



# YRKESFÖRARE I KLÄM MELLAN EU-LAG OCH SVENSK VERKLIGHET

– HUR BRISTANDE RASTPLATSER SKAPAR EN VARDAG  
AV KOMPROMISSER, RISKER OCH OFRIVILLIGA LAGBROTT



1897

Rapporten analyserar hur bristande rastplatsinfrastruktur underminerar EU:s viloregler och förarnas arbetsmiljö. Den visar på behovet av nationella åtgärder för att återställa säkerhet och rättssäkerhet på vägarna.

**Amne Alansari**

Utredare på Svenska Transportarbetarförbundet

## SAMMANFATTNING

**Denna rapport belyser den omfattande bristen på säkra, tillgängliga och ändamålsenliga rast- och uppställningsplatser för yrkesförare i Sverige. Genom en sammanvägd analys av gällande regelverk, Trafikverkets rapporter, en omfattande enkätstudie och intervjuer med yrkesförare och regionala skyddsombud framträder en tydlig bild av ett transportsystem där infrastrukturen inte motsvarar de krav som ställs av dagens trafikflöden, arbetsmiljöbehov och EU:s regelverk. Bristerna påverkar både förarnas hälsa, trafiksäkerheten i stort samt möjligheten att följa regler om kör- och vilotider.**

Resultaten visar att tillgången till rastplatser är otillräcklig, särskilt längs de mest trafikerade stråken och i närheten av städer och logistiknoder. Kapaciteten på befintliga platser är ofta för låg, ytorna är trånga och hygienstandarden varierar kraftigt. Många förare uppger att de har svårt att hitta fungerande toaletter, att rastplatser upplevs som otrygga under kvälls- och natttid, och att de tvingas stanna på olämpliga eller lagstridiga platser. Både kvinnliga förare och förare som kör farligt gods är särskilt utsatta för bristande hygien, otrygghet och avsaknad av anpassade faciliteter.

Flera förare uppger även att bristerna leder till regelbrott när det gäller kör- och vilotider, eftersom de inte hittar lämpliga stopp i tid. Detta pekar på en rättsosäker situation där individer får bära konsekvenserna av systemfel som ligger utanför deras kontroll och där bristande infrastruktur riskerar att normalisera överträdelse.

EU:s ökade krav på rastplatser innebär ytterligare utmaningar. Sverige bedöms kunna uppfylla kraven på vanliga rastplatser, men inte kraven på Safe and Secure Parking Areas med hög säkerhets- och servicenivå. Trafikverket saknar mandat att driva den typ av kommersiell verksamhet som SSP kräver, och i nuläget finns inget aktivt arbete från den svenska regeringen för att säkerställa hur dessa anläggningar ska etableras eller finansieras. Detta innebär att Sverige riskerar att inte uppfylla EU:s krav inom utsatt tid.

Rapporten visar att förarnas behov är tydliga och återkommande: fler rastplatser, större och bättre anpassade uppställningsytor, könsseparerade och rena toaletter, god belysning, kamerabevakning där det behövs, trygghet dygnet runt och tillgängliga anläggningar även vintertid. Det framgår också att planeringen måste utgå från faktisk användning i stället för teoretiska modeller som inte fångar konkurrens från andra trafikslag eller effekterna av internationell trafik.

Sammanfattningsvis visar utredningen att Sverige behöver en samlad och långsiktig strategi där staten, myndigheterna, kommunerna och privata aktörer tar ett gemensamt ansvar för att utveckla ett sammanhängande och fungerande system av rast- och uppställningsplatser. Utan kraftfulla insatser riskerar problemen att fördjupas, vilket får konsekvenser för arbetsmiljö, trafiksäkerhet, regelefterlevnad och transporterens effektivitet. Med rätt ambition, tydlig styrning och praktiska investeringar finns dock goda möjligheter att skapa en modern och trygg infrastruktur som motsvarar behoven hos dagens och framtidens yrkesförare.



## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1.	Inledning.....	6
1.1	Bakgrund .....	6
1.2	Syfte och problemformulering.....	6
1.3	Avgränsning .....	7
2.	Regelverk och styrning .....	9
2.1	Kör- och vilotider .....	9
2.2	EU om rastplatser.....	10
2.3	Definition av en rastplats och uppställningsplats.....	12
2.4	Rastplatsens utformning .....	12
2.5	Trafikverkets syn på säkerhet och trygghet .....	13
2.6	Pilotprojekt.....	14
2.6.1	Kamerabevakning Glumslöv .....	14
2.6.2	Närvarostyrd belysning Spekeröd .....	14
2.7	Sammanfattning av kapitel 2.....	14
3	Verkligheten på vägarna .....	17
3.1	Problembild enligt Trafikverket.....	17
3.2	Problembild enligt förare och regionala skyddsombud.....	18
3.3	Nuvarande förekomst, kapacitet och säkerhet.....	21
3.4	Sammanfattning av kapitel 3.....	23
4	Målbild och lösningar .....	24
4.1	Trafikverkets målbild .....	24
4.2	Förarnas och skyddsombudens målbild.....	24
4.3	Från nuläge till målbild – Trafikverkets strategi .....	27
4.4	Sammanfattning av kapitel 4.....	30
5	Slutsats .....	32
	Källförteckning .....	34
	Bilaga .....	36

# 1. Inledning

## 1.1 Bakgrund

I dialog med yrkesförare via Transportarbetarförbundets [Transport] olika avdelningar är diskussionen om rastplatser ett återkommande problem. Det är svårt att stanna längst med vägarna i Sverige för att gå på toaletten och ta rast. Dels för att det idag finns få rastplatser. Dels för att dem rastplatser som finns brister i funktioner såsom rinnande vatten, toalett och säkerhet och trygghet. Problemet med bristande rastplatser har även lyfts via en interpellation i riksdagen till infrastrukturministern Andreas Carlsson (KD), av Kadir Kasirga (S).<sup>1</sup>

Det har genom åren även skrivits skriftliga frågor till ministrar om situationen gällande svenska rastplatser och myndigheten Trafikanalys har på regeringens uppdrag genomfört en kartläggning av säkra uppställningsplatser.<sup>2</sup>

Myndigheten för civilt försvar [MCF], tidigare Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, anser att säkra uppställningsplatser är avgörande för transporter med farligt gods och uppger att det råder brist på sådana i Sverige.<sup>3</sup>

År 2018 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att utreda frågan om säkra uppställningsplatser genom regeringsuppdraget N2018/04052/MRT. Ett uppdrag som fortlöper till och med 2028.<sup>4</sup> Senaste åren har EU även antagit ett par olika bestämmelser kopplat till transportsektorn med syfte att bland annat öka trafiksäkerheten.<sup>5</sup>

Mot bakgrund av detta finns ett behov av att närmare kartlägga yrkesförarens upplevelser, arbetsmiljöfrågor kopplade till rastplatser samt relevanta nationella och EU-regler och ansvarsfördelning som styr hur rastplatser används och utvecklas.

## 1.2 Syfte och problemformulering

Rapportens syfte är att ge en helhetsbild av rastplatsernas funktion i praktiken genom yrkesförarens erfarenheter, att kartlägga och analysera nationella och EU-regler samt bedöma hur väl dessa regler fungerar i verkligheten. Syftet omfattar även att föreslå åtgärder som förbättrar arbetsmiljö, trygghet och säkerhet för yrkesförare.

Rapporten besvarar tre huvudkategorier, där varje kategori innehåller flera underfrågor.

### Bakgrund

- Hur många rastplatser som är lämpliga för lastbilsparkering finns det?
- Vem ansvarar för rastplatserna?
- Finns det något regelverk, antingen nationella eller europeiska, som reglerar utformningen och funktionen av rastplatser?

---

<sup>1</sup> Trygghet och säkerhet vid rastplatser för yrkestrafikförare (Interpellationsdebatt 12 april 2024) | Sveriges riksdag

<sup>2</sup> Säkerheten på svenska rastplatser (Skriftlig fråga 2016/17:264 av Lars-Arne Staxäng (M)) | Sveriges riksdag; Trygga och säkra uppställningsplatser för yrkestrafiken

<sup>3</sup> Årlig redovisning av Regeringsuppdraget Säkra uppställningsplatser 2023.

<sup>4</sup> Uppdrag att göra en översyn med anledning av bristen på säkra uppställningsplatser för yrkestrafiken längs större vägar – Regeringen.se

<sup>5</sup> Mobilitetspaketet – gemensamma regler inom EU – Transportstyrelsen

**Nuläge**

- Vilka utmaningar ser Trafikverket med dagens rastplatssituation?
- Vilka brister upplever yrkesförare med dagens rastplatser?

**Framtiden**

- Vad är Trafikverkets målbild och hur ska den uppnås?
- Vilka åtgärder anser yrkesförare vara viktigast?

**1.3 Avgränsning**

Detta arbete avgränsar sig till att enbart undersöka yrkesförarens upplevelser och erfarenheter av rastplatser i Sverige, med fokus på dem som omfattas av Transportavtalet och kör tunga fordon. Undersökningen begränsas till aspekter som rör rastplatsernas funktionalitet för toalettbesök, matuppehåll, parkering och vila samt den upplevda säkerheten och tryggheten på dessa platser.



# Max 1 timme



Lastbilsparkering är tillåtet  
1 Timme maximalt.  
Tomgångskörning förbjudet.  
Överträdelse beivras.



Truck parking is allowed  
1 Hour maximum.  
Idling forbidden.  
Contravention will be prosecuted.



LKW-Parkplätze darf maximal  
1 Stunde. Leerlauf verboten.  
Zuwiderhandlung wird  
strafrechtlich verfolgt.



## 2. Regelverk och styrning

### 2.1 Kör- och vilotider

EU:s regler om kör- och vilotider för yrkesförare är utformade för att skydda både trafiksäkerheten och förarnas arbetsvillkor. Regelverket är detaljerat och bygger på flera förordningar. Syftet är att motverka trötthet hos förare, minska risken för olyckor och skapa rimliga arbetsförhållanden inom vägtransportsektorn.

Enligt reglerna får den dagliga körtiden normalt inte överstiga nio timmar, men den får förlängas till tio timmar högst två gånger per vecka. På veckobasis får körtiden inte överstiga 56 timmar, och under två på varandra följande veckor får den sammanlagda körtiden inte överstiga 90 timmar. Dessa begränsningar gäller all körtid inom EU och i tredjeland.

Vilotiderna är lika noggrant reglerade. En förare måste ta en dygnsvila på minst 11 sammanhängande timmar under varje 24-timmarsperiod. En dygnsvila kan delas upp i två perioder, där den första är minst tre timmar och den andra minst nio timmar, och den sammanlagda tiden då ska vara minst tolv timmar. Det är tillåtet att reducera dygnsvilan till nio timmar, men detta får ske högst tre gånger mellan två veckovilor.

Utöver dygnsvilan krävs en veckovila på minst 45 timmar, som kan reduceras till 24 timmar under vissa förutsättningar, men då måste den reducerade tiden kompenseras genom att läggas till en annan vila på minst nio timmar, och compensationen ska vara genomförd senast före utgången av den tredje veckan efter den reducerade vilan. Under två på varandra följande veckor ska föraren ta minst två normala veckovilor eller en normal och en reducerad veckovila. Den normala veckovilan, liksom varje annan veckovila som överstiger 45 timmar och tas som compensation för tidigare reducerad vila, får inte tillbringas i fordonet. En sådan vila ska tas i en lämplig och könsanpassad vistelseplats med lämpliga sovmöjligheter och sanitära inrättningar. Arbetsgivaren ansvarar för samtliga kostnader för logi utanför fordonet.

För att ytterligare motverka trötthet kräver regelverket att föraren tar en rast på minst 45 minuter efter högst fyra och en halv timmes körning. Denna rast kan delas upp i två perioder, där den första är minst 15 minuter och den andra minst 30 minuter, men den totala rasten måste fortfarande uppgå till minst 45 minuter. När en godkänd rast eller vila är avslutad startar en ny körperiod.

Det finns vissa undantagsmöjligheter i regelverket. Om det är nödvändigt för att nå en lämplig plats att stanna på, och om trafiksäkerheten inte äventyras, får föraren avvika från reglerna om kör- och vilotider i den utsträckning som krävs för att tillgodose säkerheten för personer, fordon och last. Sådana avvikelser måste dokumenteras och motiveras.

Sammantaget innebär EU:s regler om kör- och vilotider en balans mellan flexibilitet och tydliga gränser. De är utformade för att skapa en gemensam standard inom hela unionen, vilket underlättar gränsöverskridande transporter och konkurrens på lika villkor. Samtidigt är reglerna ett viktigt verktyg för att minska risken för olyckor orsakade av trötta förare och för att säkerställa att yrkesförare har rimliga arbetsvillkor. Hur väl reglerna efterlevs och kontrolleras varierar mellan medlemsstaterna, men de utgör en grundläggande ram för hela den europeiska vägtransportsektorn.<sup>6</sup>

Mot denna bakgrund har EU infört detaljerade krav på rastplatser och parkeringsområden för yrkestrafik.

<sup>6</sup> EU-förordning 561/2006; EU-förordning 2020/1054; EU-förordning 2024/1679.

## 2.2 EU om rastplatser

EU:s regelverk för rastplatser och säkra parkeringsområden har under de senaste åren blivit alltmer detaljerat och ambitiöst. Syftet är att säkerställa att yrkesförare har tillgång till viloinrättningar och parkeringsmöjligheter som uppfyller höga krav på både säkerhet och service, vilket i sin tur ska bidra till bättre arbetsmiljö, ökad trafiksäkerhet och minskad risk för brottslighet och stölder längs vägarna. Regelverket omfattar hela det transeuropeiska transportnätet [TEN-T], där både stomnätet och det utvidgade stomnätet ingår.

Enligt EU:s förordningar ska tillräckliga och trygga rastplatser finnas tillgängliga med högst 100 kilometers mellanrum längs hela TEN-T-nätet senast år 2050. För stomnätet och det utvidgade stomnätet skärps kraven ytterligare, och från och med år 2040 ska rastplatser finnas med högst 60 kilometers mellanrum. Utöver detta ska Safe and Secure Parking Areas [SSP] etableras med ett genomsnittligt avstånd på 150 kilometer mellan två sådana områden, eller inom tre kilometer från närmaste avfart, och även detta krav ska vara uppfyllt senast år 2040.

Det är viktigt att skilja mellan vanliga rastplatser och SSP. För vanliga rastplatser är kraven mer grundläggande och ska enligt EU:s regler erbjuda tryggt och tillräckligt parkeringsutrymme samt lämpliga anläggningar.

Vad som närmare avses med *lämpliga anläggningar* preciseras dock inte i regelverket, annat än att de ska innefatta sanitära inrättningar som tillgodoser användarnas varierande behov. Detta innebär att kravet ger ett visst utrymme för tolkning. Däremot finns det inget uttryckligt krav på exempelvis könsseparerade hygienutrymmen, tillgång till dusch eller dygnet runt försäljning av livsmedel. Samtidigt slår regelverket fast att användare har olika behov och att dessa ska tillgodoses, vilket innebär att både kvinnor och män ska kunna använda rastplatserna på likvärdiga villkor. Kraven kan därmed ses som ett uttryck för en ambition att väginfrastrukturen ska utformas så att den fungerar som en jämlik och inkluderande arbetsmiljö, där ingen grupp ges sämre förutsättningar än någon annan.

Trafikverket uppmärksammar i sin analys av TEN-T kraven att den engelska originaltexten använder formuleringen "the needs of a diverse workforce", vilket tydligare pekar på att kraven tar sikte på yrkesförare som arbetskraft, snarare än på trafikanter i allmänhet. Denna formulering stärker tolkningen att rastplatserna ska fungera som en del av yrkesförarnas arbetsmiljö och utformas så att de är tillgängliga, trygga och användbara för alla förare, oavsett kön eller individuella behov. Kraven på sanitära inrättningar, trygghet och tillräcklig kapacitet kan därmed inte reduceras till en fråga om minimistandard, utan måste ses i ljuset av arbetsmiljö, jämställdhet och värdig vila.

Kravet på *tillräckligt parkeringsutrymme* är samtidigt centralt men öppet formulerat. Regelverket anger varken ett visst antal rastplatser längs vägnätet eller ett specificerat antal parkeringsmöjligheter per rastplats. Detta innebär att kravet lämnar ett betydande utrymme för tolkning och nationell tillämpning. Samtidigt är begreppet "tillräckligt" normativt, i den meningen att det förutsätter att kapaciteten står i rimlig proportion till det faktiska behovet. Det innebär att planering och utformning av rastplatser måste baseras på trafikflöden, efterfrågan över tid och sammansättningen av fordonsflottan. Kravet förutsätter därmed att hänsyn tas till exempelvis ökad andel tunga fordon, längre och större ekipage samt förändrade transportmönster. Även utan uttryckliga kvantitativa krav markerar regelverket således att parkeringskapaciteten ska vara anpassad till verkliga användarbehov, så att rastplatser i praktiken kan användas för vila och efterlevnad av kör- och vilotidsregler.

