

Ärendenummer
TRV 2018/77391
Motpartens ärendenummer
N2018/04052/MRT

Dokumentdatum
2025-04-02

Konfidentialitetsnivå
1 Ej känslig

Mottagare
Regeringskansliet
Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet
103 33 Stockholm

Kopia till
Diariet
GD-sekreterare
Webb- och projektstöd
Ärendeberedning, planering

Årlig redovisning av regeringsuppdraget säkra uppställningsplatser

Trafikverket lämnar härmed den sjunde återrapporteringen av uppdraget med fokus på uppdragets genomförande under föregående år och planering av uppdragets fortsatta genomförande under kommande år.

Regeringsuppdraget

Trafikverket erhöll den 10 juli 2018 ett regeringsuppdrag (N2018/04052/MRT) att göra en översyn av hur bristen på säkra uppställningsplatser för yrkestrafiken längs större vägar kan avhjälpas.

Här kommer i enlighet med regeringsbeslutet en årlig uppföljning av uppdragets genomförande som redogör för hur arbetet har planerats, genomförs och fortskrider.

Status, säkerhetsnivåer på rast- och uppställningsplatser utmed stamvägnätet

Trafikverket har inom ramen för regeringsuppdraget tidigare tagit fram en modell för att redovisa säkerhetsnivåer på rast- och uppställningsplatser. Modellen som illustreras nedan beskriver fyra olika nivåer av säkerhet och ska inte förväxlas med de certifieringsnivåer som beskrivs inom EU:s arbete med ”trygga och säkra parkeringsområden” (Safe and secure parkings) som istället beskrivs i kapitel om TEN-T förordningen i senare avsnitt.

Ärendenummer
TRV 2018/77391
Motpartens ärendenummer
N2018/04052/MRT

Dokumentdatum
2025-04-02



Figur 1 Säkerhetsnivåer på rast- och uppställningsplatser.

I rapporten *Planeringsinriktning – Säkra uppställningsplatser längs större vägar*¹ (2022:056) fastslås att målbilden för Trafikverkets samtliga rast- och uppställningsplatser längs stamvägnätet på sikt ska uppfylla säkerhetsnivå 1 – viss förhöjd säkerhet. Ett steg i att uppnå detta är att säkerhetsnivå 1 har inarbetats i Trafikverkets infrastrukturregelverk för vägars och gators utformning (VGU)². Sedan 1 januari 2025 är säkerhetskraven höjda i VGU och motsvarar numera detsamma som säkerhetsnivå 1. För att en rastplats ska uppfylla kraven för säkerhetsnivå 1 krävs bland annat följande;

- Belysning
 - Närvarostyrning av belysning på uppställningsytor.
- Disponering av ytor
 - Uppställning av fordon får inte skapa skymda ytor.
- Avskärmning
 - Endast en anslutningsväg in och ut till rastplatsen, annars krävs fysisk avskärmning i form av stängsel eller motsvarande.

¹ *Planeringsinriktning Säkra uppställningsplatser TRV2018/77391*

² *Vägar och gators utformning (VGU) TRVINFRA-00396*

Ärendenummer
TRV 2018/77391
Motpartens ärendenummer
N2018/04052/MRT

Dokumentdatum
2025-04-02

Status för Trafikverkets rastplatser längs större vägar

Trafikverket har omkring 215 rastplatser utmed stamvägnätet, varav omkring 175 bedöms som lämpliga för lastbilsparkering. Av dessa bedöms 6 uppfylla säkerhetsnivå 1 – viss förhöjd säkerhet eller högre. Trafikverket har idag endast rastplatserna Glumslöv V och Glumslöv Ö i Landskrona kommun som uppfyller kriterierna för förhöjd säkerhet. Dessa har försetts med kamerabevakning i tidigare pilotprojekt.

Att dessa värden skiljer sig gentemot tidigare redovisningar beror dels på att fyra nya rastplatser byggts, Vårgårda, Granberget, Svenstavik och Luossavaara, samt att rastplatser som ligger inom cirka 3 km och skyltas till från stamvägnätet nu inkluderas i sammanställningen.

En inventering av rastplatser utmed stamvägnätet utfördes under 2023. Den har kompletterats med inventering av övriga rastplatser samt de i nära anslutning till stamvägnätet under 2024. Uppdaterad information om rastplatser kommer att publiceras i den nationella vägdatatabasen NVDB under 2025.

