

Regeringskansliet,
Infrastrukturdepartementet
103 33 Stockholm

Årlig redovisning av Regeringsuppdraget Säkra uppställningsplatser

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

I regleringsbrev till Trafikverket för budgetår 2022 finns följande tillägg till redovisningen av uppdraget

Trafikverket ska inom ramen för den årliga återrapporteringen av uppdraget om säkra uppställningsplatser (N2018/04052) särskilt redovisa status avseende säkerhetsnivå vid samtliga uppställningsplatser längs större vägar samt hur planeringen ser ut vad gäller insatser för ökad säkerhet vid dessa uppställningsplatser.

- Detta redovisas under rubrik Status säkerhetsnivå på rast- och uppställningsplatser utmed stamvägnätet nedan.

Trafikverket ska dessutom redovisa sitt arbete med att öka förekomsten av kameraövervakning vid rast- och uppställningsplatser. Särskild samverkan ska ske med Polismyndigheten. En redovisning ska lämnas till Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) senast den 31 mars 2021.

- Detta redovisas under rubrik *Pilot kamerabevakning* nedan.

Status säkerhetsnivå rast- och uppställningsplatser utmed stamvägnätet

Trafikverket har inom ramen för regeringsuppdraget tagit fram ett eget förslag på säkerhetsnivåer för uppställningsplatser utöver den grundläggande säkerhetsnivån, vilka illustreras i figuren nedan. Dessa nivåer ska inte förväxlas med det arbete som pågår inom EU med att ta fram ett förslag på europagemensamma standardnivåer för uppställningsplatser.

- **Grundläggande säkerhet** enligt VGU¹ exempelvis belysning och fri sikt.
- **Viss förhöjd säkerhet**, automatiska digitala hjälpmedel och platsspecifika åtgärder exempelvis utökad belysning, närvarostyrd belysning och/eller avskärmning. Med avskärmning menas att en plats skärmas av från ett eller flera håll för att försvåra möjligheten att ta sig in på rastplatsen osedd.
- **Förhöjd säkerhet**, övervakande funktion exempelvis kamerabevakning, samarbete med Polismyndigheten.
- **Hög säkerhet**, innebär övervakande funktion samt kontrollerad ut- och inpassage. Den högsta säkerhetsnivån som formulerats riktar sig till privata aktörer som etablerar uppställningsplatser.



Utmed stamvägnätet har Trafikverket idag cirka 230 rastplatser. Av dessa har Trafikverket bedömt att cirka 135 stycken är lämpliga för lastbilsparkeering. Vid årets slut 2021 finns det totalt 11 st rast- och uppställningsplatser som har säkerhetsnivå *Viss förhöjd säkerhet*, utav Trafikverkets ca 230 st rastplatser utmed stamvägnätet. Det ger en andel på 11/230, d v s 5% av alla Trafikverkets rastplatser. Om andelen istället beräknas utifrån de som är utpekade som

¹ Vägar och gators utformning. Trafikverkets regelverk för projektering av statlig väg.

lämpliga för lastbilsparkering blir andelen 11/135, d v s 8% har säkerhetsnivå 1 – *Viss förhöjd säkerhet*.

Trafikverket har idag ingen plats som uppnår *Förhöjd säkerhet* (bortsett från pilotprojektet med kameraövervakning på rastplatsen Glumslöv som driftsätts i mars 2022).