Trafikverket bedömer att begreppet "tillräckligt parkeringsutrymme" i TEN-T förordningen motsvarar det kapacitetsbehov av uppställningsplatser som identifierats i myndighetens egen planeringsinriktning för säkra uppställningsplatser. Vidare bedöms kravet

på ”tryggt parkeringsutrymme” motsvara att rastplatserna minst ska uppfylla Trafikverkets gällande riktlinjer i VGU, vilket i praktiken innebär säkerhetsnivå 1, enligt Trafikverkets klassificering.

För SSP är kraven betydligt mer omfattande och detaljerade. Dessa anläggningar måste erbjuda könsanpassade sanitära inrättningar, matplats, tillgång till försäljning av snacks och drycker dygnet runt, gratis internet, eluttag för personligt bruk och för kylfordon, tydliga kontaktpunkter och rutiner för nödsituationer samt omfattande krav på belysning, kamerabevakning, skyltning och säkerhetsrutiner. Dessutom ska personalen vara utbildad enligt unionsstandarder och det ska finnas rutiner för incidenthantering och rapportering. EU reglerar inte om SSP ska vara gratis eller avgiftsbelagd, vilket innebär att varje medlemsstat har möjlighet att besluta om finansieringsmodell och prisnivå.

EU:s regelverk innehåller också möjligheter till undantag för rastplatser och SSP. Kommissionen kan bevilja undantag om trafiktätheten understiger 10 000 fordon per dygn, eller om det föreligger särskilda geografiska, fysiska eller miljömässiga hinder, alternativt om en samhällsekonomisk analys visar på negativa effekter. Samtidigt visar Trafikverkets egna trafikmätningar att stora delar av det svenska TEN-T vägnätet, särskilt längs de större europavägarna i södra och mellersta Sverige, har trafikflöden som i stor utsträckning överstiger denna nivå.

För dessa stråk framstår undantag därför inte som ett realistiskt alternativ. I praktiken innebär det att brister i tillgång, kapacitet och trygghet vid rastplatser längs de mest trafikerade vägarna måste åtgärdas genom faktiska investeringar och planeringsåtgärder, snarare än genom administrativa undantag. Annars riskerar Sverige att hamna i ett läge där EU-rättsliga krav inte uppfylls.

Trafikverket menar att intresset för certifiering bland kommersiella aktörer i Sverige hittills har varit begränsat. Det innebär att det i dagsläget saknas en tydlig och fungerande modell för hur kraven på certifierade trygga och säkra parkeringsområden ska uppfyllas längs det svenska TEN-T vägnätet. Ansvarsfrågan riskerar därmed att hamna mellan stat och marknad, vilket skapar en osäkerhet inför de tidsatta krav som ska vara uppfyllda senast 2040.

I takt med att dessa krav skärps har även nationella regler om parkering och rastplatser prövats mot EU-rätten. Ett aktuellt exempel är EU-domstolens mål om Danmarks 25-timmarsbegränsning för parkering på allmänna rastplatser. Domstolen slog fast att medlemsstater har rätt att införa sådana tidsbegränsningar, men att dessa alltid måste vara förenliga med unionsrätten och inte får innebära otillbörliga hinder för den inre marknaden eller diskriminera utländska transportföretag. Särskilt viktigt är att beakta att utländska förare kan ha ett helt annat behov av vila än inhemska förare, då de kan behöva längre uppehåll för att följa EU:s regler om kör- och vilotider. I det danska fallet fullgjorde inte EU-kommissionen sin skyldighet att bevisa att 25-timmarsregeln faktiskt utgjorde ett hinder eller ledde till diskriminering, och domstolen ogillade därför talan. Samtidigt underströk domstolen att det är avgörande att det finns tillräckligt med alternativa parkeringsmöjligheter för att reglerna inte ska slå orimligt mot utländska förare eller snedvrیدا konkurrensen. Så om det finns en tidsbegränsning för parkering på rastplatser är det i sig inte ett problem, men det kan innebära att det behöver finnas fler rastplatser.

Uppfyllanden av kraven för SSP innebär betydande utmaningar. Eftersom Trafikverket inte bedriver kommersiell verksamhet och därmed inte kan erbjuda de tjänster och faciliteter som krävs för certifiering enligt EU:s standarder, är det oklart hur Sverige ska kunna uppfylla dessa krav. Att Sverige skulle ansöka om undantag från SSP-kravet med hänvisning till att trafiktätheten är lägre än 10 000 fordon per dygn på Sveriges vägar, vore orimligt. Enligt Trafikverkets trafikmätningar, årsmedeldygnstrafik [ÅDT], överstiger fordonsflödet 10 000 fordon per dygn på de flesta större Europavägar, såsom E4, E6, E18 och E20, särskilt från Stockholm och söderut. Däremot är trafiken mer gles längre norrut i landet.

Det finns flera alternativ för hur Sverige eventuellt kan uppfylla kraven för SSP. Ett alternativ är att staten samverkar med privata aktörer, exempelvis genom att upplåta mark eller underlätta tillståndprocesser för företag som vill etablera och driva SSP-anläggningar. Ett annat alternativ är att staten erbjuder ekonomiska bidrag eller stöd för att stimulera utbyggnaden av SSP, men här kan det uppstå juridiska frågor kring otillåtet statsstöd enligt EU:s konkurrensregler. Regeringen har dock ännu inte presenterat någon konkret strategi för hur SSP ska etableras och drivas i praktiken. Detta skapar en risk och oro för att Sverige inte kommer lyckas uppnå SSP-kravet i tid, eller kanske inte alls.

Trafikverket bedömer i sin TEN-T analys att kraven på rastplatser enligt förordningen inte är uppfyllda i nuläget. Myndigheten utgår i stället från att kraven ska kunna uppfyllas successivt genom framtida trimningsåtgärder, kompletterande analyser och genomförande av den egna planeringsinriktningen. Denna bedömning bekräftar att bristerna i dagens rastplatsinfrastruktur inte är en fråga om enstaka avvikelser, utan ett strukturellt problem som kräver långsiktiga och samordnade insatser. Fram till dess att åtgärderna är genomförda kvarstår ett gap mellan EU:s regelverk och de faktiska förutsättningarna för yrkesförare att följa kör- och vilotidsreglerna i praktiken.

Sammanfattningsvis innebär EU:s regelverk tydliga och tidsatta krav på både tillgänglighet och utformning av rastplatser och parkeringsområden, men lämnar samtidigt utrymme för nationella lösningar och undantag där det är motiverat. För Sveriges del bedöms kraven på vanliga rastplatser vara möjliga att uppfylla inom utsatt tid, medan kraven på SSP innebär betydande utmaningar och osäkerheter kring ansvar, finansiering och juridik.<sup>7</sup>

### 2.3 Definition av en rastplats och uppställningsplats

Trafikverket, som är ansvarig för rastplatser längs det statliga vägnätet, definierar en rastplats enligt Transportstyrelsens föreskrifter 2019:74 [TSFS] som en anläggning avskild från den del av vägen som är avsedd för genomgående trafik, särskilt anordnad för trafikanters rast och utrustad med bord och sittplatser, där toaletten är tillgänglig dygnet runt. Utöver rastplatser finns även parkeringsfickor och uppställningsplatser för lastbilar, men dessa har andra krav och funktioner.

En uppställningsplats är en trafiksäker sidoanläggning avsedd för uppställning av fordon där lastbilsparering är tillåten och lämplig. Den är öppen för allmänheten och tillåter tidsbegränsad uppställning. Trafikverket har för närvarande inga egna renodlade uppställningsplatser. Sådana platser tillhandahålls främst av privata aktörer, vilket innebär att det saknas samlad statistik och överblick över deras antal, funktioner och utformning.

Om en plats inte är öppen för allmänheten kan den heller inte klassas som uppställningsplats enligt gällande definition. Mot denna bakgrund används begreppet rastplats i praktiken för att innefatta både rastfunktioner och uppställningsfunktioner, vilket innebär att en rastplats fungerar som både plats för vila och som uppställningsplats för fordon.

Syftet med rastplatser inom vägtransportssystemet är att erbjuda både yrkesförare och privatbilister möjlighet till rast och vila, vilket i sin tur främjar trafiksäkerheten. Rastplatser är särskilt viktiga för yrkesförare utifrån kör- och vilotidsregler, men de är också betydelsefulla för övriga trafikanters möjlighet till återhämtning och vila.

Målgrupperna är allmän trafik, yrkestrafik och tunga fordon, och rastplatserna ska vara öppna för alla trafikanter.<sup>8</sup>

<sup>7</sup> EU-förordning 2020/1054; EU-förordning 2022/1012; EU-förordning 2024/1679; Trafikverkets Årliga redovisning av regeringsuppdraget säkra uppställningsplatser, 2025; Trafikverket – Vägtrafikflödeskartan; Mål C-167/22: Europiska kommissionen mot Konungariket Danmark.

<sup>8</sup> Handbok Rastplatser - Stöd för Trafikverkets rastplatser, 2023; Handbok Vägutformning – val av standard, 2024; Planeringsinriktning – Säkra uppställningsplatser längs större vägar, 2022.

## 2.4 Rastplatsens utformning

Rastplatser ska utformas enligt Trafikverkets riktlinjer, främst Vägar och gators utformning [VGU].

**Grundfunktionerna på en rastplats som alltid ska finnas är:**

- Toalett, som även är tillgänglig för personer med nedsatt rörelseförmåga
- Sittgrupp, som även tillgänglig för personer med nedsatt rörelseförmåga
- Parkeringsplats för lastbil med släp (minst 25,5 m)
- Personbilspartering
- Parkeringsplats för rörelsehindrade nära toalett, sittgrupp och sopbehållare
- Behållare för färdsoapor
- Trafikverkets nationella information och trafikinformation

Trafikseparering mellan personbil och tung trafik är viktigt för säkerheten, och parkeringsytor för tunga fordon ska vara avgränsade och yteffektiva.

**Minimikrav på utrustning vid uppställningsplatser är följande:**

- En toalett
- En sittgrupp
- Tre parkeringsplatser för lastbil med släp (25,5 m)
- En behållare för färdsoapor.
- På sträckor med längre fordonskombinationer ska minst en plats för 34,5 m långa fordon finnas.

Rastplatser klassificeras i tre storlekar, liten, mellan och stor, beroende på det genomsnittliga fordonsflödet på den aktuella vägsträckan. En liten rastplats används vid ett fordonsflöde under 2 000 ÅDT, en mellanstor rastplats vid ett flöde mellan 2 000 och 8 000 ÅDT, och en stor rastplats vid ett flöde över 8 000 ÅDT. För varje storlek finns rekommenderade nivåer för funktioner och service.

En stor rastplats ska ha minst åtta parkeringsplatser för lastbil med släp och två platser för extra långa lastbilar (34,5 meter). Dessutom ska den ha två handikapptoaletter och två vanliga toaletter. En mellanstor rastplats ska ha minst tre parkeringsplatser för lastbil med släp och en plats för långa lastbilar. Den ska också ha en handikapptoalett och en vanlig toalett. För en liten rastplats är kraven lägre, minst en parkeringsplats för lastbil med släp och en toalett.

Utöver dessa grundkrav kan rastplatser kompletteras med fler parkeringsplatser och toaletter beroende på lokala behov och trafikflöden. Riktlinjer anger endast miniminivåer, men ett större utbud kan beslutas för att höja standarden och skapa bättre förutsättningar för både yrkestrafik och allmän trafik.<sup>9</sup>

## 2.5 Trafikverkets syn på säkerhet och trygghet

Trafiksäkerhet är en grundläggande princip för utformningen av rastplatser och uppställningsplatser. För att minimera risker ska anläggningarna ha tydlig trafikstyrning, låg hastighet inom området och separerade körvägar för personbilar och tung trafik. Oskyddade trafikanter ska ha egna uppehållsytor. Uppställningsplatser för lastbilar bör placeras separat från parkeringsytor för personbilar för att minska otrygghet.

Trygghet skapas genom god belysning, en öppen och ljus miljö samt genom att undvika skymmande växtlighet. Rastplatser ska vara väl synliga från anslutande vägar och inte ligga avskilt eller dolt. Kamerabevakning kan övervägas som en kompletterande åtgärd.

<sup>9</sup> Handbok Rastplatser - Stöd för Trafikverkets rastplatser, 2023; Handbok Vägutformning – val av standard, 2024.

Trafikverket arbetar inte med EU:s certifiering av SSP men inspireras av vissa element, såsom förbättrad belysning och tydlig placering. Underhåll och skötsel är avgörande för att upprätthålla trygghet och säkerhet.

#### **Utöver dessa principer gäller krav enligt VGU för grundläggande säkerhet:**

- Rastplats och uppställningsplats ska vara belyst.
- Parkeringsplatser för lastbil med släp ska placeras så att skuggiga partier minimeras.
- Rastytor och uppställningsytor ska vara öppna och ljusa.
- Ingen skymmande växtlighet får finnas mellan väg och uppställningsplats eller i nära anslutning till rastytor.
- Om avskärmning mot angränsande ytor krävs ska stängsel användas som hindrar klättring in och ut.

#### **Trafikverket har även definierat egna säkerhetsnivåer som kompletterar grundkraven:**

- **Grundsäkerhetsnivå:** Alla rastplatser ska uppfylla ovanstående grundkrav.
- **Säkerhetsnivå 1 – Viss förhöjd säkerhet:** Platsspecifika åtgärder som förbättrad belysning, närvarostyrd belysning och viss avskärmning. Trafikverkets mål är att alla rastplatser som är lämpliga för lastbilsparering långsiktigt ska uppnå denna nivå.
- **Säkerhetsnivå 2 – Förhöjd säkerhet:** Omfattar övervakande funktioner, exempelvis kamerabevakning, och samarbete med Polisen. Prioriteras på platser med hög brottsrisk.
- **Säkerhetsnivå 3 – Hög säkerhet:** Kontrollerad in- och utpassage, instängsling och bemanning. Denna nivå riktar sig till privata aktörer som etablerar uppställningsplatser med fullskalig säkerhet.

Trafikverkets ambition är att alla rastplatser ska uppnå grundsäkerhet och att rastplatser för tung trafik ska ha minst viss förhöjd säkerhet. På särskilt utsatta stråk, som E4 Malmö–Stockholm, E6 Trelleborg–Norska gränsen och E18/E20 Västerås–Örebro, kan nivå 2 eller 3 bli aktuella i samverkan med privata aktörer.<sup>10</sup>

## **2.6 Pilotprojekt**

### **2.6.1 Kamerabevakning Glumslöv**

Trafikverket genomförde ett pilotprojekt med kamerabevakning på rastplatsen Glumslöv utmed E6/E20 i Landskrona kommun, eftersom platsen enligt Polisens statistik hade flest anmälda stölder från lastbilar bland Trafikverkets rastplatser. Syftet var att undersöka om kamerabevakning kunde öka säkerheten för yrkesförare och gods samt minska brottsligheten på platsen.

Efter att Trafikverket fått tillstånd från Integritetsskyddsmyndigheten [IMY] installerades 22 kameror, och projektet genomfördes i nära samverkan med Polisen. Utvärderingen visar att kamerabevakningen haft en tydligt brottsreducerande effekt. Antalet anmälda stölder från lastbilar har minskat till i princip noll, och Polisen bedömer att kamerorna haft en avskräckande effekt. Detta har även lett till att polisen kunnat frigöra resurser till andra prioriterade områden, då behovet av patrullering minskat.

Samtidigt har kamerabevakningen inte haft någon märkbar effekt på andra ordningsproblem, såsom felparkeringar, avställning av släp och terminalverksamhet. Dokumentation från bensinmackens personal visar att dessa problem kvarstår, och att platsen fortfarande upplevs som otrygg för personalen. Det har även noterats att förbudsskyltar och regler inte efterlevs, och att det saknas resurser för effektiv uppföljning och bötfällning.

<sup>10</sup> Handbok Rastplatser – Stöd för Trafikverkets rastplatser, 2023; Vägars och gators utformning, 2024; Planeringsinriktning – Säkra uppställningsplatser längst större vägar, 2022.