Genomfört under 2024

Trafikverket har under 2024 arbetat vidare med prioriterade aktiviteter i enlighet med den interna handlingsplan som tagits fram.

Kamerabevakning

Av tidigare utvärdering av kamerabevakning på rastplats konstateras, av både brottsstatistik och Polismyndighetens erfarenheter, att kamerabevakningen medfört positiva effekter för antalet anmälda brott på rastplatsen.

Trafikverket bedömer därför att kamerabevakning är en tänkbar åtgärd att vidta i de fall där det finns en konstaterad historik av anmälningar gällande stöld från lastbilar. I de fall där det finns ordningsproblem av annan karaktär bedömer Trafikverket att det istället kan vara lämpligt att vidta platsspecifika åtgärder, exempelvis närvarostyrd belysning.

Under 2024 har samverkan skett med Polismyndigheten och brottsstatistik för följande brottskoder har erhållits och analyserats:

0838 – Stöld av skjutvapen, ammunition och sprängämne ur motorfordon.

9804 – Stöld ur eller från lastbil, släpfordon, järnvägsvagn, avsedd för yrkesmässig godsbefordran.

9823 – Stöld av diesel, ur fordonstank (även entreprenadmaskin m.m.).

Ärendenummer
TRV 2018/77391
Motpartens ärendenummer
N2018/04052/MRT

Dokumentdatum
2025-04-02

Resultatet visar att det finns ett antal rastplatser som kan vara aktuella för kamerabevakning och som nu kommer att analyseras och behandlas vidare i Trafikverkets ordinarie process för hantering av brister i infrastruktursystemet.

Pilotprojekt, kapacitetsdetektering

Pilotprojektet som syftar till att undersöka hur kapacitetsdetektering och tillgängliggörande av dynamisk realtidsinformation påverkar belägningsgraden på uppställningsplatser har fortsatt under 2024. Projektet avser omfatta totalt sex efterföljande rastplatser i båda körriktningarna utmed E4 mellan Traryd och Värnamo, där det enligt GAP-analysen i *Planeringsinriktning – Säkra uppställningsplatser längs större vägar* finns en dokumenterad kapacitetsbrist. Projektet har även för avsikt att utvärdera metoden för inhämtning och tillhandahållande av realtidsdata, vid händelse att väghållningsmyndigheter i framtiden åläggs att redovisa sådan information.

Projektet består kortfattat av följande delar;

- Utveckla ny metod för att tillhandahålla realtidsinformation om lediga uppställningsplatser för lastbilar på Trafikverkets rastplatser.
- Skapa förutsättningar för en jämnare belägningsgrad på befintliga anläggningar.
- Minska otillåten uppställning av fordon på fullbelagda rastplatser, vilket kan påverka trafiksäkerheten.

De fysiska anläggningarna för mätning har monterats på rastplatserna och föremätningar av belägningsgrader har genomförts. Mätningen bekräftar att kapacitetsutnyttjandet är högt på samtliga rastplatser och som störst kvälls- och natttid under vardagar. Arbetet med att montera digitala vägmärken i anslutning till rastplatserna, som visar realtidsdata till yrkeschaufförer, har dock dragit ut på tiden och det arbetas fortsatt med att hitta en kostnadseffektiv lösning för detta.

Metoden för att tillhandahålla realtidsinformation digitalt är framtagen och arbete pågår att ta fram systemet som inhämtar och tillhandahåller realtidsdata till aktörer som önskar inkludera aktuella data i sina tjänster. Pilotprojektet kommer att utvärderas löpande.

Ärendenummer
TRV 2018/77391
Motpartens ärendenummer
N2018/04052/MRT

Dokumentdatum
2025-04-02

Metod och identifiering av trimningsåtgärder

Ett arbete pågår för att identifiera kapacitets- och säkerhetshöjande trimningsåtgärder med utgångspunkt i den inventering som gjorts av samtliga rastplatser längs med stamvägnätet. Arbetet utförs bland annat av specialistkompetenser inom belysning, vägutformning och gestaltning. Syftet är att förbättra säkerhetsnivåer och kapacitet på befintliga rastplatser inom befintligt vägområde.

En arbetsmetodik har tagits fram för att effektivt identifiera lämpliga trimningsåtgärder på utvalda rastplatser i landet som ett löpande arbete kommande år. Metodiken har testats och förslag på trimningsåtgärder har hittills identifierats på två anläggningar i Trafikverkets södra region. När åtgärderna sedan realiserar beror av åtgärdernas komplexitet, effekt och kostnad.

