett specifikt område eller specifik åtgärd. Därför görs ingen fördelningsanalys.

5 Transportpolitisk målanalys

5.1 Sammanfattning

		Bedömning	Motivering
Bidrag till funktionsmålet	Medborgarnas tillgänglighet	Förbättring	Rastplatser, serviceanläggningar och andra sidoanläggningar innebär en ökad komfort för trafikanterna.
	Näringslivets tillgänglighet	Förbättring	
	Funktionshindrades tillgänglighet	Inget bidrag	Ingen påverkan.
	Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer	Inget bidrag	Ingen påverkan.
Bidrag till hänsynsmålet	Trafiksäkerhet	Förbättring	Trafiksäkerheten förbättras genom att förare som är trötta kan vila och köra vidare med lägre olycksrisk. Parkeringseffekten kan leda till att lastbilsförare i mindre utsträckning parkerar på olovliga/farliga platser pga kör-regler.
	Klimat	Försämring	Ökad energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur.
	Miljö och hälsa	Varierar från fall till fall.	Rastplatser kan vara positiva för friluftslivet då ger möjligheten att stanna och njuta av landskapet, men kan också innebära ett intrång och negativ påverkan i känsliga natur- och kulturmiljöer då de ofta placeras i attraktiva områden samt innebär negativa effekter i byggskedet såsom dämning, dränering, grumling m.m. Det finns risk för ökade dagvattenmängder med eventuellt behov av rening. Uppställning av fordon innebär även en läckagerisk vilket kan leda till förorening av dagvatten. Uppgradering av befintliga rastplatser kan leda till ökad trygghet.

5.2 Målkonflikter

Åtgärden kan innebära en positiv trafiksäkerhetseffekt och komfort för resenärer, men även negativa effekter som ökat intrång i natur- och kulturmiljöer samt ökad risk för läckage från fordon.

6 Bilagor och referenser

Anund, A., & Vadeby, A. (2021). *Rumble strips, continuous shoulder and centerline*. In R. Vickerman (Ed.), *International Encyclopaedia of Transport* (Vol. 2, pp. 549-553). Elsevier Ltd.

Bioulac, S., Franchi, M., Arnaud, M., Sagaspe, P., Moore, N., Salvo, F., & Philip, P. (2017). *Risk of Motor Vehicle Accidents Related to Sleepiness at the Wheel: A Systematic Review and Meta-Analysis*. *SLEEP*, 40(10).
<https://doi.org/http://dx.doi.org/10.1093/sleep/zsx134>

Trafikverket (2020). *Allmänhetens syn på trafiksäkerhet. Resultat från Trafiksäkerhetsenkäten 2020*.

Trafikverket (2022). *Planeringsinriktning. Säkra uppställningsplatser längs större vägar*. Version 1.0, 2022

Åkerstedt, T. (2000). *Consensus statement: fatigue and accidents in transport operations*. *J Sleep Res*, 9(4), 395.