Slutsatsen är att kamerabevakning är en effektiv åtgärd mot brottslighet, men att andra fysiska och organisatoriska åtgärder krävs för att komma till rätta med ordningsproblem och skapa en tryggare miljö.<sup>11</sup>

### **2.6.2 Närvarostyrd belysning Spekeröd**

Pilotprojektet med närvarostyrd belysning på Spekeröd rastplats utmed E6 norr om Göteborg startades för att undersöka om förbättrad belysning kan öka tryggheten och säkerheten på rastplatser, särskilt nattetid. Platsen utrustades med grundbelysning som förstärks vid rörelse. Projektet har dock aldrig utvärderats då Trafikverket istället valde att införa närvarostyrd belysning som standardfunktion på alla rastplatser som uppgraderas till säkerhetsnivå 1 – viss förhöjd säkerhet.<sup>12</sup>

## **2.7 Sammanfattning av kapitel 2**

Kapitel 2 behandlar regelverk och styrning inom vägtransportsektorn, med fokus på kör- och vilotider, rastplatser, säkerhetskrav och Trafikverkets arbete.

### **Kör- och vilotider:**

EU:s regler om kör- och vilotider ska öka trafiksäkerheten och förbättra arbetsvillkoren. Daglig körtid får normalt inte överstiga 9 timmar (max 10 timmar två gånger per vecka). Veckovis är gränsen 56 timmar och under två veckor 90 timmar. Dygnsvila ska vara minst 11 timmar, men kan reduceras till 9 timmar vid vissa tillfällen. Veckovila ska vara minst 45 timmar, med möjlighet till reduktion och kompensation. Rast på minst 45 minuter krävs efter 4,5 timmars körning. Undantag får göras vid nödsituationer och ska dokumenteras.

### **EU:s krav på rastplatser:**

EU ställer höga krav på tillgänglighet och säkerhet längs TEN-T-nätet. Senast 2050 ska rastplatser finnas med högst 100 km mellanrum, och från 2040 med 60 km och som möter användarnas varierande behov. Dessutom ska SSP etableras med cirka 150 km mellanrum. SSP ska erbjuda omfattande service och säkerhet, såsom könsanpassade toaletter, matplats, internet, eluttag, övervakning och utbildad personal. För Sverige är vanliga rastplatser möjliga att uppfylla, men SSP innebär stora utmaningar. Trafikverket kan inte själv driva kommersiella anläggningar, vilket kräver samarbete med privata aktörer eller statliga stöd. Detta riskerar juridiska problem kring statsstöd och gör att det är osäkert om Sverige kan uppfylla kraven i tid.

### **Definitioner och utformning:**

En rastplats är en särskild anläggning för vila, med toalett och sittplatser. Uppställningsplatser är avsedda för lastbilar, men Trafikverket har inga egna renodlade sådana. Rastplatser ska uppfylla grundkrav enligt VGU, såsom toalett, sittgrupp, parkeringsplatser för personbilar och lastbilar, samt sopbehållare. Storlek och utrustning varierar beroende på trafikflöde.

### **Trafiksäkerhet och trygghet:**

Trafikverket prioriterar låg hastighet, tydlig trafikstyrning, god belysning och öppna ytor. Skymmande växtlighet ska undvikas och kamerabevakning kan övervägas. Tre säkerhetsnivåer definieras: grundsäkerhet, viss förhöjd säkerhet (t.ex. närvarostyrd belysning) och hög säkerhet (kontrollerad in- och utpassage). Samarbete med privata aktörer är aktuellt för högre nivåer.

### **Pilotprojekt:**

Två projekt har genomförts: kamerabevakning vid Glumslöv, som kraftigt minskade stölder, och närvarostyrd belysning vid Spekeröd, som införts som standard vid uppgradering till säkerhetsnivå 1. Kamerabevakning har visat sig effektiv mot brott, men inte mot ordningsproblem.

<sup>11</sup> Rapport: Utvärdering pilotprojekt Kamerabevakning Glumslöv – Inom ramen för regeringsuppdrag Säkra uppställningsplatser, 2023.

<sup>12</sup> Årlig redovisning av Regeringsuppdraget Säkra uppställningsplatser, 2023.



Foto: Amne Alansari

## 3. Verkligheten på vägarna

### 3.1 Problembild enligt Trafikverket

Det framgår av Trafikverket planeringsinriktningen att det finns betydande brister i tillgången till säkra och ändamålsenliga rastplatser för den tunga lastbilstrafiken. Myndigheten lyfter fram att kör- och vilotidsregler, trafikflöden samt industrins och transportsektorns struktur tillsammans skapar ett omfattande behov av uppställningsytor. Tillgången till sådana platser är, enligt Trafikverket, en grundläggande förutsättning för ett fungerande och effektivt godstransportsystem. Om lämpliga uppställningsmöjligheter saknas riskerar hela logistikkedjan att påverkas negativt, eftersom även enstaka hinder får földeffekter i transportsystemet.

Idag utgörs uppställningsmöjligheterna främst av Trafikverkets rastplatser, privata vägkrogar och bensinstationer längs de större vägarna. Vissa tillfälliga uppställningsmöjligheter finns även vid flygplatser, hamnar och kombiterminaler, men dessa är i regel inte anpassade för längre uppställning eller för transporter med särskilda krav. Trafikverket pekar på att det finns stora skillnader mellan olika delar av landet när det gäller tillgången till platser där förare kan stanna på ett säkert och lagenligt sätt.

Myndigheten menar att behovet av uppställningsplatser varierar beroende på trafikens karaktär. För den så kallade angöringstrafiken, det vill säga trafik i anslutning till lastning, lossning eller väntan på exempelvis färjor är behovet särskilt stort nära större städer och logistiknoder. Bristen på sådana platser leder ofta till att lastbilar parkerar på ytor som inte är avsedda för detta, vilket skapar problem för både trafiksäkerhet, framkomlighet och närboende. Samtidigt konstaterar Trafikverket att endast ett fåtal kommuner erbjuder särskilda uppställningsplatser för tung trafik, trots att flera upplever problem med felparkerade lastbilar.

Behovet av långtidsuppställning uppstår främst till följd av kör- och vilotidsreglernas krav på veckovila och genom EU:s cabotageregler. Efterfrågan på dessa platser är störst i anslutning till gränspassager och stora transportnoder.

Trafikverket konstaterar att betalningsviljan bland förare och åkerier generellt är låg, vilket medför att det är svårt för privata aktörer att driva anläggningar av detta slag på ett lönsamt sätt. Detta har lett till att lastbilar ofta parkeras på olämpliga platser, vilket i sin tur skapar problem ur både trafik-, miljö- och trygghetsperspektiv. Det här är även en faktor som kan komma att påverka hur Sverige ska uppfylla kraven om SSP, om intäkterna är låga och staten inte kan driva det i egen regi.

Trafikverket menar även att säkerhet och trygghet vid uppställningsplatser är en växande utmaning. Transportbranschen har länge påtalat behovet av säkra platser där förare kan ta sina raster och sin vila utan risk för stöld, skadegörelse eller hot. Enligt en rapport från Trafikanalys som Trafikverket hänvisar till, är efterfrågan på säkra uppställningsplatser betydligt större än tillgången. Utbudet av anläggningar med förhöjd säkerhet är mycket begränsat och endast platser med fullt serviceutbud bedöms vara ekonomiskt hållbara.

För transporter av farligt gods på väg [ADR] uppstår ytterligare problem. Trafikverket redovisar att europeiska bestämmelser, kräver att sådana fordon övervakas vid uppställning, samtidigt som arbetsmiljöreglerna förbjuder att föraren själv ansvarar för övervakningen under sin vila. Myndigheten hänvisar till MCF, som betonar att bristen på säkra

uppställningsplatser ökar risken för stölder och obehörig hantering av farligt gods, vilket kan få allvarliga konsekvenser för säkerheten. Trafikverket understryker att myndigheten inte har något särskilt ansvar för vissa typer av transporter och inte heller kan tillhandahålla säkerhetslösningar som bevakning eller bemannade anläggningar. Ansvar för korrekt uppställning ligger på transportören, vilket innebär att riskerna i praktiken ofta hamnar hos kommunerna när fordon behöver stå längre än vad regelverket tillåter.

Trafikverket har också identifierat flera fenomen som påverkar tillgängligheten och funktionen hos befintliga rastplatser. Bland dessa nämns fullbelagda anläggningar, uppställda släp, tillfälliga bosättningar, brottslighet, vandalism och bränder. Sådana problem bidrar till minskad trygghet och sämre kapacitet, och i vissa fall menar Trafikverket att de har tvingats stänga rastplatser tillfälligt. För att säkerställa att rastplatserna används för sitt avsedda syfte har myndigheten beslutat att uppställning på statliga rastplatser får ske i högst 24 timmar, oavsett veckodag. Trafikverket kan även, via Länsstyrelsen, begära lokala trafikföreskrifter för att korta den tillåtna parkeringstiden där det bedöms nödvändigt för att öka omsättningen och motverka depåverksamhet.

Sammantaget beskriver Trafikverket en problembild där tillgången till säkra, trygga och tillräckliga uppställningsplatser inte motsvarar de behov som finns i transportsystemet. Bristen påverkar såväl trafiksäkerhet som arbetsmiljö, konkurrensförhållanden och transporternas effektivitet, och bedöms därför vara en viktig fråga för fortsatt planering och samverkan mellan stat, kommuner och näringsliv.<sup>13</sup>

### **3.2 Problembild enligt förare och regionala skyddsombud**

Problembilden som beskrivs av förare och regionala skyddsombud [RSO] bekräftar i stora drag Trafikverkets analys av kapacitetsbrist och otrygghet. Den fördjupas dock genom de erfarenheter som framkommit i den enkätundersökning, baserad på 2 714 insamlade svar, samt i de intervjuer som genomförts med förare och RSO.<sup>14</sup>

Enkäten och intervjuerna visar att en mycket stor majoritet av förarna, 86 %, upplever att det inte finns tillräckligt med rastplatser längs de sträckor de kör och att det råder en påtaglig brist på säkra och ändamålsenliga uppställningsplatser, vilket påverkar hela logistikkedjan och möjligheten att följa kör- och vilotider. Rastplatser blir snabbt fulla och när platser stängs eller tidsbegränsas förskjuts problemen snarare än löses. Förare tvingas då stanna i vändfickor, på av- och påfarter, på köpcentrumparkeringar eller i industriområden. Planerade stopp spricker, rutter pressas för att nå nästa möjliga plats och återhämtningen urholkas.

Trygghetsfrågan är central. Under kvälls- och nattetid är oron för stölder, skadegörelse och skymda lägen påtaglig. Intervjuerna visar att upplevelsen av trygghet varierar mellan landsdelar. Oron för stöld och brottsutsatthet är större i södra Sverige, medan förare i norr oftare beskriver en lugnare miljö. Förare balanserar mellan att stå nära vägen där synlighet avskräcker brott men buller och trafik stör vilan, och att stanna längre bort där det är tystare men känslan av utsatthet ökar. För att minska risken för nattliga stölder öppnar förare ibland sina flak eller kapell för att visa att lastutrymmet är tomt. Detta är ett uttryck för en normaliserad otrygghet som påverkar både vila och arbetsmiljö. Endast 25 % upplever rastplatser som tillräckligt trygga under kvälls- och nattetid. Samtidigt framkommer i intervjuerna att bristande belysning är ett återkommande problem. Kvinnliga förare är samstämmiga i att sträckan till och från toaletten upplevs som mest otrygg, eftersom belysningen många gånger är svag eller toaletten ligger avskilt.

<sup>13</sup> Planeringsinriktning – Säkra uppställningsplatser längs större vägar, 2022; Trafikanalys, Trygga och säkra uppställningsplatser. 2016; EU-direktiv 2008/68 EG; Lag om transport av farligt gods (2006:263).

<sup>14</sup> Se bilagan för fullständig redovisning av enkätundersökning.

Ett återkommande och allvarligt problem gäller parkeringsfickornas utformning. Förarna uppger att fickorna ofta är för smala och för korta. Det leder till att den främre delen av lastbilen ställs på snedden in mot körbanan, vilket är trafikosäkert och gör det otryggt att kliva in och ur fordonet. Alternativet blir att den bakre delen hamnar på snedden in mot körbanan. Då ser föraren inte trafiken på körbanan, in- och urstigning blir riskfylld och oron för påkörning bakifrån ökar. Situationen förvärras när parkeringsfickor används för dygnsvila. Förbipasserande trafik får hela ekipaget att gunga, bullret gör återhämtning svår och den faktiska vilan uteblir. Detta blir särskilt problematiskt när allt fler kör längre och tyngre ekipage som High Capacity Transport [HCT], vilket tydligt visar att infrastrukturen måste anpassas till dagens fordonslängder.

Trygghetsfrågan handlar alltså inte bara om fysisk säkerhet, utan också om arbetsmiljö och förutsättningar för återhämtning. Dessa aspekter påverkar både förarnas välmående och trafiksäkerheten på vägarna.

Regelföljden påverkas tydligt också. Många förare uppger förlängd eller störd körtid och att de ibland avstår från att stanna när platserna upplevs som otrygga eller undermåliga. EU-direktivet om kör- och vilotider gör det möjligt att skrida över körtiderna för att nå en lämplig plats för förare, fordon och last, men i praktiken är undantaget inte längre ett undantag. I intervjuerna berättar förare att de systematiskt tvingas bryta kör- och vilotider i jakten på en plats att stanna. Ofta handlar det inte ens om en lämplig plats, utan om vilken plats som helst. Utifrån förarnas svar framstår det dessutom som att de måste köra utanför de svenska gränserna om de ska hitta en plats att stanna på som är lämplig för förare, fordon och last.

Därtill uttrycker förare oro inför tillsynskontroller av myndigheter, eftersom överträdelser av kör- och vilotider ofta innebär personliga sanktionsavgifter på cirka 4 000 kr. Samtidigt uppges oron vid poliskontroller vara mindre, eftersom många poliser i praktiken har överseende med förarnas situation och ibland ser mellan fingrarna. Detta kan samtidigt ifrågasätta träffsäkerheten i kontrollsystemet och bidra till ett mörkertal i statistiken över överträdelser, om förare tillåts passera utan anmärkning trots att regelbrott förekommer. Brist på lämpliga uppställningsplatser gör dessutom att polisen får svårare att genomföra kontroller av att förarna och åkerierna faktiskt följer alla relevanta regelverk, vilket i förlängningen riskerar att försvaga den praktiska kontrollen av delar av transportflödet. När tillsynen inte kan genomföras i tillräcklig omfattning ökar risken för att oseriösa aktörer utnyttjar bristerna, vars konsekvenser kan handla om arbetslivskriminalitet och utnyttjande av människor i transportkedjan, samt marknadsstörningar som pressar undan seriösa aktörer och motverkar EU:s ambition om konkurrensneutralitet.

Enkäten visar att 135 förare uppger att de använt dubbla förarkort eller andra otillåtna medel kopplat till kör- och vilotider på grund av bristfälliga rastplatser. Påföljderna för överträdelser hamnar ofta på enskilda förare och åkerier, trots att problemen i grunden beror på felutformad och bristande infrastruktur som ligger utom deras kontroll. Detta leder till en rättsosäker situation där ansvaret för att följa regelverket förskjuts från systemet till individen. Att förare ändå tar till otillåtna åtgärder är ett tecken på ett systemfel, där arbetsuppgiften kräver risker som borde vara onödiga.

Hygienen utgör en annan tung del av problembilden. Förare beskriver hur de behöver utträtta sina behov i naturen eller längs vägrenen inför förbipasserande trafik. Kvinnor uttrycker särskilt att det är nedvärderande eftersom de måste klä av hela nederdelen och blotta sig. Att rastplatser ofta saknar fungerande toaletter bekräftas i enkäten där 57 % uppger att de ofta har svårt att hitta en rastplats med fungerande toalett. I intervjuerna framgår att nödlösningar är vanliga. Förare gör sina behov i bilen, till exempel

att kissa i flaska eller mugg, även kvinnliga förare. Många uppger att de håller sig längre stunder i jakt på en toalett, vilket medför ökade hälsorisker. De bristfälliga toaletterna slår extra hårt mot kvinnor och mot förare med särskilda medicinska behov. På vissa rastplatser finns överenskommelser mellan Trafikverket och bensinstationer om att stationens toaletter ska vara tillgängliga dygnet runt för rastplatsens användare, men förare vittnar om att dessa inte alltid är brukbara eller ens öppna. Då uppstår också frågan om vem som kontrollerar att bensinstationer som slutit avtal med Trafikverket följer sin del av avtalet.

Vinterhalvåret förstärker problemen. Förare beskriver oplogade fickor, hala och lutande ytor samt att man avstår från att svänga in av rädsla för att inte komma loss. I norra Sverige förvärras läget av långa avstånd mellan lämpliga stopp och väderförhållanden där halka och backar gör felval kostsamma.