Fördjupade utredningar av utpekade stråk

Baserat på den GAP-analys som tagits fram i rapporten *Planeringsinriktning – Säkra uppställningsplatser längs större vägar*, har två fördjupade utredningar utförts på följande sträckor

- E4, Jönköping – Vagnhärad
- E6, Helsingborg – Strömstad

Utredningarna redogör för hur brister gällande kapacitet och säkerhet kan avhjälpas i de aktuella stråken. Prioritering av genomförande av åtgärderna som föreslås i utredningarna kommer att ske i den ordinarie planeringsprocessen.

E4, Jönköping – Vagnhärad

I stråket E4, Jönköping-Vagnhärad, finns behov av fler lastbilsarkeringar och att öka säkerhetsnivån på samtliga rastplatser. Av Trafikverkets 14 rastplatser i stråket bedöms ungefär hälften ha potential till en utökad kapacitet. Utredningarna bedömer att åtgärderna är genomförbara utifrån befintliga markförhållanden och möjlighet att uppfylla tekniska krav. En osäkerhet är att få tillgång till ny mark för att utöka befintliga rastplatser, vilket behöver säkerställas i kontakt med fastighetsägare.

Rastplatserna är idag ofta lokaliserade på natursköna och trevliga platser och lastbilsarkering är ofta en mindre avgränsad del av rastplatsen. En utbyggnad med fler lastbilsarkeringar för att motsvara behoven skulle innebära en större förändring av platserna där lastbilsarkeringen blir mer

Ärendenummer
TRV 2018/77391
Motpartens ärendenummer
N2018/04052/MRT

Dokumentdatum
2025-04-02

dominerande, vilket därmed skulle kunna upplevas som en försämring för de som rastar med personbil. Utredningen har därför gjort en avvägning av vad som kan vara en rimlig utökning av platserna, för att rastplatserna ska uppfylla behov för både personbilar och lastbilar.

Trafikverket har idag endast rådighet över en mindre del, ca 15 %, av sträckans lastbilsparkeringar. Om Trafikverkets rastplatser kan utökas med antalet lastbilsparkeringar utifrån utredningens förslag ökar siffran till ca 25 %. Eftersom Trafikverket även efter åtgärder har en låg andel av lastbilsparkeringarna utmed sträckan kan förutsättningarna för uppställning av tunga fordon snabbt förändras negativt om en enskild privat aktör väljer att exploatera nuvarande befintliga ytor för lastbilsparkering till annan verksamhet. Det är därför av fortsatt vikt att en löpande dialog sker mellan Trafikverket, kommuner samt privata aktörer utmed sträckan för att tillsammans säkerställa tillräckligt antal lastbilsparkeringar.

E6, Helsingborg – Strömstad

I stråket E6, Helsingborg - Strömstad, finns behov av fler lastbilsparkeringar och att öka säkerhetsnivån på samtliga rastplatser. I stråket finns en rastplats som har ett stort antal inrapporterade brott. För denna rastplats föreslås därför både en utökning av kapacitet och ytterligare säkerhetsåtgärd, utöver närvarostyrd belysning och ökad siktbarhet genom röjning föreslås också kameraövervakning.

Av Trafikverkets 23 rastplatser i stråket bedöms drygt hälften ha potential till en utökad kapacitet. Framförallt baseras bedömningen på markförhållande, områdets karaktär, närhet till andra uppställningsplatser och andelen lastbilsparkeringar. En osäkerhet är att få tillgång till ny mark för att utöka befintliga rastplatser. En utgångspunkt för möjligheten att utöka parkeringsytan på respektive rastplats har varit att andelen lastbilsparkering inte blir för dominerande, så att rastplatsens funktion med rast och vila för både person- och godstrafik i möjligaste mån bevaras. Detta begränsar möjligheten att utöka antalet lastbilsparkeringar på de befintliga rastplatserna. Trafikverket har idag rådighet över omkring 35 % av sträckans lastbilsparkeringar. Om Trafikverkets rastplatser kan utökas med antalet lastbilsparkeringar utifrån utredningens förslag ökar siffran till runt 45 %.