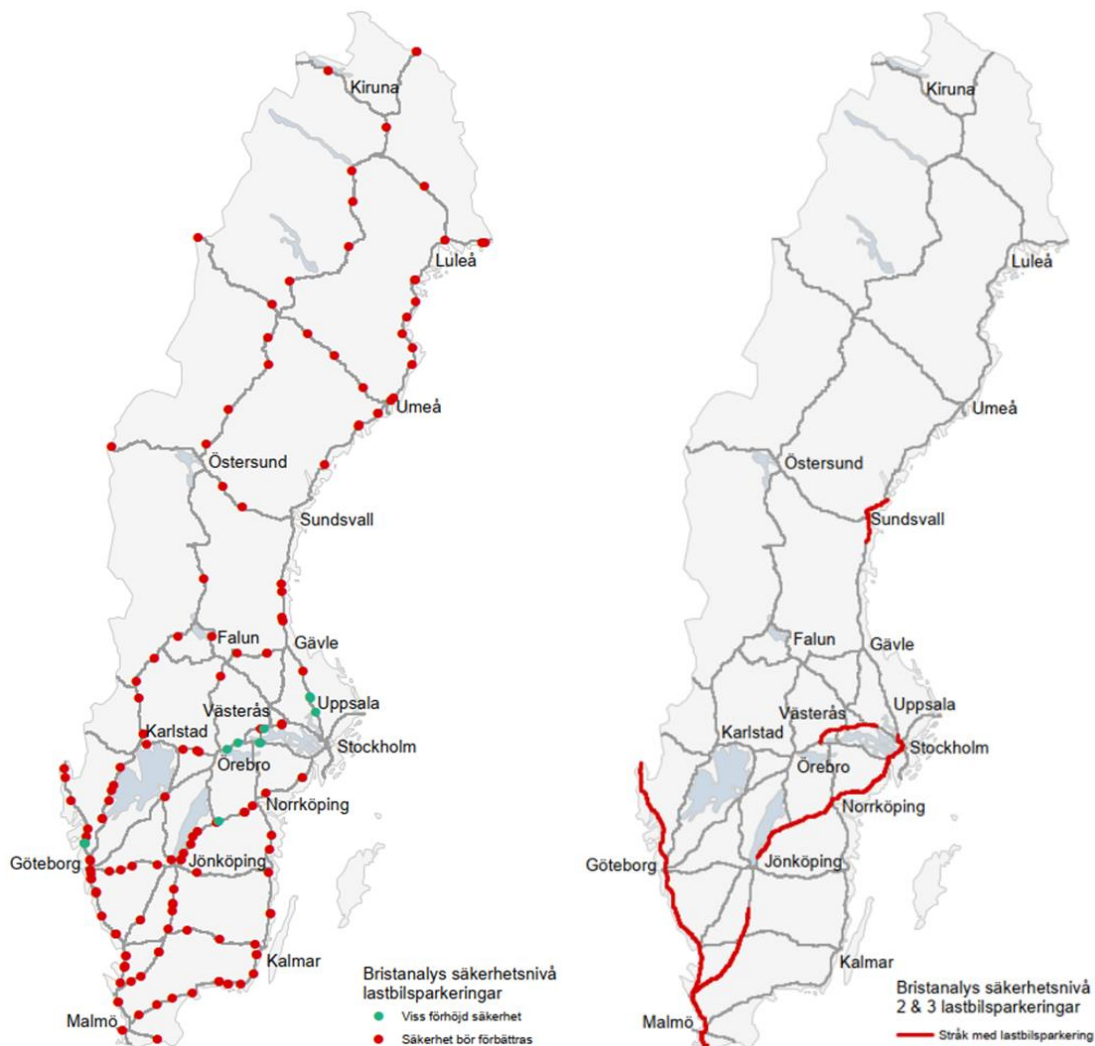
Trafikverkets ambition är att lyfta säkerhetsperspektivet på rastplatserna och utifrån rastplatsernas specifika behov och geografiska placering planera åtgärder som Trafikverket kan genomföra inom ramen för sitt uppdrag, som exempelvis förbättrad sikt och insyn, förbättrad utformning, förbättrad belysning, avskärmning samt kameraövervakning.

Instängsling är inte en åtgärd som idag planeras att införas på Trafikverket rastplatser. Rastplatserna fyller flera funktioner och riktar sig till alla trafikanter. De ska vara öppna för allmän samfärd och allmän trafik.

I den planeringsinriktning som håller på att tas fram beskrivs en ambitionsnivå för Trafikverkets rastplatser, där alla platser utmed stamvägnätet och TEN-T² vägnätet som är utpekade lämpliga för lastbilsparkering ska uppnå *Viss förhöjd säkerhet*. Det betyder att cirka 125 platser utmed stamvägnätet har behov av kompletteringar i form av utökad belysning, närvarostyrd belysning och/eller avskärmning.