Enkäten och intervjuerna konstaterar att förare har relativt låg betalningsvilja för att få stanna på säkra och välutrustade rastplatser, samma konstaterade som Trafikverket gör. Samtidigt borde det inte vara en fråga om betalning alls. Då det finns tydliga EU-regler för hur och var rastplatser ska finnas är det orimligt att en dräglig arbetsmiljö ska kräva privat betalning för grundläggande behov som trygghet och hygien.

Tillgängligheten för yrkesfordon minskar ytterligare när platser upptas av husbilar, husvagnar och personbilar. Även närdistribution från städerna söker sig till Trafikverkets rastplatser utanför tätorterna på grund av brist på lämpliga stopp inom stadsgränsen. Denna konkurrens om rastplatser försvåras av laddinfrastruktur och lokala tidsbegränsningar för parkering. Det gör det ännu svårare att hitta en plats för vila, särskilt för fjärrtransporter som har större behov av vila och längre ställtider. Samtidigt har Sverige och Trafikverket i dagsläget inte tydligt tagit höjd för vad Fehmarn Bält-förbindelsen kan innebära för flödena av internationell tungtrafik genom Danmark och vidare in i Skåne. Om planeringen av rast- och uppställningsplatser inte vägs upp i takt med att godsstråken stärks riskerar bristen på lagliga och ändamålsenliga stopp att bestå, vilket i praktiken låser fast systemet i den onda cirkel av fullbelagda anläggningar, otrygga stopp och olämplig uppställning som redan präglar många sträckor. Detta trots att Trafikverket prognosticerar en kraftig ökning av gränsöverskridande trafik över Öresund till år 2040, inklusive en fördubbling av lastbilstrafiken jämfört med år 2017.<sup>15</sup>

När rastplatser kortar den tillåtna parkeringstiden i syfte att motverka depåliknande användning försämras möjligheterna till vila även för de förare som följer reglerna. Förarna beskriver att problemen i stället flyttas till andra platser och där kommuner svarar med att sätta upp förbudsskyltar, vilket i sin tur skapar en ond cirkel av otrygga stopp och ökad stress.

Precis som Trafikverket uppger uppstår en del problem för ADR-transporter. När ADR-transporten behöver stanna för rast eller vila blir beroendet av den svenska infrastrukturen avgörande. Utan kontrollerad in- och utpassage, kamerabevakning, god belysning och avskärmning blir både förare och last direkt exponerade, trots lagens krav. För förare av farligt gods skapar detta ett tydligt stress- och orosmoment vid rast på osäkra platser där de är medvetna om risken för stöld eller obehörig hantering, och där konsekvenserna kan bli allvarliga för liv, hälsa, miljö eller egendom. Denna belastning stör vilan och gör att även i övrigt lämpliga transportlösningar blir otillräckliga.

Sammantaget ger förare och RSO en problembild som bekräftar Trafikverkets analys av kapacitetsbrist, otrygghet och systemeffekter, men som samtidigt fördjupar förståelsen genom att visa hur bristerna konkret slår mot återhämtning, hygien och möjligheten att följa regler i praktiken.

---

<sup>15</sup> Kapacitet och redundans för transporter över Öresund, 2024.

Den mest tydliga skillnaden gäller toaletter och hygien, där även könsspecifika behov och integritet framträder som centrala arbetsmiljöfrågor. Enkäten och intervjuerna visar att dagens brister har skapat ett läge där förare återkommande tvingas frånga EU-regler om kör- och vilotider för att överhuvudtaget kunna stanna, vilket kan tolkas som att Sverige inte fullt ut lever upp till sina EU-rättsliga åtaganden. Detta pekar på en strukturell obalans där förutsättningar och ansvar inte möts och där arbetsmiljö, regelefterlevnad och trafiksäkerhet påverkas negativt i det dagliga arbetet på vägarna.

### 3.3 Nuvarande förekomst, kapacitet och säkerhet

Trafikverkets nulägesanalys utgår från genomfartstrafiken av tunga lastbilar (över 3,5 ton) på stamvägnätet, eftersom denna långväga trafik styr behovet av uppställningsplatser. De största trafikflödena finns i södra Sverige längs E4 och E6, och bedömningen omfattar fordonstyper som lastbil med släp (25,25 m) samt dragbil med släpvagn (16,5 m). Lätta lastbilar och lastbilar utan släp ingår inte, då de främst används för lokal och regional distribution. Nuläget beskrivs i tre sammanhållna delar: förekomst, kapacitet och säkerhet.

När det gäller förekomst har Trafikverket inventerat samtliga rastplatser utmed stamvägnätet och kompletterat med kommersiella anläggningar som erbjuder minst den service som Trafikverkets rastplatser ska tillhandahålla. Av cirka 230 rastplatser bedöms omkring 85 som mindre lämpliga för tunga fordon på grund av utformning, in- och utfarter, vänstersvängsfält, kupering med mera. Kvar blir cirka 135 rastplatser i Trafikverkets regi som bedöms lämpliga för lastbilsparering, plus cirka 60 kommersiella platser. Tyngdpunkten av platserna finns i landets södra delar, men det finns rast- och uppställningsmöjligheter längs hela stamvägnätet i varierande omfattning.

Kapacitetsmässigt redovisas antalet parkeringsplatser för tunga ekipage (en plats motsvarar ungefär 30 x 5 meter) både på Trafikverkets rastplatser och på de inventerade kommersiella anläggningarna. Underlaget baseras på NVDB-data för år 2020 och ska ses som en uppskattning, eftersom antalet platser inte alltid är tydligt definierat i databasen. En mer detaljerad kartläggning per Trafikverksregion bedöms nödvändig för att fastställa den exakta kapaciteten utmed olika sträckor, se kartbild 1.

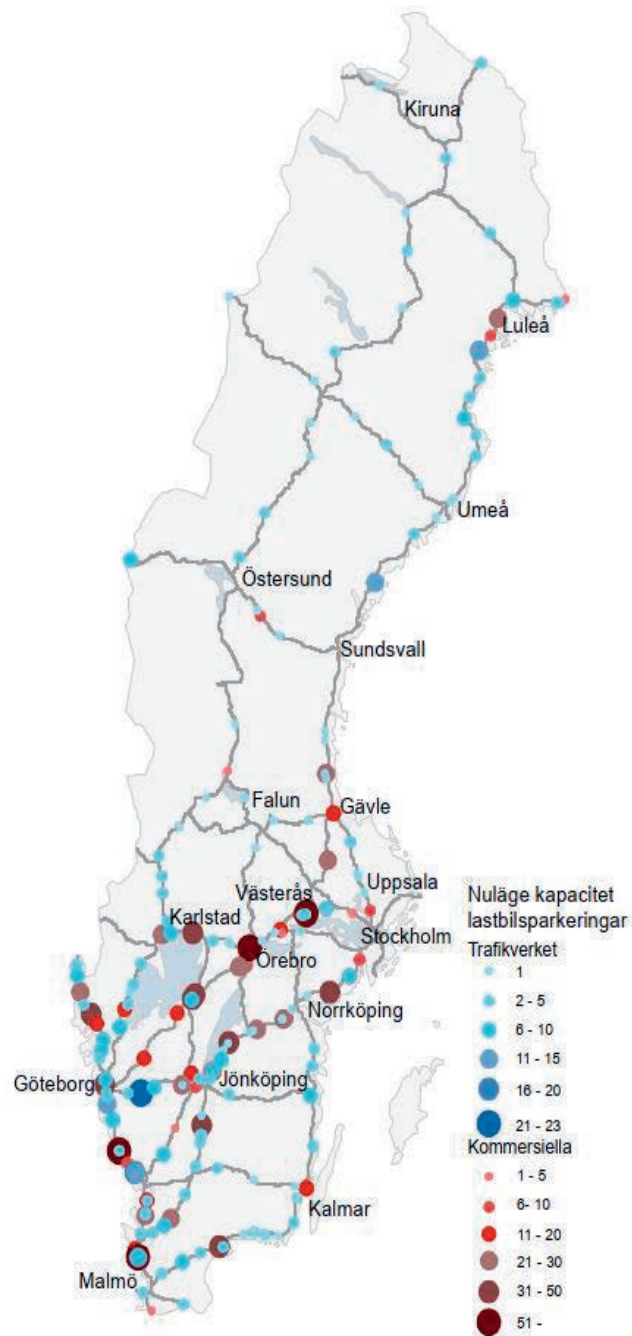
Säkerhetsläget visar att de rastplatser som Trafikverket ansvarar för i normalfallet erbjuder grundläggande service och en grundläggande säkerhetsnivå i enlighet med VGU. Ett drygt tiotal rastplatser har förstärkt belysning på uppställningsytorna, vilket motsvarar säkerhetsnivå 1. I vissa fall är belysningen närvarostyrd. Två rastplatser har kameraövervakning, vilket motsvarar säkerhetsnivå 2.

När det gäller kommersiella uppställningsplatser finns det enligt Trafikverket omkring 60 anläggningar i landet. Av dessa har drygt fem en särskilt hög säkerhetsnivå, exempelvis genom incheckning, kamerabevakning, patrullerande väktare och instängsling. Cirka hälften av de kommersiella platserna erbjuder en hög säkerhetsnivå genom någon form av kombination av väktare, stängsel eller kameror. Knappt tio platser erbjuder endast grundläggande säkerhet, såsom upplyst parkering eller personal på plats. Ett fåtal kommersiella uppställningsplatser saknar helt säkerhetshöjande åtgärder.

Sammantaget tecknar detta en bild av ett system där förekomst och kapacitet är ojämnt fördelade, där de största behoven koncentreras till södra stamvägsstråk, och där säkerhetsnivåerna varierar från grundläggande till förstärkta, med enstaka platser som prövar mer avancerade övervakningslösningar.<sup>16</sup>

<sup>16</sup> Planeringsinriktning – Säkra uppställningsplatser längs större vägar, 2022.

Kartbild 1



### 3.4 Sammanfattning av kapitel 3

Kapitel 3 beskriver den samlade problembilden kring rast- och uppställningsplatser för tung lastbilstrafik och visar hur brister påverkar trafiksäkerhet, arbetsmiljö och transporteffektivitet. Trafikverket konstaterar att kör- och vilotidsregler, trafikflöden och transportsektorns struktur skapar ett stort behov av ändamålsenliga uppställningsytor, men att dagens tillgång inte motsvarar detta. Bristerna riskerar att störa logistikkedjorna och leda till olämpliga och osäkra uppställningar.

Uppställningsmöjligheterna består främst av statliga rastplatser och kommersiella anläggningar, medan tillfälliga ytor vid hamnar och terminaler sällan är anpassade för längre stopp. Tillgången varierar kraftigt geografiskt, särskilt i norra och mellersta Sverige samt runt storstäder. Behovet skiljer sig också åt mellan angöringstrafik nära städer och långtidsuppställning vid gränser och transportnoder. Låg betalningsvilja gör det svårt för privata aktörer att etablera säkra uppställningsplatser, vilket bidrar till att lastbilar parkerar på platser som inte är avsedda för tung trafik. Säkerhetsfrågan är växande, och platser med förhöjd säkerhet är få. För ADR-transporter uppstår särskilda problem eftersom övervakningskrav kolliderar med arbetsmiljöregler.

Förare och RSO bekräftar Trafikverkets analys men beskriver hur bristerna påverkar vardagen. En stor majoritet upplever att rastplatser är för få och ofta fulla, vilket leder till uppställning i vändfickor, avfarter och industriområden. Detta skapar stress, försämrar återhämtningen och gör det svårt att följa kör- och vilotider. Tryggheten är begränsad. Få förare upplever platserna som säkra kvälls- och natttid, och bristande belysning är ett återkommande problem. Kvinnliga förare lyfter särskilt otrygghet i samband med toalettbesök. Parkeringsfickor beskrivs som trånga och otillräckligt dimensionerade, vilket skapar trafiksäkerhetsrisker och påverkar möjligheten till vila, särskilt när längre ekipage blir vanligare.

Hygienen är ett av de mest påtagliga problemen. Många förare saknar tillgång till fungerande toaletter och tvingas använda nödlösningar som upplevs som integritetskränkande, särskilt för kvinnor. Vinterförhållanden förstärker problembilden genom oplogade och hala ytor.

Bristerna påverkar även regelefterlevnad. Förare berättar att de ofta tvingas överskrida körtider eller använda otillåtna metoder för att hitta en plats att stanna på, vilket innebär att systembrister i praktiken vältras över på individen. Samtidigt försvårar bristen på lämpliga uppställningsplatser myndigheternas kontroller, vilket riskerar att gynna oseriösa aktörer.

Trafikverkets nulägesanalys visar att cirka 135 statliga rastplatser bedöms lämpliga för tunga fordon och kompletteras av omkring 60 kommersiella platser. Förekomst och kapacitet är ojämnt fördelade och säkerhetsnivån är oftast grundläggande, med få platser som erbjuder högre säkerhet. Sammantaget visar kapitel 3 att dagens system inte ger förare förutsättningar för trygg, säker och regelrätt vila, och att åtgärder krävs i form av samverkan, planering och utbyggnad av både kapacitet och säkerhet.

## 4. Målbild och lösningar

### 4.1 Trafikverkets målbild

Trafikverkets övergripande målbild är att skapa ett transportsystem med säkrare och mer hållbara godstransporter. Detta skulle innebära bättre arbetsvillkor för yrkesförare, ökad trafiksäkerhet och en mer rättvis konkurrens mellan transportföretag.

Trafikverkets ambition är att rastplatser ska utformas så att de möter både dagens och framtidens behov, med en balanserad lösning mellan utbud och efterfrågan utifrån kör- och vilotider samt trafikflöden av tunga lastbilar. Rastplatserna ska vara trygga och erbjuda den service som förarna förväntar sig, vilket är en grundförutsättning för att de ska fungera som platser för vila.

I likhet med Trafikverkets analys av nuläget bygger även målbilden på samma tre huvudkategorier, förekomst, kapacitet och säkerhet. För förekomst är målet att det längs stamvägnätet ska finnas rastmöjlighet var 30:e minut och en rast- och uppställningsplats med högre standard inom 60 minuters körning, oavsett ägarskap. Detta ligger på en mer ambitiös nivå än de nuvarande riktlinjerna i VGU, som anger 60–120 minuters avstånd mellan rastplatser. Det är även mer ambitiöst än EU:s krav, som anger rastplatser vid cirka 60 respektive 100 km avstånd. Ambitionen är att möta de krav som yrkestrafiken ställer och att minska risken för bristande vilomöjligheter, särskilt på de mest trafikerade stråken.

När det gäller kapacitet har Trafikverket formulerat fyra nivåer som anger antalet uppställningsplatser inom en timmes restid, från nivå 1 med 1–9 platser till nivå 4 med 100–150 platser. Dessa nivåer baseras på en teoretisk kapacitetsanalys som utgår från trafikflöden, fordonsdata och branschens behov, kompletterat med enkäter till förare. Målet är att säkerställa att kapaciteten motsvarar det faktiska behovet och att brister i dagens system åtgärdas genom strategisk utbyggnad.

För säkerhet är målsättningen, som tidigare nämnt, att alla Trafikverkets rastplatser som är lämpliga för lastbilsparkering långsiktigt ska uppnå minst säkerhetsnivå 1, vilket innebär platsspecifika åtgärder som förbättrad belysning och avskärmning. På särskilt prioriterade platser ska säkerhetsnivå 2 införas, med övervakande funktioner som kamerabevakning och samarbete med Polisen. Den högsta säkerhetsnivån, nivå 3, med kontrollerad in- och utpassage, riktar sig främst till privata aktörer. Dessa högre nivåer ska i första hand etableras på stråk med störst risk för brott, exempelvis E4 Malmö–Stockholm, E6 Trelleborg–Norska gränsen och E18/E20 Västerås–Örebro.

Teknisk utveckling och intelligenta system förväntas spela en viktig roll i framtiden, både för att förbättra säkerheten och för att optimera användningen av uppställningsplatser. Planeringsinriktningen är att separera privatbilism från lastbilstrafik i större utsträckning och att skapa tydliga riktlinjer för utbyggnad och ombyggnad. Måluppfyllelsen är dock beroende av tilldelade finansiella medel och i vilken grad privata aktörer bidrar till utbyggnaden av säkra uppställningsplatser.

### 4.2 Förarnas och skyddsombudens målbild

Förarnas och RSO målbild för framtidens rastplatser och arbetsvillkor präglas av en tydlig önskan om ett transportsystem där arbetsmiljö, säkerhet och tillgänglighet är självklara förutsättningar för yrkesförarens vardag. Målbilden tar sin utgångspunkt i de erfarenheter och behov som framkommit i både enkät och intervjuer, och speglar en vilja att skapa hållbara och trygga villkor för alla förare på vägarna.