I den fördjupade utredningen har dialog förts med kommuner och privata aktörer utmed sträckan för att diskutera förutsättningarna för att utöka antalet uppställningsplatser, med avseende på kommunernas strategier och planering inom logistik- och verksamhetsområden. Arbetet sker på olika sätt i

Ärendenummer
TRV 2018/77391
Motpartens ärendenummer
N2018/04052/MRT

Dokumentdatum
2025-04-02

dessa kommuner. Frågan är komplex och det finns utmaningar i att utreda behovet. I både Halmstad och Göteborg, som är betydande logistiknav, är frågan uppe på strategisk nivå. Konkreta planer på hur behovet ska tillgodoses finns dock inte.

Trafikverkets vägledning för kommuner och regioner

Trafikverkets arbete fokuserar, utifrån *Planeringsinriktningen – Säkra uppställningsplatser längs större vägar*, på att tillgodose behovet av rast- och uppställningsplatser för långväga trafik, utifrån de kör- och vilotidsregler som styr efterfrågan på parkeringsplatser för lastbilar. Angöringstrafikens behov, som genereras av verksamheter kopplat till kommunal markanvändning, är primärt kommunernas ansvar. Under 2024 har en översyn gjorts för att se vilka möjligheter Trafikverket har att påverka kommunal planering och exploatering utifrån plan- och bygglagen (PBL, 2010:900) vad gäller säkra uppställningsplatser. Bedömningen är att Trafikverket kan vägleda och samverka, för att möjliggöra för fler uppställningsplatser, men kan inte ställa krav på att kommuner ska avsätta mark för uppställningsplatser. Det har därför gjorts en översyn av våra befintliga vägledningar i frågan och arbete pågår med att revidera och förtydliga, såväl externt som internt att:

Trafikverket delar Boverkets rekommendation att kommuner bör peka ut lämpliga platser för uppställningsplatser i översiktsplanen och regioner bör göra detsamma i sin planering. Detta är extra viktigt vid ökade godsflöden eller etablering av verksamheter som genererar mer godstrafik eftersom detta medför ett ökat behov av säkra uppställningsplatser. Behovet finns i anknytning till större logistikområden och längs med de större vägarna, framförallt i stamvägnätet och TEN-T vägnätet samt i storstadsområden. Platserna bör lokaliseras utifrån identifierat behov samt exploatering och etablering av verksamheter som innebär en ökning av godsflöden, exempelvis logistikcentra och större industrier. Detaljutformningen gör kommunen i detaljplanen. Planeringen bör göras i samråd med marknadsaktörer och Trafikverket.

I vägledningen kommer det också att inkluderas beskrivning av regeringsuppdraget, de kapacitets- och säkerhetsbrister som identifierats samt vad det finns för risker kopplat till att det inte finns tillräckligt med lämpliga uppställningsplatser.

Ärendenummer
TRV 2018/77391
Motpartens ärendenummer
N2018/04052/MRT

Dokumentdatum
2025-04-02

Regeringsuppdrag att analysera kraven i reviderad TEN-T förordning

Trafikverket redovisade i månadsskiftet februari/mars i år regeringsuppdraget att analysera de krav som ställs i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/1679 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet (TEN-T)³. Den nya förordningen trädde i kraft 18 juli 2024. I förordningen finns tre krav kopplat till rastplatser, artikel 30.2b, 31.3a samt 31.4. Dessa har översiktligt analyserats, och i den mån det är påkallat, har förslag lämnats på kompletterande åtgärder för att Sverige ska kunna leva upp till de nya kraven. Nedan följer en kort sammanfattning av Trafikverkets redovisning.

Artikel 30.2 b och 31.3 a anger krav på rastplatser med ett avstånd på högst 100 km mellan varandra i det övergripande vägnätet senast år 2050 och i stornätet med ett avstånd på högst 60 km mellan varandra senast år 2040.

Båda artiklarna anger att rastplatserna ska ha tryggt och tillräckligt parkeringsutrymme och lämpliga anläggningar, så som sanitära inrättningar, som tillgodoser användarnas varierande behov.

Tillräckligt parkeringsutrymme bedöms motsvara det kapacitetsbehov av uppställningsplatser som tagits fram i *Planeringsinriktning – Säkra uppställningsplatser längs större vägar*.

Tryggt parkeringsutrymme som anges i förordningen bedöms motsvara det mål som finns i *Planeringsinriktning – Säkra uppställningsplatser längs större vägar*, att alla Trafikverkets rastplatser utmed vägnätet ska uppfylla säkerhetsnivå 1.