En utgångspunkt för prioritering av platser som ska uppnå *Förhöjd och Hög säkerhet* ska initialt vara de mest brottsutsatta platserna och därefter platser med förhöjd risk för brott. Utifrån underlag så som statistik från Polisen samt erfarenheter och information från branschföreträdare och chaufförer är sträckorna E4 Malmö – Stockholm och E6 Malmö – Norska gränsen samt E18 i Västeråsområdet respektive E4 i Sundsvallsområdet särskilt drabbade, se vänstra kartan nedan. Högra kartan visar bristanalys för säkerhetsnivå 1. Rastplatser med röd markering behöver åtgärdas. Rastplatser som uppfyller säkerhetsnivå 1 är grönmarkerade.

² TEN-T vägnätet (Trans-European Transport Network) är ett utpekat vägnät och identifierade länkar inom EU.



Kartan till vänster visar GAP-analys för säkerhetsnivå 1. Rastplatser med röd markering behöver åtgärdas. Rastplatser som uppfyller säkerhetsnivå 1 är grönmarkerade.

Kartan till höger beskriver de sträckor där brister av uppställningsplatser med Förhöjd säkerhet och Hög säkerhet finns.

Utöver de rast- och uppställningsplatser som Trafikverket tillhandahåller utmed stamvägnätet har en inventering av andra aktörers uppställningsplatser gjorts som visar att det finns omkring 60 stycken privatägda uppställningsplatser. Utav dessa har sju omfattande säkerhetsåtgärder såsom incheckning av användare, övervakningskameror och/eller patrullerande väktare och ett fåtal platser har också instängsling. Hälften har utökad säkerhet i form av patrullerande vakt, del av plats med stängsel och/eller övervakningskameror och cirka 10 stycken har en grundläggande säkerhet såsom upplyst parkeringsplats och/eller personal på plats. Ett fåtal av dessa platser har inga säkerhetsåtgärder alls.

Genomfört under 2021

Pilot kamerabevakning

I regeringsuppdraget ingår att se över vilka utökade möjligheter den nya kamerabevakningslagen har för förbättrad säkerhet. Trafikverket har valt att utreda frågan inom ramen för ett pilotprojekt, där val av plats är rastplats Glumslöv utmed E6/E20 i Landskrona kommun. Platsen är vald utifrån att rastplats Glumslöv enligt Polisens statistik är den av Trafikverkets rastplatser som har högst andel brottslighet utifrån kategorin ”stöld ur fordon”. Projektet sker i samverkan med polisen.

Huvudsyftet med pilotprojektet är att utreda vilka möjligheter som finns för användning av kamerabevakning på Trafikverkets rastplatser och på så sätt öka säkerheten dels för yrkeschaufförer och besökare och dels för det gods som transporteras.

Denna typ av kameraövervakning ingår inte i Trafikverkets generella undantag för att bevaka trafiksäkerheten. Tillstånd har därför 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 kommer utvärdera effekter och nyttor med kamerabevakningen samt utvärdera teknik och utförande. Slutsatser från pilotprojektet blir ett underlag för hur Trafikverket kan använda kamerabevakning på rastplatser samt om en systematisk utbyggnad bör ske.

Pilot närvarostyrd belysning

På rastplats Spekeröd utmed E6 norr om Göteborg utförs ett pilotprojekt där Trafikverket bygger närvarostyrd belysning. Platsen utrustas med en grundbelysning och vid rörelse på platsen kommer en starkare belysning att tändas upp. Den befintliga grundbelysningen kommer även förbättras på platsen inom ramen för projektet. Pilotprojektet startade sommaren 2021 och pågår i cirka ett år. En utvärdering av projektet görs i samverkan med Polisen.

Rapport ”Planeringsinriktning”

Under 2021 har en planeringsinriktning tagits fram som bland annat beskriver Trafikverkets fortsatta arbete med att utveckla uppställningsplatser utmed stamvägnätet med fokus på tung trafik. 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.

I dokumentet beskrivs även de pågående pilotprojekten för ökad säkerhet, utredning av möjliga affärsmodeller för ökad utbyggnad av säkra uppställningsplatser samt övriga strategiska utvecklingsfrågor för Trafikverket.

Rapporten beskriver nuläge och målbilder för uppställningsplatser utmed stamvägnätet utifrån tre kategorier: förekomst, kapacitet och säkerhet.