Genom enkäten och intervjuerna framgår det tydligt att de mest prioriterade önskemålen bland förare och RSO handlar om fler och större rastplatser, bättre och könsseparerade toaletter samt ökad trygghet. Det är dessa tre områden som återkommer allra tydligast när förarna själva får rangordna vilka åtgärder som är viktigast för att skapa en hållbar arbetsmiljö.

En grundläggande förutsättning är att det ska finnas tillräckligt många rastplatser, strategiskt placerade längs de stora transportstråken och i anslutning till logistiknoder. Förarna efterfrågar en utbyggnad som gör det möjligt att planera raster och vila utan stress, och att alltid kunna hitta en plats inom rimligt avstånd, oavsett tid på dygnet, årstid eller geografisk region. Samtidigt betonar många förare att det inte handlar om att bygga rastplatser överallt, utan om att satsa på ordentliga rastplatser med hög standard med jämna mellanrum. Däremellan vill man se uppställningsplatser och parkeringsfickor som är betydligt bredare än dagens och som alltid är utrustade med toalett. På så sätt kan både behovet av vila och tillgången till hygien tillgodoses, även om full service inte finns på varje plats.

Kapaciteten på rastplatserna måste anpassas till dagens och framtidens trafikflöden. Det innebär fler och större uppställningsytor, särskilt för längre och tyngre ekipage som HCT, och en utformning som tar hänsyn till att även annan trafik konkurrerar om utrymmet. Förarna vill se en tydlig prioritering av tunga fordon på de platser som är avsedda för yrkestrafik, och att parkeringsmöjligheterna anpassas efter verkliga behov.

Samtidigt lyfter förare och RSO att en realistisk framtidsprognos måste bygga på hur rastplatser faktiskt används i praktiken och vilka faktorer som minskar den reella kapaciteten. I deras bild är det inte ovanligt att yrkestrafikens ytor trängs undan av närdistribution, utländska lastbilar, personbilar, husbilar och husvagnar, samt att funktioner som laddinfrastruktur och lokala parkeringsregler i praktiken förändrar hur många lastbilar som kan stå på en plats och hur länge. Om planeringen utgår från "teoretiska rutor" utan att räkna in denna undanträngning riskerar åtgärderna att beräknas för lågt, vilket gör att problemen kvarstår även efter investeringar. I samma anda vill förare och RSO att Sverige och Trafikverket tydligt tar höjd för Fehmarn Bält-förbindelsens påverkan på godsflödena genom främst södra delar av landet. Utan att integrera sådana strukturella förändringar i prognoser och kapacitetsberäkningar finns en uppenbar risk att vi fastnar i den redan etablerade onda cirkeln, där brist på lagliga stopp driver fullbelagda anläggningar, feluppställningar och ökad stress, och där problemen i praktiken flyttas runt i stället för att lösas.

Under utredningen framgår det också att transportföretagen måste ta ett större ansvar i planeringen av sina transporter, så att tomma lastbilar inte blockerar rastplatser, uppställningsplatser och parkeringsfickor i väntan på eventuellt nytt gods. Idag används värdefulla uppställningsytor ibland som väntzoner för tomma ekipage som ska tillbaka till hemterminalen, vilket belastar en redan otillräcklig infrastruktur och tränger undan förare som faktiskt behöver vila enligt lag.

Säkerhet och trygghet är centrala delar av målbilden. Rastplatserna ska vara väl upplysta, ha god översikt och vara utformade så att förare känner sig trygga även under kvälls- och nattetid. Där det behövs ska det även finnas kamerabevakning. Förarna vill att placeringen av hygienutrymmen och belysning utformas så att ingen behöver känna sig utsatt eller otrygg, och att särskild hänsyn tas till kvinnors behov av trygghet och integritet. Det ska vara självklart att alla förare, oavsett kön, kan använda rastplatserna på ett värdigt och säkert sätt.

1 april 2025 infördes dessutom nya regler vad gäller kamerabevakning. Det behövs inte längre något tillstånd från IMY, även om en intresseavvägning fortfarande måste

göras där stor hänsyn tas till den personliga integriteten. Detta är något som underlättar Trafikverkets möjligheter att sätta upp kameror på rastplatser där det bedöms nödvändigt.<sup>17</sup>

Hygien och sanitet lyfts fram som avgörande för en god arbetsmiljö. Förarnas målbild är att alla rastplatser ska ha rena, fungerande och tillräckligt många toaletter, med varmvatten och gärna möjlighet till dusch. Det ska finnas papperskorgar för sanitetsprodukter och utrymmen som är anpassade för både män och kvinnor. Kvinnliga förare betonar särskilt vikten av könsuppdelade och välstädade hygienutrymmen, och att dessa ska vara tillgängliga även vintertid utan att riskera kyla eller bristande funktion. Detta är ett krav och en förväntning som helt står i linje med EU:s regler om rastplatser där det framgår att sanitära inrättningarna ska tillgodose användarnas varierande behov.

En hållbar framtid kräver också att rastplatserna är tillgängliga året om. Förarna vill se bättre vinterväghållning, regelbunden plogning och halkbekämpning så att rastplatserna går att använda även under svåra väderförhållanden. Det ska inte vara ett lotteri om man kan stanna säkert när det är snö och is.

För att möjliggöra vila och återhämtning måste regler för parkeringstider harmonieras med kör- och vilotidsreglerna. Om tidsbegränsningar utformas så att de försvårar för förare att följa lagen riskerar de att motverka syftet med regelverket. Åtgärder mot missbruk av rastplatser är nödvändiga, men de får inte drabba dem som sköter sig. Här krävs samverkan mellan kommuner och myndigheter för att skapa långsiktiga lösningar, där även kommunal mark används för uppställning nära lastning, lossning och transporter i städer. Parkeringstider är inte enbart en nationell angelägenhet, utan en del av den europeiska inre marknadens funktion. Om Sverige, som redan har en 24-timmarsbegränsning, inför ytterligare restriktioner utan att samtidigt öka antalet rastplatser riskerar vi att skapa en situation där utländska förare missgynnas. Det skulle kunna strida mot EU:s principer om fri handel och konkurrensneutralitet. Därför bör fokus ligga på att kombinera reglering med kapacitetsökning, snarare än att enbart begränsa parkeringstider.

Förare av ADR-transporter måste kunna stanna på trygga och säkra platser för att ta en juridiskt korrekt rast, få fullgod återhämtning och slippa den ständiga stressen och oron för att lasten ska utsättas för stöld eller orsaka skador på liv, hälsa eller miljö. Om Trafikverket, utifrån rådande regelverk, inte fullt ut kan agera i denna fråga, behöver den svenska regeringen säkerställa att Trafikverket, eller annan aktör, kan etablera säkra uppställningsplatser särskilt anpassade för ADR-transporter. Endast då kan vilokraven uppfyllas utan att säkerheten kompromissas, i linje med de krav som EU och svensk lag ställer.

Utöver detta behöver svenska staten, myndigheter och kommuner aktivt underlätta för privata aktörer att etablera och driva lönsam verksamhet i form av rast och uppställningsplatser. Detta är särskilt betydelsefullt eftersom Trafikverket bedömer att säkerhetsnivån hög säkerhet endast kan tillhandahållas av privata aktörer, samtidigt som myndigheten enligt dagens regelverk inte kan driva SSP anläggningar. För att dessa avancerade och säkerhetskritiska anläggningar ska bli verklighet måste privata aktörer ges möjlighet att ta en aktiv roll i utvecklingen. Det offentliga behöver därför skapa bättre förutsättningar för dem, exempelvis genom att upplåta mark, bidra ekonomiskt eller bistå med administrativ hjälp vid ansökningar om EU bidrag, såsom Connecting Europe Facility [CEF]. Trafikverket erbjuder redan idag viss hjälp vid ansökningar av CEF.<sup>18</sup>

Sammanfattningsvis är målbilden ett transportsystem där tillgång, kapacitet, säkerhet och arbetsmiljö går hand i hand. Rastplatserna ska vara en resurs för återhämtning och trygghet, inte en källa till stress och osäkerhet. För att nå dit krävs strategiska satsningar, praktiska förbättringar och en tydlig vilja att lyssna på dem som varje dag lever

<sup>17</sup> Integritetsmyndigheten – under rubriken "Nya kameraregler 1 april 2025." Nya kameraregler från den 1 april | IMY

<sup>18</sup> Trafikverket – Ansökan om bidrag från Fonden för sammanlänkat Europa. Ansök om bidrag från Fonden för ett sammanlänkat Europa (CEF) - Bransch

och arbetar på vägarna. Trafikverket har en bra plan för att öka antalet rastplatser, parkeringsplatser och höja säkerheten till viss del, vilket är positivt. Men det räcker inte med fler platser, även ytor och faciliteter måste utvecklas för att möta förarnas verkliga behov, samt att hänsyn till annan trafik som konkurrerar om platserna ska tas. Det handlar om att skapa förutsättningar för korrekt och tillräcklig vila, hygien och trygghet. Samt att anpassa infrastrukturen till dagens fordonsutveckling, exempelvis HCT-ekipagen på 34,5 meter. Förarna, oavsett kön, ska kunna känna sig trygga och ha lika förutsättningar att utföra sitt arbete.

Mot denna bakgrund är det viktigt att Sverige satsar på att uppfylla EU:s nya förordningar om rastplatser, med grundläggande service var 60:e och 100:e kilometer och SSP var 150:e kilometer. Det är positivt att Trafikverket bedömer att de förstnämnda målen kommer att nås, men oroande att regeringen ännu inte har något aktivt arbete för hur kraven på SSP ska uppfyllas, varför ett tydligt behov av privata aktörer finns. För att lyckas krävs också att kommunerna tar sitt fulla ansvar och avsätter mark i sina översiktsplaner för lastbilsparkering som möter förarnas behov. Om Sverige lever upp till EU-kraven innebär det en högre ambitionsnivå än vad många förare själva efterfrågar, men det skulle skapa en tryggare och mer hållbar arbetsmiljö för alla på vägarna.

### 4.3 Från nuläge till målbild – Trafikverkets strategi

Följande beskrivning av behov och åtgärdsinriktning är direkt hämtad ur Trafikverkets planeringsinriktning och bygger på myndighetens egen gapanalys mellan nuläge och målbild för förekomsten, kapaciteten och säkerheten av rast- och uppställningsplatser för tung trafik. Behovsunderlag ska läsas tillsammans med kartbilderna, där de aktuella sträckorna markeras och motiveras. Texten och bedömningarna i följande avsnitt är således Trafikverkets egna, och inte eget framtaget material.

#### Förekomst:

Resultatet av gapanalysen visar att bristen på rast- och uppställningsplatser är geografiskt spridd, men särskilt påtaglig i norra och mellersta Sverige samt i Stockholmsområdet.

Behovet kategoriseras på stråknivå enligt tre nivåer (vilket illustreras i den tillhörande kartbilden):

- *Gul sträcka*: behov av liten rast- och uppställningsplats på sträckan. I planeringsinriktningen definieras en liten plats som 1–2 parkeringsplatser för lastbil inklusive släp.
- *Orange sträcka*: behov av mellanstor rast- och uppställningsplats på sträckan. En mellanstor plats omfattar 3–7 parkeringsplatser för lastbil inklusive släp. Trafikverket anger att behovet på E18 vid gränsen mot Norge måste analyseras särskilt, då omfattningen beror på tillgången till platser vid tullen.
- *Röd sträcka*: behov av stor rast- och uppställningsplats på sträckan. En stor plats omfattar 8 eller fler parkeringsplatser för lastbil inklusive släp. I Stockholmsområdet bedöms behovet vara stort och kräver en regional analys som klargör om utbyggnadsbehovet avser angöringsplatser (primärt ett kommunalt ansvar) eller statliga rast- och uppställningsplatser. En grov bedömning i planeringsinriktningen är att 3–5 stora platser behövs i Stockholmsområdet.

Utifrån den samlade gapanalysen uppskattar Trafikverket det övergripande behovet till:

- 5 små uppställningsplatser
- 3 mellanstora uppställningsplatser
- 3–6 stora uppställningsplatser, se kartbild 2.

**Kapacitet:**

Resultatet visar att kapacitetsbristen är geografiskt spridd, men koncentreras särskilt till vissa stråk:

- E4 Malmö–Stockholm/Uppsala
- E6 Trelleborg–Göteborg–Norska gränsen
- Områdena Stockholm, Göteborg, Malmö samt Sundsvallsområdet

Behovet beskrivs i två nivåer (vilket illustreras i den tillhörande kartbilden):

- Gul sträcka: behov av ytterligare cirka 10–20 parkeringsplatser per 1 timmes körtid.
- Röd sträcka: behov av ytterligare cirka 20–50 parkeringsplatser per 1 timmes körtid.

En parkeringsplats för lastbil med släp beräknas omfatta 30 x 5 meter.

Det sammanlagda behovet uppskattas till:

- Gul sträckor: totalt cirka 16 timmars körning, vilket motsvarar 160–280 platser.
- Röda sträckor: totalt cirka 12 timmars körning, vilket motsvarar 240–480 platser, se kartbild 3.

Underlaget är en uppskattning och Trafikverket anger att en kompletterande kartläggning krävs för att fastställa det exakta behovet längs respektive stråk.



### Säkerhet:

Redovisning i två kartbilder

- Kartbild 1 visar Trafikverkets rastplatser utmed stamvägnätet som är utpekade som lämpade för lastbilsparering och som minst behöver uppfylla säkerhetsnivå 1 (viss förhöjd säkerhet).
- Kartbild 4 visar stråk där kompletterande rast- och uppställningsplatser bedöms behöva uppfylla säkerhetsnivå 2 (förhöjd säkerhet, Trafikverket) respektive säkerhetsnivå 3 (hög säkerhet, privata aktörer).

Säkerhetsnivåer och bedömt behov

#### Säkerhetsnivå 1 – Viss förhöjd säkerhet

Av cirka 135 rastplatser som Trafikverket bedömer lämpliga för lastbilsparering uppskattas omkring 125 rastplatser behöva förbättrad belysning för att uppnå nivå 1. I kartbilden markeras dessa behov (röd markering). Nivå 1 omfattar platsspecifika åtgärder som förbättrad och närvarostyrd belysning, öppna ytor och tydlig översikt.

#### Säkerhetsnivå 2 – Förhöjd säkerhet

Ett fåtal prioriterade rastplatser bedöms behöva uppgraderas med säkerhetshöjande åtgärder, om möjligt kameraövervakning. Det preliminära behovet uppskattas till cirka

fem platser, med förbehåll för osäkerheter. Utöver dessa kan åtgärder som samarbete med Polisen bli aktuella på fler platser. Prioriteringsprincipen är att inledningsvis rikta nivå 2 till de mest brottsutsatta platserna och därefter till platser med förhöjd risk.

#### Säkerhetsnivå 3 – Hög säkerhet

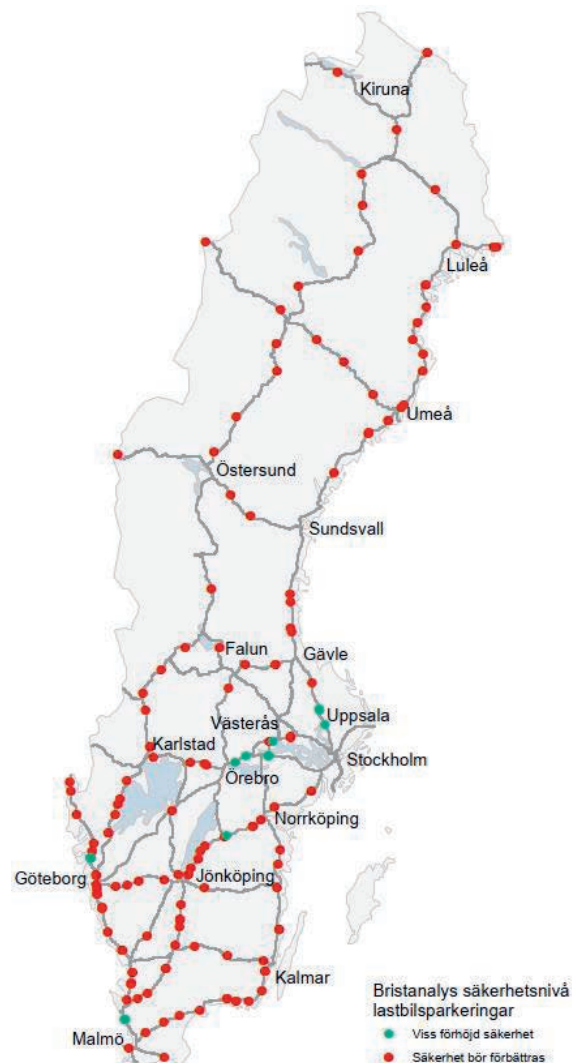
Den högsta säkerhetsnivån riktas till privata aktörer och omfattar kontrollerad in- och utpassage, instängsling/bemanning samt avancerade övervakningslösningar. Trafikverket pekar ut stråk där behovet av nivå 2 och 3 särskilt behöver förstärkas.