Trafikverkets bedömning är att kraven i TEN-T avseende rastplatser i artikel 30.2 b och 31.3 a inte är uppfyllda idag men kommer att uppfyllas genom succesiva trimningsåtgärder och andra åtgärder i enlighet med den framtagna planeringsinriktningen, inom ramen för Trafikverkets ordinarie planering. Notera att ambitionen att förbättra rastmöjlighet för yrkestrafik på de statliga rastplatserna inte innebär att de kan certifieras som ”trygga och säkra parkeringsområden” (Safe and secure parkings, se artikel 31.4 nedan) eftersom det exempelvis inte tillhandahålls möjlighet till inköp och förtäring av livsmedel och drycker dygnet runt.

³ [Kraven för TEN-T: Analys och åtgärder TRV 2024/111216](#)

Ärendenummer
TRV 2018/77391
Motpartens ärendenummer
N2018/04052/MRT

Dokumentdatum
2025-04-02

Artikel 31.4 anger krav på utbyggnad av trygga och säkra parkeringsområden (Safe and secure parkings) längs stornätet eller inom 3 km från närmaste avfart med ett avstånd på i genomsnitt 150 km senast år 2040. Definitionen av trygga och säkra parkeringsområden anges i förordningen och inkluderar att de certifierats i enlighet med unionens standarder och förfaranden.

För att en uppställningsplats ska kunna certifieras ska den minst uppfylla den lägsta nivån enligt förordning (EU) 2022/1012⁴. Det innebär exempelvis tillgång till könsanpassade sanitära inrättningar, möjlighet till inköp av snacks och drycker dygnet runt, alla dagar i veckan, telekommunikation med kostnadsfritt internet, elförsörjning, kontaktpunkter, säkerhetsåtgärder och rutiner för nödsituationer. Ingen aktör som driver den här typen av anläggning i Sverige har hittills valt att certifiera den.

Trafikverket kan inte bedöma i vilken grad aktörer som driver kommersiella anläggningar i Sverige i framtiden kommer att vilja certifiera anläggningar fram till mållåret 2040. Notera att Trafikverket inte kan tillhandahålla certifierade anläggningar utifrån nuvarande uppdrag och lagstiftning.

Planerat för 2025

Under kommande år har Trafikverket huvudsakligen för avsikt att fortsätta arbetet med flera av de aktiviteter som påbörjats under föregående år. Detta innebär bland annat följande;

- GAP-analys av kraven för TEN-T avseende rastplatser
 - En gapanalys genomfördes gällande förekomst/frekvens av rastplatser utmed stamvägnätet i planeringsinriktningen 2022, baserat på dåvarande krav och underlag. En inventering av rastplatser har sedan utförts som uppdaterat och kvalitetssäkrat anläggningsdata. En uppdaterad gapanalys gällande förekomst ska därför genomföras utifrån dessa nya data samt de nya avståndskraven för TEN-T. Det kan vid denna nya analys framkomma sträckor som inte uppfyller avståndskravet i TEN-T.

⁴ Commission Delegated Regulation (EU) 2022/1012 of 7 April 2022 supplementing Regulation (EC) No 561/2006 of the European Parliament and of the Council with regard to the establishment of standards detailing the level of service and security of safe and secure parking areas and to the procedures for their certification

Ärendenummer
TRV 2018/77391
Motpartens ärendenummer
N2018/04052/MRT

Dokumentdatum
2025-04-02

- Pilotprojekt, kapacitetsdetektering
 - Fortsatt arbete att identifiera en kostnadseffektiv lösning för att kunna driftsätta pilotprojektet, vilket bland annat innebär att chaufförer i stråket får ta del av realtidsinformation angående belägningsgrader på de närliggande rastplatserna.
- Trimningsåtgärder
 - Utifrån den arbetsmetod som tagits fram påbörja tillämpning för effektivt framtagande av kapacitets- och säkerhetshöjande trimningsåtgärder på befintliga rastplatser.
- Trafikverkets vägledning för kommuner och regioner
 - Färdigställa PBL-vägledning kring betydelsen och behovet av säkra uppställningsplatser och kommuners och regioners roll. Kommunera informationen externt och internt för att möjliggöra för bästa utfall och samverkan.

Dokumentegenskaper, Ärendenummer TRV 2018/77391, Motpartens ärendenummer N2018/04052/MRT, Dokumentdatum 2025-04-02, Dokumenttyp BREV. Konfidentialitetsnivå.1 Ej känslig

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.