- Förekomst – avser förekomsten/frekvensen av uppställningsplatser inom ett visst avstånd utmed det statliga vägnätet. Kategorin omfattar hela rastplatser med alla dess funktioner.
- Kapacitet – avser uppställningsplatsers kapacitet i form av antal parkeringsplatser (parkeringsplatsyta) för tunga lastbilar inom ett visst avstånd utmed det statliga vägnätet.
- Säkerhet – avses åtgärder för att främja säkerheten på en uppställningsplats. Detta kan exempelvis innebära förbättrad belysning, avskärmning eller övervakande funktioner.

Utifrån nuläge och målbild görs gapanalyser inom varje kategori. Gapanalyserna ger en inriktning för vad Trafikverket och andra aktörer bör göra för att minska bristerna i sitt arbete med säkra 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 vid planering av utbyggnad och som underlag för arbete med åtgärdsplaneringen.

Rapporten beräknas publiceras mars/april 2022. Det 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.

Affärsmodeller

Under året har arbetet med att titta på möjliga affärsmodeller som kan främja en tillräcklig utbyggnad fortsatt. Här utreds affärsrättsliga förutsättningar för privatägda uppställningsplatser samt om det finns några förutsättningar för staten att medverka.

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 betalningsviljan är relativt låg. Det kan dock konstateras att det pågår mindre åtgärder utan instängsling såsom användning av kameror, rondering med vaktbolag, förbättrad utformning samt utökad belysning av befintliga platser.

Slutsatser i dagsläget:

- Varuägare hittar själva lösningar via privata initiativ där de använder befintliga privata uppställningsmöjligheter med tillräckligt hög säkerhet kopplat till deras egen syn på sitt transportsäkerhetsbehov.
- Att upprätta en uppställningsplats med förhöjd säkerhet är en del i att erbjuda en attraktiv anläggning där affären bygger på andra tjänster som försäljning i form av mat, kiosk, drivmedel mm.
- De etablerade servicekedjorna undersöker möjligheter till att uppföra nya uppställningsplatser med förhöjd säkerhet men utmaningen i detta är att det krävs stora investeringar samtidigt som betalningsviljan är relativt låg.

- Behovet av säkra uppställningsplatser kombineras också ofta med behov av ett större serviceutbud än vad Trafikverket kan erbjuda.
- 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 snedvrider konkurrensen på ett otillbörligt sett.

Åtgärder som Trafikverket kan bidra med i dagsläget är:

- 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. En samordnad lokalisering ökar också tryggheten och säkerheten om uppställningsplatserna ligger i anslutning till verksamhet som har öppet stora delar av dygnet.
- 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.

Kommunikation och dialog med berörda aktörer

Trafikverket genomför detta arbete i dialog med andra myndigheter och berörda aktörer. Under året har uppdraget haft kontakt med och branschföreträdare, MSB, Transportstyrelsen, SKR, Polisen, kommuner och kommersiella aktörer som erbjuder uppställning utmed statligt vägnät.

Planerade aktiviteter 2022

Pilotprojekten

Fortsatt arbete med pilotprojekten med löpande utvärdering och en slutlig utvärdering när respektive projekt pågått i cirka ett år.

Handlingsplan

En handlingsplan ska tas fram under våren 2022, som utgår ifrån den planeringsinriktning som nu tagits fram. Handlingsplanen ska beskriva hur Trafikverket prioriterar och genomför de åtgärder och utredningar som behöver vidtas inom ramen för regeringsuppdraget om säkra uppställningsplatser för yrkestrafiken.

Ett särskilt viktigt område är att bevaka förslaget till revidering av förordning om transeuropeiska transportnätverk (TEN-T), som innehåller förslag på krav för säkra uppställningsplatser längs med TEN-T-vägnätet.

Beslut i detta ärende har fattats av Generaldirektör Roberto Maiorana. Föredragande har varit Patrik Wirsenius, avdelning för Nationell Planering. Avstämning har skett med verksamhetsområdeschef Stefan Engdahl, avdelningschef Lennart Kalander och enhetschef Sandra Nordahl.

Roberto Maiorana
Generaldirektör