Stråk där nivå 2 och 3 särskilt behöver utökas

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

Underlaget som ligger till grund för gapanalysen ska ses som en uppskattning. Trafikverket anger att kompletterande kartläggning krävs för att fastställa det exakta behovet av säkerhetshöjande åtgärder längs respektive stråk.<sup>19</sup>

Kartbild 4



<sup>19</sup> Planeringsinriktning – Säkra uppställningsplatser längs större vägar, 2022.

#### 4.4 Sammanfattning av kapitel 4

Kapitel 4 beskriver målbilden för framtidens rast- och uppställningsplatser för tung trafik och hur Trafikverket planerar att gå från dagens brister till ett fungerande och hållbart system. Tre huvudområden står i centrum: förekomst, kapacitet och säkerhet, där både Trafikverkets och yrkesförarnas perspektiv tas upp.

Trafikverkets målbild är ett transportsystem som ger säkrare och mer hållbara godstransporter, med bättre arbetsvillkor, tryggare rastplatser och mer rättvis konkurrens mellan transportaktörer. De vill att förare ska ha möjlighet att hitta rastmöjlighet var 30:e minut samt en rastplats med högre standard inom 60 minuters körning. Detta är mer ambitiöst än både dagens svenska riktlinjer och EU:s miniminivåer.

Kapacitetsmålet bygger på olika nivåer av parkeringsbehov beroende på trafikflöden. Trafikverket uppskattar att hundratals nya platser behövs, men deras analyser tar inte fullt hänsyn till utländska förare som ofta når Sverige med redan stor körsträcka bakom sig. Detta kan påverka behovet av dygns- eller veckovila.

Säkerhetsmålet är att alla statliga rastplatser som lämpar sig för lastbilar ska nå minst säkerhetsnivå 1 (bättre belysning och tydligare ytor), medan vissa särskilt utsatta sträckor ska nå nivå 2 (kameror och samverkan med polis). Den högsta säkerhetsnivån, nivå 3, anses främst vara en fråga för privata aktörer vid särskilt brottsutsatta stråk.

Yrkesförarnas och RSO målbild är mer vardagsnära och tydlig: fler rastplatser, större ytor, könsseparerade och rena toaletter samt högre trygghet. De efterfrågar färre men bättre rastplatser med ordentlig standard, kompletterat med bredare uppställningsfickor med toaletter mellan rastplatserna. De framhåller också att teoretiska kapacitetsberäkningar ofta inte stämmer med verkligheten eftersom andra fordonstyper och lokal trafik tränger undan yrkestrafiken. Förarna lyfter dessutom behovet av att ta höjd för framtida öknings i trafik, exempelvis genom Fehmarn Bält-förbindelsen.

Trygghet och säkerhet är särskilt viktigt, särskilt under kvällen och nattetid. Förarna vill se god belysning, kameror där det behövs och hygienutrymmen utformade så att ingen, särskilt kvinnor, känner sig otrygg. De betonar också att regler för parkeringstider måste fungera tillsammans med kör- och vilotidsregler, och att restriktioner inte får försvåra arbetet för seriösa förare. ADR transporter lyfts som en särskild kategori som behöver mycket säkra uppställningsplatser.

Sammanfattningsvis beskriver kapitlet både Trafikverkets strategiska ambitionsnivå och förarnas konkreta behov. Det är tydligt att fler platser inte räcker, ytorna måste anpassas till långa fordon, säkerheten måste förbättras och rastplatserna måste erbjuda god hygien, fungerande vinterunderhåll och trygghet dygnet runt. Sverige behöver även uppfylla EU:s kommande krav på både grundläggande rastplatser och SSP platser med hög säkerhet. För att detta ska lyckas krävs engagemang från både Trafikverket, kommunerna och privata aktörer, som måste planera för mark och kapacitet. Här måste det offentliga även möjliggöra för privat aktörer att bedriva lönsam verksamhet, exempelvis genom markupplåtelse, ekonomiskt bidrag eller administrativ hjälp vid ansökan om EU-bidrag.

## 5. Slutsats

Utredningen visar sammantaget att Sverige befinner sig i ett läge där infrastrukturen för yrkestrafikens rast- och uppställningsplatser inte längre är anpassad efter dagens transportmönster, fordonslängder, arbetsmiljökrav eller regelverk. Bristerna är många och återkommande, och de påverkar hela transportsystemet, från förarnas säkerhet och arbetsmiljö till regelefterlevnad, konkurrensneutralitet och logistikkedjornas funktion. Det handlar inte om isolerade problem vid enstaka platser, utan om systemfel där tillgång, kapacitet, säkerhet och ansvarsfördelning inte går hand i hand.

Genom förarnas vittnesmål blir det särskilt tydligt att infrastrukturen inte bara är otillräcklig, utan i flera avseenden undermålig. Majoriteten uppger att rastplatser saknas längs de stråk de kör, att funktionerna är bristfälliga och att tryggheten inte är tillräcklig, särskilt under kvälls- och nattetid. Bristande belysning, otrygga toalettområden och trånga parkeringsfickor utgör inte bara praktiska problem utan verkliga riskmoment. Särskilt kvinnliga förare lyfter att dagens rastplatser inte är utformade med deras trygghet eller hygienbehov i åtanke, vilket skapar en icke jämställd arbetsmiljö där vissa förare i praktiken får sämre villkor än andra. Detta är anmärkningsvärt i en bransch där antalet kvinnliga förare ökar och där infrastrukturen måste vara till för alla.

Dagens situation får även konsekvenser för möjligheten att följa EU:s regler om kör- och vilotider. Att en så stor andel av förarna uppger att de tvingats bryta mot regelverket eller undvika raster på grund av bristande standard visar att systemet inte fungerar som det är tänkt. När förare inte kan vila tillräckligt eller tvingas köra längre än tillåtet för att hitta en plats att stanna på, ökar risken för trötthet, olyckor och ohälsa. Det innebär också en rättsosäker situation där ansvaret för systemets brister vältras över på individen, samtidigt som oseriösa aktörer riskerar att gynnas när myndighetskontroller försvåras av bristen på lämpliga uppställningsplatser.

Trafikverkets målbild är ambitiös och mycket i linje med de behov som framkommer i utredningen. Att skapa rastmöjlighet var 30:e minut och en högre standard var 60:e minut innebär en tydlig ambitionshöjning jämfört med dagens riktlinjer. Även målen kring säkerhetsnivåer, ökad belysning, kamerabevakning och tekniska lösningar är nödvändiga steg i rätt riktning. Men utredningen visar också att vägen från dagens nuläge till denna målbild är lång, och att bristerna är större än vad enbart trimningsåtgärder kan lösa. Det krävs både nya rastplatser, större ytor och en tydlig strategi för hur standarden ska säkerställas över tid.

Utmaningen förstärks av att EU nu skärper sina krav ytterligare. Det är positivt att Trafikverket bedömer att målen för vanliga rastplatser kan uppnås, men den betydligt mer omfattande standarden för SSP är en fråga där Sverige ännu saknar en tydlig plan. Eftersom Trafikverket inte får driva kommersiell verksamhet och SSP kräver omfattande bevakning, service och drift, måste staten och kommunerna hitta fungerande modeller för mark, finansiering och ansvarsfördelning.

EU:s skärpta krav innebär att förbättringar inte längre kan ses som valfria ambitionshöjningar, utan som nödvändiga åtgärder för att Sverige ska uppfylla sina EU-rättsliga skyldigheter. Att Trafikverket bedömer att dagens situation inte uppfyller kraven, samtidigt som undantag inte är möjliga på huvuddelen av de mest belastade stråken, visar att gapet är systematiskt. Om Sverige inte etablerar fler, tryggare och mer kapacitetsstarka rast- och uppställningsplatser riskerar vi både fortsatt bristande arbetsmiljö och faktiska avsteg från unionsrätten.

En viktig slutsats är att kommunernas roll behöver tydliggöras. I många fall är problemen som mest akuta i och runt städer, där behovet av angöringsplatser, väntplatser och kortare uppställning är som störst. Samtidigt är det få kommuner som planerar mark för tung trafik. Detta gör att ansvar glider mellan statliga och kommunala nivåer, och att bristen på lämpliga ytor kvarstår oavsett statliga insatser. För att rastplatssystemet ska fungera i praktiken krävs långsiktighet även på lokal nivå, där kommunerna ser yrkestrafikens behov som en integrerad del av samhällsplaneringen.

Förarnas behov är också tydliga och väl sammanhängande: fler platser, större ytor, bättre hygien, högre säkerhet, fungerande vinterunderhåll och en planering som utgår från verkligt användande snarare än teoretiska beräkningar. Utredningen visar att förarnas erfarenheter ofta ger viktiga perspektiv på hur platserna faktiskt fungerar. Deras bild av undanträngningseffekter, konkurrens från andra fordonskategorier och praktiska hinder behöver få större tyngd i framtida planering.

Sammantaget pekar utredningen på ett behov av ett samlat nationellt grepp kring rastplatser, där staten, myndigheter, kommuner och privata aktörer tillsammans tar ansvar för att skapa ett sammanhållet, tillräckligt och rättvist system. Det handlar inte bara om att bygga fler platser, utan om att skapa en infrastruktur som möjliggör lagstadgad vila, god arbetsmiljö, trygghet och jämlikhet. En infrastruktur som möter dagens och framtidens transportflöden och som lever upp till de krav som både EU och branschen ställer. För att verkligen ro det hela i hamn behöver även privata aktörer bli en del av utvecklingen. Det förutsätter i sin tur att det offentliga skapar rimliga villkor för att sådan verksamhet ska kunna bedrivas på ett hållbart och ekonomiskt lönsamt sätt, exempelvis genom markupplåtelse, ekonomiska stödformer eller genom att erbjuda administrativ hjälp vid ansökningar om EU-bidrag.

Om dessa investeringar uteblir riskerar Sverige att fortsätta i den onda cirkel som utredningen beskriver: fullbelagda och otrygga rastplatser, undermålig hygien, förlängda körtider, ökad stress och en arbetsmiljö som inte är acceptabel för de förare som varje dag håller landet rullande. Men om ambitionen omsätts i praktiskt arbete finns goda möjligheter att vända utvecklingen. Sverige har en unik chans att skapa ett modernare, tryggare och mer konkurrenskraftigt transportsystem. Ett system där rastplatser inte längre är en flaskhals eller ett arbetsmiljöproblem, utan en naturlig och fungerande del av infrastrukturen.

# Källförteckning

## Hemsidor

Integritetsmyndigheten. Nya kameraregler från 1 april 2025. [Nya kameraregler från den 1 april | IMY](#)

Regeringskansliet. Uppdrag att göra översyn med anledning av bristen på säkra uppställningsplatser för yrkestrafik längs större vägar. [Uppdrag att göra en översyn med anledning av bristen på säkra uppställningsplatser för yrkestrafiken längs större vägar - Regeringen.se](#)

Skriftlig fråga till statsrådet Anders Ygeman (2016). Säkerheten på svenska rastplatser. [Säkra rastplatser \(Skriftlig fråga 2019/20:311 av Thomas Morell \(SD\)\) | Sveriges riksdag](#)

Sveriges riksdag. (12 april 2024). Trygghet och säkerhet vid rastplatser för yrkestrafikförare. [Video]. Sveriges riksdag webb-tv. [Trygghet och säkerhet vid rastplatser för yrkestrafikförare \(Interpellationsdebatt 12 april 2024\) | Sveriges riksdag](#)

Trafikverket. Vägtrafikflödeskartan. [Vägtrafikflödeskartan](#)

Trafikverket. Ansökan om bidrag från Fonden för ett sammanlänkat Europa. [Ansök om bidrag från Fonden för ett sammanlänkat Europa \(CEF\) - Bransch](#)

Transportstyrelsen. Mobilitetspaketet – gemensamma regler inom EU. [Mobilitetspaketet - gemensamma regler inom EU - Transportstyrelsen](#)

## Direktiv, lagar och domstols mål

EU-förordning 56/2006

EU-förordning 2008/68 EG

EU-förordning 2020/1054

EU-förordning 2022/1012

EU-förordning 2024/1679

Lag om transport av farligt gods (2006:263).

EU-domstolen, mål C-167/22. Europeiska kommissionen mot Konungariket Danmark.

## Rapporter

Trafikanalys. (2016). Trygga och säkra uppställningsplatser. [rapport-2016-16-trygg-och-sakra-uppstallningsplatser.pdf](#)

Trafikverket. 2019. Årlig redovisning av Regeringsuppdraget Säkra uppställningsplatser. TRV 2018/77391. Länk saknas. Måste begäras ut av Trafikverket.

Trafikverket. 2020. Årlig redovisning av Regeringsuppdraget Säkra uppställningsplatser. TRV 2018/77391. Länk saknas. Måste begäras ut av Trafikverket.

Trafikverket. 2021. Årlig redovisning av Regeringsuppdraget Säkra uppställningsplatser. TRV 2018/77391. [Årsredovisning 2019](#) Länken är rätt men har fel årtal i namnet.

Trafikverket. 2022. Årlig redovisning av Regeringsuppdraget Säkra uppställningsplatser. TRV 2018/77391. [Årsrapport 2022](#)

Trafikverket. (2022). Planeringsinriktning Säkra uppställningsplatser längs de större vägar. [Planeringsinriktning Säkra uppställningsplatser längs större vägar](#)

Trafikverket. 2023. Årlig redovisning av Regeringsuppdraget Säkra uppställningsplatser. TRV 2018/77391. [Årsrapport 2022](#) Länken är rätt men har fel årtal i namnet.

Trafikverket. (2023). Handbok Rastplatser – Stöd till Trafikverkets rastplatser. [Handbok Rastplatser. Stöd för Trafikverkets rastplatser.](#)

Trafikverket. (2023). Utvärdering pilotprojekt Kamerabevakning Glumslöv. Länk saknas. Måste begäras ut av Trafikverket.

Trafikverket. 2024. Årlig redovisning av Regeringsuppdraget Säkra uppställningsplatser. TRV 2018/77391. [Årlig redovisning av regeringsuppdraget säkra uppställningsplatser](#)

Trafikverket. (2024). Handbok Vägutformning – val av standard. [Vägutformning - val av standard](#)

Trafikverket. (2024). Vägars och gators utformning. TRVINFRA-00396. [Puben](#)

Trafikverket. (2024). Kapacitet och redundans för transporter över Öresund. [Kapacitet och redundans för transporter över Öresund](#)

Trafikverket. 2025. Årlig redovisning av Regeringsuppdraget Säkra uppställningsplatser. TRV 2018/77391. [Årlig redovisning av regeringsuppdraget säkra uppställningsplatser](#)

Trafikverket. 2025. Kraven för TEN-T. TRV 2024/11121. [Kraven för TEN-T](#)

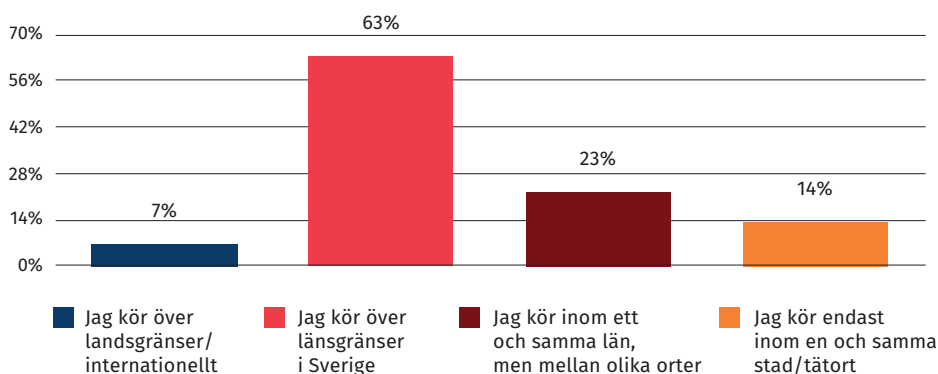
# Bilaga

En enkätundersökning med frågor om rastplatser skickades ut till ett gäng av Transports medlemmar som kör tung trafik. Totalt 3081 svar inkom.

Deltagarna kunde välja mellan fyra alternativ för att ange sina dagliga körsträckor i tjänsten. Eftersom undersökningen främst syftar till att belysa frågor om rastplatser, och det kan antas att yrkesförare som kör längre sträckor är mest berörda, har frågorna anpassats för dem som svarar att de kör över stads-, läns- och landsgränser.

För de som kör inom en och samma stad avslutades enkätundersökningen redan efter första frågan.

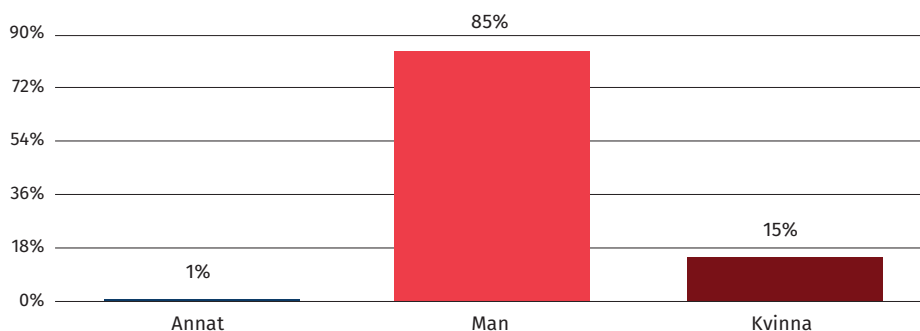
## 1. Hur ser dina körsträckor vanligtvis ut i tjänsten?



2 714 personer har kvalificerat sig att besvara hela enkäten. För att säkerställa en korrekt analys sätts därför dessa 2 714 deltagare till 100 % i de efterföljande beräkningarna. Procentandelarna avrundas till närmaste heltal.

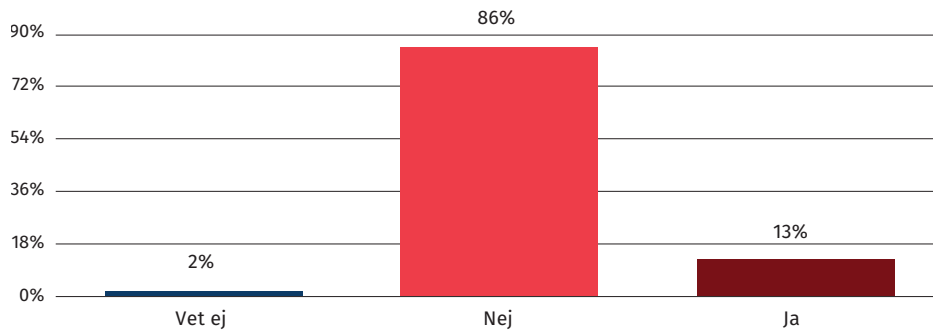
Av de 2714 deltagarna identifierade sig 85% som män, 15 % som kvinnor och 1% som annat. Yrkesförare inom tung trafik är ett mansdominerat yrke, men vi hade hoppats på fler kvinnliga deltagare för att kunna få ett bredare underlag och bättre belysa kvinnors upplevelser i yrket kopplat till rastplatser.

## 2. Vad identifierar du dig som?



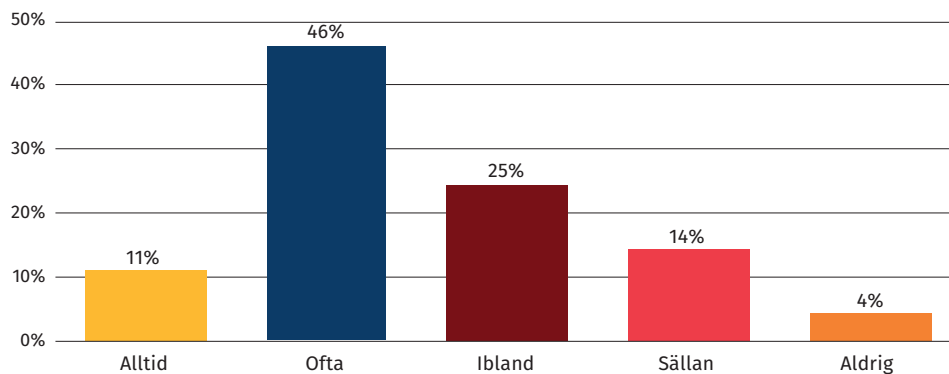
En överlägsen majoritet av respondenterna, 86%, anser att det inte finns tillräckligt med rastplatser längs de vägar de vanligtvis kör.

### 3. Upplever du att det finns tillräckligt med rastplatser längs de vägar du vanligtvis kör?



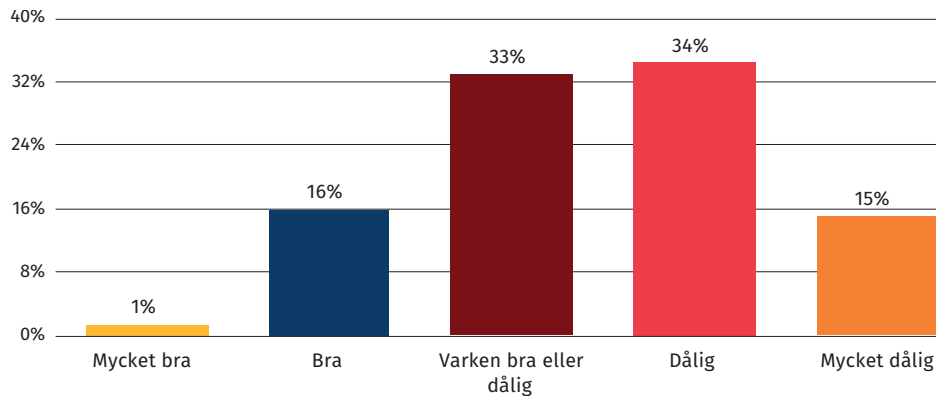
Det är oroande att en majoritet av förarna upplever att de alltid eller ofta har svårt att hitta en rastplats med fungerande toalett när de behöver ta en paus/rast.

### 4. Hur ofta har du svårt att hitta en rastplats med fungerande toalett när du behöver ta paus?

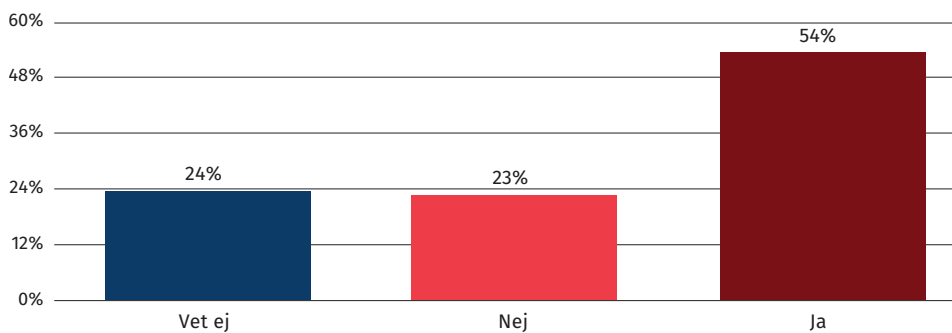


Mindre än en femtedel av förararna anser att Sverige har bra eller mycket bra rastplatser. Hälften av förarna anser att kvaliteten på Sveriges rastplatser är dålig eller mycket dålig. Det här är oroande siffror eftersom det förarna egentligen beskriver är en del av sin arbetsplats och sin arbetsmiljö.

## 5. Hur skulle du bedöma den generella kvaliteten på rastplatserna i Sverige?

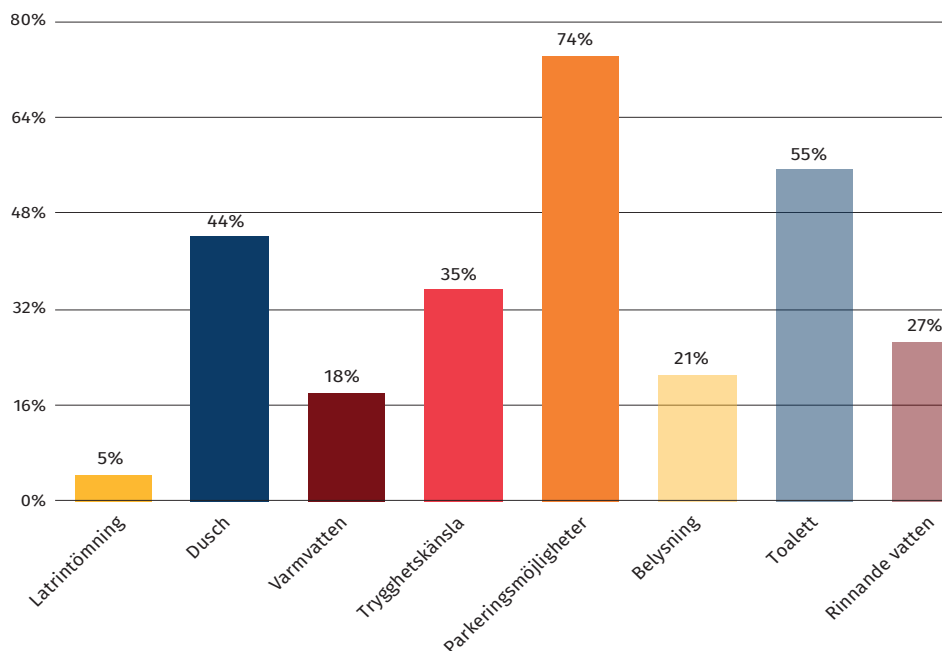


## 6. Upplever du att kvaliteten på rastplatser skiljer sig åt beroende på var i landet du befinner dig?



En majoritet av förarna menar på att kvaliteten på Sveriges rastplatser skiljer sig åt beroende på var i landet de befinner sig. Det kan indikera att vissa rastplatser, där Trafikverket har full rådgighet över sköts olika utifrån olika regioner.

## 7. Vilka funktioner saknas oftast på de rastplatser du använder? (Flera svar möjliga)



På frågan om vilka funktioner som oftast saknas på de rastplatser förarna använder framgår det tydligt att behovet av fler parkeringsmöjligheter samt bättre tillgång till toaletter och duschar är stort. Även en ökad känsla av trygghet efterfrågas.

Att färre har valt varmvatten, rinnande vatten och latrintömning kan indikera att det befintliga utbudet i större utsträckning motsvarar behoven. Att endast 21,15% har valt belysning behöver däremot inte nödvändigtvis betyda att nuvarande utformning är tillräcklig, utan kan snarare förklaras av att många förare arbetar under dygnets ljusare timmar då behovet av belysning är mindre.

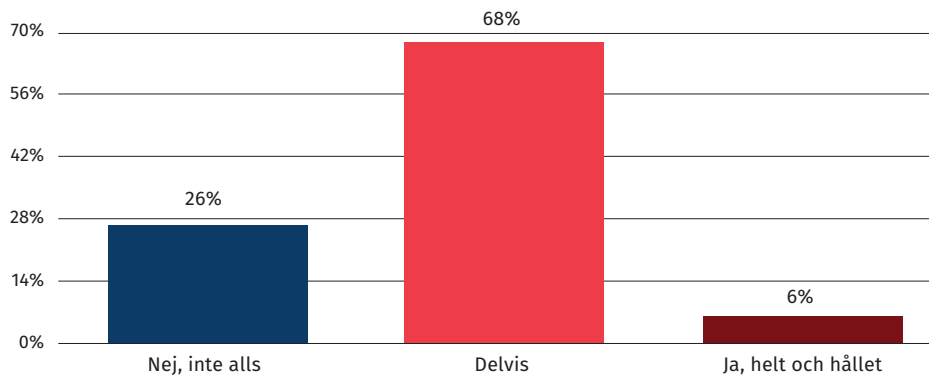
I enkäten har förarna fått frågan om vilka förbättringsförslag de skulle prioritera för rastplatser. De fick sju olika åtgärdsförslag som skulle rangordnas från 1 till 4, där 1 var viktigast och 4 minst viktig. Förarna svarade enligt nedan:

## 8. Vilka förbättringar skulle du prioritera för rastplatser?

- Position 1** Fler rastplatser
- Position 2** Bättre hygien/toaletter/duschar
- Position 3** Fler parkeringsplatser (på befintliga rastplatser)
- Position 4** Ökad trygghet
- Position 5** Rinnande vatten
- Position 6** Varmvatten
- Position 7** Latrintömning

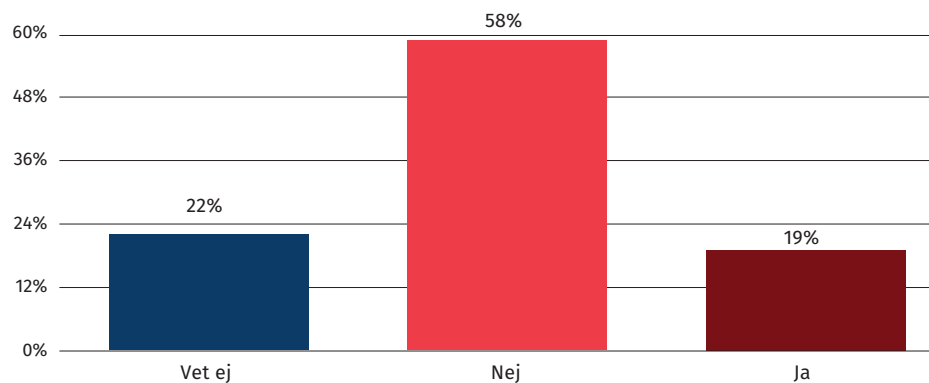
Likt den tidigare frågan om vilka funktioner som oftast saknas kan vi även här se att fler rastplatser, bättre hygien i form av toaletter och duschar, fler parkeringsmöjligheter samt ökad trygghet ligger i topp. Även rinnande vatten, varmvatten och latrintömning ligger i botten, precis som i den tidigare frågan. Detta innebär inte nödvändigtvis att utbudet eller utformningen idag är särskilt bra, men antyder att dessa funktioner inte upplevs som lika prioriterade eller efterfrågade av deltagarna.

### 9. Upplever du att rastplatserna du använder uppfyller dina behov som yrkeschaufför?



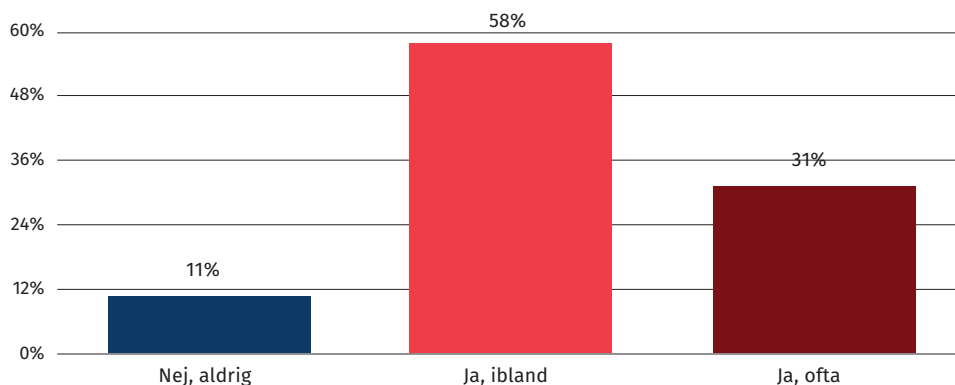
Det framgår tydligt att en klar majoritet av förarna anser att dagens rastplatser endast delvis uppfyller deras behov.

### 10. Upplever du att rastplatserna är tillräckligt plogade under vintertid?



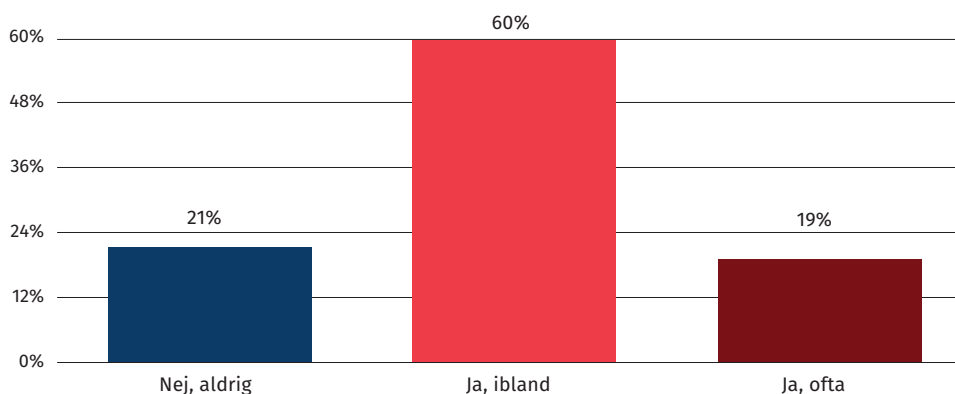
Under vintertid är det en tydlig majoritet som inte anser att rastplatserna är tillräckligt plogade. Om förare redan har svårt att stanna på rastplatser på grund av att de är få eller fulla, kan det antas att problemet förvärras vintertid, när rastplatserna dessutom inte alltid är tillräckligt plogade för att möjliggöra säker paus.

### 11. Har din körtid någon gång påverkats negativt på grund av brist på rastplatser med tillräcklig standard?



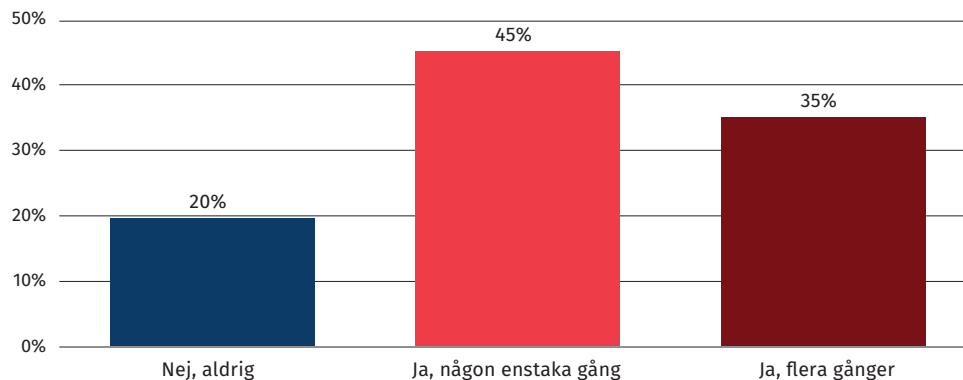
Det är oroande att en så stor andel av deltagarna uppger att deras körtid någon gång har påverkats negativt på grund av brist på rastplatser med tillräcklig standard: 59,1 % svarade ibland och 31,9 % ofta. Endast 11,0 % uppger att detta aldrig har inträffat. Det går att anta att en negativ påverkan på körtiden kan innebära att arbetsdagarna blir längre än planerat, antingen för att det tar längre tid att ta sig fram till slutdestinationen eller för att förarna behöver bryta mot reglerna om kör- och vilotider.

### 12. Har du någon gång undvikit att stanna eller ta rast p.g.a. dålig standard på rastplatser (t.ex. bristande hygien, otrygg miljö)?



Det är alarmerande att en så stor andel av deltagarna uppger att de ibland eller ofta undviker att stanna eller ta rast på grund av rastplatsernas bristande standard, till exempel dålig hygien eller en otrygg miljö: 60,9 % svarade ibland och 19,4 % ofta. Endast 21,6 % uppger att de aldrig undviker att stanna. Detta är särskilt oroande eftersom det finns en risk att förare inte tar de raster de faktiskt behöver, vilket kan leda till ökad trötthet, obehag eller påverkan på kroppen, exempelvis genom att tvingas hålla sig från toalettbesök. På sikt kan detta påverka både hälsa och trafiksäkerhet.

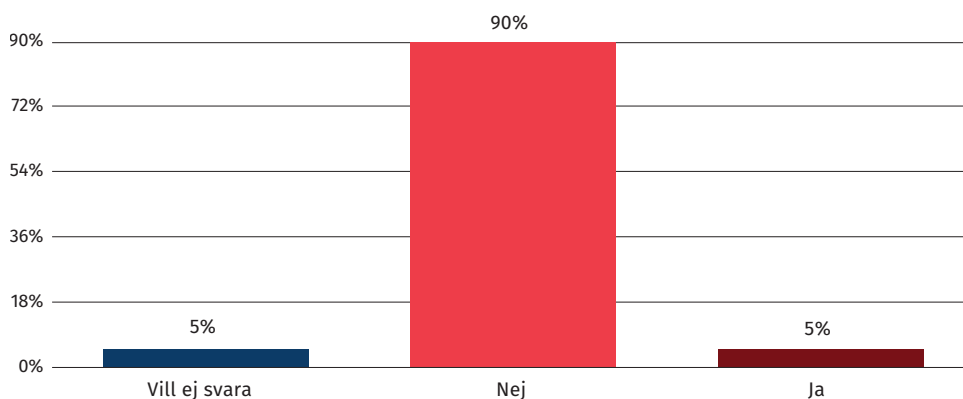
### 13. Har du någon gång tvingats bryta mot regler om körtid/vila för att det inte funnits plats eller möjligheter att stanna på en lämplig rastplats?



Resultatet visar att en stor andel av yrkesförarna har tvingats bryta mot regler om körtid och vila på grund av brist på lämpliga rastplatser. 35 % uppger att detta har hänt flera gånger, och ytterligare 45 % någon enstaka gång, medan endast 20 % aldrig har upplevt detta problem.

Detta är alarmerande eftersom reglerna om kör- och vilotider finns för att säkerställa både trafiksäkerhet och förarnas arbetsmiljö. Att arbetsförhållanden gör det svårt att följa lagstadgade vilotider ökar risken för trötthet, stress och olyckor, och kan därmed påverka både förarnas hälsa och allmän säkerhet på vägarna. Situationen pekar på behovet av fler och bättre utformade rastplatser, så att yrkesförare kan följa reglerna utan att behöva kompromissa med säkerheten.

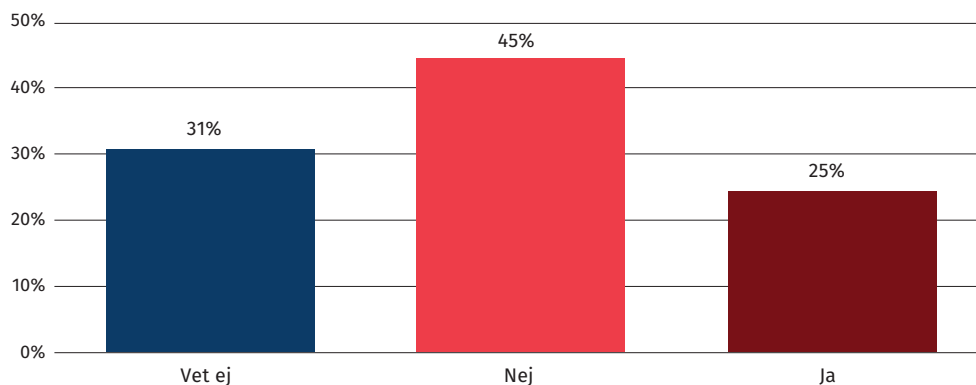
### 14. Har du någon gång använt dubbla förarkort eller vidtagit andra otillåtna åtgärder kopplat till kör- och vilotider p.g.a. bristfälliga rastplatser?



Även om det är lugnande att 90% uppger att de aldrig använt dubbla förarkort eller vidtagit andra otillåtna åtgärder kopplade till kör- och vilotider så är det oroande att 5 % av förarna uppger att de har gjort det. Situationen blir extra allvarlig eftersom både vi och förare vet att detta kan leda till personliga rättsliga påföljder vid en poliskontroll. Om det inte går att bevisa att åkeriet kände till eller borde ha förstått att sådana metoder används, kan företaget vara utan ansvar.

Att förare ändå väljer att bryta mot reglerna är bekymmersamt och väcker frågan om rastplatserna är så pass bristfälliga att de hellre riskerar sin egen och andras säkerhet samt möjliga rättsliga påföljder för att kunna fullfölja sitt arbete.

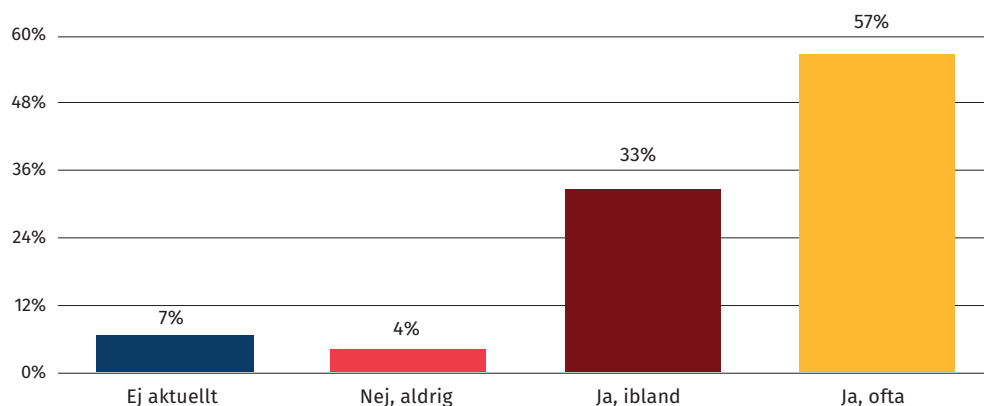
### 15. Upplever du att rastplatserna är tillräckligt trygga att använda under kvälls- och natttid?



Endast 25 % av deltagarna uppger att de upplever rastplatserna som tillräckligt trygga att använda under kvälls- och natttid. Nästan hälften, 45 %, anser att rastplatserna inte är trygga, medan 31 % svarar att de inte vet. Den höga andelen som svarar vet ej kan delvis bero på att många förare arbetar dagtid och därför saknar erfarenhet av att stanna vid rastplatser under kvälls- och natttid.

Resultatet tyder på att en betydande del av yrkesförarna känner osäkerhet kring sin personliga trygghet när de måste stanna under mörka timmar. Bristande trygghet kan påverka deras möjligheter att planera raster och vila på ett säkert sätt, och kan även leda till att vissa förare undviker att stanna på rastplatser, vilket i sin tur kan påverka både arbetsmiljö och trafiksäkerhet.

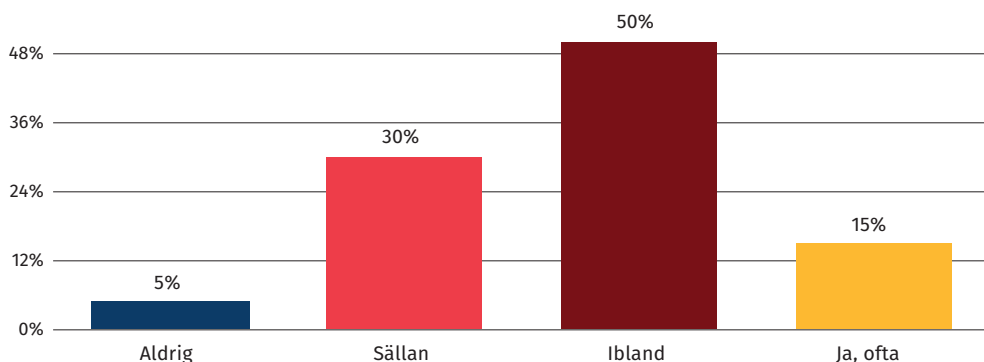
## 16. Har du upplevt att det är svårt att hantera mens eller andra hygienbehov på rastplatser?



Bland de kvinnliga deltagarna uppger 57 % att de ofta upplevt svårigheter att hantera mens eller andra hygienbehov på rastplatser, och 33 % någon gång ibland. Endast 4,0 % svarar att de aldrig upplevt detta, medan 7 % anger att frågan inte är aktuell för dem.

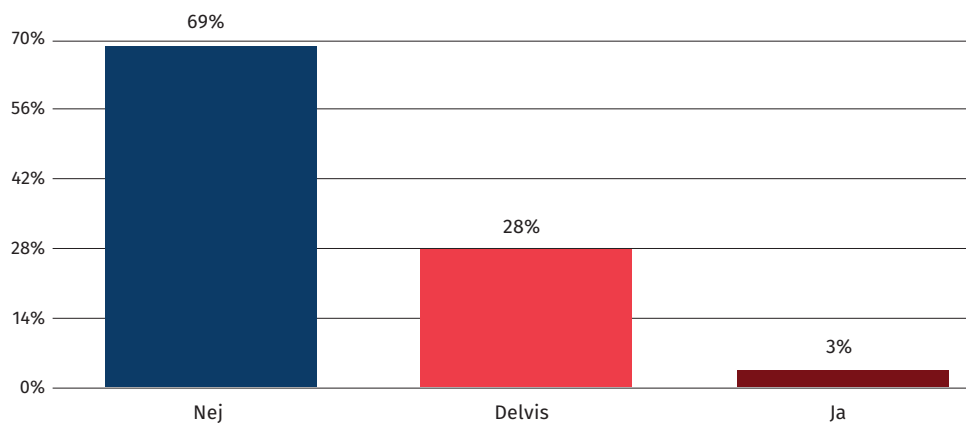
Resultatet visar tydligt att majoriteten av kvinnliga yrkesförare har problem med hygienmöjligheter på rastplatser. Bristande tillgång till toaletter, dusch och andra hygienfaciliteter kan påverka både arbetsmiljön och ens personliga välmående. För kvinnor i tung trafik blir dessa problem särskilt tydliga eftersom möjligheten att ta pauser och sköta grundläggande hygienbehov ofta begränsas av bristfälliga rastplatser, vilket kan öka stress och påverka arbetsdagens planering negativt.

## 17. Finns det tillgång till papperskorgar eller andra möjligheter att slänga sanitetsprodukter på de rastplatser du använder?



Bland de kvinnliga deltagarna uppger en majoritet att det endast ibland eller sällan finns tillgång till papperskorgar eller andra möjligheter att slänga sanitetsprodukter på de rastplatser de använder. Endast en liten andel svarar att denna tillgång ofta finns. Resultatet visar att dagens rastplatser inte är utformade efter de hygienbehov som kvinnor har, vilket kan påverka både arbetsmiljö och möjligheten att ta nödvändiga pauser på ett tryggt och hygieniskt sätt.

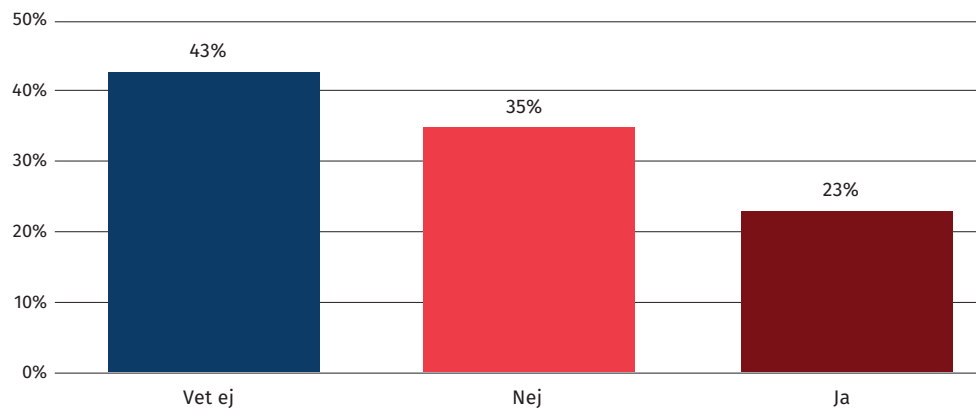
## 18. Upplever du att rastplatserna är utformade med hänsyn till kvinnors trygghet och integritet?



Bland de kvinnliga deltagarna uppger 3 % att rastplatserna är utformade med hänsyn till kvinnors trygghet och integritet. 28 % svarar delvis, medan 69 % anser att rastplatserna inte är anpassade utifrån dessa behov. Detta tyder på att dagens rastplatser inte tar tillräcklig hänsyn till kvinnors trygghet och integritet. Bristande anpassning kan påverka kvinnors möjligheter att stanna och vila på ett säkert sätt och bidrar till en arbetsmiljö som inte är jämlik eller inkluderande för alla yrkesförare.

Transportbranschen må vara mansdominerande men vi ser på gymnasieprogrammen och åkerierna att antalet kvinnliga elever och anställda ökar. Men oavsett kan vi inte bygga en infrastruktur som gör sig mer lämpad för män än kvinnor. Vägarna är till för alla, oavsett kön.

### 19. Tror du att din arbetsgivare skulle accepterat en extra kostnad för att du ska kunna stanna på en bättre rastplats under körning?



Endast 23 % av deltagarna tror att deras arbetsgivare skulle acceptera en extra kostnad för att de ska kunna stanna på en bättre rastplats under körning. 35 % tror att arbetsgivaren inte skulle acceptera detta, medan 43 % svarar att de inte vet.

Frågan i sig väcker tankar och diskussioner kring vem som egentligen har ansvar för att rastplatserna håller en dräglig standard. Är det upp till arbetsgivarna att bekosta förbättringar, eller bör ansvaret ligga på staten och kommunerna? Transportnäringen är en grundläggande och avgörande del av Sveriges infrastruktur och ekonomi, och därför borde det vara offentliga aktörer som har ansvar för att de allmänna rastplatserna håller tillräcklig standard. Samtidigt pågår stora satsningar inom EU, där nya förordningar syftar till att främja transport och logistikkedjor inom unionen. Målet bör vara att rastplatserna är i så pass bra skick att varken åkerier eller förare behöver betala för att kunna stanna på en säker och fungerande plats, vilket skulle bidra till både en tryggare arbetsmiljö och bättre trafiksäkerhet.





1897